

## **Kuidas edasi - mida tähendab uus normaalsus lennujaamade käitamises?**

Lennujaamade töö sõltub suures osas lennufirmade tegevusest või sellele vastupidiselt tegevusetusest. Nende käitamiseks läheb vaja suurel hulgal erinevaid ressursse, et tagada klientide heaolu. Mis juhtub aga siis, kui skeemist võtta välja kliendid, kelleks lennujaama näitel on opereerivad lennufirmad? Mis siis kui maailma tabab ühtäkki ülemaailmne pandeemia? Mis siis kui lennukid enam ei lenda ja pargivad tühjalt ning liikumatult aerodroomil? Kuidas edasi- mida tähendab uus normaalsus lennujaamade käitamises?

Lennujaamade tegevus on tugevas korrelatsioonis lennufirmade tegevusega. Õhustranspordi seisak on mõjunud laastavalt sektori sissetulekule, kaotades teises kvartalis 90% protsenti lennujaamade tulust võrreldes koroonaeelse perioodiga. Kõige hullemini on pihta saanud Euroopa lennujaamad, kelle tulud võivad prognooside järgi langeda 60%, mis on omakorda võrdne 37 miljardi dollariga. (International, 2020) Suure hulga tulu kaotamine opereerimises toob paratamatult kaasa ressursside ümbermängimise. Kuidas olla võimalikult efektiivsed optimaalsete ressurssidega, kaotamata kõiki oma ala tipp-spetsialiste? Kopenhaageni lennujaam on teatanud, et nende Covid-19 pääsemisplaan näeb ette veerandi töötajaskonna koondamist ja tööaja kärpeid. (Bates, 2020) Suureks väljakutseks tulevase lennujaama opereerimiseks saab olema inimressursi jaotamine ja pädevana hoidmine. Ükskord kui lennuliiklus taaskord „vanal viisil“ käivitub ja mahud järsult suurenevad, on nõudlus spetsialistide järgi kiire tulema.

Kõige suurem väljakutse lennujaamade ja lennufirmade jaoks on taastada kindlustunne reisijates. See on üks protsess, mille poole liigub kogu maailma lennundus ühiselt. Mingil teadmata põhjusel on tekkinud arusaam, et reisimine põhjustab viiruselevikut ja lennukiga lennates levib koroonaviirus. Kas tõesti on selles süüdi lennundus ja lennukid? See müüt tuleb ümber lükata ja viiruselevitaja mainest lahti saada. Peamine pidepunkt on reisijate informeerimine- selgitamine, kui turvaline on tegelikult lendamine kui protsess. IATA on väitnud, et tõenäosus saada koroonaviirus lennukiga lennates on väiksem, kui näha taevas pikselööki. Selle aasta jaanuarist juulini on lennanud IATA andmete kohaselt 1,2 miljardit reisijat ja teadaolevalt on lennu ajal nakatanute arv 44, seega võimalus viirus saada lennuki pardal on minimaalne. (Xie, 2020) Palju suurem tõenäosus on nakatuda näiteks meditsiiniastutustes, toidupoodides või spordikeskustes, sest seal kogunevad tihtipeale suured

3. kursuse lennundusettevõtte käitamise üliõpilane massid, kus aga desinfitseerimine ei toimu järjepidevalt. Ka desinfitseerimise osas on teinud lennundus julge edasimineku tingituna hetkenõudmistest. Kindlustunde ja usalduse saavutamisel hakkab taas tõusma huvi lendamise vastu ja lennujaamad täituvad peagi reisihimuliste turistidega.

Kontaktivaba lennujaama arendamine on uueks normaalsuseks lennujaamade käitamisel, tagamaks maksimaalne isikurvalisus. Seda on vaja nii reisijatele kui ka operatiivtöötajatele. Esimesena tuleks vaatluse alla võtta töökeskkonna ohutus eelkõige siseruumides, kus bakterite levik on tunduvalt kõrgem. Selle tõkestamiseks on oluline paigaldada kõrgkvaliteetsed ventilatsiooniseadmed ja miks mitte ka lennukisalongis kasutatavad HEPA filtrid, mille eesmärgiks on püüda baktereid- ja viiruseosakesi. Sellega oleks tagatud kvaliteetne õhu puhastamine pea iga 2-3 minuti tagant. Tulevikumastaabis on reisijatele siseruumides eneseohutuse valdkonnas palju parendamisvõimalusi. Õnneks pööratakse enam ja enam tähelepanu hajutatud seltskondadele, kus pardale minemine toimub väikestes gruppides. Võimalikku inimkontakti vältides tõuseb reisijate pädevus iseteenindusmasinate kasutamisel. Turvaliseks ja jätkusuutlikuks opereerimiseks on tarvis luua võimalikult palju võimalusi iseteeninduste näol. Piletite broneerimine, ostmine ja lennule kinnitamine võiks toimuda enne lennujaama saabumist elektrooniliselt. Identifitseerida aitaksid automatiseeritud ja süstematiseeritud masinad. Tulevikuvaates võiksid need sisaldada termokaameraid reisija kehatemperatuuri mõõtmiseks ka enne lendu. Uue lisana võiks inimestel olla digitaalne tervisepass. Pagasi ära andmine võiks leida lahenduse programmeeritud kohvrilintide näol. Julgestuskontroll läbi *touch-free* turvakambri, kus sensorid kontrollivad ohtlike ainete olemasolu ning toimub läbivalgustus. Pardale minek võiks jätkuda läbi automatiseeritud väravate QR-koodi abil laiali hajutatud gruppides. Osad protsessid on nii mõneski lennujaamas juba täna sarnasel tasemel, kuid on palju lennujaamasid, kus kõiki neid võimalusi veel ei eksisteeri. Sel viisil on lennujaama isikurvalisus viidud kõrgele tasemele.

