

|                                                                                                                                                                                         |  |                                                                                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Republika e Kosovës<br>Republika Kosovo<br>Republic of Kosovo                                        |  | Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror<br>Agencija za Vazdušne Navigacijske Usluge<br>Air Navigation Services Agency    |
| Nr. i prot. 0099<br>Br. prot. / Prot. No. 42<br>Faqe: _____<br>Stranica / Pages _____<br>Hyres / Ulasno / In _____<br>Dales / Vlazno / Out _____<br>Brendshëm / Bërëna / Intefest _____ |  | Data: 30.03.2017<br>Datum / Date _____<br>Kopje: 1<br>Kopija / Copy _____<br><b>ARKIVA</b><br>Zvartar / Officer / Office: MT |

# Plani i biznesit për periudhën 2017 - 2021

Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror



## Versioni 1.0

Data e Ver.: 29.03.2017



Njësia Organizative: ASHNA  
 Nr. Ref. /Kodi: PBP-2017-21  
 Ver.: 1.0  
 Data e Ver.: 29.03.2017

Faqe 1 nga 42

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



## Përmbajtja

|                                                                      |    |
|----------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Hyrje.....                                                        | 3  |
| 2. Roli i ASHNA.....                                                 | 4  |
| 3. Misioni.....                                                      | 4  |
| 4. Vizioni.....                                                      | 5  |
| 5. Siguria .....                                                     | 5  |
| 6. Përgjegjësitë e ASHNA-s .....                                     | 6  |
| 7. Strategjia .....                                                  | 7  |
| 8. Fushat kyçe Strategjike.....                                      | 10 |
| 8.1 Caqet dhe treguesit kyç të performansës së Sigurisë.....         | 12 |
| 9. Treguesit e performansës .....                                    | 14 |
| 9.1 Siguria.....                                                     | 15 |
| 9.2 Vonesat .....                                                    | 17 |
| 9.3 Produktiviteti, Efikasiteti i Kostos dhe Kapaciteti.....         | 20 |
| 10. Planit Financiar i ASHNA .....                                   | 23 |
| 10.1. Pasqyra e të ardhurave dhe shpenzimeve.....                    | 26 |
| 11. Analiza e planit financiar .....                                 | 28 |
| 11.1 Të hyrat.....                                                   | 28 |
| 11.2 Shpenzimet .....                                                | 29 |
| 12. Planifikimi i Investimeve Kapitale për periudhën 2017-2021 ..... | 33 |
| 13. Skema organizative e ASHNA-së .....                              | 41 |
| 14. Azhurnimi i Planit Afatgjatë të Biznesit .....                   | 42 |





## 1. Hyrje

Si Drejtor, kam kënaqësinë të paraqes Planin e Biznesit të Agjencisë së Shërbimeve të Navigacionit Ajror (ASHNA), për periudhën 2017 - 2021. Ky plan, është i përqendruar në vazhdimin e ofrimit të shërbimeve të navigimit ajror, mirëmbajtjen e nivelit aktual të sigurisë, në të gjitha aspektet e operimeve të ASHNA.

Duke njohur rëndësinë e punës sonë, do të vazhdojmë ruajtjen 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.

Proces me rëndësi jetike për ASHNA-në, është Procesi i Transferimit të Hapësirës së Lartë Ajrore të Republikës së Kosovës, i cili tani për tani, menaxhohet nga HungaroControl. Në këtë drejtim, ASHNA synon ngritjen e kapaciteteve, si në aspektin teknik po ashtu edhe në aspektin e burimeve njerëzore, që viti 2019, të jetë vit kur ASHNA do ta ketë në duart e saj menaxhimin e Hapësirës së Lartë Ajrore.

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.

Këto sfida kërkojnë që ASHNA të zbatojë ndryshimet në disa faza, ndaj sistemeve të veta operative si dhe ndaj burimeve njerëzore.

Duke pasur parasysh rëndësinë jashtëzakonisht të madhe të Forcave Paqeruajtëse të KFOR-it, është duke vazhduar bashkëpunimi i ngushtë ndërmjet ASHNA-s dhe zyrtarëve të KFOR-it në fushën e aviacionit civilo-ushtarak. Një bashkëpunim i tillë është tejet i rëndësishëm duke ditur përgjegjësitë e Forcave të KFOR-it, në menaxhimin e hapësirës ajrore të Kosovës.

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: PBV-2017-21  
Ver.: 1.0  
Data e Ver.: 29.03.2017

Faqe 3 nga 42



## 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 praktikën 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.

## 3. Misioni

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

Gjatë ushtrimit të përgjegjësi dhe zbatimit të detyrave të saj, nga ASHNA kërkohet që në vazhdimësi të ofrojë shërbime të sigurt 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 bëjë 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 performancës 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.





## 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.

Ngjitja 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 kërkohej nga ne.

## 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 performancës 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.





## 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 përpunime 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 NATOn për të përcaktuar praktikën më të mirë 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;





16. Kryen e 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 ka të punësuar rreth 150 punonjës, përfshirë mbi 30 Kontrollorë të Trafikut Ajror si dhe rreth 25 Inxhinierë dhe Teknik të fushave të Komunikimit, Navigimit dhe Vëzhgimit. Gjithashtu në ASHNA janë të punësuar edhe rreth 15 zyrtarë të AIS/FMU. Për më tepër, ASHNA gjithashtu posedon Departamentin e Meteorologjisë me një staf prej rreth 15 punonjës të cilët kryejnë detyrat e ndërlidhura me ofrimin e parashikimeve dhe observimeve të motit të aviacionit. 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 shkathtësitë 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 kostos në rajon. Rrjedhimisht, ASHNA e sheh të nevojshme që në aspektin afat-gjatë 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.

## **7. Strategjia**

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



Njësia Organizative: ASHNA  
Nr. Ref. /Kodi: PBV-2017-21  
Ver.: 1.0  
Data e Ver.: 29.03.2017

Faqe 7 nga 42



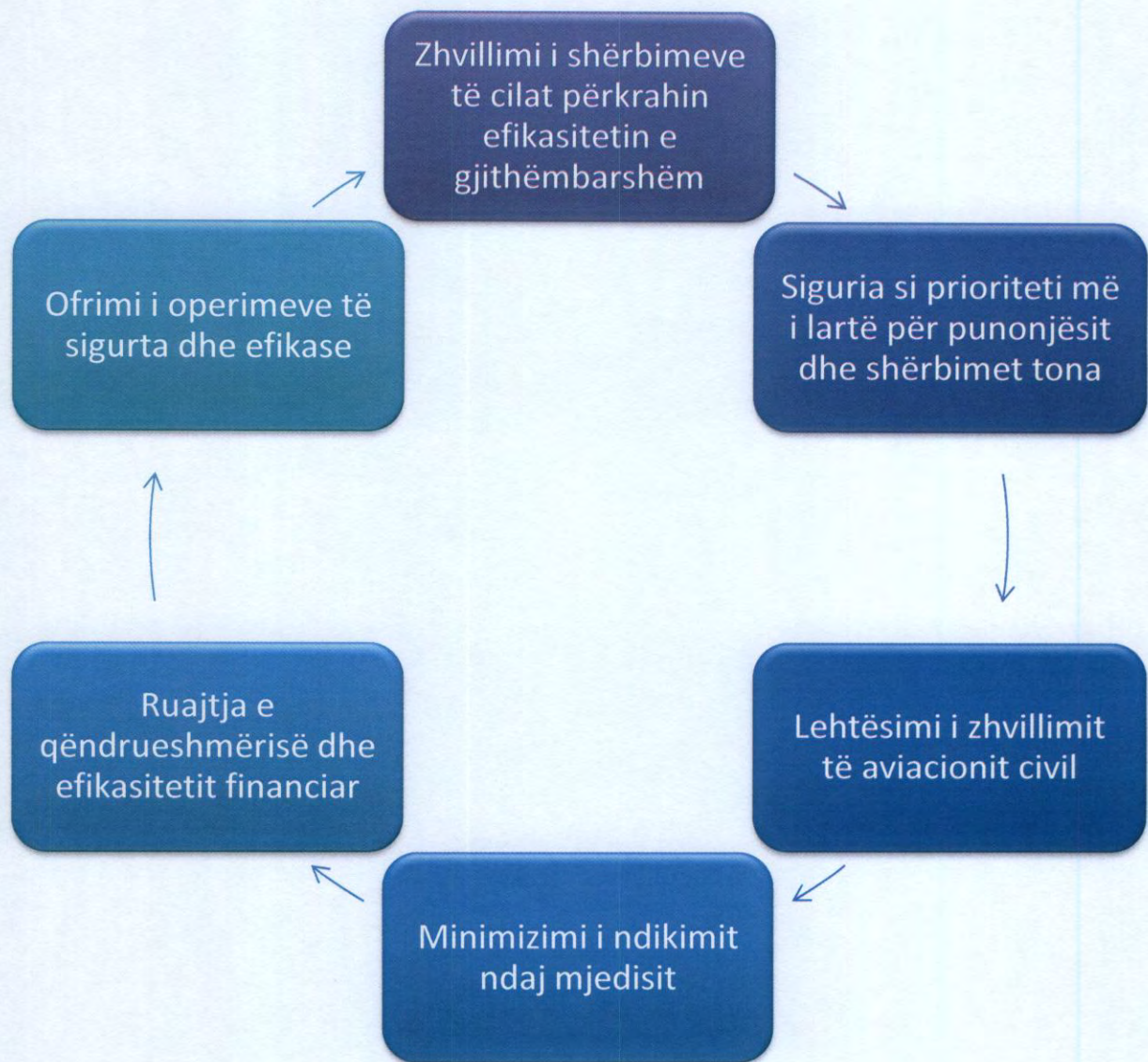
ASHNA synon të zbatojë strategjinë e saj përmes përqendrimit në tri fusha kyçe:

- 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.





