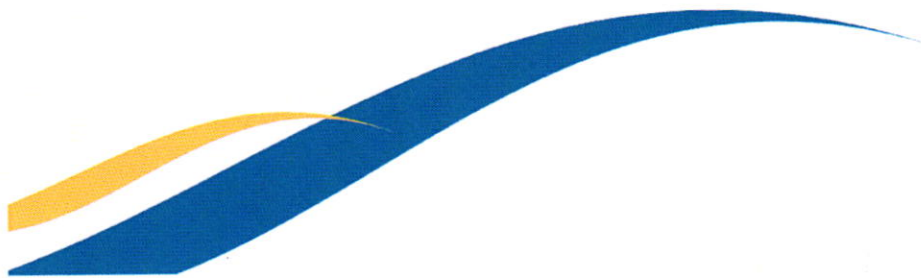


	REPUBLIKA E KOSOVES Republika e Kosovës REPUBLIC OF KOSOVA	AGJENCIA E SHËRBIMEVE TË NAVIGACIONIT AJROR AGENCIJA ZA VAZDUSNO NAVIGACIONISKE USLUGE AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY
ZYRA E ARKIVES KANÇELARIALJA ARHIVA ARCHIVES OFFICE		
Nr. fsc. Br. ser. Pg. no.	59	Data Datum Date
Nr. prot. Br. prot. Prot. no.	0356	F.M.
		LIPJAN, RKS

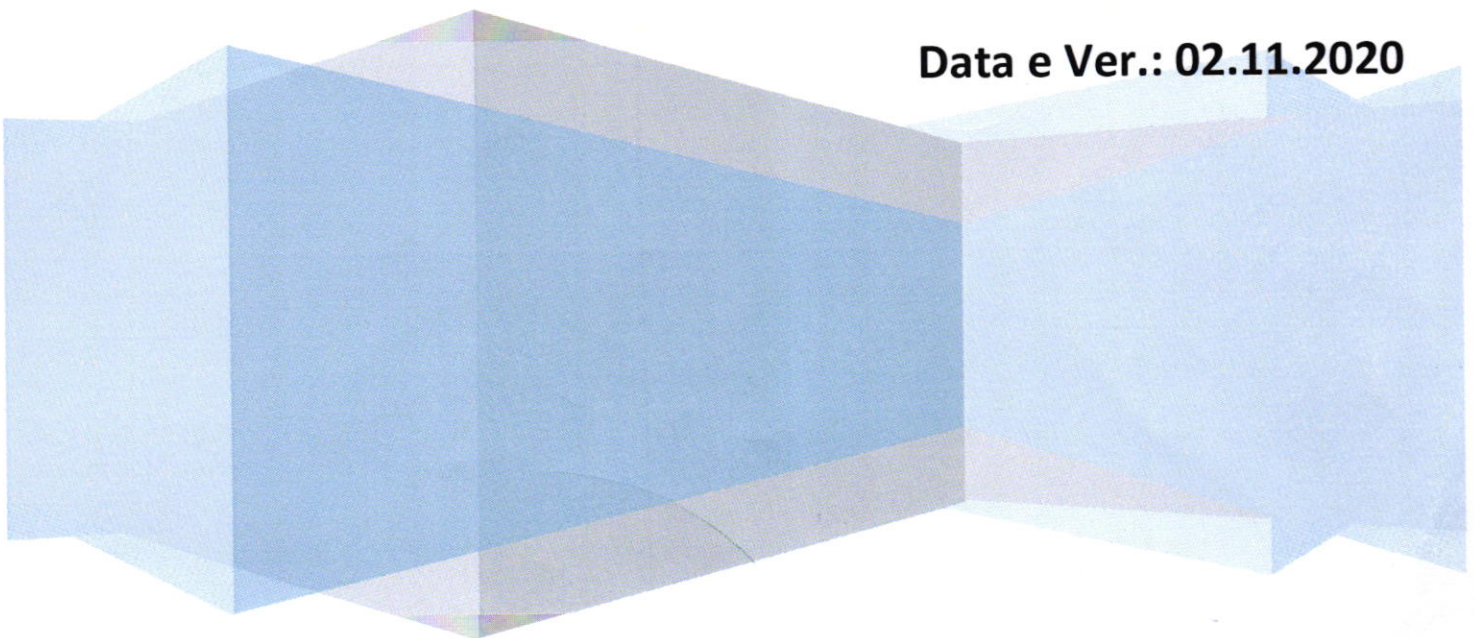
Plani i biznesit për periudhën 2021 - 2025

Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror



Versioni 1.0

Data e Ver.: 02.11.2020



Përmbajtja

1. Hyrje	2
2. Roli i ASHNA	3
3. Misioni	4
4. Vizioni	5
5. Siguria	6
6. Përgjegjësitë e ASHNA-s.....	7
7. Strategjia.....	10
8. Fushat kyçe Strategjike	12
8.1 Caqet dhe treguesit kyç të performansës së Sigurisë	14
9. Treguesit e performansës.....	18
9.1 Siguria	19
9.2 Vonesat	21
9.3 Produktiviteti, Efikasiteti i Kostos dhe Kapaciteti.....	23
10. Planit Financiar i ASHNA.....	26
10.1. Pasqyra e të ardhurave dhe shpenzimeve.....	29
11. Analiza e planit financiar	31
11.1 Të hyrat.....	31
11.2 Shpenzimet	32
12. Planifikimi i Investimeve Kapitale për periudhën 2020-2024	37
13. Skema organizative e ASHNA-së	58
14. Azhurnimi i Planit Afatgjatë të Biznesit	59



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

1. Hyrje

Plani i Biznesit i Agjencisë së Shërbimeve të Navigacionit Ajror (ASHNA), për periudhën 2021 - 2025, është i përqendruar në vazhdimin e ofrimit të shërbimeve të navigimit ajror, efikasitetin dhe efektivitetin e nivelit të sigurisë, në të gjitha aspektet e operimeve të ASHNA. Situata dhe rrethanat e krijuara nga forca madhore gjegjësisht pandemia globale Covid19, padyshim që ka ndikuar në devijimin apo ngadalësimin e realizimit të objektivave për vitin 2020, që rrjedhimisht do të ndikoj edhe në shtyrjen e proceseve si investuese poashtu edhe në planifikimet për periudhën kur dihet mirëfilli se ende nuk ka një datë kur do të përfundoj kjo force madhore që ka përfshirë globin dhe ka ndikuar me theks të posaqëm në industrinë e aviacionit. Në kontinuitet të asaj që u tha më lartë, neve si ASHNA do të vazhdojmë me ruajtjen dhe ngritjen e performancës së burimeve njerëzore, duke ngritur kapacitetet përmes programeve trajnuese, të përqendruara në ngritjen e gjithmbarshme të zhvillimit të tyre në aspektin operativ, administrativ dhe të sigurisë.

Një proces tjetër po aq i rëndësishëm është edhe ai i Normalizimit të Hapësirës Ajrore të Ulët të Kosovës, proces i udhëhequr nga NATO, që padyshim është influencuar nga efektet e pandemisë. Përmes këtij procesi, synimi i ASHNA-së është që të shkurtojë distancën që fluturaket duhet të përshkojnë për të shfrytëzuar Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës, si dhe të vjelë të hyra nga trafiku i aeroporteve, fluturaket e të cilëve shfrytëzojnë hapësirën ajrore të Kosovës, të cilën e menaxhon ASHNA.

Qëllimi është që të ekzistojë një balancë ndërmjet kërkesës dhe kapaciteteve në dispozicion, dhe që vonesat e trafikut ajror të zvogëlohen në minimum për të zvogëluar kostot e kompanive ajrore si dhe ndikimet negative ndaj mjedisit, por edhe për të përmirësuar efikasitetin dhe ngritur shfrytëzimin e infrastrukturës ekzistuese.

Në periudhën që mbulon ky Plan Biznesi, ASHNA pret që të zhvillojë kapacitetet teknike përmes instalimit të shumë sistemeve të sofistikuara, fushat në të cilat do të përkushtohet do jetë modernizimit i Sistemit të Menaxhimit të Trafikut Ajror dhe i Menaxhimit të Informacionit Aeronautik, pararendëse për menaxhimin e sistemit të gjerë të informacionit.

Përkushtim për të zbatuar rregullativen e ICAO-së, EASA-së dhe Eurocontrol-i, në fushën e Navigacionit Ajror, e cila transpohet në Kosovë, nga Autoriteti i Aviacionit Civil i Republikës së Kosovës.

Synim tjetër është rritja e transparencës ndaj publikut në menaxhimin e financave publike, sikurse arritjet e performancës në nivel të njësisë ne veçanti dhe në nivel të Agjencisë në përgjithësi.

Duke pasur parasysh rëndësinë jashtëzakonisht të madhe të Forcave Paqeruajtëse të KFOR-it, do të vazhdojë bashkëpunimin dhe kordinimin e ngushtë me KFOR-in në fushën e aviacionit civilo-ushtarak në realizimin e objektivave për ofrimin e shërbimeve sa më të sigurta dhe cilësore.

Mirëpres bashkëpunimin e të gjithë punonjësve, në mënyrë që bashkërisht të vazhdojmë ofrimin e shërbimeve të sigurta, efikase dhe të qëndrueshme për sektorin e aviacionit civil në Republikën e Kosovës.

Bahri Nuredini
Drejtor



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

2. Roli i ASHNA

ASHNA ofron shërbime të navigimit ajror në hapësirën ajrore të Republikës së Kosovës

Bazuar në Ligjin Nr. 04/L-250 për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror (ASHNA) të Republikës së Kosovës, ASHNA është e përkushtuar për operimin e sigurt të sistemit të navigimit ajror të Republikës së Kosovës. ASHNA do të veprojë në pajtim me politikat, legjislacionin, standardet dhe marrëveshjet ndërkombëtare të zbatueshme për aviacionin civil në Republikën e Kosovës si dhe në përputhje me standardet dhe praktikatat e rekomanduara të ONAC mbi shërbimet e navigimit ajror. AAC mund të nxjerrë procedura apo rregulla shtesë. ASHNA është organizatë e pavarur buxhetore dhe autoritet publik me buxhet të vetin që administrohet në mënyrë të pavarur dhe në përputhje me legjislacionin e zbatueshëm në Republikën e Kosovës. ASHNA funksionon dhe organizohet e ndarë prej AAC-së. ASHNA ka kapacitet të plotë juridik dhe vepron si një ofrues i shërbimeve jo-fitimprurës, i cili mbulon shpenzimet dhe bazohet në performancë.



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

3. Misioni

Normalizimi dhe ofrimi i sigurtë i shërbimeve të navigimit ajror për shfrytëzuesit e hapësirës ajrore të Republikës së Kosovës

Gjatë ushtrimit të përgjegjësive dhe zbatimit të detyrave të saj, nga ASHNA kërkohet që në vazhdimësi të ofrojë shërbime të sigurta të navigimit ajror. ASHNA ofron shërbime të navigimit ajror duke i'u nënshtruar kërkesave të legjislacionit në fuqi mbi Aviacionin Civil të Kosovës.

ASHNA vazhdimisht do të bëj përpjekje për të zbatuar një kornizë të menaxhimit të trafikut ajror e cila është e bazuar në standardet e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO) dhe përqendrohet në përmirësimin e performansës së sigurisë, duke minimizuar ndikimin negativ ndaj mjedisit, duke ngritur kapacitetet që janë në përputhje me kërkesat e trafikut ajror, si dhe duke optimizuar efikasitetin e fluturimit dhe duke përmirësuar efikasitetin e kostos.



Njësia Organizative: ASHNA
Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25
Ver.: 1.0
Data e Ver.: 25.11.2020

Page 4 of 59

4. Vizioni

ASHNA do të jetë konkurrese në ofrimin e shërbimeve të navigimit ajror me efikasitetin më të lartë të kostos në rajon

Do të vazhdojmë të zhvillohemi si dhe të krijojmë një pozitë të fuqishme tek klientët dhe partnerët tonë duke marrë parasysh kërkesat e tyre gjatë ofrimit të shërbimeve tona. Ne do të arrijmë ambiciet tona përmes punonjësve të motivuar dhe të përkushtuar të cilëve do t'iu ofrojmë një mjedis pune ku ata do të kenë vazhdimisht mundësi për zhvillim profesional, gjë që do të krijojë bazën për vende pune atraktive për të gjithë punonjësit tonë. Pritet që gjatë periudhës të cilën e mbulon ky plan të ketë lëvizje pozitive në zhvillimin e aviacionit civil vendor.

Ngritja eventuale e nivelit të trafikut ndërkombëtar për dhe në Kosovë do të ketë ndikim pozitiv të gjithëmbarshtëm në ekonominë e vendit. Detyra kryesore e ASHNA do të jetë zbatimi i kërkesave ligjore në fushën e aviacionit civil gjë që kërkon investime të vazhdueshme në fushat siç vijon:

- Zhvillimi i vazhdueshëm i burimeve njerëzore;
- Investimet infrastrukturore;
- Teknologjitë dhe procedurat e reja për të përmirësuar efikasitetin operativ.

Ekzistojnë kërkesa të vazhdueshme për përmirësim dhe zhvillim të mëtejshëm për të arritur nivelin e duhur të zhvillimit të infrastrukturës. Për më tepër, ASHNA parasheh që të investojë në zhvillimin e infrastrukturës së nevojshme për të menaxhuar edhe hapësirën e lartë ajrore të Kosovës kur një gjë e tillë të kërkohet nga ne.



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref./Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

5. Siguria

ASHNA do të vazhdojë të përqëndrohet në zbatimin të kërkesave të sistemit për menaxhimin e sigurisë. Për më tepër do të vazhdohet puna në përmirësimin e performansës së sigurisë për të përmbushur kërkesat ligjore si dhe rekomandimet që rezultojnë nga aktivitetet e ndryshme të sigurisë.

Rritja e nivelit të trafikut, e përcjellë me rritjen e kompleksitetit të operimeve do të paraqesë një sfidë shtesë për menaxhimin e rrjedhës së sigurtë të operimeve.



Njësia Organizative: ASHNA
Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25
Ver.: 1.0
Data e Ver.: 25.11.2020

Page 6 of 59

6. Përgjegjësitë e ASHNA-s

ASHNA është përgjegjëse për:

1. Ofrimin e Shërbimeve të Kontrollit të Trafikut Ajror;
2. Menaxhimin e Qarkullimit të Trafikut Ajror dhe të Hapësirës Ajrore (në bashkëpunim me NATO-n);
3. Shërbimet e Informimit Aeronautik
4. Shërbimin Meteorologjik Aeronautik
5. Blerjen, instalimin, mirëmbajtjen, operimin dhe modernizimin e komunikimit, navigacionit, paisjeve dhe sistemeve të vëzhgimit të hapësirës ajrore;
6. Prokurimin, instalimin, mirëmbajtjen, operimin, dhe modernizimin e të gjitha pajisjeve përcjellëse të nevojshme të navigacionit (me përjashtim të paisjeve ndihmëse vizuale) dhe furnizuesve primarë dhe të përsëritshëm të energjisë dhe furnizuesve ndihmës. ASHNA dhe operatorët e aeroportit ose kompanitë të cilat menaxhojnë dhe operojnë aeroportet në Republikën e Kosovës do ta kenë Memorandumin e Mirëkuptimit ku deklarohet pronësia, përgjegjësia, mirëmbajtja dhe operimi për paisjet e tilla. Memorandumi i Mirëkuptimit do të rishikohet çdo vit me qëllim të sigurimit të relevancës dhe efektivitetit konstant;
7. Ofrimin e trajnimeve dhe këshillave në lidhje me navigacionin ajror;
8. Realizimin e hulumtimeve dhe zhvillimeve në lidhje me navigacionin ajror;
9. Zhvillimin e metodave për shpejtimin e modernizimit të kontrollit të trafikut ajror dhe përmirësimin e sigurisë së aviacionit lidhur me kontrollin e trafikut ajror;
10. Marrëveshjet për zhvillim me Drejtorin e Përgjithshëm të AAC-së dhe me shfrytëzuesit të produkteve, shërbimeve dhe kapaciteteve të cilat i ofron;
11. Veprimin në përputhje me standardet e të caktuara nga AAC-ja dhe të reagojë shpejt në gjetjet gjatë mbikëqyrjes nga AAC-ja;
12. Konsultim me konsumatorët, udhëtarët përfshirë dhe me shfrytëzuesit e drejtpërdrejtë siç janë kompanitë ajrore, transportuesit e ngarkesave, prodhuesit, aeroportet, aviacionin e përgjithshëm dhe të përqendrohet në realizimin e rezultateve që i plotësojnë nevojat e konsumatorëve të jashtëm të ASHNA;
13. Konsultimin dhe bashkëpunimin me operatorët ose kompanitë të cilat menaxhojnë dhe operojnë aeroportet në Republikën e Kosovës, me AAC-në, Ministrinë dhe NATO-n për të përcaktuar praktikat më të mira për përmbushjen e nevojave të ndryshme në tërë hapësirën ajrore të Republikës së Kosovës;
14. Formulimin dhe rekomandimin tek AAC-ja për çdo ndryshim rregullativ të nevojshëm për ASHNA-n në mënyrë që të arrihen qëllimet e performancës dhe të ofrohet siguri në nivel të duhur;
15. Ofrimin e këshillave për Qeverinë lidhur me zhvillimin e politikave të propozuara nga Qeveria për përdorimin e hapësirës ajrore të Republikës së Kosovës që të plotësojë nevojat e shfrytëzuesve duke pasur parasysh sigurinë kombëtare faktorët ekonomik, mjedisin dhe nevojën për një standard të lartë të sigurisë;



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

Page 7 of 59

16. Kryen funksione tjera që kanë të bëjnë me aviacionin civil në Republikën e Kosovës të cilat i janë caktuar me këtë ligj ose me ndonjë akt tjetër normativ.
17. ASHNA koordinon përpjekjet e kërkimit dhe shpëtimit me Ministrinë përkatëse të Punëve të Brendshme dhe bashkëpunon ngushtë me Komisionin për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike.
18. ASHNA do të sigurojë navigacion ajror të sigurt të vazhdueshëm të qetë dhe efektiv përmes kryerjes së detyrave si ofrues i shërbimit të navigacionit ajror përmes menaxhimit të hapësirës ajrore dhe përmes menaxhimit të qarkullimit të trafikut ajror në pajtim me Ligjin për Aviacionin Civil në fuqi dhe me Rregulloret në bazë të Marrëveshjes për Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit.

Stafi i ASHNA

Përmes hartimit të Planeve për zhvillim dhe trajnim të stafit, ASHNA do të përqendrohet që të zhvillojë resurse njerëzore që janë në gjendje për të kryer të gjitha detyrat dhe përgjegjësitë që rezultojnë nga vendet e tyre të punës, gjithashtu do të përqendrohet në tërheqjen, zhvillimin dhe ruajtjen e stafit për të ardhmen

ASHNA aktualisht ka të punësuar 178 punonjës ndërkaq të aprovuara me planin e personelit për vitin 2020 janë gjithsejt 180 pozita. Stafi i ASHNA është i kualifikuar në masë domethënëse. Sidoqoftë, investime të vazhdueshme janë të nevojshme për të ruajtur nivelin e tyre të kompetencës si dhe për t'i avancuar shkathhtësitë e tyre në përdorimin e teknologjive dhe procedurave të reja të punës.

ASHNA burimet njerëzore i sheh si elementin kyç për të mundësuar zbatimin e vizionit të vet për t'u bërë një ofrues i sigurtë i shërbimeve të navigimit ajror me efikasitetin më të lartë të kostonë në rajon. Rrjedhimisht, ASHNA e sheh të nevojshme që në aspektin afat-mesëm të punësojë staf shtesë në mënyrë që të jetë në gjendje që të përmbushë kërkesat në rritje që pritet të rezultojnë nga ngritja e vazhdueshme e trafikut në hapësirën e ulët ajrore të Republikës së Kosovës si dhe potencialin për marrjen nën menaxhim të hapësirës së lartë ajrore të Republikës së Kosovës nga ana e ASHNA-s. Rritja e numrit të personelit për periudhën 2021 – 2025 është paraqitur në tabelën në vijim:



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

Viti	Numri i stafit i planifikuar për rekrutim	Numri total i stafit	Departamentet	Nr i stafit për pozita	Pozitat
2021	/	/	/	/	/
2022	/	/	/	/	/
2023	/	/	/	/	/
2024	10	190	Departamenti I Shërbimeve të Trafikut Ajror	5	Student Kontrollor I Trafikut Ajror
			Departamenti I Meteorologjisë	3	Student
			Departamenti I Shërbimit të Informatave Aeronautike	2	Student
2025	10	200	Departamenti I Shërbimeve të Trafikut Ajror	5	Student Kontrollor I Trafikut Ajror
			Departamenti I Shërbimit të Informatave Aeronautike	3	Student
			Departamenti Teknik	2	inxhinier



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref./Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

7. Strategjia

Është qëllim strategjik i ASHNA që të optimizojë shfrytëzimin e resurseve të veta në dispozicion për të arritur një performansë të lartë të kost-benefitit

ASHNA synon të zbatojë strategjinë e saj përmes përqendrimit në tri fusha kyçe:

- Maksimizimin e performansës së sigurisë;
- Krijimin e një strukture organizative me performansë të lartë;
- Arritjen e performansës së lartë operative dhe biznesore përmes përmirësimit të proceseve të punës.