Kas pärast igat lennureisi välisriiki saab tavaks testimine? ACI ja IATA ühine soov on tulevikus hoida konstantset testimissagedusi globaalsel tasandil, tagamaks reisijate eneseturvalisus ja kindlustunne lendamise ees ning lõpetada tülikad karantiinid. Järjepidev testimine oleks alternatiiv karantiinidule ja IATA CEO de Juniac väidab, et süstemaatiline testimine on ühenduste taastamise võti. Koos ICAO väljatöötatud ohutute reiside tagamiseks, soovitakse valitsustel kasutusele võtta tõhus testimistehnoloogia integreerituna reisiprotsessi. (IATA, 2020) Sellise süstemaatilise tehnoloogi näol saab lennujaam uueks väljundiks terviseuuringute korraldamise koostöös meditsiinasutustega. Nii saavad reisijate seas iseenesest mõistetavaks

3. kursuse lennundusettevõtte käitamise üliõpilane termokaamerate eest läbikõndimised ja lennujärgsed testimised. Selline tegutsemine aitaks taastada ühiskondliku kindlustunde lennureiside ees, sest antud protseduurid oleksid kohustuslikud kõikidele reisijatele.

Üks keerukas ja aeganõudev küsimus lennujaamade taasopereerimiseks on: Kuidas tagada füüsiline hajutamine kui lennuliikluse olukord hakkab lähenema koroonaeelsele perioodile? Lennujaamad peavad tagama arvestatava distantsi nii töötajate ja reisijate vahel, kui ka distantseerumise reisija teekonnal alates lennujaama territooriumile saabumisest kuni pardale astumiseni. Inimeste hajutamine nõuab aga oodatust rohkem ruumi. Selle võimaluse loomiseks on igati õigustatud kõik investeeringud pindala suurendamiseks sealjuures lennumahtusid suurendamata. Eelkõige puudutab see teenuseid ja ruume, mis osutavad esmavajadusi, milleks on puhke- ja söögialad ning tualett. ICAO on omaltpoolt jaganud ka selles osas suuniseid, mis rakenduvad toidu- ja joogiteenustele lähilendudel. „Lähisõidul pakutavaid toidu- ja joogiteenuseid tuleks piirata või need peatada või müüa pitseeritud pakendatud pakendites. Samuti tuleks piirata juurdepääs tualettidele, teatas ICAO. Võimaluse korral peaks salongipersonali jaoks olema ette nähtud üks tualettruum ja reisijad peaksid kasutama neile ettenähtud istekohapõhist tualettruumi.“ (BBC, 2020).

Uus normaalsus lennujaamade käitamisest tähendab ressursside optimaalset jaotamist, inimkontaktivaba lennujaama arendamist, globaalset tervisekontrolli, reisijate hajutamist ja kindlustunde taastamist. Igast kriisist õpime eelkõige oma nõrkuste kohta, millele tulevikuperspektiivis suuremat rõhku pöörata, kuid ükski madalseis pole jääv. Eesti Panga endine president Ardo Hansson on öelnud: „Koroonakriis ei muuda Eestis ja maailmas suurt midagi ... Meie, eestlased, reisime taas välismaale pungil täis lennukites ja teised külastavad Eestit veel rohkem kui kunagi varem, isegi kruiisilaevadega.“ (ERR, 2020)

## Kasutatud kirjandus

- Bates, J. (5. august 2020. a.). Airport World. Allikas: <https://airport-world.com/copenhagen-airports-set-to-reduce-workforce-as-traffic-downturn-begins-to-bite/>
- BBC. (1. juuni 2020. a.). BBC NEWS. Allikas: Coronavirus: Restrict toilet access on flights, new rules suggest: <https://www.bbc.com/news/business-52765157>
- ERR. (7. mai 2020. a.). Allikas: <https://www.err.ee/1086643/ardo-hansson-koroonakriis-ei-muuda-eestis-ja-maailmas-suurt-midagi>
- IATA. (7. oktoober 2020. a.). ACI World and IATA in Joint Push for Globally Consistent Approach to Testing. Allikas: [https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-10-07-01/#\\_\\_prclt=zf4vMPuk](https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-10-07-01/#__prclt=zf4vMPuk)
- International, A. C. (5. mai 2020. a.). Airports Council International. Allikas: ACI Bulletin: <https://aci.aero/wp-content/uploads/2020/05/200505-Third-Economic-Impact-Bulletin-FINAL.pdf>
- Xie. (9. oktoober 2020. a.). INDEPENDENT. Allikas: CHANCES OF CATCHING CORONAVIRUS ON A FLIGHT ARE LESS THAN LIGHTNING STRIKE, IATA SAYS: <https://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/coronavirus-flight-catch-covid-odds-stats-iata-data-b909398.html>