## Ndërlidhja e komponentëve të strategjisë së ASHNA





## 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.

### 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

### 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
- Ekipet kompetente
- Liderhip i fuqishëm dhe efikas

### 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





## 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 sigurt 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.





## 8.1 Caqet dhe treguesit kyç të performansës së Sigurisë

| Nr     | TKP (SPI) për procese                              | Ndodhitë në vitin 2016 | Ndodhitë në vitin 2015 | Treguesi i sigurisë                                                                                           | Masat e parapara                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Caqet e performansës së sigurisë për periudhën 2017-2021                                                                                                                                                                                                               |
|--------|----------------------------------------------------|------------------------|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1      | Incidentet me ndikim të Menaxhimit të ATM          | 5                      | 7                      | Numri i incidenteve me ndikim të Menaxhimit të Trafikut Ajror (ATM)                                           | Të vetëdijeshohet stafi që në mënyrë proaktive të identifikojë hazardet që mund të shpijnë drejt cenimit të sigurisë.                                                                                                                                                                             | Numri i incidenteve me ndikim në ofrimin e Shërbimit të MTA duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo zvogëlohet për 20% me tendencë të arritjes 10% në bazë vjetore për vitet vijuese.                                                         |
| 2      | Dështimi i funksionit të Komunikimit               | 6                      | 14                     | Numri i dështimeve të funksionit të Komunikimit me ndikim të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të zvogëlohet | Të zvogëlohen gjasat për ndodhi të ndërldhura me komunikim duke planifikuar prokurim të sistemit të ri të radiove si dhe në të shqyrtohet mundësia e linjave direkte me njësitë fqinje për të zvogëluar mundësitë e dështimeve të linjave telefonike, të cilat mvaren prej shërbimeve të jashtme. | Numri i ndodhive të dështimit të funksionit të Komunikimit me ndikim në ofrimin e Shërbimit të MTA duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo zvogëlohet për 20%                                                                                 |
| 3      | Dështimi i funksionit të Navigimit                 | 1                      | 3                      | Numri i dështimeve të funksionit të Navigimit me ndikim të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të zvogëlohet   | Të zvogëlohen gjasat për ndodhi të ndërldhura me navigim përmes rifreskimit të njohurive të personelit në lidhje me zonat kritike sensitive të LOC/GP.                                                                                                                                            | Numri i ndodhive të dështimit të funksionit të Navigimit me ndikim në ofrimin e Shërbimit të MTA duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme.                                                                                                          |
| 4      | Dështimi i funksionit të Survejlmit                | 13                     | 8                      | Numri i dështimeve të funksionit të Navigimit me ndikim të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të zvogëlohet   | Të zvogëlohen gjasat për ndodhi të ndërldhura me CWP dhe radar në pergjithësi, duke planifikuar dhe realizuar trajnime për stafin e DTEK si dhe duke respektuar kërkesat për mirëmbajtje të pajisjeve në pergjithësi.                                                                             | Numri i ndodhive të dështimit të funksionit të Survejlmit me ndikim në ofrimin e Shërbimit të MTA duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo zvogëlohet për 20% me tendencë të arritjes 10% në bazë vjetore për vitet vijuese.                   |
| 5      | Dështimi i funksionit ndihmës të informimit        | 16                     | 25                     | Numri i dështimeve të funksionit Ndihmës të informimit duhet të zvogëlohet                                    | Të zvogëlohen gjasat për ndodhi të ndërldhura me dështimin e funksioneve të informimit përmes planifikimit të prokurimit të sistemeve të reja pasi që sistemet ekzistuese janë vjetërsuar.                                                                                                        | Numri i ndodhive të dështimit të funksionit ndihmës të Informimit me ndikim në ofrimin e Shërbimit të MTA duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo zvogëlohet për 20% me tendencë të arritjes 10% në bazë vjetore për vitet vijuese.           |
| 6      | Dështimi i funksioneve të procesimit të të dhënave | 10                     | 7                      | Numri i dështimeve të funksionit procesimit të të dhënave duhet të zvogëlohet                                 | Të zvogëlohen gjasat për ndodhi të ndërldhura me dështimin e funksioneve të procesimit të të dhënave përmes prokurimit të kompjutereve të ri si dhe mirëmbajtjes së kompjutereve ekzistues.                                                                                                       | Numri i ndodhive të dështimit të funksionit të procesimit të të dhënave me ndikim në ofrimin e Shërbimit të MTA duhet të mbahet sa më ulët që është praktikisht e arsyeshme, apo zvogëlohet për 20% me tendencë të arritjes 10% në bazë vjetore për vitet vijuese.     |
| 7      | Të tjera                                           | 5                      | 7                      | Numri i dështimeve tjera duhet të zvogëlohet                                                                  | Të zvogëlohen gjasat për ndodhi në përgjithësi përmes trajnimeve rifreskuese të stafi si dhe duke l'u përmëbajtur kërkesave për mirëmbajtje të pajisjeve.                                                                                                                                         | Numri i ndodhive 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 zvogëlohet për 20% me tendencë të arritjes 10% në bazë vjetore për vitet vijuese. |
| Totali |                                                    | 56                     | 71                     |                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                        |



Njësia Organizative: ASHNA  
 Nr. Ref. /Kodi: PBV-2017-21  
 Ver.: 1.0  
 Data e Ver.: 29.03.2017

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Vrellë, Lyplan, 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

*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 shkathtësitë 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 ardhme 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 efikase dhe të parashikueshme është esenciale për qëndrueshmërinë financiare të organizatës.*

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 përderisa 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.



Njësia Organizative: ASHNA  
Nr. Ref. /Kodi: PBP-2017-21  
Ver.: 1.0  
Data e Ver.: 29.03.2017

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

Faqe 14 nga 42



## 9. Treguesit e performansës



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



Njësia Organizative: ASHNA  
Nr. Ref. /Kodi: PBP-2017-21  
Ver.: 1.0  
Data e Ver.: 29.03.2017

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

Faqe 14 nga 42



## 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

| 2017  | 2018  | 2019      | 2020      | 2021      |
|-------|-------|-----------|-----------|-----------|
| Vlera | Vlera | Objektivi | Objektivi | Objektivi |

|                                                                            |                                                                     |                                                                    |   |   |   |   |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|
| Objektivat fillestare të performances (Initial Performance Target Setting) |                                                                     |                                                                    |   |   |   |   |
|                                                                            | ASHNA (Objektivat e menaxhmentit për kulturën e sigurisë)           | B                                                                  | B | C | C | D |
|                                                                            | ASHNA (për të gjitha objektivat tjera të menaxhmentit)              | C                                                                  | C | D | D | D |
|                                                                            | Përshkrimi i përputhjes së objektivave të ASHNA-së me ato kombëtare | ASHNA pritet të arrijë objektivat në nivel kombëtarë deri më 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: PBV-2017-21  
Ver.: 1.0  
Data e Ver.: 29.03.2017

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



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

### Risk Analyses Tool

| Ground Score | 2017<br>Vlera | 2018<br>Vlera | 2019<br>Objektivi | 2020<br>Objektivi | 2021<br>Objektivi |
|--------------|---------------|---------------|-------------------|-------------------|-------------------|
|--------------|---------------|---------------|-------------------|-------------------|-------------------|

|                                                                     |       |                                                                     |     |      |      |      |
|---------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------------------------------------------|-----|------|------|------|
| <b>ASHNA<br/>(Objektivi I<br/>performancës)</b>                     | SMIs  | 90%                                                                 | 95% | 100% | 100% | 100% |
|                                                                     | RIs   | 90%                                                                 | 95% | 100% | 100% | 100% |
|                                                                     | ATM-S | 90%                                                                 | 95% | 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. |



Njësia Organizative: ASHNA  
 Nr. Ref. /Kodi: PBV-2017-21  
 Ver.: 1.0  
 Data e Ver.: 29.03.2017

Faqe 16 nga 42



## 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

|                  |                                    | 2017<br>Vlera         | 2018<br>Vlera       | 2019<br>Objektivi   | 2020<br>Objektivi     | 2021<br>Objektivi     |
|------------------|------------------------------------|-----------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|
| Niveli kombëtarë | Objektivi fillestar i performancës | 3.5<br>(min/fluturim) | 3<br>(min/fluturim) | 3<br>(min/fluturim) | 2.5<br>(min/fluturim) | 2.5<br>(min/fluturim) |

|                                                                 |   |
|-----------------------------------------------------------------|---|
| Numri i aeroporteve Brenda fushëveorit të plani të performancës | 1 |
|-----------------------------------------------------------------|---|

|       |                                                   |                                                                                                                     |                     |                     |                       |                       |
|-------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|
| ASHNA | ASHNA - BKPR (Prishtina International Airport)    | 3.5<br>(min/fluturim)                                                                                               | 3<br>(min/fluturim) | 3<br>(min/fluturim) | 2.5<br>(min/fluturim) | 2.5<br>(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 restriktionet 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</p> |  |





Ilogaritet historiku i saktë i kësaj mesatareje të KPI.

