



Republika e Kosovës

Republika Kosovo

Republic of Kosovo

ASHNA

Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror

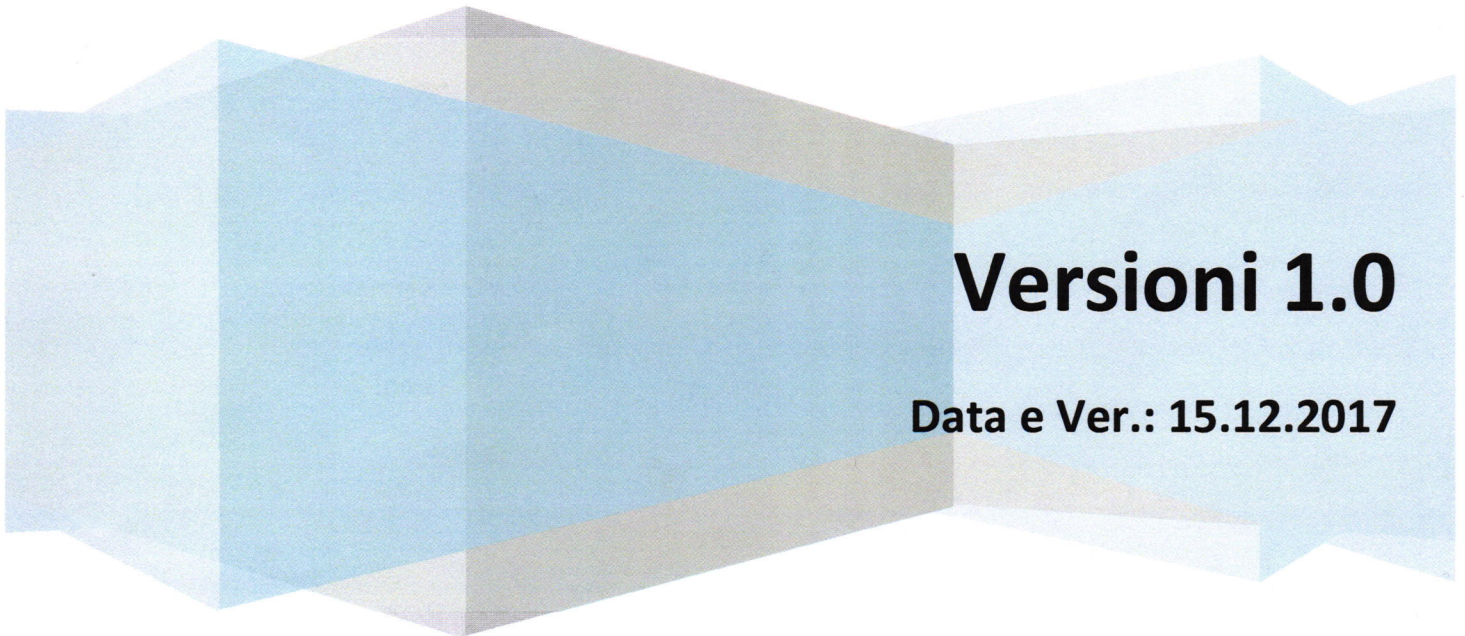
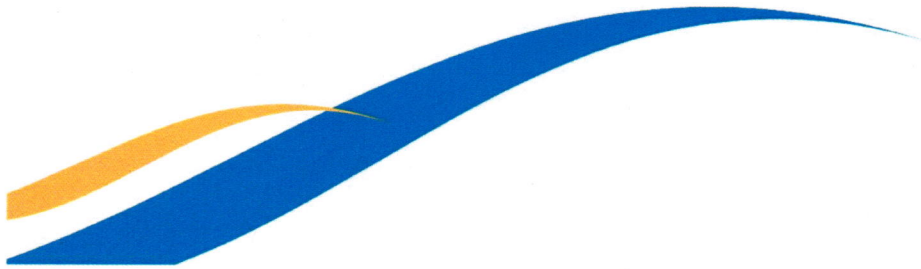
Agencija za Vazdušno Navigacijske Usluge