Njësia Organizative: ASHNA

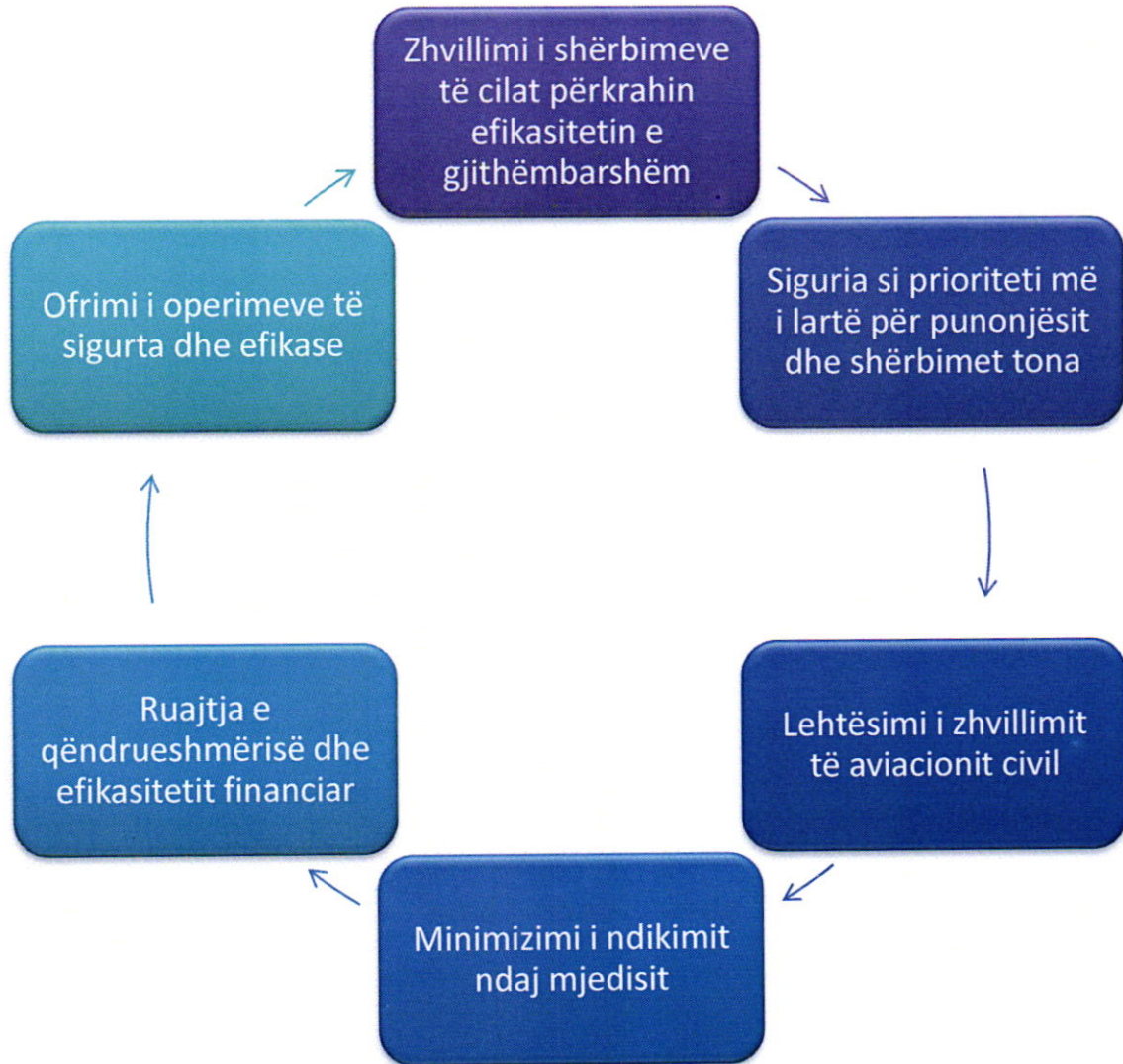
Nr. Ref./Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

Ndërlidhja e komponentëve të strategjisë së ASHNA



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25

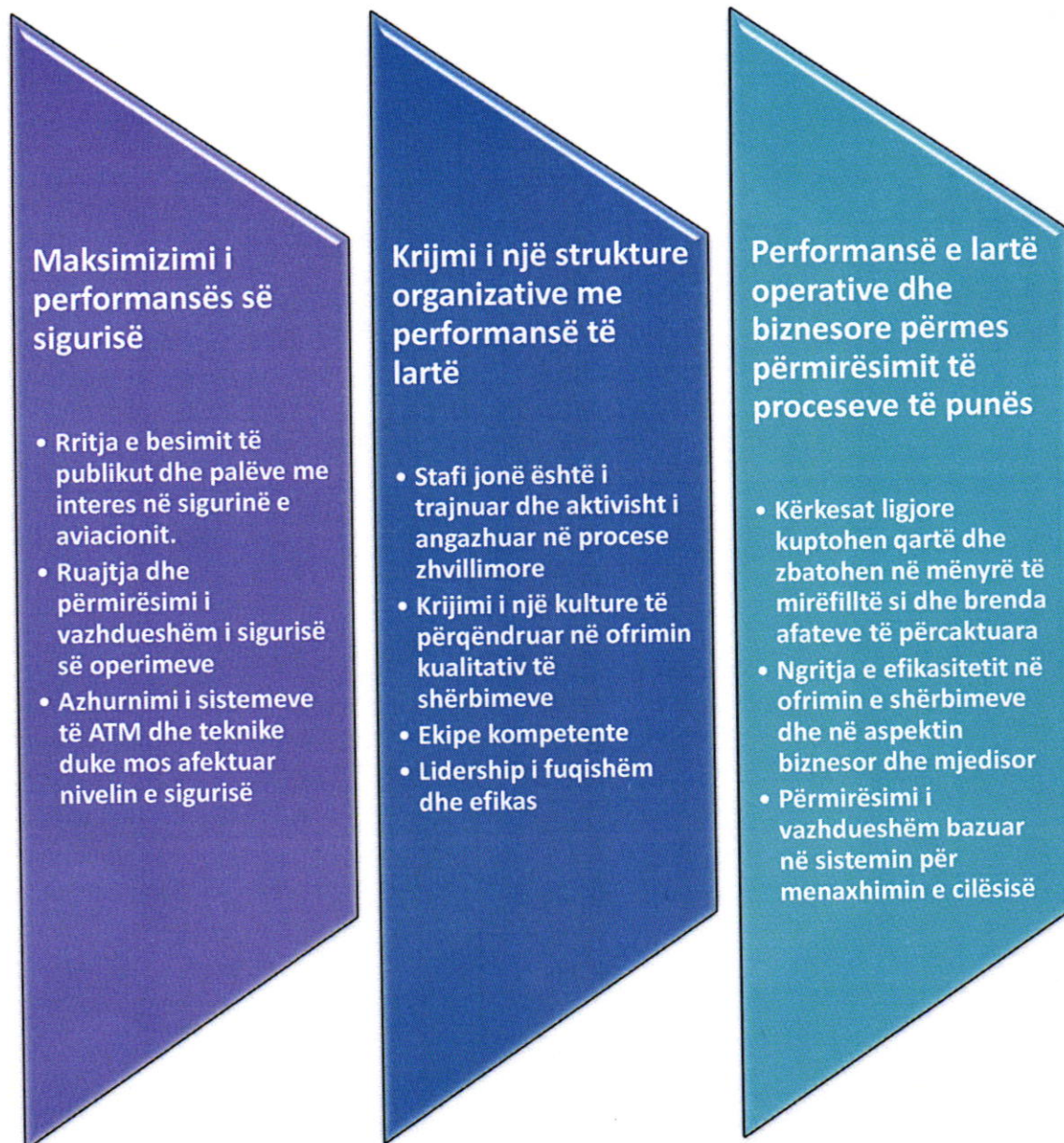
Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

8. Fushat kyçe Strategjike

Fushat kyçe të paraqitura në vijim dhe rezultatet e tyre shërbejnë për të dhënë inpute me rëndësi në zhvillimin e iniciativave kyçe të ASHNA që janë të synuara në arritjen e kërkesave të përcaktuara nga ASHNA. E gjithë kjo arrihet përmes përmbushjes së pritjeve të klientëve, përmirësimit të proceseve të punës, dhe vazhdimit të zhvillimit të stafit dhe infrastrukturës.



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref./Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

Maksimizimi i performansës së sigurisë

Rritja e besimit të publikut dhe palëve me interes në sigurinë e aviacionit

Ruajtja dhe përmirësimi i vazhdueshëm i sigurisë së operimeve

Azhurnimi i sistemeve të ATM dhe teknike duke mos afektuar nivelin e sigurisë

Siguria dhe integriteti i sistemit të navigimit ajror, së bashku me mirëqenien e stafit tonë janë konsideratat kryesore të ASHNA. Performansa e sigurisë së ASHNA bazohet në ofrimin e shërbimeve të sigura dhe efikase si dhe në bashkëpunimin me organizatat rajonale dhe ndërkombëtare për të zvogëluar rrezikun në nivelin më të madh të mundshëm

Fusha strategjike e maksimizimit të performansës së sigurisë vazhdon të ndërtohet mbi dy tema kyçe të nivelit të lartë;

- zvogëlimi i rrezikut të ndërlidhur me rreziqet kyçe operative dhe të vendit të punës;
- ofrimi i benefiteve të synuara të sigurisë.

ASHNA shprehë zotimin e vet ndaj ngritjes së besimit të klientëve dhe palëve me interes, si dhe arritjes së rezultateve pozitive të sigurisë. ASHNA në mënyrë proaktiv përmes zbatimit të Sistemit për Menaxhimin e Sigurisë do të sigurojë ruajtjen apo përmirësimin e sigurisë së operimeve.

ASHNA do të punojë drejt krijimit të një ambienti të shëndoshë dhe sigurtë të punës për stafin e vet, duke theksuar nevojën për rezultate që tregojnë përmirësim të vazhdueshëm të kushteve të punës.

ASHNA do të angazhohet në një sërë aktiviteteve dhe forumesh bashkëvepruese të sigurisë në nivel vendor, rajonal dhe ndërkombëtar me qëllim për të përmirësuar ndarjen e informatave të sigurisë dhe mësimet të mësuara.



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

Page 13 of 59

8.1 Caqet dhe treguesit kyç të performansës së Sigurisë

TKP (SPI)		Masat e parapara		Treguesi i sigurisë		Caqet e performansës së sigurisë për periudhën 2021-2025	
Nr	për procese						
1	Incidentet me ndikim të Menaxhimit të ATM	Numri i incidenteve me ndikim të Menaxhimit të Trafikut Ajror (ATM)	Të vetëdijeshohet stafi që në mënyrë proaktive të identifikojë hazardet që mund të shprijnë drejt cenimit të sigurisë.	Të vetëdijeshohet stafi që në mënyrë proaktive të identifikojë hazardet që mund të shprijnë drejt cenimit të sigurisë.	Numri i incidenteve me ndikim të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo jo më shumë se 10 incidente në vit.	Numri i incidenteve me ndikim të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo jo më shumë se 10 incidente në vit.	
2	Funksionet e Komunikimit	Numri i dështimeve të funksionit të Komunikimit me ndikim të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të zvogëlohet	Janë planifikuar prokurimi i sistemit të ri të radiove nga ASHNA, si dhe radio të reja janë përfshi në projektin për zgjatjen e pistës (Kontrata mes Ministrisë së Infrastrukturës dhe LKIA për "Zgjatjen e pistës, ngritjes së sistemit instrumental të aterritimit dhe sistemeve të radiokomunikimeve në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës Adem Jashari" nr. Identifikues MI-7-024-5.1.5 dhe nr. të kontratës 023/2017 të datës 09.08.2017).	Janë planifikuar prokurimi i sistemit të ri të radiove nga ASHNA, si dhe radio të reja janë përfshi në projektin për zgjatjen e pistës (Kontrata mes Ministrisë së Infrastrukturës dhe LKIA për "Zgjatjen e pistës, ngritjes së sistemit instrumental të aterritimit dhe sistemeve të radiokomunikimeve në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës Adem Jashari" nr. Identifikues MI-7-024-5.1.5 dhe nr. të kontratës 023/2017 të datës 09.08.2017).	Numri i ndodhjeve të dështimit të funksionit të Komunikimit me ndikim në ofrimin e Shërbimit të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo jo më shumë se 15 dështime në vitin 2021.	Numri i ndodhjeve të dështimit të funksionit të Komunikimit me ndikim në ofrimin e Shërbimit të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo jo më shumë se 15 dështime në vitin 2021.	
3	Funksionet e Navigimit	Numri i dështimeve të funksionit të Navigimit me ndikim të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të zvogëlohet	Janë planifikuar sistemet e reja të navigimit në projektin për zgjatjen e pistës (Kontrata mes Ministrisë së Infrastrukturës dhe LKIA për "Zgjatjen e pistës, ngritjes së sistemit instrumental të aterritimit dhe sistemeve të radiokomunikimeve në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës Adem Jashari" nr. Identifikues MI-7-024-5.1.5 dhe nr. të kontratës 023/2017 të datës 09.08.2017)	Janë planifikuar sistemet e reja të navigimit në projektin për zgjatjen e pistës (Kontrata mes Ministrisë së Infrastrukturës dhe LKIA për "Zgjatjen e pistës, ngritjes së sistemit instrumental të aterritimit dhe sistemeve të radiokomunikimeve në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës Adem Jashari" nr. Identifikues MI-7-024-5.1.5 dhe nr. të kontratës 023/2017 të datës 09.08.2017)	Numri i ndodhjeve të dështimit të funksionit të Navigimit me ndikim në ofrimin e Shërbimit të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo jo më shumë se 5 dështime në vitin 2021.	Numri i ndodhjeve të dështimit të funksionit të Navigimit me ndikim në ofrimin e Shërbimit të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo jo më shumë se 5 dështime në vitin 2021.	
4	Funksionet e Survejimit	Numri i dështimeve të funksionit të Navigimit me ndikim të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të zvogëlohet	Është planifikuar prokurimi i sistemit të ri të survejimi si dhe jemi në proces të rregullimit dhe azhurimit të sistemit ekzistues PSR/MSSR.	Është planifikuar prokurimi i sistemit të ri të survejimi si dhe jemi në proces të rregullimit dhe azhurimit të sistemit ekzistues PSR/MSSR.	Numri i ndodhjeve të dështimit të funksionit të Survejimit me ndikim në ofrimin e Shërbimit të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo jo më shumë se 5 dështime apo 94 orë në vitin 2021, përfshi këtu edhe ndërprerjet për mirëmbajtje të planifikuar	Numri i ndodhjeve të dështimit të funksionit të Survejimit me ndikim në ofrimin e Shërbimit të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo jo më shumë se 5 dështime apo 94 orë në vitin 2021, përfshi këtu edhe ndërprerjet për mirëmbajtje të planifikuar	
5	Funksioni ndihmës i informimit	Numri i dështimeve të funksionit Ndihmës të informimit duhet të zvogëlohet	Janë planifikuar sistemet e reja dhe azhurimi i tyre ekzistues në projektin për zgjatjen e pistës (Kontrata mes Ministrisë së Infrastrukturës dhe LKIA për "Zgjatjen e pistës, ngritjes së sistemit instrumental të aterritimit dhe sistemeve të radiokomunikimeve në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës Adem Jashari" nr. Identifikues MI-7-024-5.1.5 dhe nr. të kontratës 023/2017 të datës 09.08.2017)	Janë planifikuar sistemet e reja dhe azhurimi i tyre ekzistues në projektin për zgjatjen e pistës (Kontrata mes Ministrisë së Infrastrukturës dhe LKIA për "Zgjatjen e pistës, ngritjes së sistemit instrumental të aterritimit dhe sistemeve të radiokomunikimeve në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës Adem Jashari" nr. Identifikues MI-7-024-5.1.5 dhe nr. të kontratës 023/2017 të datës 09.08.2017)	Numri i ndodhjeve të dështimit të funksionit të funksionit ndihmës të informimit me ndikim në ofrimin e Shërbimit të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo jo më shumë se 25 dështime në vitin 2021.	Numri i ndodhjeve të dështimit të funksionit të funksionit ndihmës të informimit me ndikim në ofrimin e Shërbimit të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo jo më shumë se 25 dështime në vitin 2021.	
6	Funksionet e procesimit të të dhënave	Numri i dështimeve të funksionit procesimit të të dhënave duhet të zvogëlohet	Të zvogëlohen gjatë për ndodhi të ndërldhura me dështimin e funksioneve të procesimit të të dhënave përmes prokurimit të kompjutoreve të ri si dhe mirëmbajtjes së kompjutereve ekzistues.	Të zvogëlohen gjatë për ndodhi të ndërldhura me dështimin e funksioneve të procesimit të të dhënave përmes prokurimit të kompjutoreve të ri si dhe mirëmbajtjes së kompjutereve ekzistues.	Numri i ndodhjeve të dështimit të funksionit të Procesimit të të dhënave me ndikim në ofrimin e Shërbimit të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo jo më shumë se 7 dështime në vitin 2021.	Numri i ndodhjeve të dështimit të funksionit të Procesimit të të dhënave me ndikim në ofrimin e Shërbimit të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo jo më shumë se 7 dështime në vitin 2021.	
7	Të tjera	Numri i dështimeve tjera duhet të zvogëlohet	Janë planifikuar trajnime të ndryshme profesionale dhe nga aspekti i sigurisë me të cilat parashihet mes tjerash edhe ndërgjegjësim i personelit në raport me përgjegjësitë e tyre që ndërlidhen me siguri	Janë planifikuar trajnime të ndryshme profesionale dhe nga aspekti i sigurisë me të cilat parashihet mes tjerash edhe ndërgjegjësim i personelit në raport me përgjegjësitë e tyre që ndërlidhen me siguri	Numri i ndodhjeve të dështimit të funksioneve tjera me ndikim në ofrimin e Shërbimit të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo jo më shumë se 10 në vitin 2021.	Numri i ndodhjeve të dështimit të funksioneve tjera me ndikim në ofrimin e Shërbimit të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo jo më shumë se 10 në vitin 2021.	
Totali							

*Për shkak të vonesave në prokurim të sistemeve të reja, rrethanave të krijuara nga pandemia COVID19 dhe mungesës së informatave në lidhje me këto projekte, caqet kanë mbetur të pandryshuara. Posa të kemi ndonjë informata, do të bëhen analizat e nevojshme dhe do të reflektohen në caqet e sigurisë. Ndërlidhja e caqeve të performansës së sigurisë me projektet kapitale është shtjelluar në kapitullin e 12 - Planifikimi i Investimeve Kapitale për periudhën 2021-2025.



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref./Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

Krijimi i një strukture organizative me performansë të lartë

Stafi jonë është i trajnuar dhe aktivisht i angazhuar në procese zhvillimore

Krijimi i një kulture të përqëndruar në ofrimin kualitativ të shërbimeve

Ekipe kompetente

Lidership i fuqishëm dhe efikas



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

Realizimi i vizionit të ASHNA varet nga stafi, lidershipi dhe kultura organizative e saj. Për të arritur këtë, ASHNA vazhdimisht investon në resurset e veta njerëzore

Investime të vazhdueshme janë të nevojshme për të ruajtur nivelin e kompetencës të stafit si dhe për t'i avancuar shkathhtësitë e tyre edhe më tej. ASHNA në aspektin afat-gjatë do të përqendrohet që numri i stafit në dispozicion të jetë në përputhje me kërkesat e ardhshme operative.

Trajnimet që do të sigurohen nga ASHNA do të jenë të synuara për të përmbushur kërkesat ligjore për trajnime, si dhe planifikohet që të ndërmerren edhe trajnime shtesë për zhvillimin e burimeve njerëzore.

Iniciativat afat-gjata nën këtë fushë theksojnë rëndësinë e ndërtimit të aftësive Menaxheriale dhe të lidershipit brenda organizatës si dhe zbatimin proaktiv të një sërë iniciativash që janë të përqendruara në angazhimin e punonjësve.

Performansë e lartë operative dhe biznesore përmes përmirësimit të proceseve të punës

Kërkesat ligjore kuptohen qartë dhe zbatohen në mënyrë të mirëfilltë si dhe brenda afateve të përcaktuara

Ngritja e efikasitetit në ofrimin e shërbimeve dhe në aspektin biznesor dhe mjedisor

Përmirësimi i vazhdueshëm bazuar në sistemin për menaxhimin e cilësisë

Performansa e ASHNA është e përqendruar në përmirësimin e sigurisë, kapacitetit, efikasitetit të kostos dhe ndikimit minimal ndaj mjedisit njëkohësisht duke përmbushur nevojat e tanishme të klientëve dhe duke krijuar vlerë të shtuar për aviacionin civil. Arritja e prioriteteve të përcaktuara në një mënyrë efektive dhe të parashikueshme është esenciale për qëndrueshmërinë financiare të organizatës.



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

Fusha strategjike e performansës së lartë operative dhe biznesore përmes përmirësimit të proceseve të punës thekson zotimin e organizatës për të përmirësuar efikasitetin e ofrimit të shërbimeve brenda organizatës.

Strategjia operative e ASHNA është e përqendruar në ngritjen e nivelit të automatizimit dhe zbatimin e një sërë sistemesh dhe veglash të reja ndaj sistemit për Menaxhimin e Trafikut Ajror të organizatës.

Kjo qasje mundëson përmbushjen e kërkesave publike dhe ligjore përdërisa në të njëjtën kohë përmirëson efikasitetin dhe sigurinë.