Deri më tani, NSA e Kosovës në bashkëpunim me ANSPA të Kosovës ka shiquar të dhënat e të kaluarës që ruhen lokalisht, të cilat bazohen në **alokim vendi/slot në aeroport procedurë lokale, koha e përafërt e arritjes (ETA)** (për të gjitha fluturimet hyrëse) dhe **koha e saktë e arritjes**. 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 vetëm 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 përmendëm slotet nuk kordinohen, është mendim i yni që lloji i dytë i vonesës është më i përafërt 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 shiquar të dhënat e të 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 2018-2019.

**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 ASHNA 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.

Cost efficiency KPI #2: Unit cost for terminal ANS[1]

| [Kosovo Terminal]                                                                        | 2017         | 2018         | 2019         | 2020         | 2021         |
|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Total terminal actual/forecast costs in nominal terms (in national currency)             | 3,807,509.66 | 4,562,362.24 | 4,733,443.49 | 4,768,620.86 | 5,055,435.00 |
| Inflation %                                                                              | 0.89%        | 1.75%        | 1.91%        | 2.09%        | 2.20%        |
| Inflation index (Base = 100 in 2012)                                                     | 102.75       | 104.53       | 106.49       | 108.69       | 111.05       |
| Total terminal actual/forecast costs in real terms (in national currency at 2012 prices) | 3,702,688.92 | 4,355,824.10 | 4,426,195.67 | 4,354,370.76 | 4,497,011.65 |
| Total terminal Service Units (TSU)                                                       | 10,175       | 10,684       | 11,218       | 11,667       | 12,250       |
| Real terminal UCs (in national currency at 2012 prices)                                  | 363.90       | 407.70       | 394.56       | 373.22       | 367.10       |

| Values at 2012 prices                                            | 2017         | 2018         | 2019         | 2020         | 2021         |
|------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 2012 average exchange rate (1EUR=)                               | 1            | 1            | 1            | 1            | 1            |
| Total terminal costs in real terms (in € <sub>2012</sub> prices) | 3,702,688.92 | 4,355,824.10 | 4,426,195.67 | 4,354,370.76 | 4,497,011.65 |
| Trend in total terminal costs in real terms %n/n-1               |              | 17.64%       | 1.62%        | -1.62%       | 3.28%        |
| Real terminal UCs (in € <sub>2012</sub> prices)                  | 363.90       | 407.70       | 394.56       | 373.22       | 367.10       |



Njësia Organizative: ASHNA

Nr. Ref. /Kodi: PBP-2017-21

Ver.: 1.0

Data e Ver.: 29.03.2017

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



| Trend in real terminal UCs (in € <sub>2012</sub> prices) %n/n-1 | 2017         | 2018         | 2019         | 2020         | 2021         |
|-----------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Values at 2009 prices                                           |              |              |              |              |              |
| Inflation index (Base = 100 in 2009)                            | 114.7        | 116.47       | 118.44       | 120.63       | 122.99       |
| 2009 average exchange rate (1EUR=)                              | 1            | 1            | 1            | 1            | 1            |
| Total terminal costs in real terms (in €2009 prices)            | 3,247,805.74 | 3,810,758.68 | 3,860,691.18 | 3,784,663.63 | 3,893,038.83 |
| Trend in total terminal costs in real terms %n/n-1              |              | 17.33%       | 1.31%        | -1.97%       | 2.86%        |
| Real terminal UCs (in €2009 prices)                             | 319.19       | 356.68       | 344.15       | 324.39       | 317.80       |
| Trend in real terminal UCs (in €2009 prices) %n/n-1             |              | 11.74%       | -3.51%       | -5.74%       | -2.03%       |

| Justification                                                                                                                        |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Description and justification of how the local initial performance targets contribute to the performance of the European ATM network |  |

## Inflation assumptions

| [Kosovo Terminal]                                                            | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   |
|------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Inflation %                                                                  | 0.89%  | 1.75%  | 1.91%  | 2.09%  | 2.20%  |
| Inflation index (2012=100)                                                   | 102.75 | 104.53 | 106.49 | 108.69 | 111.05 |
| Eurostat HICP (actuals) and IMF CPI (forecasts)                              |        |        |        |        |        |
| Inflation index (2012=100) HICP and IMF                                      |        |        |        |        |        |
| 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]                                                            |                                                             | 2015 A | 2016 E | 2017 P | 2018 P | 2019 P |  |
| baselin<br>e                                                                 | Total terminal service units (TSU)                          | 10175  | 10684  | 11,218 | 11,667 | 12,250 |  |
|                                                                              | Year on Year variation TSU                                  |        | 5.00%  | 5.00%  | 4.00%  | 5.00%  |  |
|                                                                              | STATFOR terminal service units forecast (Baseline scenario) |        |        |        |        |        |  |
|                                                                              | Year on Year variation TSU STATFOR                          |        |        |        |        |        |  |
|                                                                              | Difference in percentage points                             |        |        |        |        |        |  |
| low                                                                          | 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 |                                                             |        |        |        |        |        |  |

**Vërejtje:** Dy prej tabelave janë pjesërisht të plotësuara për arsye se:

në tabelën e parë kërkohet parashikimi i STATFOR për Kosovën, kjo informatë nuk bëhet nga STATFOR, ndërsa në tabelën e dytë kërkohet të bëhet dallimi nga dy burime të informatave për të dhënat aktuale por pasi që është Plan Biznesi ne nuk kemi të dhëna aktuale, kemi vetëm parashikime/projektione.



Njësia Organizative: ASHNA  
Nr. Ref./Kodi: PBV-2017-21  
Ver.: 1.0

Data e Ver.: 29.03.2017

Adresa: Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajpor, Vrellë, Lyplan, 10070, Republika e Kosovës



## 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 2017 - 2021. Plani parasheh zhvillimin afat-gjatë të shërbimeve shtesë për të mundësuar zgjerimin e kapaciteteve infrastrukturore. Aktivitetet kryesore për periudhën 2017 - 2021 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 2017 - 2021 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. Faqet në vijim paraqesin pasqyrat financiare të ASHNA për periudhën 2017 - 2021.

### **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 mbifludurimit 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 mbifludurimit, kurse rregullimin e tarifave të tilla e bën AAC-ja në përputhje me Ligjin për Aviacionin Civil. ASHNA propozon tarifën e shfrytëzimit për shërbimet e ofruara të navigacionit ajror në mënyrë që tarifën të jenë sa më konkurruese me tarifën e ngjashme të vendosura nga 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



Njësia Organizative: ASHNA  
Nr. Ref./Kodi: PBP-2017-21  
Ver.: 1.0  
Data e Ver.: 29.03.2017

Faqe 23 nga 42



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.