Air Navigation Services Agency

	REPUBLIKA E KOSOVES REPUBLICA KOSOVA REPUBLIC OF KOSOVA	AGJENCIA E SHËRBIMEVE TË NAVIGACIONIT AJROR AGENCIJA ZA VAZDUSNO NAVIGACIJSKE USLUGE AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY
ZYRA E ARKIVES KANÇELARIJA ARHIVA ARCHIVES OFFICE		
Nr.faq. Br. str. Pg. no.	55	Data Datum Date 28.12.2017
Nr. prot. Br. prot. Prot. no.	0582	NF LIPJAN, RKS

Plani vjetor i biznesit 2018

Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror



Versioni 1.0

Data e Ver.: 15.12.2017



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	8
8. Fushat kyçe Strategjike.....	9
8.1 Caqet dhe treguesit kyç të performansës së Sigurisë.....	12
9. Treguesit e performansës	15
9.1 Siguria.....	16
9.2 Vonesat	18
9.3 Produktiviteti, Efikasiteti i Kostos dhe Kapaciteti.....	20
10. Plani Financiar i ASHNA	24
10.1. Pasqyra e të ardhurave dhe shpenzimeve.....	36
11. Analiza e planit financiar	37
11.1 Të hyrat.....	37
11.2 Shpenzimet	38
12. Planifikimi i Investimeve Kapitale për vitin 2018.....	42
13. Plani i rrjedhës së parasë 2017	52
14. Skema organizative e ASHNA-së	54
15. Azhurnimi i Planit Vjetor të Biznesit	55





1. Hyrje

Si Drejtor, kam kënaqësinë të paraqes Planin Vjetor të Biznesit për vitin 2018, të Agjencisë së Shërbimeve të Navigacionit Ajror (ASHNA). 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.

ASHNA është duke u angazhuar maksimalisht që Procesi i Normalizimit të Hapësirës së Ulët Ajrore, të përfundojë brenda vitit 2018, me ç'rast do të ofrohen shërbime të kënaqshme për klientët e saj, me kursim të kostove. Ne do të vazhdojmë bashkëpunimin e ngushtë me kompanitë ajrore, për të ofruar një nivel sa më të lartë të sigurisë së fluturimeve dhe për të zvogëluar vonesat e trafikut ajror. ASHNA gjithashtu, vazhdon të bashkëpunojë me një varg agjencish shtetërore dhe organizata të ndryshme ndërkombëtare për të zbatuar objektivat e veta si dhe për të përmbushur pritjet operative.

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

Në periudhën që mbulon ky Plan, ASHNA pret që të zhvillojë kapacitetet e veta teknike përmes instalimit të shumë sistemeve të sofistikuara. Këto aktivitete ngërthejnë në vete shumë punë, andaj kërkohet që i gjithë personeli i ASHNA-së të angazhohet me gjithë potencialin e vet në realizimin e këtyre projekteve me rëndësi jetike për ASHNA-në.

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





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 politikën, 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 përgjegjësisë 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 konkuresive në ofrimin e shërbimeve të navigimit ajror me efikasitetin më të lartë të kostos në rajon

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

Ngritja eventuale e nivelit të trafikut ndërkombëtar për dhe në Kosovë do të ketë ndikim pozitiv të gjithëmbarshëm 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 performansës së sigurisë për të përmbushur kërkesat ligjore si dhe rekomandimet që rezultojnë nga aktivitetet e ndryshme të sigurisë.