Ne gjithashtu duhet të vazhdojmë të bashkëveprojmë me organizatat tjera të fushës së aviacionit civil dhe organizatat tjera relevante në mënyrë që të parashikojë, kuptojë dhe planifikojë nevojat e ardhme përmes shërbimeve dhe teknologjive të reja.



9. Treguesit e performansës



Matja e kënaqësisë së klientëve dhe palëve me interes shërben për përmirësimin e vazhdueshëm të performansës sonë.



9.1 Siguria

Siguria nënkupton zvogëlimin në maksimumin e mundshëm të rreziqeve që mund të rezultojnë në incidente apo aksidente të aviacionit.

FUSHA E PERFORMANCËS SË SIGURISË

Safety KPI #1: Level of Effectiveness of Safety Management

Shkalla e Efikasitetit të Menaxhimit të Sigurisë

2020	2021	2022	2023	2024
Vler a	Objektiv i	Objektiv i	Objektiv i	Objektiv i

Objektivat fillestare të performance s (Initial Performance Target Setting)	ASHNA (Objektivat e menaxhmentit për kulturën e sigurisë)	C	C	D	D	D
	ASHNA (për të gjitha objektivat tjera të menaxhmentit)	D	D	D	D	D
	Përshkrimi i përputhjes së objektivave të ASHNA-së me ato kombëtare	ASHNA ka arritur objektivat në nivel kombëtarë në vitin 2019.				
	Arsyeshmëria e detajuar në rast të mospërputhjes					

Komente shtesë

Objektivat janë kalkuluar duke marrë për bazë rezultatin e efikasitetit për vitin 2016.



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

**Safety KPI #2: Aplikimi i shkallës së klasifikimit bazuar në metodologjinë (RAT)
Risk Analyses Tool**

Ground Score	2020 Vlera	2021 Objektivi	2022 Objektivi	2023 Objektivi	2024 Objektivi
--------------	---------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------

ASHNA (Objektivi I performancës)	SIMs	100%	100%	100%	100%	100%
	RIs	100%	100%	100%	100%	100%
	ATM- S	100%	100%	100%	100%	100%
Përshkrimi i përputhjes së objektivave të ASHNA-së me ato kombëtare	Në nivel të ASHNA-së, objektivat janë në përputhje me ato kombëtare					
Arsyeshmëria e detajuar ne rast të mospërputhjes						

Komentet shtesë
Objektivat janë kalkuluar duke konsideruar të dhënat historike për vitet 2013-2016.



9.2 Vonesat

Vonesat do të maten nëpërmjet numrit total të fluturimeve të vonuara, minutat totale të vonesës, numrit të vonesave për fluturim ose për fazë të fluturimit, ose kohëzgjatjes mesatare të vonesës për fluturim apo për fluturimin e vonuar, pas vendosjes së një sistemi softuerik gjithëpërfshirës për menaxhimin e trafikut ajror.

Capacity KPI #2: ASHNA ATFM VONESAT AEROPORTUALE DHE TERMINALE NË ARDHJE PËR FLUTURIM

		2020 Vlera	2021 Objektivi	2022 Objektivi	2023 Objektivi	2024 Objektivi
Niveli kombëtarë	Objektivi fillestar i performancës	2.5 (min/fluturim)	2.5 (min/fluturim)	2.5 (min/fluturim)	2.5 (min/fluturim)	2.5 (min/fluturim)

Numri i aeroporteve Brenda fushëveprimit të plani të performancës	1
---	---

ASHNA	ASHNA - BKPR (Prishtina International Airport)	2.5 (min/fluturim)	2.5 (min/fluturim)	2.5 (min/fluturim)	2.5 (min/fluturim)	2.5 (min/fluturim)
	Kontributi i aeroporteve në planin e performancës	Pasi që ka vetëm një aeroport në Kosovë, kontributi i aeroportit në lidhje me vonesat në nivel kombëtarë është 100%				

Komente shtesë	
<p>Për momentin Kosova nuk është pjesë e Menaxhimit të Rrjetit (Network Manager), dhe si rrjedhojë nuk bën pjesë në rregulloren e ATFM për alokim të vendit/sllotit. Për këtë arsye, NSA e Kosovës për momentin nuk pranon të dhëna nga Menaxheri i Rrjetit. Vonesat e fluturimeve për fluturake në aeroport dhe terminal të ANS ATFM definojnë si në vijim:</p> <p>“Mesatarja e kohës së vonesës së arritjes që i atribuohen shërbimeve për navigim ajror dhe shërbimeve terminale dhe që shkaktohen nga restriksionet gjatë aterimit në aeroportin e destinimit, definojnë si në vijim:</p> <p>(i) treguesi është mesatarja e gjeneruar e vonesës nga ATFM vonesa për çdo fluturim IFR;</p> <p>(ii) treguesi i mbulon të gjitha fluturimet IFR që aterojnë në aeroportin e destinacionit dhe të gjitha shkaqet e vonesës ATFM, me përjashtim të ngjarjeve të jashtëzakonshme;</p> <p>(iii) treguesi llogaritet për tërë vitin kalendarik dhe për çdo vit të periudhës referuese.”</p> <p>Për më shumë, treguesi kalkulohet për rrjedhën e fluturimeve hyrëse që arrijnë në aeroport, përfshin një pjesë të vonesës para nisjes e cila shkaktohet nga kufizimet e aterimit në aeroportin e destinimit. Duke patur parasysh definimin e shkruar më lartë, pa të dhëna nga Menaxheri i Rrjetit, është e pamundur të llogaritet historiku i saktë i kësaj mesatareje të KPI.</p>	



Deri më tani, NSA e Kosovës në bashkëpunim me ASHNA-në e Kosovës ka shiqar të dhënat e të kaluarës që ruhen lokalisht, të cilat bazohen në **alokim vendi/slot në aeroport procedurë lokale, koha e përfaqërt e arrijtes (ETA)** (për të gjitha fluturimet hyrëse) dhe **koha e saktë e arrijtes**. *Keni parasysh, alokimi i vendit në aeroport procedurë lokale nuk kryhet në kordinim me menaxherin e Rrjetit*. Si rrjedhojë, dy lloje vonesash të përsëritura janë kalkuluar për fluturimet ateruese:

1) në lidhje me alokimin e vendit në aeroport, si diferenca (në minuta) në mes të ATA dhe slotit, dhe
2) referuar ETA, si ndryshim (në minuta) mes kohës ATA dhe ETA.
Sidoçoftë, shkaku që slotet nuk janë të kordinuara, lloji i parë i vonesës rezulton në vlera të mëdha vonesë për fluturim. Kjo për shkak që, një vonesë e tillë mbulon vonesën e përgjithshme të fluturimit që mund të përfshij: vonesa të shkaktuara në aeroportin e nisjes, vonesat gjatë rrugës si dhe vonesat në aeroport dhe fazën e fundit.

Lloji i dytë i vonesës rezulton me vlera shumë më të vogla, pasi që i mbulon vetem vonesat e shkaktuara mes kohës kur fluturimi kordinohet/transferohet mes njesive të ATC'së.

Në mënyrë që të kemi një vlerë njejëse të vonesës, **ne kemi zgjedhur të përdorim një mesatare të kapshme të dy llojeve të vonesës**. Shkaku që, siç e përmendem slotet nuk kordinohen, është mendim i yni që lloji i dytë i vonesës është më i përfaqërt me vonesën reale të ATFM's. Si rrjedhojë ne i kemi caktuar një vlerë prej 20% vonesës së parë dhe 80% vonesës së dytë. Vlera mesatare e vonesës së 2 viteve të mëparshme është caktuar si synim për vitin në vijim, pasi që nuk priten zhvillime të mëdha.

Keni parasysh, pasi që BKPR për momentin nuk ka limite në kapacitet, ne nuk presim që vonesa mesatare të shënoj rritje me rritjen e numrit të trafikut. Duke shiqar të dhënat e së kaluarës, vonesat mesatare shkaktohen ose janë gjatë sezonit të dimrit, ne mund të vijmë në përfundim që shumica e vonesave lokale janë si shkak i motit të ligë, në veçanti mjegullës së dendur në afërsi dhe rreth aeroportit.

Pasi që egzistojnë planët për instalim të paisjes së re ILS (CAT IIIB), sistemit AWOS dhe ri-hapja e korridoreve të reja ajrore, ne presim që vonesat mesatare do të zvogëlohen në vitet në vijim.

Vëmendje: Kjo pjesë e planit mund të ndryshojë në vitet në vijim, nëse Kosova merr të dhënat direkt nga Menaxheri i Rrjetit.



9.3 Produktiviteti, Efikasiteti i Kostos dhe Kapaciteti

Produktiviteti, Efikasiteti i Kostos dhe Kapaciteti do të matet përmes paraqitjes së të dhënave të ASHINA në raportin vjetor të efikasitetit të Shërbimeve të navigimit ajror.

Për më tepër, tabelat në vijim paraqesin kostot terminale dhe të efektivitetit.

Të dhënat e këtyre tabelave dallojnë nga të dhënat nga tabelat kombëtare (IPP) meqë ende nuk janë të aprovuara.

Vërejtje: Tabelat janë të paraqitura në gjuhën angleze.

	Initial Performance Plan					
	2021 P	2022 P	2023 P	2024 P	2025 P	
KOSOVO TERMINAL						
Total terminal actual/forecast costs in nominal terms (in national currency)	5,167,368.38	5,136,548.61	5,130,871.48	5,194,700.14	5,264,804.18	
Inflation %	1.25%	1.73%	1.82%	1.91%	1.91%	
Inflation index (Base = 100 in 2012)	109.15	110.88	112.70	114.62	116.53	
Total terminal actual/forecast costs in real terms (in national currency at 2012 prices)	4,619,937	4,479,019	4,360,830	4,352,120	4,410,853	
Total terminal Service Units (TSU)	10,427	10,740	11,062	11,394	11,736	
Real terminal UCs (in national currency at 2012 prices)	443.07	417.04	394.22	381.97	375.84	

Values at 2012 prices	2021	2022	2023	2024	2025
	P	P	P	P	P
2012 average exchange rate (1EUR=)	1	1	1	1	1
Total terminal costs in real terms (in € ₂₀₁₂ prices)	4,619,937	4,479,019	4,360,830	4,352,120	4,410,853
Trend in total terminal costs in real terms % _{n/n-1}	132.59%	-3.05%	-2.64%	-0.20%	1.35%
Real terminal UCs (in € ₂₀₁₂ prices)	443.07	417.04	394.22	381.97	375.84
Trend in real terminal UCs (in € ₂₀₁₂ prices) % _{n/n-1}	18.83%	-5.87%	-5.47%	-3.11%	-1.60%



Njësia Organizative: ASHINA

Nr. Ref./Kodi: PBP-2021-25

Veri: 1.0

Data e Veri: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lylljan, 10070, Republika e Kosovës

Values at 2009 prices	2021		2022		2023		2024		2025	
	P		P		P		P		P	
Inflation index (Base = 100 in 2009)	122.443	1	124.174	1	125.997	1	127.912	1	129.827	1
2009 average exchange rate (1EUR=)	4,007,656		3,894,839		3,796,999		3,744,755		3,694,471	
Total terminal costs in real terms (in €2009 prices)	134.57%		-2.82%		-2.51%		-1.38%		-1.34%	
Trend in total terminal costs in real terms %n/n-1	384.35		362.65		343.25		328.66		314.81	
Real terminal UCs (in €2009 prices)	19.84%		-5.87%		-5.47%		-3.11%		-1.60%	
Trend in real terminal UCs (in €2009 prices) %n/n-1										

Inflation assumptions

KOSOVO TERMINAL	2021		2022		2023		2024		2025	
	P		P		P		P		P	
Inflation %	1.25%		1.73%		1.82%		1.91%		1.91%	
Inflation index (2012=100)	109.15		110.88		112.70		114.62		116.53	
Eurostat HICP (actuals) and IMF CPI (forecasts)	1.25%		1.73%		1.82%		1.91%		1.91%	
Inflation index (2012=100) HICP and IMF	109.15		110.88		112.70		114.62		116.53	
Difference in percentage points										
Cumulative difference in percentage points										
Justification and data source in case of deviation from inflation references										

Service Units forecast for terminal

KOSOVO TERMINAL	2021		2022		2023		2024		2025	
	P		P		P		P		P	
Total terminal service units (TSU)	10,427		10,740		11,062		11,394		11,736	
Year on Year variation TSU	95.74%		3.00%		3.00%		3.00%		3.00%	



STATFOR terminal service units forecast (Baseline scenario)								
Year on Year variation TSU STATFOR								
Difference in percentage points								
Cumulative difference in percentage points								
STATFOR terminal service units forecast (Low scenario)								
Year on Year variation TSU STATFOR								
Difference in percentage points								
Cumulative difference in percentage points								
Explanation of the differences (if any), justification, rationale and source								



10. Plani Financiar i ASHNA

Plani strategjik financiar ka për qëllim që të përkrahë zbatimin e objektivave operacionale dhe kapitale të ASHNA-së për periudhën 2021 - 2025. Plani parasheh zhvillimin afat-gjatë të shërbimeve shtesë për të mundësuar zgjerimin e kapaciteteve infrastrukturore. Aktivitetet kryesore për periudhën 2021 - 2025 do të jenë vazhdimi i ofrimit të shërbimeve të navigimit ajror në mënyrë të sigurtë. Në pasqyrën e të ardhurave dhe shpenzimeve janë paraqitur shpenzimet operative për periudhën 2021 - 2025 bazuar në nevojat afat-gjate buxhetore të ASHNA-s.

Ofruesit e Shërbimeve të Navigimit Ajror rajonal dhe Evropian si dhe në tërë botën në shumicën absolute të rasteve pranojnë një përqindje të vogël të të hyrave nga hapësira e ulët ajrore, ndërsa shumicën absolute të të hyrave i sigurojnë nga menaxhimi i hapësirës së lartë ajrore. Për shkak të pamundësisë së ofrimit të shërbimeve të navigimit ajror edhe në hapësirën e lartë ajrore, dhe vjeljen e të hyrave nga kjo hapësirë, ASHNA është në pozitë tejet të disfavorshme në aspektin e nivelit të të hyrave krahasuar me ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror rajonal dhe evropian.

Menaxhimi i hapësirës së lartë ajrore për ASHNA do të mundësonte ofrim të normalizuar të shërbimeve. Gjendja aktuale financiare nënkupton që ka qenë e domosdoshme të eliminohen shumë projekte investive nga parashikimet buxhetore, (të cilat në kushte normale sigurohen nga të gjithë ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror rajonal dhe Evropian) siç janë nënshkrimi i kontratave në nivel të shërbimit (*Service Level Agreement*) me prodhuesit e pajisjeve dhe sistemeve tona të aviacionit, mungesa e të cilave në mënyrë të drejtëpërdrejtë mund të afektojë ofrimin e shërbimeve. Plani financiar ka për qëllim që të përkrahë zbatimin e objektivave operacionale dhe kapitale të ASHNA për vitin 2021.

Plani merr parasysh parashikimet e fundit tona ekonomike dhe krahasuar me planet paraprake ka marrë parasysh edhe zhvillimin e shërbimeve shtesë për të mundësuar zgjerimin e kapaciteteve infrastrukturore. Faqet në vijim paraqesin pasqyrat financiare të ASHNA për vitin fiskal 2021 - 2025.

Tarifat e Shfrytëzimit

Tarifat e shfrytëzimit të vlerësuara dhe të mbledhura nga ASHNA do të përfshijnë:

1.1. Tarifat e afrimit të vlerësuara për ofrimin e shërbimit të navigacionit ajror brenda hapësirës ajrore të Kosovës; dhe

1.2. Tarifat e mbiflurimit të vlerësuara për avionët që janë të autorizuar për ta shfrytëzuar hapësirën ajrore të Kosovës.

ASHNA do të lejohet vetëm për të vlerësuar dhe mbledhur Tarifat e Afrimit dhe Tarifat e mbiflurimit, kurse rregullimin e tarifave të tilla e bën AAC-ja në përputhje me Ligjin për Aviacionin Civil. ASHNA propozon tarifat e shfrytëzimit për shërbimet e ofruara të navigacionit ajror në mënyrë që tarifat të jenë sa më konkurruese me tarifat e ngjashme të vendosura nga



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lyjpan, 10070, Republika e Kosovës

Page 26 of 59

vendet e tjera në Hapësirën e Përbashkët Evropiane të Aviacionit dhe të llogaritura mbi bazën e kthimit të arsyeshëm të shpenzimeve duke marrë parasysh tërë burimet e tjera të të hyrave. AAC shqyrton dhe miraton tarifën e propozuar nga ASHNA në pajtim me Ligjin për Aviacionin Civil dhe informon Ministrinë për caktimin e tarifave. Tarifat e shfrytëzimit janë obligative për operatorin e avionit. Në qoftë se operatori i avionit është i panjohur, detyrimi për pagesën e tarifës së shfrytëzimit bie mbi pronarin e avionit. Regjimi i tarifave të shfrytëzimit do të përcaktohet me legjislacion për krijimin e një skeme të përbashkët tarifore për shërbimet e navigacionit ajror dhe me ndryshimet/plotësimet e saj. Normat e përcaktuara në këtë mënyrë sigurojnë që të mos ketë diskriminime në mes të shfrytëzuesve të ndryshëm. ASHNA mund t'ia refuzojë ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror një shfrytëzuesi të hapësirës ajrore i cili shkel kushtet e pagesës përveç rasteve emergjente të aterimit.



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref./Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

Vërejtje: Tabelat në vijim janë të paraqitura në gjuhën angleze.

Organisation: ANSP	Charging zone: Kosovo Terminal
------------------------------	--

Year	2021-2025
------	------------------

2018	A	2019	A	2020	F	2021	F	2022	P	2023	P	2024	P	2025	P
------	---	------	---	------	---	------	---	------	---	------	---	------	---	------	---

Detail by nature (in euro)

Staff	2,543,064 11.7%	2,757,216 8.4%	2,855,000 3.5%	2,872,541 0.6%	2,886,906 0.5%	2,899,717 0.4%	2,914,216 0.5%	2,928,787 0.5%
Other operating costs	763,732 23.8%	1,490,666 95.2%	822,589 -44.8%	1,757,777 113.7%	1,726,527 -1.8%	1,733,878 0.4%	1,820,572 5.0%	1,911,600 5.0%
Depreciation	561,067 -1.3%	548,010 -2.3%	595,983 8.8%	596,246 0.0%	591,026 -0.9%	585,752 -0.9%	556,464 -5.0%	528,641 -5.0%
Cost of capital	197,132 4.8%	197,688 0.3%	184,508 -6.7%	190,805 3.4%	182,090 -4.6%	161,525 -11.3%	153,448 -5.0%	145,776 -5.0%
Exceptional items								
Total costs	4,064,995 11.4%	5,143,298 26.5%	4,458,080 12.1%	5,417,368 21.5%	5,386,549 -0.6%	5,380,871 -0.1%	5,444,700 1.2%	5,514,804 1.3%

Detail by services (in euro)

Air traffic management	1,720 0.2%	2,111 22.7%	2,395 13.5%	2,700 12.7%	2,820 4.4%	2,945 4.4%	3,092 5.0%	3,247 5.0%
Communication	284 12.7%	458 61.3%	498 8.7%	521 4.6%	541 3.8%	561 3.7%	589 5.0%	619 5.0%
Navigation	600 11.5%	775 29.1%	844 8.9%	898 6.4%	915 1.9%	954 4.3%	1,002 5.0%	1,052 5.0%
Surveillance	280 21.1%	351 25.4%	390 11.1%	401 2.8%	446 11.2%	459 2.9%	482 5.0%	506 5.0%
Search and rescue	0	0	0	0	0	0		
Aeronautical information	700 38.3%	850 38.5%	901 0.6%	925 2.5%	950 4.0%	982 4.0%	1,031 5.0%	1,083 5.0%
Meteorological services	481 2.7%	639 32.8%	738 15.5%	786 6.5%	789 0.4%	792 0.3%	832 5.0%	873 5.0%
Supervision costs	0	0	0	0	0	0	0	0
Other State costs	0	0	0	0	0	0	0	0
Total costs	4,065 11.4%	5,143 26.5%	4,458 -13.3%	5,417 21.5%	5,387 -0.6%	5,381 -0.1%	5,445 1.2%	5,515 1.3%

Organisation:	Consolidated
Charging zone:	Kosovo Terminal

Year	2021-2025
------	------------------



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref./Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

2018 A	2019 F	2020 F	2021 F	2022 P	2023 P	2024 P	2025 P
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Unit rate (in euro)

Total costs(1)	4,064,995 11.36%	5,143,298 26.53%	4,458,080 -13.32%	5,417,368 21.52%	5,386,549 -0.57%	5,380,871 -0.11%	5,444,700 1.19%	5,514,804 1.29%
Costs of exempted flights	0	0	0	0	0			
Amounts carried over to year (n)		100,308	100,308		0			
Income from other sources	180,964	200,000	250,000	250,000	250,000	250,000	250,000	250,000
Chargeable costs	3,884,031 11.76%	4,842,990 24.69%	4,107,772 -15.18%	5,167,368 25.79%	5,136,549 -0.60%	5,130,871 -0.11%	5,194,700 1.24%	5,264,804 1.35%
Total service units	10,427 12.01%	11,991 15.00%	5,327 -55.58%	10,427 95.74%	10,740 3.00%	11,062 3.00%	11,394 3.00%	11,736 3.00%
Chargeable service units	10,427 12.01%	11,991 15.00%	5,327 -55.58%	10,427 95.74%	10,740 3.00%	11,062 3.00%	11,394 3.00%	11,736 3.00%
Unit rate (2)	378.00 9.25%	378.00 0.00%	407.00 7.67%	495.58 21.76%	478.27 -3.49%	463.83 -3.02%	455.92 -1.70%	448.62 -1.60%