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

|      |      |
|------|------|
| Year | 2018 |
|------|------|

| 2017<br>F | 2018<br>F | 2019<br>P | 2020<br>P | 2021<br>P |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|

Detail by nature (in euro)

|                       |                  |                           |                          |                          |                          |
|-----------------------|------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Staff                 | 2,238,918        | 2,428,145<br>8.5%         | 2,508,145<br>3.3%        | 2,536,552<br>1.1%        | 2,663,379<br>5.0%        |
| Other operating costs | 791,388          | 1,443,028<br>82.3%        | 1,563,279<br>8.3%        | 1,584,966<br>1.4%        | 1,665,314<br>5.1%        |
| Depreciation          | 581,690          | 512,637<br>-11.9%         | 499,150<br>-2.6%         | 499,661<br>0.1%          | 572,905<br>14.7%         |
| Cost of capital       | 195,514          | 178,552<br>-8.7%          | 162,869<br>-8.8%         | 147,441<br>-9.5%         | 153,837<br>4.3%          |
| Exceptional items     |                  |                           |                          |                          |                          |
| <b>Total costs</b>    | <b>3,807,510</b> | <b>4,562,362</b><br>19.8% | <b>4,733,443</b><br>3.7% | <b>4,768,621</b><br>0.7% | <b>5,055,435</b><br>6.0% |

Detail by services (in euro)

|                          |              |                       |                      |                      |                      |
|--------------------------|--------------|-----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Air traffic management   | 1,737        | 2,002<br>15.2%        | 2,088<br>4.3%        | 2,100<br>0.6%        | 2,224<br>5.9%        |
| Communication            | 272          | 341<br>25.4%          | 358<br>5.0%          | 360<br>0.6%          | 391<br>8.6%          |
| Navigation               | 558          | 670<br>20.1%          | 688<br>2.7%          | 690<br>0.3%          | 731<br>5.9%          |
| Surveillance             | 246          | 303<br>23.2%          | 315<br>4.0%          | 318<br>0.8%          | 336<br>5.8%          |
| Search and rescue        | 0            | 0                     | 0                    | 0                    | 0                    |
| Aeronautical information | 545          | 675<br>23.9%          | 690<br>2.2%          | 699<br>1.3%          | 730<br>4.4%          |
| Meteorological services  | 450          | 572<br>27.2%          | 594<br>3.9%          | 602<br>1.3%          | 643<br>6.9%          |
| Supervision costs        | 0            | 0                     | 0                    | 0                    | 0                    |
| Other State costs        | 0            | 0                     | 0                    | 0                    | 0                    |
| <b>Total costs</b>       | <b>3,808</b> | <b>4,562</b><br>19.8% | <b>4,733</b><br>3.7% | <b>4,769</b><br>0.7% | <b>5,055</b><br>6.0% |





0                      0                      0                      0                      0

**Complementary information on inflation and on the cost of capital (in euro)**

|                                    |  |  |  |  |  |
|------------------------------------|--|--|--|--|--|
| Inflation rate                     |  |  |  |  |  |
| Average operating capital          |  |  |  |  |  |
| Of which, average long term assets |  |  |  |  |  |
| Cost of capital before tax (%)     |  |  |  |  |  |
| Return on equity (%)               |  |  |  |  |  |
| Average interest on debts (%)      |  |  |  |  |  |

|                |                        |
|----------------|------------------------|
| Organisation:  | <b>Consolidated</b>    |
| Charging zone: | <b>Kosovo Terminal</b> |

|             |             |
|-------------|-------------|
| <b>Year</b> | <b>2018</b> |
|-------------|-------------|

| 2017<br>F | 2018<br>F | 2019<br>P | 2020<br>P | 2021<br>P |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|

**Unit rate (in euro)**

|                                  |                  |                            |                           |                           |                           |
|----------------------------------|------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Total costs <sup>(1)</sup>       | 3,807,510        | 4,562,362<br>19.83%        | 4,733,443<br>3.75%        | 4,768,621<br>0.74%        | 5,055,435<br>6.01%        |
| Costs of exempted flights        | 0                | 0                          | 0                         | 0                         | 0                         |
| Amounts carried over to year (n) | 0                | -                          |                           |                           | (111,960)                 |
| Income from other sources        | 175,000          | 175,000                    | 175,000                   |                           | 0                         |
| <b>Chargeable costs</b>          | <b>3,632,510</b> | <b>4,387,362</b><br>20.78% | <b>4,558,443</b><br>3.90% | <b>4,768,621</b><br>4.61% | <b>5,167,395</b><br>8.36% |
| Total service units              | 10175            | 10684<br>5.00%             | 11218<br>5.00%            | 11667<br>4.00%            | 12250<br>5.00%            |
| Chargeable service units         | 10175            | 10684<br>5.00%             | 11218<br>5.00%            | 11667<br>4.00%            | 12250<br>5.00%            |
| <b>Unit rate <sup>(2)</sup></b>  | <b>346.00</b>    | <b>410.65</b><br>18.68%    | <b>406.35</b><br>-1.05%   | <b>408.73</b><br>0.58%    | <b>####</b><br>3.21%      |

<sup>(1)</sup> As the sum of all total costs presented in Reporting Table 1 which are allocated to this charging zone.

(when certain air navigation services are outsourced, the cost to be taken into account shall be the cost of the annual expenditure).

<sup>(2)</sup> Unit rate (in euro) = Chargeable costs/Chargeable service units.

| 2017<br>F | 2018<br>F | 2019<br>P | 2020<br>P | 2021<br>P |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|

**Unit rate (in euro)**

|                         |   |   |   |   |   |
|-------------------------|---|---|---|---|---|
| Exchange rate (1 EUR =) | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
|-------------------------|---|---|---|---|---|



Njësia Organizative: ASHNA  
Nr. Ref. /Kodi: PBV-2017-21  
Ver.: 1.0  
Data e Ver.: 29.03.2017

Faqe 25 nga 42



|           |     |                  |                  |                 |                    |
|-----------|-----|------------------|------------------|-----------------|--------------------|
| Unit rate | 346 | 410.65<br>18.68% | 406.35<br>-1.05% | 408.73<br>0.58% | 421.82814<br>3.21% |
|-----------|-----|------------------|------------------|-----------------|--------------------|

|                |                 |
|----------------|-----------------|
| Organisation:  | Consolidated    |
| Charging zone: | Kosovo Terminal |

|      |      |
|------|------|
| Year | 2018 |
|------|------|

| 2017<br>F | 2018<br>F | 2019<br>P | 2020<br>P | 2021<br>P |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|

**Balance to be carried over (in euro)**

|                                  |                  |                     |                    |                    |                    |
|----------------------------------|------------------|---------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Charges billed to users          | 3,520,550        | 4,387,362<br>24.62% | 4,558,443<br>3.90% | 4,768,621<br>4.61% | 5167394.7<br>8.36% |
| Actual total costs               | 3,807,510        | 4,562,362<br>19.83% | 4,733,443<br>3.75% | 4,768,621<br>0.74% | 5,055,435<br>6.01% |
| Income from other sources        | 175,000          | 175,000             | 175,000            |                    |                    |
| Actual costs of exempted flights | 0                | 0                   | 0                  | 0                  | 0                  |
| Amounts carried over to year (n) |                  |                     | (445,929)          | (445,929)          | (111,960)          |
| <b>Balance of year (n)</b>       | <b>(111,960)</b> | <b>0</b>            | <b>445,929</b>     | <b>445,929</b>     | <b>0</b>           |

## 10.1. Pasqyra e të ardhurave dhe shpenzimeve

| AGJENCIA PËR SHËRBIMET E NAVIGACIONIT AJROR |                                                   |                                   |                                   |                                   |                                   |                                   |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| PASQYRA E TË ARDHURAVE DHE SHPENZIMEVE      |                                                   |                                   |                                   |                                   |                                   |                                   |
| BUXHETI AFAT GJATË 2017 - 2021 (ne Euro)    |                                                   |                                   |                                   |                                   |                                   |                                   |
| Nr                                          | PERSHKRIMI                                        | Planifikimi<br>i Buxhetit<br>2017 | Planifikimi<br>i Buxhetit<br>2018 | Planifikimi<br>i Buxhetit<br>2019 | Planifikimi<br>i Buxhetit<br>2020 | Planifikimi<br>i Buxhetit<br>2021 |
| A                                           | B                                                 | C                                 | D                                 | E                                 | F                                 | G                                 |
| <b>Te Ardhurat</b>                          |                                                   | -                                 | -                                 | -                                 | -                                 |                                   |
| 1                                           | Te hyra nga approach fee                          | 3,636,910                         | 4,387,362                         | 5,014,082                         | 5,245,608                         | 5,166,296                         |
| 2                                           | Te hyra nga sherbimet e radarit<br>Hungarocontrol | 175,000                           | 175,000                           | 175,000                           |                                   |                                   |
|                                             | <b>Gjithsej te Ardura</b>                         | <b>3,811,910</b>                  | <b>4,562,362</b>                  | <b>5,189,082</b>                  | <b>5,245,608</b>                  | <b>5,166,296</b>                  |
| <b>Shpenzimet</b>                           |                                                   |                                   |                                   |                                   |                                   |                                   |
| 1                                           | Pagat dhe meditet                                 | (2,238,918)                       | (2,428,145)                       | (2,508,145)                       | (2,536,552)                       | (2,663,379)                       |
| 2                                           | Shpenzimet e udhetimit                            | (128,000)                         | (188,000)                         | (160,751)                         | (193,038)                         | (202,690)                         |
| 3                                           | Sherbimet per telekomunikacion                    | (23,650)                          | (24,840)                          | (24,840)                          | (24,840)                          | (26,082)                          |
| 4                                           | Shpenzimet per sherbimet                          | (201,856)                         | (407,488)                         | (417,488)                         | (427,488)                         | (448,862)                         |
| 5                                           | Mobile dhe paisje me vlere <1000 Euro             | (11,100)                          | (21,300)                          | (26,300)                          | (18,200)                          | (19,110)                          |



Njësia Organizative: ASHNA  
 Nr. Ref. /Kodi: PBV-2017-21  
 Ver.: 1.0  
 Data e Ver.: 29.03.2017

Faqe 26 nga 42



|    |                                         |                    |                    |                    |                    |                    |
|----|-----------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 6  | Blerje tjera te mallrave dhe sherbimeve | (19,600)           | (27,800)           | (23,800)           | (23,800)           | (24,990)           |
| 7  | Derivatet dhe lendet djegese            | (25,000)           | (26,600)           | (25,600)           | (25,600)           | (26,880)           |
| 8  | Sherbimet e regjistrimit dhe sigurimeve | (91,898)           | (77,000)           | (77,000)           | (77,000)           | (80,850)           |
| 9  | Mirembajtja                             | (223,284)          | (546,500)          | (685,000)          | (672,500)          | (706,125)          |
| 10 | Shpenzimet e marketingut                | (7,000)            | (11,000)           | (10,000)           | (10,000)           | (10,500)           |
| 11 | Shpenzimet e perfaqesimit               | (5,000)            | (5,000)            | (5,000)            | (5,000)            | (5,250)            |
| 12 | Shpenzimet e komunalive                 | (55,000)           | (107,500)          | (107,500)          | (107,500)          | (112,875)          |
|    | <b>Gjithsej Shpenzime</b>               | <b>(3,030,306)</b> | <b>(3,871,173)</b> | <b>(4,071,424)</b> | <b>(4,121,518)</b> | <b>(4,327,593)</b> |
|    | <b>Te Ardhurat - Shpenzimet</b>         | <b>781,604</b>     | <b>691,189</b>     | <b>1,117,658</b>   | <b>1,124,090</b>   | <b>838,703</b>     |
| 1  | Amortizimi                              | (586,012)          | (512,637)          | (506,650)          | (522,839)          | (572,905)          |
| 2  | Kostoja e Kapitalit                     | (195,593)          | (178,552)          | (165,078)          | (155,321)          | (153,837)          |
|    | <b>Fitimi/Humbja Neto</b>               | <b>0</b>           | <b>0</b>           | <b>445,929</b>     | <b>445,930</b>     | <b>111,961</b>     |





## 11. Analiza e planit financiar

### 11.1 Të hyrat

Bazuar ne 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.

Neni 8, Paragrafi 6 i Ligjit Nr. 05/L -125 për Buxhetin e Republikës së Kosovës për vitin 2017, të hyrat e dedikuara të Agjencive të pavarura

1. 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.
2. 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 2017.
3. Tërë bilanci i pashpenzuar i të hyrave të dedikuara nga viti fiskal 2016 ndahet dhe autorizohet për vitin fiskal 2017 për agjencitë e pavarura sipas Kushtetutës dhe ligjeve në fuqi, me kusht që shuma maksimale e të Hyrave të Dedikuara e cila ndahet përmes këtij ligji nuk duhet të tejkalojë shumën e specifikuar në tabelën 3.1.A të këtij ligji dhe pjesa e mbetur më nuk mund të konsiderohet si e Hyrë e Dedikuar.
4. 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 Tabelën 3.1 të këtij ligji.
5. Nëse gjatë vitit fiskal 2016 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.
6. Përderisa pranohen dhe ndahen të hyrat e dedikuara për vitin fiskal 2016 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.





7. 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 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.
8. Të gjitha mjetet e pashfrytëzuara deri më 31.12 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 pjesen të cilën nuk mund ta mbulojmë nga të hyrat tona do të drejtohem tek institucionet përkatëse të Republikës së Kosovës pasi siç dihet mirfilli 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 të biznesit kemi paraqitur shpenzimet e projektuara pas marrjes së inputeve nga tërë struktura Menaxheriale e ASHNA-se për periudhën 2017 - 2021.

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. Krahësimi me vitet paraprake kemi një ulje të shpenzimeve në shumicën e zërave të shpenzimeve operacionale ku më poshtë do të shpalosim të gjitha shpenzimet.

## Paga dhe mëditje

Përlllogaritja e fondit të pagave dhe mëditjeve për vitin 2017-2021 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 shkathhtësitë 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.

### **Shpenzimet e udhëtimit**

Shpenzimet e planifikuara dhe të kërkuara për udhëtime zyrtare për vitin 2017 për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror janë kryesisht shpenzime jashtë vendit. Ato janë të bazuara në kërkesat dhe nevojat e Departamenteve që brenda vitit buxhetor t'i shpenzojnë për udhëtime zyrtare, të cilat kanë karakter trajnimi, shkollimi, prezantimi, promovimi, aftësimi dhe shkëmbimi të përvojave si dhe pjesmarrje 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.

### **Shërbimet për telekomunikim**

Shpenzimet për shërbime të telekomunikacionit janë të bazuara në faturat e shpenzuara nga viti i mëparshëm, 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.

Në grupin e tretë të kësaj kategorie ekonomike janë të bazuara në shpenzimet për shërbimet postare.

Shpenzimet për kabllin optik paraqesin shpenzimet e linjave të dedikuara për ASHNA për paisje të navigimit, si dhe paisjet tjera të teknologjisë informative.

### **Shërbimet për shërbimet**

Në kategorinë e shpenzimeve për shërbime, shpenzimet më të larta janë planifikuar në linjen shërbimet arsimore trajnuese, ku marrin shumën 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. Në këtë kategori janë përfshirë edhe shërbimet për shypje të librarive të ndryshme për nevojat operacionale si harta dhe raporte të ndryshme. Shpenzimet tjera kontraktuese përfshijnë shpenzimet e dezinfektimit dhe shpeditimit, si dhe shpenzimet për shërbimet e AFTN të cilat merren nga ISAVIA, ndërsa të shpenzimet për shërbimet teknike janë të përfshira tarifatat e certifikimit 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 €**



Njësia Organizative: ASHNA  
Nr. Ref. /Kodi: PBV-2017-21  
Ver.: 1.0  
Data e Ver.: 29.03.2017

Faqe 30 nga 42



Në këtë kategori janë të planifikuara kërkesat e Departamenteve për tonera për pajisjet e printimit dhe paisje tjera hardverike si dhe mjete të punës për njësinë e mirëmbajtjes. Si dhe blerjet tjera të inventarit të imët për zyrë nga Departamentet e ASHNA-së.

#### **Blerje të tjera të mallrave dhe shërbimeve**

Në nënlogarinë 013610, furnizimi i zyrës kemi paraqitur shpenzimet e parapara për furnizim për material të zyreve. Në grupin e dytë të shpenzimeve furnizim me ushqim dhe pije kemi paraqitur furnizimet me ujë për stafin e ASHNA-së si dhe pije për zyren e Drejtorit për raste të pritjes së palëve. Në furnizimet për higjienë janë të përfshira shpenzimet e materialit hixhenik për pastrimin e hapësirave të ASHNA-s. Tek kategoria e veshmbathjeve është paraqitur planifikimi i furnizimit me uniforma për punëtorët e sigurimit të ASHNA-s.

#### **Derivatet dhe lëndët djegëse**

Në këtë kategori janë të përfshira të gjitha shpenzimet që janë të lidhura 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 paisje të navigacionit. Këto shpenzime janë të bazuara në shpenzimet e vitit të kaluar për këtë kategori të shpenzimeve, si dhe pagesat e realizuara për pjesën e parë të vitit 2016.

#### **Shërbimet e regjistrimit dhe sigurimeve**

Në mjetet e planifikuara për këtë kategori janë të përfshira shpenzimet e kontraktuara me tenderim për sigurimin e operimeve të ASHNA-së që kërkohet nga AACK për ofrim të shërbimeve, si dhe sigurimi dhe regjistrimi i automjeteve. Këto shpenzime janë të bazuara në shpenzimet e vitit të kaluar dhe kontraktimin e vitit 2016.

#### **Mirëmbajtja dhe riparimi**

Në shpenzimet e kodit ekonomik 14010 janë të përfshira edhe shpenzimet e mirëmbajtjes së automjeteve operative dhe administrative të ASHNA-së për 14 njësitë organizative. Në kodin ekonomik 14020 janë paraparë mirëmbajtjet e ndërtesave të ASHNA-së, në kodin 14040 është planifikuar mirëmbajtja e paisjeve të teknologjisë informative, ndersa në kodin 14050 janë të planifikuara mirëmbajtjet për sistemet e navigacionit ajror, mirëmbajtjet e gjeneratorëve, mirëmbajtjet e rrjetit elektrik brenda hapësirave të ASHNA-së, mirëmbajtja e kondicionereve të ajrit, liftit, mirëmbajtja e softverit Navision si dhe kalibrimi i paisjeve të navigacionit nga ajri, proces që kryhet dy herë brenda vitit.