2018 A	2019 F	2020 F	2021 F	2022 P	2023 P	2024 P	2025 P
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Unit rate (in euro)

Exchange rate (1 EUR =)	1	1	1	1	1	1	1	
Unit rate	378.00 9.25%	378.00 0.00%	407.00 7.67%	495.58 21.76%	478.27 -3.49%	463.83 -3.02%	455.92 -1.70%	448.62 -1.60%

Organisation: **Consolidated**
Charging zone: **Kosovo Terminal**

Year **2021-2025**

2018 A	2019 F	2020 F	2021 F	2022 P	2023 P	2024 P	2025 P
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Balance to be carried over (in euro)

Charges billed to users	3,884,031 20.59%	4,842,990 24.69%	4,107,772 -55.23%	5,167,368 138.34%	5,136,549 -0.60%	5,130,871 -0.11%	5,194,700	5,264,804
Actual total costs	4,064,995 3.90%	5,143,298 26.53%	4,458,080 -13.32%	5,417,368 21.52%	5,386,549 -0.57%	5,380,871 -0.11%	5,444,700	5,514,804
Income from other sources	175,000	200,000	250,000	250,000	250,000	250,000	250,000	250,000
Actual costs of exempted flights								
Amounts carried over to year (n)		103,000	103,000					
Balance of year (n)	-108,964	-203,308	2,039,991	0	0	0	0	0

10.1. Pasqyra e të ardhurave dhe shpenzimeve

AGJENCIA PËR SHËRBIMET E NAVIGACIONIT AJROR



Njësia Organizative: ASHNA

Page 29 of 59

Nr. Ref./Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

PASQYRA E TE ARDHURAVE DHE SHPENZIMEVE							
BUXHETI 2021-2025 (në Euro)							
Nr	PERSHKRIMI	Buxhetit 2020	Buxhetit 2021	Buxhetit 2022	Buxhetit 2023	Buxhetit 2024	Buxhetit 2025
A	B	C	D	E	F	G	H
Te Ardhurat		-	-	-	-	-	-
1	Te hyra nga approach fee	2,168,089	5,167,368	5,136,549	5,130,871	5,194,700	5,264,804
2	Te hyra nga sherbimet e radarit Hungarocontrol	250,000	250,000	250,000	250,000	250,000	250,000
3	Granti Qeveritar						
	Gjithsej te Ardhura	2,418,089	5,417,368	5,386,549	5,380,871	5,444,700	5,514,804
Shpenzimet							
1	Pagat dhe meditet	2,855,000	2,872,541	2,886,906	2,899,717	2,914,216	2,928,787
2	Mallra dhe sherbime	720,249	1,655,437	1,624,187	1,631,538	1,718,232	1,809,260
3	Shpenzimet e komunalive	102,340	102,340	102,340	102,340	102,340	102,340
4	Amortizimi	595,983	596,246	591,026	585,752	556,464	528,641
5	Kostoja e Kapitalit	184,508	190,805	182,090	161,525	153,448	145,776
	Gjithsej Shpenzime	4,458,080	5,417,368	5,386,549	5,380,871	5,444,700	5,514,804
	Te Ardhurat - Shpenzimet	-2,039,991	0	0	0	0	0
1	Suficit/deficiti I bartur						
	Fitimi/Humbja Neto	-2,039,991	0	0	0	0	0



Njësia Organizative: ASHNA

Page 30 of 59

Nr. Ref./Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

11. Analiza e planit financiar

11.1 Të hyrat

Bazuar në Ligjin Nr. 04/L-250 për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror (ASHNA), të hyrat e ASHNA-s do të përbëhen nga:

1. Tarifat e shfrytëzuesve të vlerësuara dhe të mbledhura nga ASHNA; dhe
 2. Donacionet, grantet dhe çdo mbështetje tjetër financiare ose teknike e dedikuara për ASHNA.
-
1. Projektligjit për Buxhetin e Republikës së Kosovës për vitin 2021 , të hyrat e dedikuara të Agjencive të pavarura.
 2. Të gjitha të hyrat e dedikuara duhet të depozitohen nga agjencitë e pavarura në Fondin e Kosovës dhe regjistrohen në SIMFK në pajtim me Rregullat Financiare të Thesarit. Të gjitha agjencitë e pavarura duhet të dorëzojnë planin e rrjedhës së parasë së gatshme në Thesar.
 3. Të gjitha të hyrat e dedikuara ndahen për secilën agjenci të pavarur sipas Kushtetutës dhe ligjeve në fuqi. Buxheti i Republikës së Kosovës përfshin të gjitha të hyrat e dedikuara ashtu si pranohen gjatë vitit fiskal 2020 dhe viteve në vijim.
 4. Për deficitin e mbetur për vitin 2020 për shkak të gjendjes së krijuar me COVID 19 është bërë kërkesa që të mbulohet nga granti qeveritar.
 5. Shuma e të hyrave të dedikuara të ndara në paragrafët 2 dhe 3 të këtij neni nuk duhet të kalojë ndarjen maksimale për agjencitë e pavarura të specifikuar në ligjin e buxhetit për vitin 2020.
 6. Nëse gjatë vitit fiskal 2021 nuk ka mjete të mjaftueshme të mbledhura dhe në dispozicion, sipas paragrafëve 2 dhe 3 të këtij neni, për të plotësuar kërkesat e përcaktuara në planin e rrjedhës së parasë së gatshme të dorëzuar në Thesar, fondet e tjera publike nga Fondi i Kosovës autorizohen në këtë mënyrë për tu ndarë në një shumë të mjaftueshme për të plotësuar deficitin. Gjatë tërë kohës, të hyrat e dedikuara duhet të përdoren si burim financimi me prioritet të parë për pagesat e Shpenzimeve të Agjencisë së pavarur para se të ndahen dhe përdoren burimet tjera të financimit. Ministri, së paku dy herë në vit, gjatë rishikimit buxhetor dhe në Raportin Financiar, i raporton Komisionit për Buxhet dhe Financa nëse fondet kanë qenë të mjaftueshme dhe cilat masa janë marrë që fondet e duhura të jenë në dispozicion.
 7. Përderisa pranohen dhe ndahen të hyrat e dedikuara për vitin fiskal 2020 ato do të zëvendësojnë të tërë ndarjet dhe financimet e bëra sipas paragrafit 5 të këtij neni në atë nivel që financimi i deficitit nga Fondi i Kosovës të mos jetë shpenzuar ende.
 8. Pavarësisht nga paragrafët 3 dhe 4 të këtij neni, Agjencia për Shërbimet e Navigacionit Ajror në pajtim me Ligjin Nr.04/L-250 për Agjencinë për Shërbimet e Navigacionit Ajror do të financohet tërësisht nga të hyrat e dedikuara dhe të depozituara në Fondin e Kosovës sipas tabelës 3.1.A të bashkangjitur me këtë ligj. Fondet e mbetura nga të hyrat



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

- e dedikuara e të pashpenzuara nga viti paraprak vazhdojnë të trajtohen si të hyra të dedikuara për financim të Agjencisë për Shërbimet e Navigacionit Ajror, për vitet vijuese.
9. Të gjitha mjetet e pashfrytëzuara deri më 31 Dhjetor të qdo vitit fiskal Agjencia për Shërbimet e Navigacionit Ajror nga llogaria e tanishme i bartë në Fondin e Kosovës, në llogarinë zyrtare të hapur nga Thesari, Ministria e Financave për këtë Agjenci.

Në këtë plan të biznesit jemi bazuar në të hyrat e kufizuara të cilat sigurohen vetëm nga tarifa e aterimit (Approach Fee) dhe një përqindje të vogël të të hyrave tjera të cilat parashikohet të mbulojnë vetëm shpenzimet më esenciale operative. Për pjesën të cilën nuk mund ta mbulojmë nga të hyrat tona do të drejtohem tek institucionet përkatëse të Republikës së Kosovës pasi siç dihet mirëfilli asnjë Ofrues i Shërbimeve të Navigimit Ajror në rajon apo edhe më gjerë nuk mund ti mbulojë shpenzimet vetëm nga tarifa e aterimit por ato mbulohen nga hapësira e lartë ajrore e cila për një periudhë kalimtare i është deleguar për menaxhim shtetit të Hungarisë apo më saktësisht HungaroControl-it nga NATO. Poashtu edhe për projektet e paraqitura kapitale jemi bazuar në përkrahjen e Qeverisë së Republikës së Kosovës të zotuar me aprovimin e ligjit të Agjencisë së Shërbimeve të Navigimit Ajror.

11.2 Shpenzimet

Në këtë plan vjetor të biznesit kemi paraqitur shpenzimet e projektuara pas marrjes së inputeve nga tërë struktura Menaxheriale e ASHNA-se për periudhën 2020 - 2024.

Gjatë përpilimit të këtij plani afat-gjatë jemi mbështetur në dy parime bazë:

- Vazhdimi i ofrimit të shërbimeve të navigimit ajror në hapësirën e ulët ajrore të Republikës së Kosovës;
- Zhvillimi i infrastrukturës ajrore për të përmbushur nevojat e ardhme operative (në rast të sigurimit të hyrave shtesë)

Shpenzimet e propozuara në këtë plan afat-gjatë përfaqësojnë minimumin absolut të shpenzimeve për ofrimin e shërbimeve të navigimit ajror në hapësirën e ulët të Republikës së Kosovës. Krahasuar me vitet paraprake kemi një ulje të shpenzimeve në shumicën e zërave të shpenzimeve operationale ku më poshtë do të shpalojmë të gjitha shpenzimet.

Paga dhe mëditje

Përlllogaritja e fondit të pagave dhe mëditjeve për vitin 2021-2025 është e bazuar në nevojat për staf të ASHNA-së. Përmes hartimit të Planeve për zhvillim dhe trajnim të stafit, ASHNA do të përqendrohet që në aspektin afat-gjatë të zhvillojë resurse njerëzore që janë në gjendje për të kryer të gjitha detyrat dhe përgjegjësitë që rezultojnë nga vendet e tyre të punës, gjithashtu do të përqendrohet në tërheqjen, zhvillimin dhe ruajtjen e stafit për të ardhmen.



Investime të vazhdueshme janë të nevojshme në aspektin afat-gjatë për të ruajtur nivelin e kompetencës të stafit si dhe për t'i avancuar shkathtësitë e tyre në përdorimin e teknologjive dhe procedurave të reja të punës.

Burimet njerëzore në aspektin afat-gjatë konsiderohen si faktor kyç në zbatimin e misionit për t'u bërë një ofrues i sigurtë i shërbimeve të navigimit ajror me efikasitet të lartë të kostos.

Arsyetimi:

Në përgatitjen e kërkesës buxhetore për kategorinë Paga dhe Mëditje, ne si organizatë buxhetore kemi marrë parasysh faktorë që determinojnë planifikimin si: numrin e punëtorëve, planin e personelit, pagat bazë, shtesat, përvojën dhe rritjen progresive që është paralajmëruar për vit – rrjedhimisht edhe ndikimin e ndërsjellët të tyre.

Sipas kësaj kornize vërehet ndryshimi i buxhetit për periudhën 2020 - 2024 dhe rritjes në mënyrë progresive të buxhetit ndër vite.

Ndryshimi i buxhetit për "Pagesat për punë jashtë orarit, shtesat, stimul." konsiston në pagesën e orëve gjatë fundjavës – shtesa këto që nuk janë aplikuar më herët në ASHNA.

Sidoqoftë sipas qarkores buxhetore 2020/01, pakot e ligjeve të Reformës së Administratës Publike të miratuara në Kuvendin e Kosovës, zbatohen pas miratimit të akteve nën-ligjore e kjo nënkupton që edhe zbatimi i ligjit për paga dhe kufijtë e implikuar buxhetorë për paga dhe mëditje mund të ndryshojnë pas miratimit të akteve nën-ligjore të sipër përmendura.

Shpenzimet e udhëtimit

Shpenzimet e planifikuara dhe të kërkuara për udhëtime zyrtare për periudhën 2020 - 2024 për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror janë kryesisht shpenzime jashtë vendit. Ato janë të bazuara në kërkesat dhe nevojat e Departamenteve që brenda viteve buxhetore t'i shpenzojnë për udhëtime zyrtare, të cilat kanë karakter trajnimi, shkollimi, prezantimi, promovimi, aftësimi dhe shkëmbimi të përvojave si dhe pjesëmarrje në konferenca të ndryshme rajonale dhe botërore të aviacionit për nevojat ASHNA-së. Gjithashtu, masa e mjeteve për këtë kategori ekonomike është e bazuar edhe në shpenzimet e krijuara nga vitet paraprake për këto qëllime dhe merrë për bazë edhe rritjen e numrit të personelit operativ duke konsideruar edhe përgatitjen profesionale jashtë vendit, si dhe shtrirjen dhe rritjen e kompetencave të ASHNA-së në të ardhmen.

Arsyetimi:

Shpenzimet e planifikuara dhe të kërkuara për udhëtime zyrtare për periudhën 2020 - 2024 për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, janë kryesisht shpenzime jashtë vendit. Ato janë të bazuara në kërkesat dhe nevojat e Departamenteve të ASHNA-së të cilat kanë karakter trajnimi, shkollimi, prezantimi, promovimi, aftësimi dhe shkëmbimi të përvojave si dhe pjesëmarrjes në konferenca të ndryshme rajonale dhe botërore të aviacionit për nevojat ASHNA-së. Gjithashtu, masa e mjeteve për këtë kategori ekonomike është e bazuar edhe në shpenzimet e krijuara nga vitet paraprake për këto qëllime.



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref./Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

Shërbimet për telekomunikim

Shpenzimet për shërbime të telekomunikacionit janë të bazuara në faturat e shpenzuara nga viti i mëparshëm dhe në planifikimet afat-gjata të ASHNA-së, në urdhëresën e Qeverisë dhe në Rregulloren e ASHNA-së për shpenzimet e telefonit. Ndërkaq, shpenzimet për internetin e ASHNA-së janë të bazuara në faturat e shpenzuara në pjesën e parë të këtij viti.

Arsyetimi:

Shpenzimet për shërbime të telekomunikimit janë të bazuara në faturat e shpenzuara nga vitet e mëparshme të ASHNA-së sipas zërave të shpenzimeve të paraqitura në tabelë:

- Interneti shfrytëzohet për nevoja të ASHNA-së
- Shpenzime e telefonisë mobile të cilat janë në shfrytëzim të personelit të ASHNA-së
- Shpenzime postare, ku ASHNA shfrytëzon këtë linjë buxhetore për nevoja të dërgesave të ndryshme brenda dhe jashtë vendit,
- Shpenzimet për përdorim të kabllit optik, ASHNA shfrytëzon këtë linjë për qëllime dhe nevoja të veta si Linjat e dedikuara për ASHNA-në, për pajisjet e navigimit ajror si dhe pajisjeve tjera të teknologjisë informative.

Shërbimet për shërbimet

Shpenzimet më të larta janë planifikuar shërbimet arsimore trajnuese ku marrin shumë kryesore të kësaj kategorie ekonomike në të cilën janë trajnimet e rregullta për mbajtje të licencave dhe kompetencës, siç është e rregulluar përmes Rregulloreve në fuqi të Autoritetit të Aviacionit Civil.

Arsyetimi:

Në këtë kategori janë përfshirë edhe shërbimet për shtypje të librarive të ndryshme për nevojat operacionale, si harta dhe raporte të ndryshme, printimet e dokumenteve të përditshme, të cilat janë me kontrata në nivel vendi etj. Shpenzimet tjera kontraktuese përfshijnë, shpenzimet e dezinfektimit dhe shpedicionit si dhe shpenzimet për shërbimet e AFTN të cilat merren nga ISAVIA, ndërsa te shpenzimet për shërbimet teknike, janë të përfshira tarifatat e çertifikimit nga Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës, si dhe licencat vjetore nga Eumetsat dhe ARKEP. Te nënkategoria e shpenzimeve për anëtarësim është paraqitur shuma e shpenzimeve të tarifës vjetore të anëtarësimit në Organizatën Civile për Shërbimet e Navigacionit Ajror (CANSO).

Mobilie dhe pajisje me vlerë më të vogël deri në 1000 €

Arsyetimi:

Në këtë nënkategori janë të planifikuara kërkesat e Departamentit për Cilësi Siguri dhe Sigurim për blerjen e pajisjeve të nevojshme të sigurimit në objektin e ASHNA-së te cilat mirëmbahen nga DTEK-IT-ja.



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

Blerje të tjera të mallrave dhe shërbimeve

Arsyetimi:

Në këtë linjë janë të paraqitura shpenzimet për furnizimin e zyrave, si furnizim për material të zyrave, shpenzimeve për furnizim me ushqim dhe pije, kemi paraqitur furnizimet me ujë për stafin e ASHNA-së si dhe pije për Zyrën e Drejtorit për raste të pritjes së palëve. Në furnizimet për higjienë janë të përfshira shpenzimet e materialit hixhienik për pastrimin e hapësirave të ASHNA-së, veshmbathje për stafin operativ të Sigurimit & Teknik (veshje për teren), të cilat shfrytëzohen për nevoja të ASHNA-së.

Derivatet dhe lëndët djegëse

Arsyetimi:

Në këtë linjë janë të përfshira të gjitha shpenzimet që janë të lidhura me furnizimin me derivate të naftës e që ASHNA ka për vetura, për gjenerator në lokacionet ku janë të vendosura pajisjet dhe objekti si dhe vaj për pajisje të navigacionit ajror. Këto shpenzime janë të bazuara në nevojat dhe shpenzimet e periudhës së kaluar për këtë kategori të shpenzimeve.

Llogaritë përlllogaritëse për avance

Arsyetimi:

Në këtë konto janë të përfshira shpenzimet e parapara për shfrytëzimin e Parasë së Gatshme për nevojat e Njësive shpenzuese të buxhetit të ASHNA-së për blerjet emergjente dhe blerjet të cilat nuk janë të natyrës së blerjes me procedurë të prokurimit. Këto mjete financiare shpërndahen nëpër kontot sipas natyrës së shpenzimeve të tyre.

Shërbimet e regjistrimit dhe sigurimeve

Arsyetimi:

Në mjetet e planifikuara për këtë konto janë të përfshira shpenzimet e kontraktuara me tenderim për sigurimin e operimeve të ASHNA-së, që kërkohet nga AACK për ofrim të shërbimeve, sigurimin e aseteve të ASHNA-së si dhe sigurimi dhe regjistrimi i automjeteve në shfrytëzim të ASHNA-së.

Mirëmbajtja dhe riparimi

Arsyetimi:

Në këtë linjë janë të përfshira edhe shpenzimet e mirëmbajtjes së automjeteve operative dhe administrative të ASHNA-së, mirëmbajtjet e ndërtesave të ASHNA-së, mirëmbajtja e pajisjeve të teknologjisë informative, mirëmbajtjet për sistemet e navigacionit ajror, mirëmbajtjet e gjeneratorëve, mirëmbajtjet e rrjetit elektrik brenda hapësirave të ASHNA-së, mirëmbajtja e



Njësia Organizative: ASHNA

Page 35 of 59

Nr. Ref./Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

kondicionerëve të ajrit, liftit, mirëmbajtja e softuerit Navision si dhe kalibrimi i pajisjeve të navigacionit nga ajri, proces që kryhet dy herë brenda vitit, mirëmbajtja e objekteve të ASHNA-së brenda dhe jashtë, për të cilën planifikohet që të kontraktohet një operator ekonomik për kryerjen e këtij shërbimi.

Shpenzimet e marketingut

Arsyetimi:

Planifikimi i shpenzimeve të marketingut është i bazuar në kërkesat dhe nevojat e njësive organizative për periudhën 2021 - 2025, si dhe në masën e mjeteve të realizuara në tremujorin e parë të vitit 2019.

Në këtë kategori të shpenzimeve bëjnë pjesë: konkurset e ndryshme për nevoja të ASHNA-së, botimet e broshurave udhëzuesve, informatorëve të ndryshëm etj.

Shpenzimet e përfaqësimit

Shpenzimet e përfaqësimit janë minimale dhe të bazuara në Udhëzimin Administrativ të Qeverisë që përcakton lartësinë e tyre në agjenci dhe personat që kanë të drejtë shfrytëzimi.

Shpenzimet komunale

Arsyetimi:

Agjencia për Shërbimet e Navigacionit Ajror llogaritjen e kategorisë së shpenzimeve komunale e ka bazuar në faturat e furnizimit për shpenzimet e bëra ndër vite si dhe në pjesën e parë të vitit 2019. Në këtë kategori ka rritje të shpenzimeve komunale në masën e mjeteve të kërkuara për buxhetin e vitit 2020-2024, sepse ka shtim të pajisjeve të reja, si dhe ngritjen të çmimeve të shërbimeve nga kompanitë publike duke konsideruar edhe normën e planifikuar të inflacionit në nivel nacional.



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref./Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

12. Planifikimi i Investimeve Kapitale për periudhën 2020-2024

Në vijim kemi shpalosur projektet kapitale sipas projeksioneve vitet në vijim 2021 – 2025, duke u bazuar në kerkesen buxhetore sipas qarkores buxhetore 2021/01 të pranuar nga Departamenti i Buxhetit-Ministria Financave. Mjete financiare të ndara nga Granti Qeveritar tek kjo kategori ekonomike sipas qarkores buxhetore 2021/01 janë në vlerë prej 1,632,550.00 € për vitin 2021 si dhe pjesa tjetër është planifikuar të financohet nga fondi 23 i të hyrave të dedikuara në vlerë prej 775,000€. Shikuar në analizat dhe projeksionet e ASHNA-së, ka nevojë për mjete shtesë që janë të arsyeshme dhe shumë të domosdoshme. Në aspektin e përgaditjes së infrastrukturës së domosdoshme për menaxhimin e Hapësirës së Lartë Ajrore të Republikës së Kosovës, duhet të theksohet që projektet e përgaditjes së navigacionit ajror janë projekte komplekse dhe kërkojnë kohë më të gjatë për implementimin e tyre, andaj kjo na bënë të jemi të kujdeseshëm në planifikime për shkak të afateve të kontratës në mes të NATO-s dhe HungaroControl-it (Organizatës Hungareze përgjegjëse momentalisht për ofrimin e Shërbimeve të Navigacionit Ajror në Hapësirën e lartë ajrore mbi Republikën e Kosovës) për menaxhimin e Hapësirës së Lartë Ajrore, e cila marrëveshje është vazhduar me automatizëm në prill të vitit 2019. Rrjedhimisht, nëse ASHNA nuk është e gatshme me gjithë infrastrukturën e nevojshme si dhe burimet njerëzore të domosdoshme për menaxhimin e hapësirës së lartë ajrore, mund të ndodhë që kjo mos-gatishmëri të rezultojë që menaxhimi i hapësirës së lartë ajrore të Republikës së Kosovës t'i vazhdohet HungaroControl-it apo një shteti tjetër për menaxhim për një periudhë të gjatë.



Tabela me shënime shpjeguese për projektet kapitale.

Pasuria	Burimi i financimit	Vlera e përgjithshme	Investimi gjatë 2021	Investimi gjatë 2022	Investimi gjatë 2023	Investimi gjatë 2024	Investimi gjatë 2025
Projekti i Digitalizimit të Shërbimeve nga AIS to AIM	GQ	745,000	450,000	295,000	-	-	-
Projektimi dhe Ndertimi i Objektivit të ASHNA-së kati i dytë	GQ	890,000	205,000	685,000	-	-	-
Sistemi për detektimin dhe parandalimin e interferencave	GQ	285,000	285,000	-	-	-	-
Sistemi MLAT	GQ	1,115,000	415,000	350,000	350,000	-	-
Integrimi i sistemeve të Kullës së Trafikut Ajror	GQ	225,000	225,000	-	-	-	-
Pajisje të Teknologjisë Informative	GQ	199,000	49,000	75,000	75,000	-	-
Kafazi i Faradeut për radarin Mode S – Mbrojta nga rrufeja	GQ	100,000	100,000	-	-	-	-
HARDWARE – Integrim Rajonal	GQ	395,000	145,000	250,000	-	-	-
Kalimi i RDR Mode M në RDR Mode S	THD	825,000	600,000	225,000	-	-	-
Furnizim me Automjete	GQ	80,500	-	80,500	-	-	80,500
Konzola për ATM	GQ	185,000	-	35,000	150,000	-	-
Mobilje dhe Inventar	GQ	150,000	-	75,000	75,000	-	37,500
Furnizim dhe Instalim me AFTN AHMS	GQ	385,000	-	-	385,000	-	-
Sistemi i paralizimit të erërave – LLWAS	GQ	500,000	-	100,000	400,000	-	-
Pjesë rezervë e Sistemeve ATM dhe Navigimit	THD	525,000	175,000	175,000	175,000	175,000	175,000
Sistemi i inçizimit të zërit VCR	GQ	375,000	-	-	375,000	-	-
Sistemi i Ri i Procesimit të të dhënave ATM	GQ	5,305,100	1,852,550	1,402,550	2,050,000	1,700,000	994,900
Subtotal – Të hyra të dedikuara		-	775,000	400,000	175,000	-	-
Subtotal – Grante qeveritare			3,726,550	3,348,050	3,860,000	-	-
Total		12,284,600	4,501,550	3,748,050	4,035,000	1,875,000	1,287,900

Burimi i Financimit

THD – Të hyra të dedikuara

GQ – Grante Qeveritare



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref./Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

Projektet kapitale 2021 - 2025

Investimet kapitale në tabelën e paraqitur më lartë përbëjnë investimet që janë planifikuar të bëhen në infrastrukturën e navigimit ajror për të vazhduar ofrimin e shërbimeve të sigurta dhe për të plotësuar kërkesat që kërkohen nga autoritetet përgjegjëse për normalizimin e hapësirës së ulët dhe të lartë ajrore të Republikës së Kosovës. Shpалosjen dhe arsyeshmërin e projekteve kapitale e kemi të paraqitur për çdo projekt sipas vlerave të investimeve.

Arsyeshmëria e projekteve kapitale 2021 – 2025

Sistemi i ri i procesimit të të dhënave ATM

Projekti mundëson ngritjen e kapaciteteve teknike të ASHNA-s për kontrollimin e Hapsirës ajrore të Republikës së Kosovës, përfshirë ketu edhe hapsirën e lartë ajrore të Republikës së Kosovës. Edhe pse në fund, kontrollimi i hapsirës ajrore të Republikës së Kosovës mund të rezultoj si çështje politike, është esenciale që ASHNA të ketë kapacitetet e duhura teknike dhe njerëzore për ta ofruar vet këtë shërbim. Rrjedhimisht, kontrollimi i tërë hapsirës ajrore të Republikës së Kosovës është prioritet i ASHNA-s dhe Qeverisë së Republikës së Kosovës. Projekti për shkak të kostos së lartë të tij është shumë vjeçar. Për momentin ASHNA është duke operuar me sistemin e vjetër ATM (të instaluar në vitin 2004), por sistemi përpos që është i vjetër, ka edhe shumë mundësi të kufizuara. Si i tillë, na mundëson kryerjen e punëve bazike por nuk ofron fleksibilitet të mjaftueshëm për realizimin e objektivave të ASHNA-s.

Duhet të bëhet diçka (patjetër) nëse dëshirohet që të punohet seriozisht për realizimin e objektivit të qeverisë për kontrollimin e tërë hapsirës ajrore të Republikës së Kosovës.

Për ofrimin e shërbimeve ASHNA, procedurat që duhet të zbatohen nga ACC-ja e Kosovës (Area Control Center) janë të specifikuara në ICAO Aneksi 11 dhe për këtë arsye nuk janë përsëritur këtu. Megjithatë ka disa aspekte të cilat duhet të merren në konsideratë kur planifikohet një Qendër e tillë, në lidhje me ofrimin e shërbimit të ACC-s, të cilat duhet të jenë të theksuara për shkak të kostos së tyre të zbatimit, afatit kohor të implementimit dhe efektit domethënës me ndikim në procedurat aktuale të zbatueshme dhe operacionale në ASHNA-n tonë. Përveç procedurave të përcaktuara në ICAO ANEKSIN 11 fokus të veçantë i është dhënë procedurave të koordinimit, sistemeve ekzistuese RADAR-ike, integritimit dhe organizimit të hapësirës ajrore dhe sistemit ekzistues ATM.

Koordinimi me njësitë e tjera ATC ndahet në;

- Koordinimi me ACC-t fqinje (Shkup, Tiranë, Podgoricë dhe Beograd);
- Koordinimi me njësitë e tjera ATC që ofrojnë shërbime brenda FIR-it të njejtë dhe shërbehen nga ACC në fjalë dhe
- Koordinimi brenda Pozicioneve Operuese brenda njësisë në fjalë ACC

Me rëndësi për ASHNA-n është edhe:

- Integrimi i figurës së RADAR-it dhe ndarja e saj me njësitë e tjera ACC (sharing) që përdorin sistemin RADAR-ik;
- Organizimi i Hapsirës Ajrore dhe ATS „rutat“ (rrugët).

Është objektiv i ASHNA-s që të parandaloj përplasjen në mes të aeroplanëve dhe të mbajë një rrjedhë të shpejtë dhe të rregullt të trafikut ajror, që t'i ofroj aeroplanëve këshilla dhe informata të nevojshme për sjellje të sigurt dhe të efektshme të fluturimeve, që t'i njoftoj ata që janë përfshirë në kërkim dhe shpëtim të aeroplanit në nevojë të këtij shërbimi dhe t'ju asistoj në këtë detyrë.



Objektiv tjetër i ASHNA-s është që të siguroj ofrimin e Shërbimeve të Trafikut Ajror në hapësirën e sipërme ajrore të Kosovës, duke përbushur në këtë mënyrë të gjitha kërkesat e vëna nga Rregullorja e Këshillit Europian 2096/2005 siç është përcaktuar në ligjin e Aviacionit Civil të Kosovës. Qëllimi i këtij projekti është që, në raport me kërkesat operative dhe teknike si dhe nevojave që kanë dalë si pasojë e rihapjes së hapësirës së Republikës së Kosovës për mbifluturime komerciale, të argumentoj arsyeshmerinë e implementimit të një sistemi të ri të Procesimit të të dhënave (ATM i ri).

Sistemi i ri i ATM-it do të mundësoj që të ndërrohen të gjithë serverët, duke bërë kështu të mundshme implementimin e serviseve të cilat nuk po mund të implementohen në sistemin aktual të procesimit të të dhënave. Sistemi i ri i ATM-it do të mundësoj një koordinim të qetë përmes implementimit të FDP së re dhe ndërlidhjes me fqinjët përmes servisit OLDI. Në këtë mënyrë do të rritet siguria e fluturimeve dhe do të rritet mundësia e menaxhimit më të sigurt të numrit më të madh të fluturakeve me hapjen e hapësirës së lartë ajrore.

Qëllim tjetër i këtij projekti është që, të argumentoj implementimin e një sistemi të ri të procesimit të të dhënave i cili do të bazohet në standardet më të larta ndërkombëtare të aviacionit civil. Këto standarde bazohen në dokumentet e organizatave ndërkombëtare të Aviacionit Civil-ICAO dhe Eurocontrol.

Në të njëjtën kohë me implementimin e këtij projekti do të zotoheshim që hapësira jonë ajrore e Republikës së Kosovës është një hapësirë e sigurt për operim sa i përket vrojtimit të fluturakeve dhe kontrollit të tyre.

Gjithashtu, me ndihmën e këtij projekti arrihet modernizimi i pajisjeve dhe ecja me hapat e zhvillimit teknologjik (në përputhje me standardet e aviacionit civil).

Projekti ka ndikim edhe në sektorin privat nëpërmes të rritjes së kapacitetit të procesimit të aeroplanëve rritet edhe numri i udhëtarëve që e përdorin Aeroportin e Prishtinës për fluturim. Kjo mandej rritet edhe nevojën e shërbimeve shtesë që janë të lidhura me sektorin privat (taksi, hotel, restorantet,...). Ndikimi në ambient dhe në shëndet vërehet përmes reduktimit të Co2-shit në rastet kur normalizohet hapësira ajrore e Kosovës dhe zvoglohet koha e mbetjes së aeroplanit në ajër.

Projekti i digjitalizimit të shërbimeve nga AIS to AIM

Departamenti i AIS-it për momentin ka në dispozicion vetem një sistem AFTN për kryerjen e punëve të tyre te perditshme. Punët e tjera të tyre siq janë NOTAM, AIP, etj. i kryejn manualisht. Me këtë linjë buxhetore synojmë që të përfundojmë me këtë procedurë manuale dhe të fillojmë me digjitalizimin e shërbimeve të AIS-it nga 'Air Information System' në 'Air Information Management'. Synojmë që të sigurojmë një bazë të të dhënave qendrore dhe disa aplikacione. Kjo do të shërbej edhe si platformë për azhurimet e mëtutjeshme të sistemit deri në përfundimin e një sistemi komplet që do t'ju lehtësoj në maksimum punën e këtij departamenti.

Projekti mundëson ngritjen e kapaciteteve teknike të ASHNA-s për ofrimin dhe përpunimin e informatave aeronautike sipas standardeve të aviacionit. Edhe pse këto informacione ofrohen edhe tani, rekomandimet e Eurocontrolit kanë evoluar në drejtim të standardizimit të këtyre informacioneve në tërë Evropën. Prandaj, plotësimi i këtyre standardeve është prioritet i ASHNA-së dhe i Qeverisë së Republikës së Kosovës.

Duhet të bëhet diçka (patjetër) nëse dëshirohet që të punohet seriozisht për realizimin e objektivit të ASHNA-s dhe qeverisë për standardizimin e informacioneve aeronautike dhe digjitalizimin e tyre. Në kohën e sotme nuk mund të punohet më me dokumente të skenuara.



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

Page 40 of 59

Me këtë linjë buxhetore-Projekt synojmë që të përfundojm me këtë procedurë manuale dhe të fillojm me dixhitalizimin e shërbimeve të AIS-it nga Air Information System në Air Information Management.

Projekti ka ndikim edhe në sektorin privat nëpërmes të rritjes së kapacitetit të procesimit të aeroplanëve rritet edhe numri i udhëtarëve që e përdorin Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës për fluturim. Këtu përfshihen edhe aeroplanet e vëgjel sportiv dhe ata bujqësor. Në tërësi, këta mundësojnë në përparimin e sektorëve të ndryshëm të sektorit privat. Ndikimi në ambient dhe në shëndet vërehet përmes reduktimit të CO₂-shit në rastet kur normalizohet hapësira ajrore e Kosovës dhe zvogëlohet koha e mbetjes së aeroplanit në ajër.

KAFAZI I FARADEUT për radarin Mode S – mbrojtja nga rrufeja

Ky projekt mundëson një mbrojtje me efikase të goditjeve të rrufesë në sistemin e radarit i cili është i vendosur në Golesh, por edhe sistemeve tjera të survejimit në ASHNA. Kafazi i Faradeit është një mbrojtje me standard më të avancuar të mbrojtjes ndaj goditjeve të rrufes, andaj me këtë sigurohet edhe një mbarëvajtje dhe operim me efikas i sistemeve të survejimit. Me këtë projekt do të mundësohet edhe implementimi i standardit IEC 62305 për mbrojtjen nga ajri, mbitensionet dhe tokëzimit.

Aktualisht sistemi është i mbrojtur nga goditjet e rrufesë sipas standardeve normale, por bazuar në statistika neve kemi pasur dy goditje të rrufesë në kodrën e Goleshit por për fat të mirë nuk ka shkaktuar ndonjë avari të madhe por vetëm me disa dëme të evitueshme dhe me kosto jo edhe aq të madhe. Dihet se mbrojtje 100 % të sigurt nga rrufet nuk ka, por probabiliteti i mbrojtjes mund të jetë më i madh nëse instalohet një formë e tillë mbrojtjeje - Kafazi i Faradeit.

Me realizimin e këtij projekti neve mund të jemi më të sigurt që në të ardhmen goditjet e zbrazeve atmosferike, si dhe goditjet nga mbitensionet mund të evitohen me shumë se sa me mbrojtjen aktuale dhe me këtë arrihet një performancë më e madhe e sistemit të Radarit dhe një kontinuitet i operimit më i sigurt.

Me rritjen e efikasitetit të mbrojtjes nga goditjet e rrufesë mbrohet edhe sistemi radarik si dhe kjo ndikon në procesimin e fluturakeve më shpejtë dhe më sigurt, kurse pa këtë nuk mund të sigurohem që nuk do të kemi goditje më të shpeshta dhe ndaljen e punës së radarit, dhe me këtë procesimi i fluturakeve do të jetë më i ngadalshëm dhe me këtë do të kemi edhe vonesa të theksuara të mbarëvajtjes së fluturimeve.

Implementimi i “Kafazit të Faradeut” është e domosdoshme që të kryhet në mënyrë që të shtohet mbrojtja nga rrufeja, si dhe nga goditjet e mbitensionit dhe të mos vjen deri te ndonjë dëmtim fatal i RADAR-it me ç’rast do të kishte një kosto të paparashikueshme kohore dhe financiare për ASHNA-n.

Ndërtimi i katit të dytë të objektit të tanishëm

Duke u bazuar në nevojën për shtim të hapësirave për punë paralele me shtimin e numrit të punëtorëve dhe nevojës për ngritjen e kapaciteteve për zgjerimin e shërbimeve është e nevojshme që të ndërtohet kati II i objektit ekzistues të ASHNA-se, i cili do të përfshijë hapësira për punë operative dhe salla të nevojshme për instalimin e pajisjeve operative, salla trajnimit, zyre dhe hapësira pushimi për kontrollor dhe staf operativ.

Objekti për shkak të specifikave që ka, duhet të ndërtohet me standart të lart dhe me një përshtatje të plotë për nevoja operative sipas standardeve ndërkombëtare. Për të plotësuar nevoja të aspektit



te sigurisë është bërë vlerësimi i sigurisë nga stafi profesional dhe ndërtuesi duhet të plotësojë në plotëni kërkesat e sigurisë. Ndërtimi i objektit mundëson hapsira shtesë të nevojshme për punë operative dhe ngritje të cilësisë së dhënies së shërbimeve të navigimit ajror.

Projekti i katit të II-të të objektit qëndror të ASHNA-së është planifikuar të nisë në vitin 2021 dhe të përfundojë në vitin 2022, atëherë kur edhe pritet të përfundojnë investimet e parapara në kompletimin dhe modernizimin e sistemeve operative të domosdoshme për ofrimin e shërbimeve aeronautike. Paraprakisht do të bëhet studimi dhe dizajnimi i katit të II-të duke konsideruar nevojat operativo-administrative, si dhe rritjen graduale në numrin e personelit.

Kalimi i RDR MODE M në RDR MODE S

Projekti është bërë duke e ditur që sistemet teknologjike kanë jetëgjatësi të caktuar. Kërkesat për stabilitet absolut të sistemit janë të domosdoshme. Sistemet aeronautike vazhdimisht azhurohen (ka gjithmonë përmirësime). Poashtu, duhet patur parasysh edhe kërkesat e reja nga autoritetet ndërkombëtare të aviacionit civil (Eurocontrol dhe ICAO) që gjithmonë janë strikte.

Kemi patur gjithashtu në mendje nevojën operative, që secila zonë e kontrolluar e hapësirës ajrore të Kosovës, të ketë mbulueshmëri të trefishtë. Nevoja për mbulueshmëri të trefishtë, për shkaqe të pranimit dorëzimit të aeroplanëve, paraqitet në zonën prej tridhjetë miljave nautike përreth hapësirës ajrore të Republikës së Kosovës.

Gjatë përpilimit të këtij projekti, kemi pas parasysh edhe nevojën e organizmave të tjerë të sigurisë brenda Republikës së Kosovës, që kanë nevojë për kontrollimin e të gjitha llojeve të fluturakeve që fluturojnë në hapësirën ajrore të Kosovës në lartësi të ndryshme.

Megjithëse Sistemi RADAR-ik aktual PSR/MSSR Mode M, me disa korrigjime të vogla, është stabil, ende është duke u bërë verifikimi dhe korigjimi i tij. Megjithatë koha e përdorimit të tij (kur ai jep të dhëna me siguri absolute) është duke kaluar. Pa marrë parasysh gjendjen stabile të tij në vitet në vazhdim, do të vij një kohë kur jetëgjatësia e tij do të përfundojë dhe nuk do të mund të bazohemi në të dhënat që na i ofron ai. Duke e patur parasysh këtë fakt, e kemi parë të nevojshme që në një të ardhme të afërt të mendohet për t'u azhuruar ky sistem në sistemin e ri MSSR Mode S. MSSR Mode S i ka disa përparësi nga sistemi tradicional Mode M. Këto përparësi, edhe pse për momentin (me trafikun aktual) nuk janë të dukshme, megjithatë në të ardhmen mund të luajnë rol në sigurinë e fluturimeve në hapësirën tonë ajrore. Avantazhet e Modit S do të vijnë në shprehje me rastin e menaxhimit të hapësirës së lartë ajrore.

Duhet potencuar poashtu faktin që shumë vende të cilat janë anëtare të organizmave ndërkombëtare të aviacionit civil, sistemet e vrojtimit të radarit Mode M kanë filluar t'i zëvendësojnë me sensorët SSR Mode S. Ndërrimi i kësaj teknologjie, përpos përparsive që ofron në plotësimin dhe përmirësimin e nevojave operacionale, është poashtu edhe kërkesë e Eurocontrol-it.



Sistemi për detektimin dhe parandalimin e interferencave

ASHNA ka të instaluar sistemin primar dhe sekondar të survejimit në modin M dhe S, sistemin e aterimit instrumental, sistemin e radiokomunikimeve me një numër të konsiderueshëm të frekuencave në brezin VHF dhe UHF, sistemin DVOR dhe sistemet e komunikimit tokë-tokë. Të gjitha këto sisteme operojnë në frekuenca të caktuara të cilat monitorohen dhe menaxhohen nga ARKEP-i.