#### **Shpenzimet e marketingut**

Planifikimi i shpenzimeve të marketingut është i bazuar në kërkesat dhe nevojat e njësive organizative për vitet 2017-2021, si dhe në masën e mjeteve të realizuara në vitin 2016.

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**



Njësia Organizative: ASHNA  
Nr. Ref./Kodi: PBV-2017-21  
Ver.: 1.0  
Data e Ver.: 29.03.2017

Faqe 31 nga 42



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**

Agjencia për Shërbimet e Navigacionit Ajror llogaritjen e kategorisë së shpenzimeve komunale e ka bazuar në faturat e furnizimit për shpenzimet e bëra në vitet paraprake. Ka rritje të shpenzimeve komunale në masën e mjeteve të kërkuara për vitet 2017-2021 sepse ka shtim të paisjeve të reja, si dhe ngritjen të çmimeve të shërbimeve nga kompanitë publike.



Njësia Organizative: ASHNA  
Nr. Ref. /Kodi: PBV-2017-21  
Ver.: 1.0  
Data e Ver.: 29.03.2017

Faqe 32 nga 42



## 12. Planifikimi i Investimeve Kapitale për periudhën 2017-2021

Në vijim kemi shpalosur kërkesat e Departamenteve për projekte kapitale, por sipas Qarkores Buxhetore 2017/02 ASHNA-së nuk i janë ndarë mjete për vitin 2017. Shikuar në analizat dhe projeksionet e ASHNA-së, ka nevojë të arsyeshme dhe shumë të domosdoshme për ndarje të mjeteve edhe për vitin 2017. Në aspektin e përgaditjes së infrastrukturës së domosdoshme për menaxhimin e Hapsirës 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 implementin e tyre, andaj kjo na bënë të jemi të kujdeseshem 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 Hapsirës së Lartë Ajrore, e cila marrëveshje skadon 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 jipet HungaroControl-it apo një shteti tjetër për menaxhim gjatë një periudhe shtesë:





| Përshkrimi i projekteve kapitale                                                             | 2017      | 2018      | 2019      | 2020      | 2021      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Furnizim me sisteme të NAVIGIMIT dhe rilokim i sistemeve ekzistuese                          | 899,968   |           |           |           |           |
| Instalimi i kabllos së tensionit të lartë                                                    | 62,321    |           |           |           |           |
| Tavolina pune                                                                                | 9,000     |           |           |           |           |
| Karriga pune                                                                                 | 10,800    |           |           |           |           |
| TV LED, koridor                                                                              | 8,000     |           |           |           |           |
| Rregullimi i hyrjes së objektit                                                              | 4,000     |           |           |           |           |
| Rrethoja në Golesh                                                                           | 20,000    |           |           |           |           |
| Perditesimi i Softuerit GeoTITAN                                                             | 6,500     |           |           |           |           |
| Furnizim me kompjutera dhe Salla e mbledhjeve                                                | 8,000     | 50,000    | 50,000    | 50,000    | 75,000    |
| Furnizim me pajisje për siguri të rrjetit me Fireëall të Avancuar të Gjenerates së Re (NGFË) |           | 30,000    | -         | 30,000    |           |
| Sistemi i ri ATM                                                                             |           |           | -         | 1,895,000 | 2,550,000 |
| Sistemi i radiokomunikimit në Gërmi                                                          |           | 800,000   | 500,000   | -         |           |
| Sistemi i Survejimit                                                                         |           | 475,000   | 1,700,000 | 525,000   |           |
| Ndertesa në Gërmi                                                                            |           | 250,000   |           |           |           |
| Ndertesa në Golesh                                                                           |           |           |           | 250,000   |           |
| Fotoaparati                                                                                  |           | 3,000     |           |           |           |
| Furnizim me sisteme të NAVIGIMIT dhe rilokim i sistemeve ekzistuese                          |           | 372,000   |           |           |           |
| Inventari                                                                                    |           | 80,000    |           |           | 150,000   |
| Objekti i Sigurimit në hyrje të parkingut                                                    |           | 50,000    |           |           |           |
| XRAY Scanner për bagazh                                                                      |           | 15,000    |           |           | 45,000    |
| Makina për operative                                                                         |           | 25,000    |           |           | 125,000   |
| Salla e trajnimeve me pajisje                                                                |           |           |           |           | 550,000   |
| Total                                                                                        | 1,028,589 | 2,150,000 | 2,250,000 | 2,750,000 | 3,495,000 |

### Projektet kapitale

Investimet kapitale në tabelën e paraqitur më lartë përbëjnë investimet që janë planifikuar të bëhen në infrastrukturen e navigimit ajror për të vazhduar ofrimin e shërbimeve të sigurta dhe plotësuar kërkesat që kërkojnë nga autoritetet përgjegjëse për normalizimin e hapësirës së ulët dhe të lartë ajrore të Republikës së Kosovës.

Këto investime janë planifikuar të realizohen me përkrahjen e Qeverisë së Republikës Kosovës, të cilat investime i kemi paraqitur edhe në periudhat e draftimit dhe miratimit të ligjit për Agjencinë e Shërbimit të Navigimit Ajror, poashtu edhe në formularin e vlerësimit të ndikimit financiar për periudhën katër vjeçare që na është kërkuar nga Ministria e Infrastrukturës. Këto projekte i kemi kërkuar edhe përmes KASH 2017-2019.

### Projektet kapitale 2017

#### Furnizim me sisteme të NAVIGIMIT dhe rilokim i sistemeve ekzistuese



Njësia Organizative: ASHNA  
 Nr. Ref./Kodi: PBV-2017-21  
 Ver.: 1.0  
 Data e Ver.: 29.03.2017

Faqe 34 nga 42



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 kërkesen për shërbime cilësore sipas publikimeve të AIP.

Kërkesa përmban dizajnimin e rrugëve të reja ajrore PRNAV, STAR dhe SID për Prishtinën (037), blerjen dhe instalimin e sistemit VOR-DME (028), blerjen e SSR Radarit ModeS dhe integrimin e tij në sistemin ekzistues (024), rilokimin e Radarit ekzistues PSR dhe MSSR (029), kalibrimin nga ajri të sistemeve të rilokuara dhe instaluar (031, 032, dhe 033) Radomin për sistemin MSSR (034), blerjen e VCSS-it dhe VCR-s se re (027), rilokimin (blerjen) e ATC paisjeve në ATC Qendren e re (030, 015, 016, 017 dhe 018) dhe integrimin e radareve rajonal (014).

### **Instalimi i kabllos së tensionit të lartë**

Instalimi i kabllos së tensionit të lartë dhe të komunikimit bazohet në nevojën për furnizimin e RADAR-it PSR MSSR Mode M me energji elektrike dhe bartjen e të dhënave tek qendra e përpunimit të të dhënave. Furnizimi me energji elektrike dhe bartje të të dhënave është i domosdoshëm për jetësimin e kontratës "Furnizim me sisteme të NAVIGIMIT dhe rilokim i sistemeve ekzistuese"

### **Tavolina pune**

Investimi për furnizim me tavolina pune është i domosdoshëm për dy arsye. Për shkak të vendosjes në objekt të ri (riorganizimit të hapësirës) dhe për shkak të amortizimit të tavolinave ekzistuese.

Organizimi i zyreve do të bëhet me tavolina për 4 persona.

Duke u bazuar në hulumtimin e tregut një (1) tavolinë për katër (4) persona kushton rreth 1,000 €, ndërsa nevojat i kemi për nëntë (9) tavolina të këtij lloji (për 36 persona), që i bie se vlera e këtij investimi është 9,000 €.

Plani i realizimit të këtij investimi është muaji Prill i vitit 2017.

### **Karriga pune**

Investimi për furnizim me karriga pune është i domosdoshëm për dy arsye. Për shkak të vendosjes në objekt të ri (riorganizimit të hapësirës) dhe për shkak të amortizimit të karrigave.

Duke u bazuar në hulumtimin e tregut një (1) karrigë pune kushton rreth 300 €, ndërsa nevojat i kemi për 36 karriga (duke iu përgjigjur investimit kapital për furnizim me tavolina pune), që i bie se vlera e këtij investimi është 10,800 €.

Plani i realizimit të këtij investimi është muaji Prill i vitit 2017.

### **TV LED, koridor**

Investimi për furnizim me një TV LED është shumë i nevojshëm, pasi që personeli operacional i agjencisë ka nevojë për publikimin e orarit të fluturimeve dhe përditësimin e tij në mënyrë sistematike.