ARKEP-i sipas rregulloreve në fuqi na garanton se në frekuencat e lëshuara nga ata nuk do të ketë ndërhyrje nga jashtë. Megjithatë, praktika ka treguar se në kanalet frekuencore të cilat ne i përdorim dhe të cilat janë të dedikuara prej nesh, shpesh ka edhe ndërhyrje. Ndërhyrjet janë në formë të produkteve të intermodulimit, kanaleve muzikore dhe ndërhyrjeve tjera shpesh të panjohura. Në të gjitha rastet e interferencave, në momentet kur ndodhin, sipas procedurës, lajmërojmë organet përkatëse (ARKEP) të cilat pastaj (pas procedurave) dalin në teren dhe mundohen ta gjejnë burimin dhe natyrën e ndërhyrjes. Ka raste kur në këtë kanë sukses, por shumë shpesh ka raste edhe kur nuk kanë sukses, meqenëse burimet e interferencës për sistemet tona, por edhe për komunikimin e fluturakeve mund të jenë gjeografikisht të shpërndarë. Me gjithë përpjekjet e mëdha, burimi i interferencës rrallë mundet që të identifikohet me saktësi dhe në kohë reale. Shumë shpesh, deri sa të përfundojnë procedurat dhe të del në teren ekipi mobil i monitorimit të frekuencave, burimi i interferencës përkohësisht zhduket duke u paraqitur më vonë përsëri. Kjo mënyrë e detektimit të problemeve të interferencës është shumë e rrezikshme dhe shkakton shumë probleme në funksionimin normal të sistemeve tona të cilat transmetojnë dhe marrin përmes frekuencave, që në rastin tonë pothuajse janë shumica e rasteve. Kemi edhe disa raste tjera kur ndërhyrjet nga jashtë kanë shkaktuar probleme të pariparueshme për të cilat edhe sot kemi pasoja.

Për këtë arsye, jemi duke bërë përpjekje që problemin ta trajtojmë përmes një sistemi që do ta mundësonte identifikimin e burimit dhe natyrës së ndërhyrjes me saktësi dhe në kohë reale. Ky sistem do të na mundësojë një siguri edhe për sistemet tona të kushtueshme, por që është shumë më e rëndësishme do të mundësojë operimin më të sigurt të menaxhimit të fluturakeve. Sistemi do të jetë në përputhshmëri me të gjitha standardet dhe rekomandimet e ITU-s dhe Eurocontrolit.

Sistemi MLAT

ASHNA ka të instaluar Sistemin RADAR-ik primar dhe sekondar, MSSR Mode S në Golesh dhe ka të kontraktuar një MSSR Mode S që do të instalohet në lokacionin e Gjakoves, për të mbuluar hapsirën ajrore të Republikës së Kosovës. Këto sisteme të survejimit shfrytëzojnë dy radio-frekuenca për transmetim dhe pranim të sinjalit RADAR-ik, të cilat frekuenca janë të aprovuara nga organizatat ndërkombëtare të aviacionit civil ICAO (International Civil Aviation Organization) dhe Eurocontrol. Me sistemet ekzistuese të survejimit mundësohet përcjellja e fluturakeve në hapsirën ajrore të Kosovës, prej momentit kur hyjnë në qiellin e Kosovës, deri sa të aterojnë dhe anasjelltas. Argument shtesë është edhe projekti i zgjatjes së pistes dhe instalimi i sistemeve përcjelles të vrojtimit dhe sistemeve të ramjes instrumentale të fluturakave. Me instalimin e këtyre projekteve do të mundësohet kalimi në kategorinë IIIB.

Ky aranzhim nënkupton hapjen e zonave të reja të fluturimeve në nivele të caktuara. Me këtë rast, përpos shërbimeve APP dhe TWR (që edhe ato janë të ndara në disa zona) do të ofrohet edhe shërbimi ACC (Area Control Center) dhe kontrollimi i fluturakave por edhe makinave tjera që hyjnë dhe dalin në hapsirën manovruese.

Megjithëse Sistemet RADAR-ike si teknologji e survejimit janë shumë stabile, megjithatë koha e përdorimit të tij është duke kaluar. Duke e patur parasysh këtë fakt, e kemi parë të nevojshme që në



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Page 43 of 59

një të ardhme të mendohet për t'u pajisur me sensor të ri të survejimit (MLAT, ADS-B ose me ndonjë lloj tjetër të Sistemit të vrojtimit) i cili sistem do ta plotësonte (njëherë), e më vonë plotësisht të zëvendësonte këtë sistem. Me kete sistem mundesohet percjellja e fluturakeve ne hapsiren manovruese por edhe ne zonat e kontrolluara ajrore, në varshmeri nga numri i senzoreve. Poashtu, mundesohet nje fleksibilitet me i madh i mbulueshmerise, meqenese numri i senzoreve mund te rritet ne varshmeri nga zonat qe jane me interes per tu kontrolluar. Sistemi i tille MLAT mundeson edhe shfrytezimin e te dhenave ADS-B, meqenese eshte e integruar ne kete sistem.

HARDWARE – Integrim Rajonal

ASHNA komunikon me qendrat rajonale të ANSP-ve (Maqedoni, Shqipëri dhe Hungari) përmes linjave të dedikuara të cilat janë të kontraktuara nga Hungarocontrol. Këto linja janë të realizuara përmes të ashtuquajturave E1 dhe mundësojn komunikimin e njëkohëshëm në 30 kanale njëkohësisht. Përmes këtyre kanaleve në komunikim me vendet fqinje me shërbimet e të folurit (komunikimi zanor) dhe data(dërgimi i figurës së RADAR-it në Hungarocontrol). Me MNAV dhe Albcontrol ende nuk kemi filluar komunikimin data as në formë të shkëmbimit të figurës së RADAR-it e as përmes OLDI-t. Ky komunikim pritet të ndodhë në të ardhmen. Këto linja të dedikuara janë shumë të sigurta po njëkohësisht janë edhe të kushtueshme.

Në ndërkohë, është standardizuar në nivel të Evropës komunikimi IP në mes të qendrave. Ky komunikim është realizuar në forma të ndryshme. Ka mundësi që edhe këto të realizohen përmes huazimeve nga operatorët e mëdhenj që i kanë realizuar këto rrjeta (PENS Network), por ka mundësi që të përdoret rrjeti i internetit përmes konfigurimeve të sistemeve lokale të rutinimit. Meqenëse ne nuk jemi anëtarë të Eurocontrolit dhe kemi vështirësi në qasjen në iniciativa të tilla, jemi të detyruar që të provojmë mënyrat alternative të realizimit të lidhjeve. Në rastin konkret, bëhet fjalë për furnizimin me sisteme që kanë fuqi procesuese në kohë reale dhe memorie të mjaftueshme për të mundësuar kualitetin e shërbimit. Synimi është që lidhja të realizohet së pari me MNAV-in (që është duke ndjekur një procedurë të ngjajshme) e mandej, pasi të realizojm lidhjet me ta dhe ti shkëmbejm shërbimet (OLDI, RADAR dhe Voice), në të njëjtën mënyrë të vazhdojmë edhe me qendrat e tjera.

Integrimi i sistemeve të Kullës së Trafikut Ajror

Sot në kullën e kontrollit te trafikut ajror të gjitha sistemet janë komplet të dezinteguara, fizikisht komplet të ndara dhe vendosura si sisteme të pavarura nëpër pozitat operuese në të gjithë kullën. Shembull sistemet si:

- AGL - Për kontrollin dhe menaxhimin e ndriçimit ne piste dhe hapësire manovruese;
- ATIS-i dhënia e Informatave Aeronautike në mënyrë Automatike;
- Sistemi Meteorologjik;
- Menaxhimi Planeve të Fluturimit;
- Menaxhimi i Informatave Aeronautike, Raportet ditore, NOTAM-ët, listat kontrolluese, libri i regjistrit, regjistri në pozitë operuese;
- Sistemet për Monitorimin e statusit të funksionimit të pajisjeve për Navigim;
- Sistemi ALERTUES (Crash-Net);
- Kontrolli i kabinës se kullës;
- Hartat dhe prezantimi i procedurave dhe Manualeve;
- Sistemi i Radio Lidhjeve;
- Sistemi telefonik dhe



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Page 44 of 59

- Prezantimi i hartave të hapësirës manovruese, procedurat për shtytje dhe ndezje të motorëve, procedura LVP, procedura për shkrirje dhe spërkatje të aeroplanëve për parandalim të ngrirjes së krahëve. Hartat për aterrim të helikopterëve, procedurat instrumentale për aterrim të helikopterëve.

Të gjitha këto sisteme, sot janë të dezintegruar fizikisht, të ndara dhe shpërndarë nëpër të gjitha pozitat operuese.

Duke pas parasysh faktin se të gjitha pozitat operuese të kontrollorëve të trafikut ajror duhet të jenë uniforme, funksionale, të lehta për tu përdorur, me qasje të lehtë të përdorimit, sot në shumë kulla të trafikut ajror nëpër botë trendi është instalimi i sistemeve të integruara ku të gjitha sistemet e lartpërmendura integrohen në një sistem të vetëm.

Benefiti kryesor i instalimit të sistemeve të integruara është se ato mundësojnë zgjidhje homogjene dhe të integruar për monitorim, kontroll, prezantim dhe menaxhim të shërbimeve të ofruara nga kulla e kontrollit të trafikut ajror.

Ky sistem pranon sinjalet nga burimi i të dhënave, sistemet dhe nënsistemet e ndryshme, dhe ofron informatat relevante (shembull, drejtimin e erës dhe shpejtësinë) në mënyrë të përshtatshme dhe të lehtë për tu përdorur, ekran apo monitor i cili aktivizohet me prekje (touch-input monitor).

Kontrolli i nënsistemeve relevante (për shembull; intervenimin e çastit, dritat e pistës on/off) mund të realizohet me prekje të monitorit direkt në ekran. Sistemet e integruara mbledhin, ekstrahojnë shfaqin/prezantojnë dhe shpërndajnë informata mbështetëse apo plotësuese për vendimmarrje (gjatë ofrimit të shërbimeve për kontroll të trafikut ajror) nga kontrollori i kullës.

Llogaritet që projekti të fillojë dhe përfundojë në vitin 2021.

Pjesë rezervë të Sistemeve ATM dhe Navigimit

Mirëmbajtja e RADAR-it përbëhet nga tri nivele. Niveli i parë dhe i dytë mund të menaxhohet prej stafit tonë të mirëmbajtjes. Kjo mundësohet me trajnimet e përfunduara adekuata dhe pjesët rezerv (sidomos nga lista esenciale). Niveli i tretë i mirëmbajtjes kryhet vetëm me një kontratë mirëmbajtjeje me prodhuesin, të ashtuquajturën SLA (Service Level Agreement). Duke pas parasysh rëndësinë e RADAR-it në operime dhe punën e tij 24/7 gjatë gjithë vitit dhe poashtu kompleksitetin e tij, punën në kohë reale dhe vjetërsinë e sistemit, mirëmbajtja e prodhuesit paraqitet si domosdoshmëri. Mirëmbajtja e rregullt e prodhuesit do të na mundësojë validimin e sistemit në periudha të caktuara nga ekspertët e prodhuesit, të cilët me paisjet e tyre speciale do të na japin garanci shtesë për kualitetin e shërbimeve tona. Kontrata e mirëmbajtjes është edhe kërkesë e rregullatorit (AACK, EASA,...).

SLA janë të parashikuara edhe në raportin zyrtar të QSD me titull, INVESTIGATION REPORT RADAR CWP PROBLEMS - 12B009, si gjetje nën 4. Conclusions, 4.1 Findings dhe sipas kësaj është dhënë edhe rekomandimi 12B009_4 Lack of SLA.

Projekti për pjesë rezervë të Sistemi Mode S të radarit në Golesh, është një projekt shumë i nevojshëm si për nga aspekti operativ, teknik poashtu edhe të sigurisë së operimit. Si standard primar i organizatave ndërkombëtare të avijacionit për çdo sistem është stoku i pjesëve rezerv, të cilin synim neve tentojmë të arrijmë dhe me këtë të i plotësojmë standardet ndërkombëtare konform organizatave ndërkombëtare të avijacionit. Objektivi i ASHNA -s është që të jemi në vijë me standardet ndërkombëtare të avijacionit dhe të ofrojmë një operim të sigurt në hapësirën e Republikës së Kosovës.

Ky projekt është inicuar gjatë të vitit 2019 dhe është në fazën e implementimit.



Sistemi është i dublifikuar, por për të arritur një operim të sigurt të paktën duhet të furnizohemi me pjesë rezerv esenciale, që janë të nevojshme për mosndërprerjen e punës së sistemit radarik. Projekti i furnizimit me pjesë rezervë të sistemit radarik MODE S është një projekt i cili do të kërkohej me vite me radhe, sepse gjatë kohës së operimit gjithmonë do të kemi defekte në pjesë të caktuara të sistemit, ku pastaj pjesa defekt dërgohet për riparim, kurse rezerva futet në operim. Gjatë kësaj kohe duhet modeomos të kemi prezent pjesën tjetër rezerv në stok. Mbajtja e pjesëve rezerv do të reduktonte rreziqet që sistemi të mos ndërprehet nga operimi dhe me këtë do të sigurohet një operim më i sigurt dhe një menaxhim më efikas i trafikut ajror në Republikën e Kosovës. Mbajtja në punë dhe operim të sistemit radarik bëhet me pjesë rezerv në stok. Një operim më i sigurt radarik do të thotë një menaxhim më efikas i hapësirës ajrore të Kosovës, një separim më i sigurt i fluturakeve gjatë operimit dhe minimizimi i vonës në operim, gjë që ndikon direkt tek pasagjerët e Republikës së Kosovës.

Paisje të Teknologjisë Informative

Planifikimi i investimit për teknologji informative është bërë më qëllim dhe nevojës së furnizimit me pajisje të TI-së për sisteme të cilat ofrojnë një qëndrueshmëri të sistemeve dhe siguri të tyre si dhe stafin e ASHNA-së dhe TV për nevoja të ASHNA-se. Ky projekt pritet të vazhdojë edhe përgjatë viteve në vijim.

Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror për vitin 2021 ka për qëllim furnizimin e saj me pajisje të Teknologjisë Informative për sisteme dhe stafin e saj si pajisje të TI-së të cilat ofrojnë një qëndrueshmëri të sistemeve dhe siguri të tyre. Këto furnizime kanë për qëllim krijimin e lehtësirave në punë dhe sigurinë e sistemeve aktuale dhe ruajtjen e dokumenteve për një kohë më të gjatë, krijimin e ambienti të lehtë të punës me pajisje bashkëkohore si dhe arritjen e standardeve të kërkuara për Agjencinë. Të gjitha këto pajisje, në tërësi bëjnë të mundur një funksionim më të sigurt të agjencisë drejt arritjes së objektivave të saj.

Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror ka për qëllim furnizimin e saj me pajisje të Teknologjisë Informative për sisteme dhe stafin e saj si pajisje të TI-së, furnizim me plotter për printimin e hartave, furnizim me storage për backup dhe dokumente, system menaxhues i rrjetit valor (wireless). Këto furnizime kanë për qëllim krijimin e lehtësirave në punë dhe sigurinë e sistemeve aktuale dhe ruajtjen e dokumenteve për një kohë më të gjatë. Printimet e hartave që lidhen me agjencinë tone si dhe siguria e sistemit të internetit valor gjithashtu janë të rëndësishme për funksionalizimin e komplet sistemeve të agjencisë. Të gjitha këto pajisje, në tërësi bëjnë të mundur një funksionim më të sigurt të agjencisë drejt arritjes së objektivave të saj.

Në kuadër të këtij projekti është planifikuar janë planifikuar edhe pajisje të TI ku përfshihen kompjuterë, monitora, Workstation, USB, RAM memorje, HDD External. Situata aktuale me këto pajisje lë për të kuptuar se ne kemi nevojë për furnizime pasiqë një sasi e pajisjeve ekzistuese janë të vjetra dhe duhet të ndërrohen.

Me këto pajisje synohet të lehtësohet puna e stafit si dhe të ketë shpejtësi në kryerjen e punëve.

Mobile dhe Inventar

Inventari i planifikuar është i destiuuar për mbulimin e nevojave të të gjitha Departamenteve të ASHNA-së si vazhdimësi e ndërrimit të inventarit të vjetër dhe të dëmtuar. Planifikimi është i bazuar në kërkesat e Departamenteve dhe pas vlerësimit të komisionit për vlerësimin e inventarit të dëmtuar i cili argumenton nevojën e ndërrimit të inventarit. Në këtë projekt janë të përfshirë tabelat



pune dhe karriga si dhe ormana për vendosjen e dokumentave për stafin e ASHNA-së si atij operativ poashtu edhe atij administrativo-financiar.

Furnizim me Automjete

Furnizimi me automjete për nevoja operationale të ASHNA-se të tipit Xhip të cilat nevojiten për hapësirën manovruese, për nevojat e sigurimit-teknikës në objektin e radarit në golesh për shkak të terrenit të vështirë si dhe objektit në Gjakovë ku është në proces të vendosjes së antenes radarike e cila shfrytëzohet nga ASHNA. Njësia operative e teknikes në kuadër të ASHNA-s, inspekton dhe mirëmban shumë sisteme që janë të instaluar në hapësirën manovruese si dhe jashtë saj. Të gjitha këto sisteme inspektohen dhe kontrollohen konform orareve të përpiluara mirëmbajtëse dhe konform rregullave dhe standardeve të prodhuesit si dhe atyre ndërkombëtare. Me sigurimin e këtyre automjeteve kjo njësi siguron një mirëmbajtje të të gjitha sistemeve në kohë të duhur, si për nga inspektimi i rregullt poashtu edhe në rast të paraqitjes së problemeve. Kjo është edhe objektivi i ASHNA-së që të ofrojmë një ambient të sigurt operativ konform standardeve ndërkombëtare. Për të shkuar në këto lokacione nevojiten vetura të tipit që mund të i përshtaten edhe rrugëve të vështira si dhe motit ekstrem. Veturat ekzistuese të cilat përdoren momentalisht nuk janë në gjendje të mirë teknike dhe kanë vlerë zero në librat kontabël.

Furnizim dhe instalim me AFTN në AMHS

ASHNA për dërgimin dhe pranimin e mesazheve të koduara të planeve të fluturimeve dhe atyre meterologjike, përdorë sistemin aktual të AFTN-it. Kjo formë e dërgimit dhe pranimit të mesazheve në shumë shtete veq është e tejkaluar, sepse kanë kaluar në platforma tjera konform rregullave dhe standardeve të fundit të ICAO dhe Eurocontrol.

Standardet e ICAO-s dhe ato të Eurocontrolit, obligon shtetet anëtare që të kalojnë-migrojnë në sisteme më të avancuara të dërgimit dhe pranimit të këtyre mesazheve (informatave aeronautike), nga AFTN në AHMS. Në shumë shtete anëtare kjo nismë veq ka filluar qysh nga 2010, ku janë implementuar sistemet e para të AMHS dhe me pastaj edhe linqet në mes shteteve anëtare në formë të AMHS.

Shtetet që akoma nuk kanë migruar në sistemet AHMS, apo akoma kanë sistemin e AFTN-it, janë obliguar të implementojn "Gateway" (konverter Hardverik dhe softverik), në menyre që mesazhet e pranuar ne formatin AMHS t'i konverton në formatin e mesazhit të AFTN dhe anasjelltas.

Tanimë shumë shtete të botës kanë implementuar sistemet e dërgimit të mesazheve aeronautike në formatin AMHS, sepse sistemet në formatin e mesazheve të AFTN veq janë duke u larguar nga përdorimi. Kjo ndodh për arsye të përmbushjeve të obligimeve të dala nga organizatat ndërkombëtare për aviacion (ICAO, Eurocontrol), dhe formati i mesazheve të AMHS janë më të avancuara si për nga formati i mesazhit, po ashtu edhe për nga siguria e tyre. Edhe neve si ANSP duhet të jemi në pajtim me këto norma apo standarde, që vijn nga organizatat botërore të aviacionit ICAO dhe Eurocontrol. Neve akoma përdorim sistemin AFTN, në formë të dërgimit të mesazheve aeronautike, por që të jemi konform standardeve të ICAO-s dhe Euroctroles, duhet patjeter që në ardhmen e afërt të bëjmë pregaditjet për migrimin nga sistemi i AFTN në AHMS. Me implementimin e këtij projekti neve si ANSP, do të jemi konform rregullave dhe obligimeve që kërkojnë organizatat botërore të aviacionit, si dhe do të ngritet në nivel të caktuar kualiteti i shërbimit si dhe siguria e informative aeronautike. Poashtu mesazhet nga shtetet anetare do të i marrim direkt si mesazhe AMHS, e jo si mesazhe të konvertuara nga "Gateway" të ndryshem nga AFTN në AMHS.

Migrimi sipas ICAO Doc 9880 (Part II, section 3.4) i ka dy nivele:"Basic ATSMHS"-Nivelin bazik dhe Extended ATSMHS-Niveli i zgjëruar, por neve si ASHNA do të përcaktohem për nivelin e zgjëruar të



implementimit. Shpresojm që në të ardhmen e afert të implementohet ky projekt, dhe më këtë të plotësohen standardet e kohes, konform obligimeve dhe standardevë të avijacionit sipas ICAO dhe Eurocontrol.

Sistemi i Inçizimit të Zërit VCR

Sistemet për incizim të zërit janë sisteme mjaft të rëndësishme për operimin dhe percjelljen e të gjitha komunikimeve në mes pilotit dhe kontrollorit të trafikut ajror (komunikimi tokë ajër). Pos kësaj, këto sisteme bëjnë incizimin e të gjitha bisedave telefonike në mes shërbimeve operative, bisedave telefonike në mes njërive tona me ato fqinje, si dhe të gjitha radiokomunikimet tokë-tokë. Ky sistem shërben që në raste të incidenteve të ndryshme, të mund të nxirren transkripte për nevoja të investigimeve nga organet kompetente.