### **Rregullimi i hyrjës së objektit**

Investimi për rregullimin e hyrjës së objektit është i domosdoshëm për shkak të sigurisë.

Ky investim konsiston në digjitalizimin e sistemit hapje/mbyllje të hyrjes së objektit. Sipas ekspertëve të brendshëm dhe hulumtimit të tregut, vlera e këtij investimi është 4,000 €.

Plani i realizimit të këtij investimi është muaji Prill i vitit 2017.

### **Rrethoja në Golesh**

Investimi për ndërtimin e rrethojës në Golesh, bazohet në kriteret e sigurisë. Sipas dy inspektimeve të Ministrisë së Punëve të Brendshme, përkatësisht Departamentit për Siguri Publike është kërkuar ndërtimi i "rrethojës perimetrike, me lartësi 2.40m, shtyllat e vendosura në bazament betoni, rrethoja fizike të jetë e vendosur 50 cm në bazë betoni apo e groposur, shtyllat të jenë të vendosura në formë Y, duke vendosur tel gjëmbor nga ana dhe në krye të jetë i vendosur tel rrethor. Po ashtu shtyllat duhet të jenë të përfocuara me tel në formë X, nga shtylla në shtyllë.

Referencë: Raporti i Inspektimit nga MPB me datë 04.10.2013 me numër reference 2129 dhe Raporti i Inspektimit nga MPB me datë 16.04.2013 me numër reference 1383.

Duke u bazuar në hulumtimin e tregut ky investim do të kushtoj 20,000 €.

Plani i realizimit të këtij investimi është muaji Prill i vitit 2017.

### **Përditësimi i Softuerit GeoTITAN**

Përditësimi i Softuerit GeoTITAN (softuerit për dizajnimin e procedurave instrumentale të fluturimit) është i domosdoshëm me qëllim të aplikimit të kriterëve në fuqi të dizajnit të procedurave instrumentale (kriteret ndërrojnë dhe zhvillohen në baza periodike), eliminimi i problemeve të mëhershme, përsosja e veglave ekzistuese dhe zhvillimi i veglave të reja. Verzioni aktual funksionon në platformë të re dhe kërkon kompjuter më të fuqishëm.

## **Projektet kapitale 2018-2021**

### **Furnizim me kompjutera dhe Salla e mbledhjeve**

Investimi për furnizim me kompjuterë është i domosdoshëm për shkak të amortizimit të kompjuterëve ekzistues dhe nevojës të madhe për kompjuter të ri. Pasi që aplikimi i software-ve zyrtar shtetëror kërkon performancë të mirë të kompjuterëve.

Duke u bazuar në hulumtimin e tregut një kompjuter kushton rreth 400 €, ndërsa nevojat sipas planifikimit i kemi për 20 kompjuterë, që i bie se vlera e këtij investimi është 8,000 €.

Plani i realizimit të këtij investimi është muaji Shkurt i vitit 2017.

Gjithashtu vitet në vazhdim pritet që të bëhet ripërtirja e të gjithë kompjuterëve ekzistues dhe modernizimi dhe paisja e sallës së mbledhjeve me aparaturën përkatëse.

### **Furnizim me paisje për siguri të rrjetit me Firewall të Avancuar të Gjenerates së Re (NGFW)**



Njësia Organizative: ASHNA  
Nr. Ref./Kodi: PBV-2017-21  
Ver.: 1.0  
Data e Ver.: 29.03.2017

Faqe 36 nga 42



Siguria e informacionit dhe e paisjeve është qështje kyqe në Agjenci, ndërsa me avancimin e teknologjisë, këtë siguri e ofrojnë paisjet e reja të gjeneratës së re. Pasiqë në synojmë që ti arrijmë standardet e ISO 27001 dhe në të ardhmen edhe certifikimet nga Eurocontrol, është e domosdoshme furnizimi me Firewall të Gjeneratës së Re (NGFW) paisje të cilat bëjnë të mundur sigurinë më të madhe të rrjetit si nga brënda edhe nga jashtë rrjetit. Për të funksionuar pa ndërprerje dhe pa rënje të shërbimeve duhet që të furnizohemi me dy paisje që të punojnë në mënyrë paralele. Instalimin, konfigurimin dhe trajnimin e stafit të TI-së duhet ta bëjë kompanija e cila furnizon me paisje.

### **Sistemi i ri ATM**

ASHNA gjatë ofrimit të shërbimeve të saj ka nevojë për sistem (softuer) i cili automatizon menaxhimin e rrjedhës së trafikut ajror. Sistemet e tilla janë në përdorim nga të gjitha shtetet Evropiane si dhe rajonale, dhe në këtë aspekt Republika e Kosovës ka nevojë për investim të konsiderueshëm 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.

Fakti që (momentalisht) hapësira e ulët e Kosovës është e mbyllur për trafikun ajror komercial, po shkakton humbje ekonomike për Republikën e Kosovës. Kjo ka ndikim të drejtpërdrejt edhe në efikasitetin e fluturimeve, duke shkaktuar shpenzime shtesë edhe për kompanitë ajrore dhe që ka si rrjedhojë edhe ngritjen e kostos së fluturimit për pasagjerët e Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës. Ky fakt i detyron aviokompanitë Evropiane që të fluturojnë përreth hapësirës ajrore të Republikës Kosovës dhe duke hyrë në hapësirë tonë ajrore nga Republika e Maqedonisë, gjë që ngritë në masë të konsiderueshme kohën e fluturimit dhe kostot e e ndërlidhura me operimin e tyre për në Aeroporti Ndërkombëtar të Prishtinës.

### **Sistemi i radiokomunikimit në Gërmi**

Për të realizuar komunikimin tokë-ajër ASHNA ka të instaluar një sistem të radio komunikimit (VHF dhe UHF) i cili fizikisht është i vendosur në dy lokacione (Golesh dhe Aeroport).

ASHNA operon me shërbime APP (Approach-Radar), GND (Ground) dhe TWR (Tower). Për t'i mbuluar këto zona të fluturimeve dhe për të komunikuar me fluturake që gjinden në këto zona, kontrollorët e trafikut ajror përdorin sistemin e radio-komunikimit tokë-ajër në frekuencë të caktuar. Ekzistojnë dy lloje të frekuencave për këto zona, VHF dhe UHF. Frekuencat VHF janë frekuenca që i takojnë brezit civil të aviacionit dhe frekuencat UHF i takojnë brezit ushtarak.

Duke pasur parasysh nevojat tona operative për hapjen e korridoreve të reja ajrore, paraqitet nevoja e një ri-aranzhimi të hapësirës ajrore në teritorin e Republikën e Kosovës. Ky aranzhim nënkupton hapjen e zonave të reja të fluturimeve në nivele të caktuara.

Komunikimi zanor në mes të kontrollorit të trafikut ajror dhe pilotit në fluturake në një zonë të caktuar bëhet me radio në frekuencë të caktuar. Kjo nënkupton që, me hapjen e zonave të reja duhet të pajisemi me frekuencat të reja dhe sistem të ri të radiove për të operuar me ato frekuencat (për të mbuluar zonat e tanishme Ground, TWR dhe APP).





Gjithashtu, për të pasur një koordinim sa më të sigurt në mes të kontrollorit të trafikut ajror dhe pilotit, si dhe për të realizuar një siguri të lartë të komunikimit sipas standardeve të aviacionit, duhet që secila frekuencë, që shërben për komunikim në një zonë të caktuar, të jetë e duplikuar në sistem (të mund të operohet së paku nga dy lokacione të pavarura). Sistemi i radiove që aktualisht është duke u përdorur nga ASHNA është tejet i vjetëruar. Rrjedhimisht, nevojitet që sistemi aktual të ripërtërihet si dhe të investohet në infrastrukturën e nevojshme të radio-komunikimit për të përdorur frekuenca shtesë.

Qëllimi i këtij projekti është që të implementohet një sistem i radiokomunikimit tokë-ajër i cili do të bazohet në standardet me të larta ndërkombëtare të aviacionit civil të ICAO-s dhe EUROCONTROL-it. Me implementimin e këtij projekti hapësira ajrore e Republikës së Kosovës do të ishte një hapsirë më e sigurt për operim sa i përket mbulueshmërisë së radio-komunikimit.

### **Sistemi i Survejimit**

Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës „Adem Jashari“ (tani ASHNA) ka të instaluar Sistemin RADAR-ik primar dhe sekondar për të mbuluar hapsirën ajrore të Republikës së Kosovës.

Sistemi RADAR-ik i instaluar ofron (për momentin) shërbime operative APP (Approach) dhe Tower (TWR), për pranim dhe përcjellje të fluturakëve.

Sistemi RADAR-ik shfrytëzon 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.

Duke pasur parasysh nevojat operative që do të kemi në të ardhmen, siq janë hapja e hapsirës së mbifluturimeve 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 domosdoshmërinë për paisje më të sofistikuar të Sistemit RADAR-ik.

Në kuadër të këtij projekti jemi munduar që të bëjmë një analizë të Sistemit RADAR-ik ekzistues duke vënë theksin në sistemin si tërësi. Fillimisht është bërë analiza e sistemit ekzistues duke patur parasysh të mirat dhe të metat që ofron ky sistem.

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 shkak të pranim dorëzimit të aeroplanëve, paraqitet në zonën prej tridhjetë miljeve 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.

Megjithatë Sistemi RADAR-ik aktual është shumë stabil, 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 mendohet për t'u pajisur me sensor të ri të survejimit (SSR mode S të ri, 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.

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 operative, është poashtu edhe kërkesë e Eurocontrol-it.

Analiza e sistemit ekzistues dhe rekomandimet përkatëse janë bërë duke e marrë në konsideratë plotësimin e të metave eventuale të sistemit aktual. Vëmendje e posaqme i është kushtuar nevojave tona operative dhe kërkesave të **Eurocontrol-it**.

### **Ndërtesa në Gërmi**

Në kuadër të investimeve kapitale në instalimin e sistemeve teknike në Gërmi, është e domosdoshme edhe ndërtimi i një ndërtese në Gërmi.

### **Ndërtesa në Golesh**

Në kuadër të investimeve kapitale në instalimin e sistemeve teknike në Golesh, është e domosdoshme edhe ndërtimi i një ndërtese në Golesh.

### **Fotoaparati**

Për arsye të përcjelljes së aktiviteteve në ASHNA, raportimeve në ASHNA dhe pasi që është amortizuar fotoaparati ekzistues, është planifikuar blerja e një fotoaparati të ri.

### **Furnizim me sisteme të NAVIGIMIT dhe rilokim i sistemeve ekzistuese**

Për të garantuar shërbime të sigurt 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 kërkesen për shërbime cilesore sipas publikimeve të AIP.

Kërkesa përmban dizajnimin e rrugëve të reja ajrore PRNAV, STAR dhe SID për Prishtinën (037), blerjen dhe instalimin e sistemit VOR-DME (028), blerjen e SSR Radarit ModeS dhe integrimin e tij në sistemin ekzistues (024), rilokimin e Radarit ekzistues PSR dhe MSSR (029), kalibrimin nga ajri të sistemeve të rilokuara dhe instaluar (031, 032, dhe 033) Radomin për sistemin MSSR (034), blerjen e VCSS-it dhe VCR-s se re (027), rilokimin (blerjen) e ATC paisjeve në ATC Qendren e re (030, 015, 016, 017 dhe 018) dhe integrimin e radareve rajonal (014).

### **Inventari**

Investimi për furnizim me inventarë të ri është i domosdoshëm për shkak të amortizimit të inventarit ekzistues dhe nevojës të madhe për të ri.

### **Objekti i Sigurimit në hyrje të parkingut**

Objekti i Sigurimit në hyrje të parkingut do të ndërtohet në kuadër të planit dhe nevojës për sigurimin e hapësirës së Agjencisë. Në këtë objekt do të përfshihet i gjithë personeli i Sigurimit. Ndërsa qëllimi i këtij objekti është siguri i hapësirës së ASHNA-së.

### **XRAY Scanner për bagazh**

Në kuadër të ndërtimit të Objektit të Sigurimit në hyrje të parkingut do të instalohet edhe një skaner XRAY për bagazh, me qëllim të kontrollimit të hyrjeve në ASHNA dhe sigurimin e hapësirës së ASHNA-së.

### **Makinë për operative**

Duke pas parasysh, nevojën për patrullime në hapësirat ku ASHNA ka të instaluar paisje dhe duke konsideruar se makinat ekzistuese janë të amortizuara, kemi planifikuar që në vitet në vazhdim të investohet edhe në blerjen e veturës për operative.

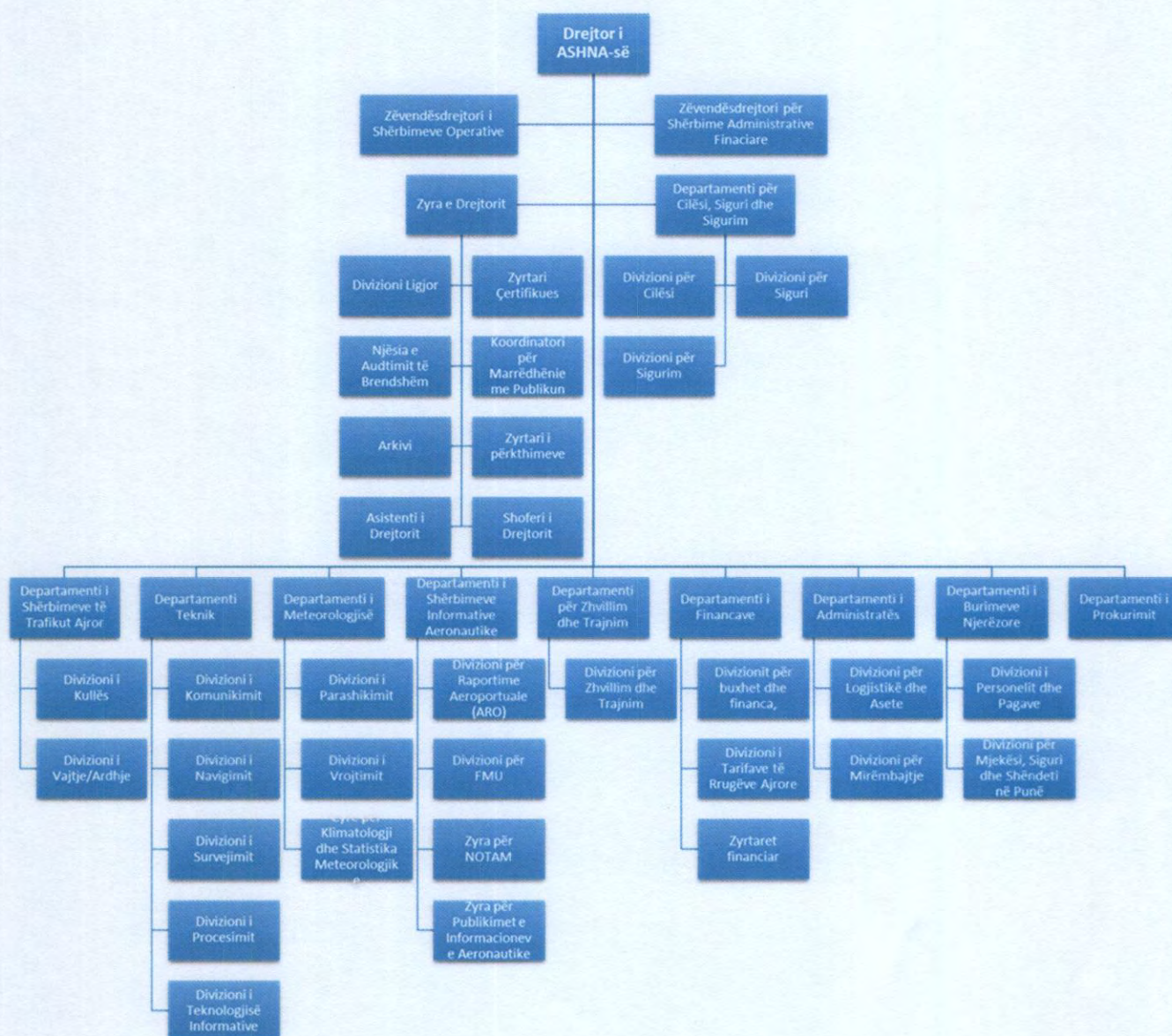
### **Salla e trajnimeve me paisje**

Departamenti për Trajnim dhe Zhvillim në ASHNA është në proces të certifikimit të Organizatës Trajnuese në kuadër të Agjencisë. Prandaj në vitet në vazhdim pritet që krahas këtij certifikimi të krijohen edhe kushtet teknike dhe hapësinore për realizimit të këtij projekti.





### 13. Skema organizative e ASHNA-së



Njësia Organizative: ASHNA  
 Nr. Ref. /Kodi: PBV-2017-21  
 Ver.: 1.0  
 Data e Ver.: 29.03.2017

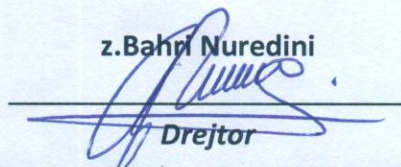
Faqe 41 nga 42



## 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**



**Drejtör**

Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit  
Ajror



Njësia Organizative: ASHNA  
Nr. Ref. /Kodi: PBP-2017-21  
Ver.: 1.0  
Data e Ver.: 29.03.2017

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

Faqe 42 nga 42