Në ASHNA aktualisht janë të instaluar dy sisteme për inçizim të zërit. Sistemi i parë i incizimit të zërit është instaluar në vitin 2004, në kuader të projektit ku kanë qënë të përfshira sistemi i incizimit të zërit it dhe shumë sisteme tjera të aeronautikes (Radari primar dhe sekondar, VCSS, radio komunikimet tokë ajër VHF dhe UHF etj), i cili projekt është menaxhuar nga UNMIK-u. Bartës i tërë projektit ka qënë kompania kontraktuese njiherit edhe prodhuese e radareve "ALANIA MARCONI (tani Leonardo-Itali), kurse kompania NICE që ka prodhuar sistemin e inçizimit të zërit ka qënë e subkontraktuar nga Alenia Marconi. Ky sistem është azhuruar në vitin 2009, por tani nuk është më funksional.

Në vitin 2013 është instaluar një sistem i ri i inçizimit të zërit nga kompania Richochet (tani Jotron). Ky sistem përfshin inçizimin e të gjitha sistemeve të reja të radiove dhe VCSS dhe ka numër të mjaftueshem të kanaleve.

Por, për shkak të ndjeshmërisë së lartë, ne kemi paraqitur nevojën e instalimit të një sistemi paralel për inçizim të zërit, për shkak se është e domosdoshme që të bëjm të mundur një inçizim paralel të seciles bisedë operative që bëhet në ASHNA në dy lokacione fizikisht të ndryshme.

Konzola për ATM

Kërkesa për blerjen e konzollave të reja bazohet në nevojën për instalimin e sistemeve të reja të ATM-it, pozicioneve të punës së VCSS-it dhe sistemeve përcjellëse. Sistemet e reja janë kontraktuar ose do të inicohen dhe për këto arsye na duhen konsollat e reja në të cilat do të instalohen këto sisteme. Pra, në këto konzolla do të instalohen të gjitha pozicionet e punës së ATM-it ekzistues (CWP-t) dhe të gjitha sistemet tjera përcjellëse që janë në shërbim të kontrollorëve (modulet e punës së VCSS it, monitorimi i sistemit AGL, CWP-t e sistemeve të reja, monitorimi i sistemeve të ILS-t, Monitorët BARCO, radiot emergjente etj.). Konzollat ekzistuese janë dizajnuar vetëm për një numër të caktuar të sistemeve (të tanishmet) dhe instalimi i sistemeve të reja domosdoshmërisht inicon nevojën edhe për konzolla të reja. Konzollat e reja duhet të instalohen në kullë, approach dhe ACC.

Sistemi i paralajmërimit të erërave – LLWAS

Ekziston një fenomen i rrezikshëm për aeroplanët gjatë ngritjes dhe uljes, i cili quhet luhalja e nivelit të ulët të erës. Ky ndryshim i papritur i erës paraqet kërcënim për sigurinë e operimeve aeroportuale. Sistemi i paralajmërimit të luhatjes së erërave të nivelit të ulët është një sistem i bazuar në tokë për zbulimin e ekzistimit të luhatjes së erës afër aerodromit dhe siguron një alarm për autoritetet e Kontrollit të trafikut Ajror. Për të shmangur një kërcënim të tillë, instalimi i këtij sistemi në aeroporte rekomandohet nga ICAO Annex 3; pika 7..1. Bazuar në orografinë e terrenit, malet e larta vargmalet



e Sharrit, kodra e Goleshit etj. për rreth Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës, luhatjet e erërave të ulëta raportohen shumë herë nga pilotët që aterojn dhe ngritën në aeroportin tonë. Këtë do të mund të minimizojm me realizimin e këtij projekti.

Projektet në vijim nga viti paraparak

Furnizimi, Instalimi dhe komisionimi i Sistemit të Survejimit MSSR Mode S

Sistemi RADAR-ik i instaluar në hapësirën e Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës „Adem Jashari“ ofron (për momentin) shërbime operative APP (Approach) dhe Tower (TWR), për pranim dhe përcjellje të fluturakëve.

Duke pasur parasysh nevojat operative që do të kemi në të ardhmen, siq janë hapja e hapësirës së mbi fluturimeve mbi Republikën e Kosovës dhe hapja e korridoreve të reja ajrore me fqinjët përreth, paraqitet nevoja e një aranzhimi të ri të hapsirës ajrore të Republikës së Kosovës.

Ky aranzhim nënkupton hapjen e zonave të reja të fluturimeve në nivele të caktuara. Me këtë rast, përpos shërbimeve APP dhe TWR (që edhe ato janë të ndara në disa zona) do të ofrohet edhe shërbimi ACC (Area Control Center). Edhe ACC-ja, poashtu, do të ndahet në zona të veqanta.

Duke shfrytëzuar të dhënat RADAR-ike, kontrollori i trafikut ajror vrojton dhe udhëzon fluturaket në zona të caktuara gjatë rrugëtimit në hapsirën ajrore në përgjegjësin e tij. Hapja e zonave të reja, rrugëve të reja ajrore dhe shtimi gjithnjë e më i madh i fluturakeve, duke patur këtu parasysh edhe kriteret strikte për siguri në aviacion nga ICAO dhe Eurocontrol, implikon domosdoshmërin për paisje më të sofistikuar të Sistemit RADAR-ik.

Projekti është bërë duke e ditur që sistemet teknologjike kanë jetëgjatësi të caktuar. Kërkesat për stabilitet absolut të sistemit janë të domosdoshme. Sistemet aeronautike vazhdimisht duhet të azhurohen (ka gjithmonë përmirësime). Poashtu, duhet patur parasysh edhe kërkesat e reja nga autoritetet ndërkombëtare të aviacionit civil (Eurocontrol dhe ICAO) që gjithmone janë strikte.

Gjithashtu, kemi patur në mendje edhe nevojën operative, që secila zonë e kontrolluar e hapësirës ajrore të Kosovës, të ketë mbulueshmëri të trefishtë. Nevoja për mbulueshmëri të trefishtë, për shkaqe të pranim dorëzimit të aeroplanëve, paraqitet në zonën prej tridhjetë miljave nautike përreth hapësirës ajrore të Republikës së Kosovës.

Gjatë përpilimit të këtij projekti, kemi pas parasysh edhe nevojën e organizmave të tjerë të sigurisë brenda Republikës së Kosovës, që kanë nevoj për kontrollimin e të gjitha llojeve të fluturakeve që fluturojnë në hapësirën ajrore të Kosovës në lartësi të ndryshme.

Duke e patur parasysh vjetërsinë e sistemit, e kemi parë të nevojshme që në një të ardhme të mendohet për t'u pajisur me sensor të ri të survejimit (SSR mode S të ri) i cili sistem do ta plotësonte (njëherë), e më vonë plotësisht të zëvendësonte këtë sistem.

Duhet potencuar poashtu faktin që shumë vende të cilat janë anëtare të organizmave ndërkombëtare të aviacionit civil, sistemet e vrojtimit të radarit Mode M kanë filluar t'i zëvendësojnë me sensorët SSR mode S. Ndërrimi i kësaj teknologjie, përpos përparësive që ofron në plotësimin dhe përmirësimin e nevojave operacionale, është poashtu edhe kërkesë e Eurocontrol-it.

Projekti në fjalë pritet të përmbyllet vitin e ardhshëm.

SISTEMI I Radio Komunikimeve

ASHNA për komunikim tokë-ajër ka të instaluar një sistem radio komunikimi (VHF dhe UHF) i cili është i vendosur në dy lokacione. Aktualisht ASHNA operon me shërbime APP (Approach-Radar) dhe „Tower“. Për t'i mbuluar këto dy zona të fluturimeve dhe për të komunikuar me fluturake që gjinden në këto dy zona, kontrolloret e trafikut ajror përdorin sistemin e radiokomunikimit tokë-ajër në frekuencë të caktuar. Aktualisht ekzistojn dy lloje të frekuencave për këto dy zona.



Njësia Organizative: ASHNA

Page 49 of 59

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

- Frekuencat VHF janë frekuenca që i takojn bandit civil (autoritet për caktimin e ketyre frekuencave është ARKEP/KFOR - ICAO) dhe
- Frekuencat tokë -ajër UHF qëi takojn bandit military (autoritet për caktimin e tyre është KFOR).

Duke patur parasysh nevojat operative që do të kemi në të ardhmen, siq janë hapja e hapsires se mbi fluturimeve mbi Kosove dhe hapja e korridoreve të reja ajrore me fqinjët përreth, paraqitet nevoja e një aranzhimi të ri të hapsires ajrore në Republikën e Kosoves.

Ky aranzhim nënkupton hapjen e zonave të reja të fluturimeve në nivele të caktuara, dhe me këtë rast përpos shërbimeve APP dhe TWR, që janë të ndara në disa zona, duhet të ofrohet edhe shërbimi ACC i cili poashtu do të ndahet në zona të veqanta.

Komunikimi zanor në mes kontrollorit të trafikut ajror dhe pilotit në fluturake në një zonë të caktuar bëhet me radio në frekuencë të caktuar, çka nënkupton se me hapjen e zonave të reja duhet frekuenca të reja dhe sistem të ri të radiove për të mbuluar atë zone (TWR,APP,ACC).

Gjithashtu, për të pasur një koordinim sa më të sigurt në mes kontrollorit të trafikut ajror dhe pilotit dhe për të realizuar një siguri mjaft të lartë të komunikimit me standarde të avijacionit, duhet që secila frekuencë që shërben për komunikim në një zonë të caktuar duhet të jetë e duplikuar në sistem (të mund të operohet së paku nga dy lokacione të pavarura). Qëllimi i këtij projekti është që gjithashtu të implementojm një sistem të radiokomunikimit tokë ajër i cili do të bazohet në standardet më të larta ndërkombëtare të aviacionit që bazohen në dokumentet e organizatës për aviacion të EUROCONTROL, dhe anexeve të aviacionit të organizates ndërkombëtare të aviacionit ICAO.

Në të njejtën kohë me implementimin e këtij projekti do të zotoni se hapsira jonë ajrore e Republikës së Kosovës është një hapsirë e sigurt për operim për radiombulueshmëri dhe radiokomunikim.

Duke u bazuar në dizajnin aktual për kontrollimin apo koordinimin zanor në mes kotrolloreve të trafikut ajror dhe pilotit për zonat e publikuara, ne kemi mbulueshmëri vetem nga një lokacion. Kjo njihërit e bën edhe mangët këtë sistem. Për zonen e APP kemi vetem mbulueshmëri nga lokacioni i GOLESH-it, kurse për zonat TWR dhe GND kemi radiombulueshmëri vetem nga lokacioni i ANP.

Përdorimi i mbulueshmërisë së dyfishtë e zgjidhë edhe problemin nëse në një zonë të caktuar për shkak të reliefit nuk mund të mbulohet me sinjal të radios, kështu që duke u bazuar në studime softwerike, lokacioni i dytë vendoset në atë vend ku zgjidhet ky problem i jombulueshmëris vetem nga një lokacion. Projekti përpos sistemit të radiove, ndërthen në vete edhe ndërtimin e objektit përcjellës në lokacionin e Gërmisë.

Ky projekt është inicuar në vitin 2018 dhe për shkak të procedurave të prokurimit (rivlerësimit disa herë dhe anulimit të tenderit) ende nuk është përfunduar. Projekti për momentin është në fazën e implementimit.

PJESË REZERVË PËR SISTEMET RADARIKE

Mirëmbajtja e RADAR-it përbëhet nga tri nivele. Niveli i parë dhe i dytë mund të menaxhohet prej stafit tonë të mirëmbajtjes. Kjo mundësohet me trajnimet e përfunduara adekuate dhe pjesët rezerv (sidomos nga lista esenciale). Niveli i tretë i mirëmbajtjes kryhet vetem me një kontratë mirëmbajtjeje me prodhuesin, të ashtuquajturën SLA (Service Level Agreement). Duke pas parasysh rëndësinë e RADAR-it në operime dhe punën e tij 24/7 gjatë gjithë vitit dhe poashtu kompleksitetin e tij, punën në kohë reale dhe vjetërsinë e sistemit, mirëmbajtja e prodhuesit paraqitet si domosdoshmëri. Mirëmbajtja e rregullt e prodhuesit do të na mundësojë validimin e sistemit në periudha të caktuara nga ekspertët e prodhuesit, të cilët me paisjet e tyre speciale do të na japin



garanci shtesë për kualitetin e shërbimeve tona. Kontrata e mirëmbajtjes është edhe kërkesë e rregullatorit (AACK, EASA,...).

SLA janë të parashikuara edhe në raportin zyrtar të QSD me titull, INVESTIGATION REPORT RADAR CWP PROBLEMS - 12B009, si gjetje nën 4. Conclusions, 4.1 Findings dhe sipas kësaj është dhënë edhe rekomandimi 12B009_4 Lack of SLA.

Projekti për pjesë rezervë të Sistemi Mode S të radarit në Golesh, është një projekt shumë i nevojshëm si për nga aspekti operativ, teknik poashtu edhe të sigurisë së operimit. Si standard primar i organizatave ndërkombëtare të avijacionit për çdo sistem është stoku i pjesëve rezerv, të cilin synim neve tentojmë të arrijmë dhe me këtë të i plotësojmë standardet ndërkombëtare konform organizatave ndërkombëtare të avijacionit. Objektivi i ASHNA -s është që të jemi në vijë me standardet ndërkombëtare të avijacionit dhe të ofrojmë një operim të sigurt në hapësirën e Republikës së Kosovës.

Ky projekt është inicuar gjatë vitit 2019 dhe në secilin vit kalendarik do të kërkohet të kemi pjesë rezerv për këtë sistem.

Sistemi është i dublifikuar, por për të arritur një operim të sigurt të paktën duhet të furnizohemi me pjesë rezerv esenciale, që janë të nevojshme për mosndërprerjen e punës së sistemit radarik.

Projekti i furnizimit me pjesë rezervë të sistemit radarik MODE S është një projekt i cili do të kërkohet me vite me radhe, sepse gjatë kohës së operimit gjithmonë do të kemi defekte në pjesë të caktuara të sistemit, ku pastaj pjesa defekt dërgohet për riparim, kurse rezerva futet në operim. Gjatë kësaj kohe duhet modeomos të kemi prezent pjesën tjetër rezerv në stok. Mbajtja e pjesëve rezerv do të reduktonte rreziqet që sistemi të mos ndërprehet nga operimi dhe me këtë do të sigurohet një operim më i sigurt dhe një menaxhim më efikas i trafikut ajror në Republikën e Kosovës.

Mbajtja në punë dhe operim të sistemit radarik bëhet me pjese rezerv në stok. Një operim më i sigurt radarik do të thotë një menaxhim më efikas i hapësirës ajrore të Kosovës, një separim më i sigurt i fluturakeve gjatë operimit dhe minizimi i vonesave në operim, gjë që ndikon direkt tek pasagjerët e Republikës së Kosovës.

Njësia përkatëse e mirëmbajtjes së sistemit radarik në kuadër të ASHNA –as ka bërë analizën e nevojshme dhe do të përgadis një listë të pjesëve rezervë – listën me prioritet të lartë dhe asaj me prioritet më të ulët. Duke u pajisur me pjesë rezervë ne mund të sigurojmë një kontinuitet të operimit dhe një siguri më të lartë të fluturimeve.

Rregullimi i Lobit dhe pushimores së jashtme-Objekti te Sigurimi kati II i objektit

Rregullimi i lobit dhe pushimores së jashtme është planifikuar me qëllim të mundësimin të përfundimit të duhanit për stafin e ASHNA-se, pasi momentalisht këndi i duhanit nuk është i rregulluar si duhet dhe si pasojë gjatë kohës kur ka të reshura dhe bënë të ftohtë, zyrtarët e ASHNA-se nuk kanë ku të pijnë duhan përveq në ambiente të mbyllur ku është e ndaluar me ligj pirja e duhanit.

Me rregullimin e këndit të duhanit rregullohet edhe niveli i pastërtisë dhe respektimi i ligjit që ndalon pirjen e duhanit në ambiente të mbyllura.

Rregullimi i lobit në hyrje të objektit të ASHNA-së, është planifikuar me qëllim të ngritjes së nivelit të prezentimit të ASHNA-se, para publikut dhe autoriteteve të ndryshme, pasi si Agjension kemi shumë vizita të nivelit të lartë shtetëror dhe vizita të shumë autoriteteve vendore dhe ndërkombëtare, gjithashtu edhe shumë vizita të nxënësve nga shumë shkolla të Kosovës pasi si vend i vetëm për Aviacion ka shumë interesim dhe është atraksion për të gjithë. Rregullimi i lobit do të ndihmonte në prezentimin më të mirë të ASHNA dhe në të njëjtën kohë do të shërbente për marketing pasi shumë vizitor do të bënin foto dhe të tillat do të shpërndareshin në publik me llogo të ASHNA-se, që do të ndihmonte në ngritjen e imazhit dhe prezentimit të punës që ne si agjension bëjmë.



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Page 51 of 59

Me qëllim të krijimit të hapësirave të nevojshme për nevoja operacionale dhe nevojave të trajnimeve që zhvillohen brenda ASHNA-se nevojiten salla te trajnimeve dhe salla te takimeve për grupe punuese. Prandaj në pjesën e dytë të këtij viti është filluar realizimi i projektit ndërtimi i objektit të zyreve tek sigurimi në mënyrë që një pjesë e personelit Administrativo – Financiarë të zhvendosen në hapësirat e reja, ky projekt pritet të përfundojë në fillim të vitit 2022.

TEKNOLOGJI INFORMATIVE & TV

Planifikimi i investimit për teknologji informative është bërë më qëllim dhe nevojës së furnizimit me pajisje të TI-së për sisteme të cilat ofrojnë një qëndrueshmëri të sistemeve dhe siguri të tyre si dhe stafin e ASHNA-së dhe TV për nevoja të ASHNA-se. Ky projekt pritet të vazhdojë edhe përgjatë viteve në vijim.

Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror për vitin 2020 ka për qëllim furnizimin e saj me pajisje të Teknologjisë Informative për sisteme dhe stafin e saj si pajisje të TI-së të cilat ofrojnë një qëndrueshmëri të sistemeve dhe siguri të tyre. Këto furnizime kanë për qëllim krijimin e lehtësirave në punë dhe sigurinë e sistemeve aktuale dhe ruajtjen e dokumenteve për një kohë më të gjatë, krijimin e ambienti të lehtë të punës me pajisje bashkëkohore si dhe arritjen e standardeve të kërkuara për Agjencinë. Të gjitha këto pajisje, në tërësi bëjnë të mundur një funksionim më të sigurtë të agjencisë drejt arritjes së objektivave të saj.

Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror ka për qëllim furnizimin e saj me pajisje të Teknologjisë Informative për sisteme dhe stafin e saj si pajisje të TI-së, furnizim me plotter për printimin e hartave, furnizim me storage për backup dhe dokumente, system menaxhues i rrjetit valor (wireless). Këto furnizime kanë për qëllim krijimin e lehtësirave në punë dhe sigurinë e sistemeve aktuale dhe ruajtjen e dokumenteve për një kohë më të gjatë. Printimet e hartave që lidhen me agjencinë tone si dhe siguria e sistemit të internetit valor gjithashtu janë të rëndësishme për funksionalizimin e komplet sistemeve të agjencisë. Të gjitha këto pajisje, në tërësi bëjnë të mundur një funksionim më të sigurtë të agjencisë drejt arritjes së objektivave të saj.

Në kuadër të këtij projekti është planifikuar janë planifikuar edhe pajisje të TI ku përfshihen kompjuterë, monitora, Workstation, USB, RAM memorje, HDD External. Situata aktuale me këto pajisje lë për të kuptuar se ne kemi nevojë për furnizime pasiqë një sasi e pajisjeve ekzistuese janë të vjetra dhe duhet të ndërrohen.

Me këto pajisje synohet të lehtësohet puna e stafit si dhe të ketë shpejtësi në kryerjen e punëve.

Mobile & Inventar

Inventari i planifikuar është i destiuar për mbulimin e nevojave të të gjitha Departamenteve të ASHNA-së si vazhdimësi e ndërrimit të inventarit të vjetër dhe te dëmtuar. Planifikimi është i bazuar ne kërkesat e Departamenteve dhe pas vleresimit të komisionit për vlerësimin e inventarit të demtuar i cili argumenton nevojën e ndërrimit të inventarit. Në këtë projekt janë të përfshir tavolina pune dhe karriga si dhe ormana për vendosjen e dokumentave për stafin e ASHNA-së si atij operativ poashtu edhe atij administrativo-financiar.

Projekte që përfundojnë në vitin 2020

Perditësimi i Softuerit GeoTITAN

Perditësimi i Softuerit GeoTITAN (softuerit per dizajnimin e procedurave instrumentale të fluturimit) është i domosdoshëm me qëllim të aplikimit të kritereve në fuqi të dizajnit të procedurave instrumentale(kriteret ndërrojnë dhe zhvillohen ne baza periodike), eliminimi i problemeve te



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Page 52 of 59

mehershme, persosje e veglave ekzistuese dhe zhvillimi i veglave te reja. Verzioni aktual funksionon ne platforme te re dhe kerkon kompjuter me te fuqishem.

Rilokimi dhe azhurimi i APP/TWR

Për të garantuar shërbime të sigurta dhe për vazhdimësi të operimeve pa ndërprerje, zgjedhja e vetme është furnizimi dhe instalimi i sistemeve të reja dhe pastaj rilokimi i sistemeve ekzistuese. Ky furnizim dhe rilokim i sistemeve shërben që hapësira ajrore të mos degradohet nga një hapsirë e kontrolluar pjesërisht dhe bie ndesh me kërkesën për shërbime cilësore sipas publikimeve të AIP. Kërkesa përmban dizajnimin e rrugëve të reja ajrore PRNAV, STAR dhe SID për Prishtinën, blerjen dhe instalimin e sistemit VOR-DME, blerjen e SSR Radarit ModeS dhe integrimin e tij në sistemin ekzistues, rilokimin e Radarit ekzistues PSR dhe MSSR, kalibrimin nga ajri te sistemeve të rilokuara dhe instaluar, Radomin për sistemin MSSR dhe integrimin e radareve rajonal. Ky projekt pritet të përfundojë deri në fund të vitit 2020.

Furnizim me pajisje X-ray – Ritender

Kjo pajisje është e ndërlidhur me objektin e sigurimit. Është kërkesë rregullative nga MPB, përkatësisht Divizioni për Siguri në Aviacionin Civil, me të cilën kërkohet që ASHNA të zbatojë kontrole sigurie të personave dhe bagazhit që hyjnë në objektin e ASHNA-së. Ky projekt është implementuar në pjesën e parë të këtij viti.

Duplikimi i sistemit AFTN

Sistemi AFTN përdoret nga të gjitha Agjencitë Ajrore dhe Ofruesit e Shërbimeve të Navigimit Ajror në tërë botën, për të dërguar mesazhe aeronautike siç janë planet e fluturimit, mesazhe të arritjes, mesazhe të nisjes, mesazhe meteorologjike dhe mesazhe të tjera me rëndësi për Aviacionin. Isavia mirëmban pjesën e sistemit nga routeri kryesor për regjionin verior nëpërmjet RED (Remote Ethernet Device) Gateway që gjendet në Isavia deri tek pajisja RED që gjendet në ASHNA dhe siguron mbarëvajtjen e mesazheve të lartcekura.

Në mënyrë që të kemi kontinuitet në punën e sistemeve dhe koha e ndërprerjeve të funksionit të sistemeve të jetë sa më e vogël, duhet të kemi mundësisht pajisje rezervë për secilën pajisje aktualisht në funksion. Po ashtu, meqenëse sistemi është me vetëm një server, atëherë gjatë vitit 2020 sistemi duhet të duplikohet dhe të punoj me dy kanale.

Me këtë azhurnim synohet që të minimizohet në maksimum koha e ndërprerjes së punës së sistemit AFTN.

Sistemi i AFTN është një sistem i cili përdoret për koordinimin e planeve të fluturimeve vajtje ardhje si dhe për dërgimin e mesazheve të koduara të meteorologjisë, ndodhive etj, në rrjetin ndërkombëtar të aviacionit. Meqenëse në aviacion sistemet që implementohen dhe përdoren për shkak të ndjeshmërisë së punës punohen si duplikate, por në këtë rast për shkak të limiteve buxhetore të asaj kohë ky sistem ka ardhur si njësi e vetme. Andaj, plotësimi i këtij standardi elementar për duplikim të sistemit do të ishte prioritet i ASHNA-s.

Projekti është inicuar gjatë vitit 2019. Objektivi ynë është që të ofrojmë një siguri me të lartë në plasimin e të dhënave aeronautike në kohë reale të caktuar të planeve të fluturimeve, mesazheve meteorologjike, informacioneve te ndryshme si NOTAM, SNOWTAM në rrjetin ndërkombëtar të aviacionit.



Aktualisht sistemi është i përberë vetëm nga një njësi e sistemit, e jo si duplikat që kërkohet me standardet dhe rekomandimet e organizatave ndërkombëtare për aviacion. Ne gjatë viteve të operimit kemi pasur disa defekte në rrugën njëshe të sistemit, dhe për këtë arsye janë paraqitur pengesa në zhvillimin normal të operimit. Ky projekt pritet të implementohet brenda këtij viti, ashtu që sikur shumë sisteme që kemi, të jetë i duplikuar dhe me këtë rast të sigurohet një kontinuitet i operimit sipas standardeve dhe rekomandimeve të organizatave ndërkombëtare për aviacion.

Furnizim me pjesë rezervë për PSSR dhe MSSR Mode M+S

Mirëmbajtja e RADAR-it përbëhet nga tri nivele. Niveli i parë dhe i dytë mund të menaxhohet prej stafit tonë të mirëmbajtjes. Kjo mundësohet me trajnimet e përfunduara adekuatë dhe pjesët rezervë (sidomos nga lista esenciale). Niveli i tretë i mirëmbajtjes kryhet vetëm me një kontratë mirëmbajtjeje me prodhuesin, të ashtuquajturën SLA (Service Level Agreement). Duke pas parasysh rëndësinë e RADAR-it në operime dhe punën e tij 24/7 gjatë gjithë vitit dhe po ashtu kompleksitetin e tij, punën në kohë reale dhe vjetërsinë e sistemit, mirëmbajtja e prodhuesit paraqitet si domosdoshmëri. Mirëmbajtja e rregullt e prodhuesit do të na mundësojë validimin e sistemit në periudha të caktuara nga ekspertët e prodhuesit, të cilët me pajisjet e tyre speciale do të na japin garanci shtesë për kualitetin e shërbimeve tona. Kontrata e mirëmbajtjes është edhe kërkesë e rregullatorit (AACK, EASA,...). Projekti pritet të zhvillohet në dy etapa, në vitin 2019 dhe në vitin 2020. Projekti për pjesë rezervë të Sistemi Mode S të radarit në Golesh, është një projekt shumë i nevojshëm si për nga aspekti operativ, teknike po ashtu edhe të sigurisë së operimit. Si standard primar i organizatave ndërkombëtare të aviacionit për çdo sistem është stoku i pjesëve rezervë, të cilin synim ne tentojmë ta arrijmë, dhe me këtë të i plotësojmë standardet ndërkombëtare të aviacionit. Objektivi i ASHNA-së është që të jemi në vijë me standardet ndërkombëtare të aviacionit dhe të ofrojmë një operim të sigurt në hapësirën e Republikës së Kosovës.

Ky projekt është inicuar gjatë të vitit 2019, ku po ashtu pritet edhe të përfundohet në vitin 2020.

Projekti i furnizimit me pjesë rezervë të sistemit Radarik MODE S, është një projekt i cili do të kërkohet me vite me radhë, sepse gjatë kohës së operimit gjithmonë do të kemi defekte në pjesë të caktuar të sistemit, ku pastaj pjesa defekt, dërgohet për riparim, kurse rezerva futet në operim. Gjatë kësaj kohe duhet doemos të kemi prezent pjesën tjetër rezervë në stok. Mbajtja e pjesëve rezervë do të reduktonte rreziqet që sistemi të mos ndërpritet nga operimi dhe me këtë do të sigurohet një operim më i sigurt dhe një menaxhim më efikas i trafikut ajror në Republikën e Kosovës.

Mbajtja në punë dhe operim të sistemit radarik, bëhet me pjesë rezervë në stok. Një operim më i sigurt radarik do të thotë një menaxhim më efikas i hapësirës ajrore të Kosovës, një separim më i sigurt i fluturakeve gjatë operimit, dhe minimizimi i vonës në operim, gjë që ndikon direkt tek pasagjeret e Republikës së Kosovës.

Njësia përkatëse e mirëmbajtjes së sistemit radarik në kuadër të ASHNA –as, ka bërë analizën e nevojshme dhe do të përgatis një listë të pjesëve rezervë – listën me prioritet të lartë dhe asaj me prioritet më të ulët. Duke u pajisur me pjesë rezervë, ne mundë të sigurojmë një kontinuitet të operimit dhe një siguri me të lartë të fluturimeve.



MBULOJA E PARKINGUT TË AUTOMJETEVE

Agjencia e Shërbimeve të Navigimit Ajrorë-ASHNA, në kuadër të shërbimeve të navigimit që ofron për palët që marrin shërbime, ka prioritet absolut "Sigurinë e Operimeve" si dhe sigurimin e një ambienti të sigurt që plotëson standardt ndërkombëtare të sigurisë që konfirmohen, auditohen dhe certifikohen nga organizata ndërkombëtare dhe vendore.

Për të arritur dhe plotësuar këto standarde të sigurisë, ASHNA menaxhon me disa vetura zyrtare të cilat parkohen në oborrin e Agjencisë. Paraprakisht veturat kanë qenë në ambient të hapur pa mbuloja, që do të ruanin veturat nga temperaturat e larta gjatë verës dhe sidomos nga bora dhe ngricat gjatë dimrit, ku veturat duhet të jenë të gatshme për shfrytëzim gjatë 24 orëve. Gjatë sezonit dimëror nevojiten vetura të tipit foristradë 4x4 të cilat kanë mundësi teknike për të arritur tek objektet dhe pajisjet në çdo kohë dhe në çdo sezon gjatë gjithë vitit.

Projekti i Mbulojës së parkingut është realizuar gjatë këtij viti dhe ky projekt ndihmon shumë që veturat zyrtare të ruhen në gjendje të mirë teknike dhe gjithashtu të ruajnë vlerën e tyre financiare. Përdorimi i veturave zyrtare gjatë 24 orëve do të jetë më i sigurt gjatë sezonit të dimrit.

Arsyetime të sigurisë të projekteve kapitale 2021 – 2025

Sistemi i ri ATM

Është më se i domosdoshëm në mënyrë që të bëhet pjesë përbërëse e menaxhimit të rrjedhës së trafikut ajror duke përdorur sisteme softuerike të automatizimit të cilat përpos benefiteve evidente, gjithashtu ndikojnë edhe në përmirësimin e sigurisë së fluturimeve.

Ky investim do të ndikonte pozitivisht në caqet dhe treguesit kyç të performancës së sigurisë. Parashihet që si rezultat do të kemi ulje të raportimeve (MOR) nga fusha e dështimit të funksionit ndihmës të informimit dhe dështimit të funksioneve të procesimit të të dhënave për së paku 20% apo jo me shume se 5 dështime në vit.

Projekti i digjitalizimit të shërbimeve nga AIS to AIM

Projekti mundëson ngritjen e kapaciteteve teknike të ASHNA-së, për ofrimin dhe përpunimin e informatave aeronautike sipas standardeve të aviacionit. Edhe pse këto informacione ofrohen edhe tani, rekomandimet e Eurocontrollit kanë evoluuar në drejtim të standardizimit të këtyre informacioneve në tërë Evropën. Prandaj, plotësimi i këtyre standardeve është prioritet i ASHNA-së dhe i Qeverisë së Republikës së Kosovës. Ky investim do të ndikoj pozitivisht në caqet dhe treguesit kyç të performancës së sigurisë në lidhje me ofrimin e shërbimeve aeronautike të informacionit. Poashtu përmes këtij projekti duhet të përmbushim kërkesat rregullative për cilësinë e të dhënave aeronautike.

KAFAZI I FARADEUT për radarin Mode S

Aktualisht sistemi është i mbrojtur nga goditjet e rrufesë sipas standardeve normale, por bazuar në statistika, neve kemi pasur dy goditje të rrufesë në kodrën e Goleshit por për fat të mirë nuk ka shkakuar ndonjë avari të madhe por vetëm me disa dëme të evitueshme dhe me kosto jo edhe aq



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref./Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

të madhe. Dihet se mbrojtje 100% të sigurt nga rrufet nuk ka, por probabiliteti i mbrojtjes mund të jetë më i madh nëse instalohet një formë e tillë mbrojtjeje-Kafazi i Faradeut.

Me realizimin e këtij projekti, ne mund të jemi më të sigurt që në të ardhmen goditjet e zbrazeve atmosferike mund të evitohen më shumë se sa me mbrojtjen aktuale, dhe me këtë arrihet një performance më e madhe e sistemit të Radarit dhe një kontinuitet i operimit me i sigurt.

Me rritjen e efikasitetit të mbrojtjes nga goditjet e rrufesë, mbrohet edhe sistemi radarik si dhe kjo ndikon në procesimin e fluturakeve më shpejtë dhe më sigurt, kurse pa këtë nuk mund të sigurohemi që nuk do të kemi goditje më të shpeshta dhe ndaljen e punës së radarit, dhe me këtë procesimi i fluturakeve do të jetë më i ngadalshëm dhe do të kemi edhe vonesa të theksuara të mbarëvajtjes së fluturimeve.

Radari MODE M to MODE S

Një sistem që të jetë mbështetës apo back-up duhet domosdoshmërisht të ofrojë shërbime me parametra të njëjtë sikurse sistemi primar. Ky projekt mundëson sistem mbështetës(back-up) për sistemin aktual MOD S, që implikon unifikimin dhe standardizimin e të dy radarëve ekzistues dhe plotësimin e kërkesave nga aspekti i sigurisë në rast të dështimit të njërit nga sistemet. Përmes këtij sistemi synohet që të arrihet caku nga tabela 8.1, ku parashihet që numri i ndodhjeve të dështimit të funksionit të Survejimit me ndikim në ofrimin e Shërbimit të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo jo më shumë se 5 dështime apo 94 orë në periudhën 2019 -2023, përfshi këtu edhe ndërprerjet për mirëmbajtje të planifikuar.

Sistemi për detektimin e interferencave & Saktësin e të dhënave të radarit

Me realizimin e këtij projekti, ne mund të jemi më të sigurt që në të ardhmen interferencat mund të evitohen më shumë se sa aktualisht, dhe me këtë arrihet një performance më e madhe e sistemit të Radarit dhe një kontinuitet i operimit me i sigurt.

Me rritjen e efikasitetit të mbrojtjes nga interferencat e jashtme, mbrohet edhe sistemi radarik si dhe kjo ndikon në procesimin e fluturakeve më shpejtë dhe më sigurt, kurse pa këtë nuk mund të sigurohemi që nuk do të kemi interferenca më të shpeshta dhe ndalje të punës së radarit, dhe me këtë procesimi i fluturakeve do të jetë më i ngadalshëm dhe do të kemi edhe vonesa të theksuara në operimet ditore.

SISTEMI MLAT

Multilaterimi mund të përdoret për mbikëqyrjen në hapësirën manovruese në aerodrome por gjithashtu edhe për mbikëqyrjen e trafikut ajror. Sensorët MLat (transmetuesi / marrësi) mund të vendosen brenda kufijve të aeroportit për mbikëqyrje/survejim në hapësirën manovruese, si dhe në dhe pranë një aeroporti për monitorimin e trafikut në vajtje/ardhje.

Përmes Mlat do të përcaktohet saktësisht pozicioni i automjeteve ose avionit në hapësirën manovruese.



Përmes realizimit të këtij projekti do të mundësohet rritja e numrit të operimeve në kushtet LVP, e që është e domosdoshme me ngritjen e kapaciteteve me ILS cat IIIB, do të ketë kontroll më të mirë të lëvizjeve tokësore, që rrjedhimisht do të rezultoj në ofrimin e shërbimeve më të sigurta dhe më cilësore.

Me aplikimin e këtij sistemi për survejim në tokë dhe ajër, parashihet që numri i ndodhive të dështimit të funksionit të Survejimit me ndikim në ofrimin e Shërbimit të Menaxhimit të Trafikut Ajror do të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo jo më shumë se 3 dështime apo 72 orë në periudhën 2020 - 2024, përfshi këtu edhe ndërprerjet për mirëmbajtje të planifikuar.

Sensorët MLat gjithashtu mund të marrin dhe përpunojnë pozicionin e aeroplanit me GPS prej transmetimeve të tyre me ADS-B, e cila shumë shpejtë pritet të jetë e detyrueshme sipas rregulloreve të Komisionit Evropian.

HARDWARE-Integrim Rajonal & E-brefing

Me realizimin e këtij projekti synohet përmirësimi i cilësisë në dhënien e shërbimeve, pasi që realizohet shkëmbimi i shërbimeve OLDI, RADAR dhe VOICE.

Në rastin konkret, bëhet fjalë për furnizimin me sisteme që kanë fuqi procesuese në kohë reale dhe memorie të mjaftueshme për të mundësuar cilësinë e shërbimit.

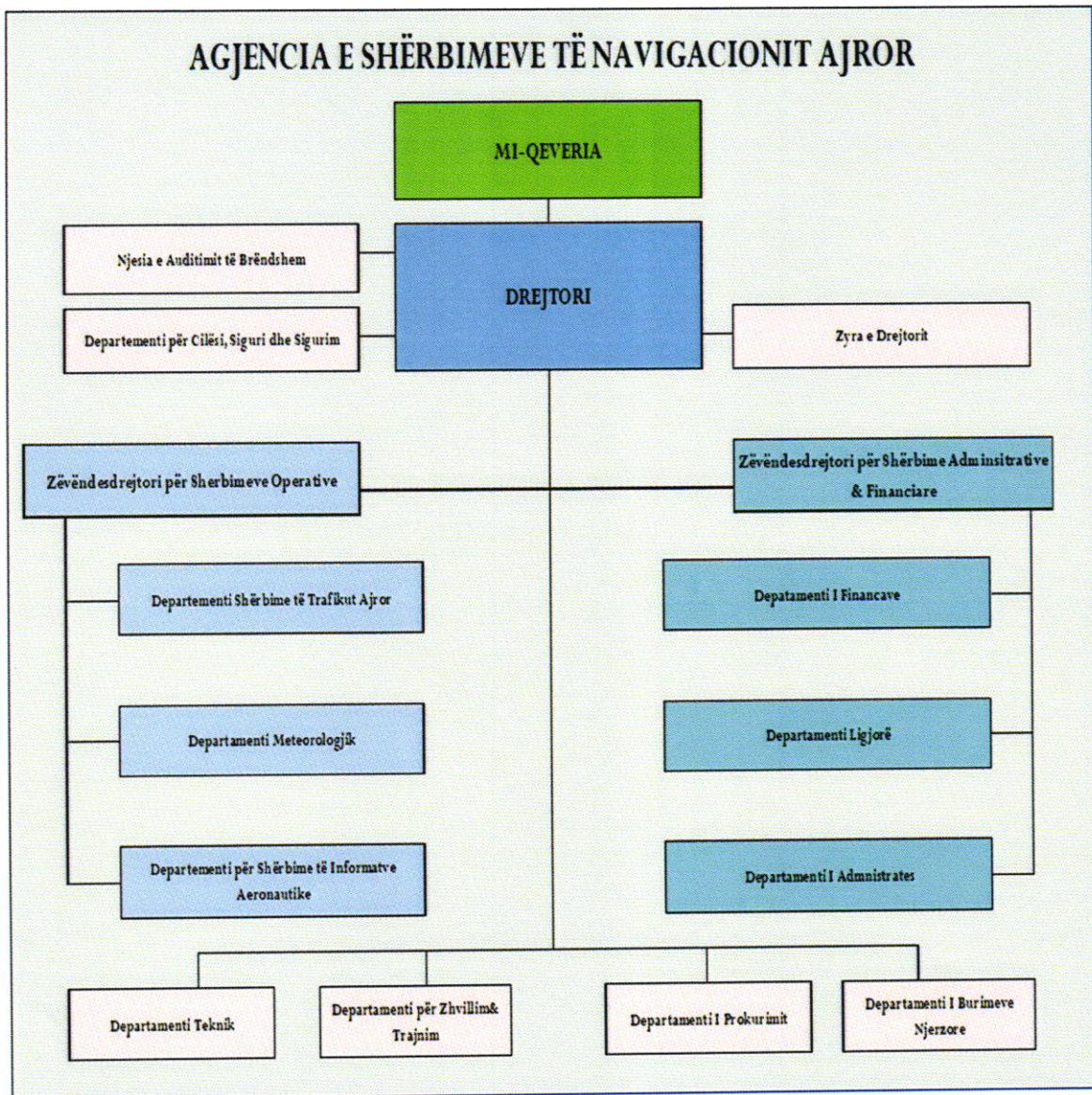
Me aplikimin e këtij sistemi, përpos rritjes së cilësisë së shërbimeve, parashihet edhe që numri i ndodhive të dështimit të funksionit të Komunikimit me ndikim në ofrimin e Shërbimit të Menaxhimit të Trafikut Ajror do të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo jo më shumë se 10 dështime në periudhën 2020 - 2024, përfshi këtu edhe ndërprerjet për mirëmbajtje të planifikuar.

Integrimi i sistemeve të Kullës së Trafikut Ajror - ARCMS

Duke pasur parasysh se sistemet e integruara mundësojnë zgjidhje homogjene dhe të integruar për monitorim, kontroll, prezantim dhe menaxhim të shërbimeve të ofruara nga kulla e kontrollit të trafikut ajror, përmes realizimit të këtij projekti, synojmë që numri i ndodhive të ndërlydhura me gabimet e faktorit njeri në ofrimin e Shërbimit të Menaxhimit të Trafikut Ajror do të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme.



13. Skema organizative e ASHNA-së



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2021-25

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 25.11.2020

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lypjan, 10070, Republika e Kosovës

14. Azhurnimi i Planit Afatgjatë të Biznesit

Ky plan afatgjatë i biznesit azhurnohet bazuar në ndryshimet që afektojnë planin vjetor të biznesit dhe domosdoshmërisht azhurnohet në baza vjetore.

z. Bahri Nuredini

Drejtore

Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit
Ajror



Njësia Organizative: ASHNA
Nr. Ref./Kodi: PBP-2020-24
Ver.: 1.1
Data e Ver.: 25.11.2020

Page 59 of 59