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





6. Përgjegjësitë e ASHNA-s

ASHNA është përgjegjëse për:

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





15. Ofrimin e këshillave për Qeverinë lidhur me zhvillimin e politikave të propozuara nga Qeveria për përdorimin e hapësirës ajrore të Republikës së Kosovës që të plotësojë nevojat e shfrytëzuesve duke pasur parasysh sigurinë kombëtare faktorët ekonomik, mjedisin dhe nevojën për një standard të lartë të sigurisë;
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 17 punonjës të cilët kryejnë detyrat e ndërlidhura me ofrimin e parashikimeve dhe vrojtimeve 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 koston 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

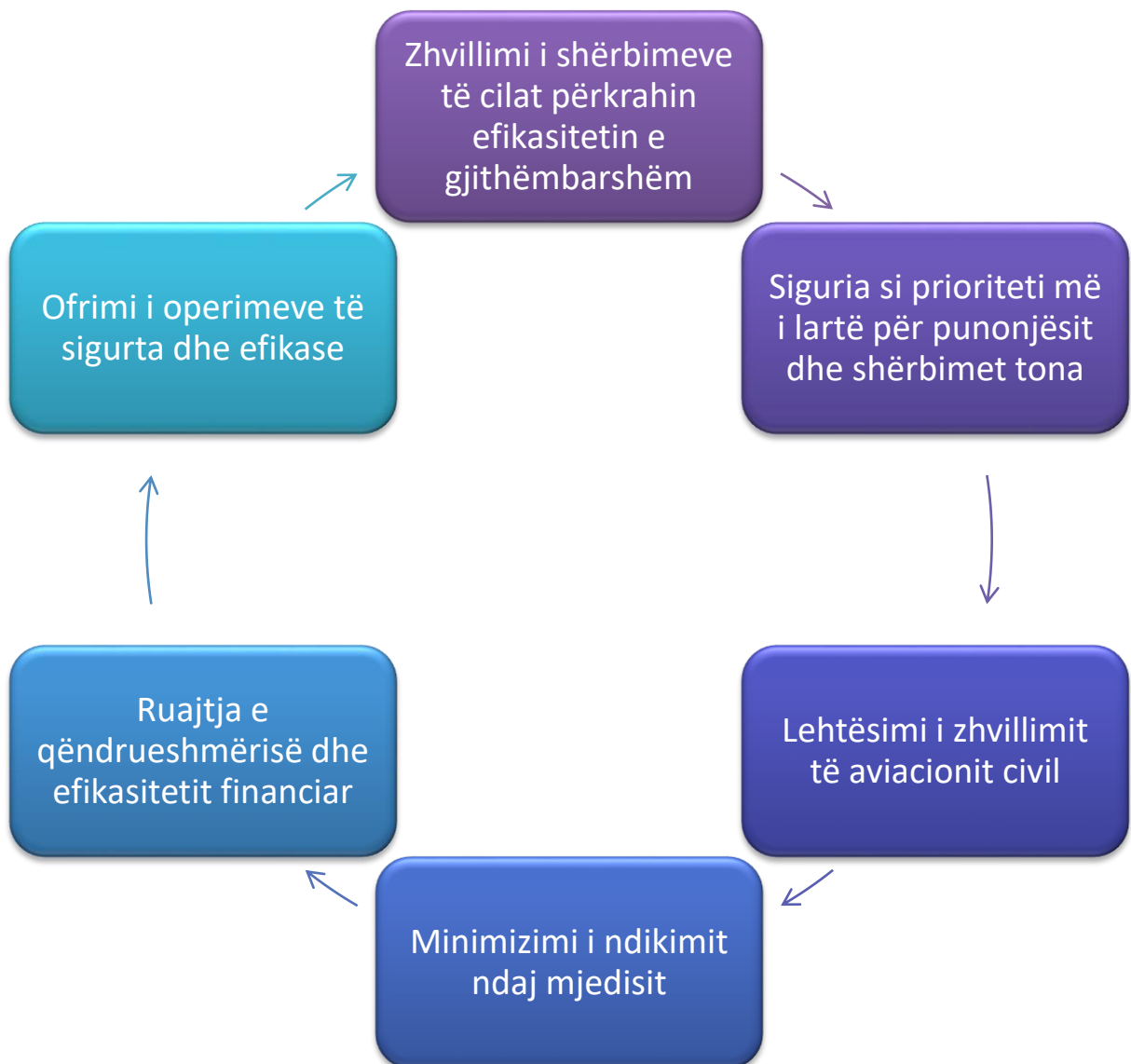
ASHNA synon të zbatojë strategjinë e saj përmes përqendrimit në tri fusha kyçe:

- 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 përbushjes së pritjeve të klientëve, përmirësimit të proceseve të punës, dhe vazhimit 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 Menaxhimit të Trafikut Ajror (MTA) 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 MTA 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 sigurta 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 2017	Ndodhitë në vitin 2016	Treguesi i sigurisë	Masat e parapara	Caqet e performansës së sigurisë për vitin 2018
1	Incidentet me ndikim të Menaxhimit të ATM	6	5	Numri i incidenteve me ndikim të Menaxhimit të Trafikut Ajror (ATM)	Të vetëdijesohet 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	11	6	Numri i dështimeve të funksionit të Komunikimit me ndikim të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të zvogëlohet	Të zvogëlohen gjasat për ndodhi të ndërlidhura 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	2	1	Numri i dështimeve të funksionit të Navigimit me ndikim të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të zvogëlohet	Të zvogëlohen gjasat për ndodhi të ndërlidhura 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 Survejimit	1	13	Numri i dështimeve të funksionit të Navigimit me ndikim të Menaxhimit të Trafikut Ajror duhet të zvogëlohet	Të zvogëlohen gjasat për ndodhi të ndërlidhura me CWP dhe radar në përgjithësi, duke planifikuar dhe realizuar trajnime për stafin e DTEK si dhe duke respektuar kërkesat për mirëmbajtje të pajisjeve në përgjithësi.	Numri i ndodhive të dështimit të funksionit të Survejimit 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	21	16	Numri i dështimeve të funksionit Ndihmës të informimit duhet të zvogëlohet	Të zvogëlohen gjasat për ndodhi të ndërlidhura 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	5	10	Numri i dështimeve të funksionit procesimit të të dhënave duhet të zvogëlohet	Të zvogëlohen gjasat për ndodhi të ndërlidhura me dështimin e funksioneve të procesimit të të dhënave përmes prokurimit të kompjutoreve të ri si dhe mirëmbajtjes së kompjutoreve 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	7	5	Numri i dështimeve tjera duhet të zvogëlohet	Të zvogëlohen gjasat për ndodhi në përgjithësi përmes trajnimeve rifreskuese të stafit si dhe duke l'u përmbajtur 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		34	26			





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 koston 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.





9. Treguesit e performansës



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





9.1 Siguria

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

FUSHA E PERFORMANCËS SË SIGURISË

Safety KPI #1: Level of Effectiveness of Safety Management

Shkalla e Efikasitetit të Menaxhimit të Sigurisë

2018

Vlera

Objektivat fillestare të performances (Initial Performance Target Setting)		
	ASHNA (Objektivat e menaxhmentit për kulturën e sigurisë)	B
	ASHNA (për të gjitha objektivat tjera të menaxhmentit)	C
	Përshkrimi i përputhjes së objektivave të ASHNA-së me ato kombëtare	ASHNA pritet të arrijë objektivat në nivel kombëtar 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.





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

Ground Score	2018 Vlera
--------------	------------

ASHNA (Objektivi I performancës)	SIMs	95%
	RIs	95%
	ATM-S	95%
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	Raportet RAT për vitin 2017 nuk i kemi, pasi që na është ndaluar qasja në linkun online, të cilin e kemi përdorur për RAT analiza. Presim që AAC të na sigurojë qasjen.	

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





9.2 Vonesat

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

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

		2018 Vlera
Niveli kombëtar	Objektivi fillestar i performancës	3 (min/fluturim)

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

ASHNA	ASHNA - BKPR (Prishtina International Airport)	3 (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 definohe si në vijim:</p> <p>“Mesatarja e kohës së vonesës së arritjes që i atribuohen shërbimeve për navigim ajror dhe shërbimeve terminale dhe që shkaktohen nga restriksionet gjatë aterimit në aeroportin e destinimit, definohe 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 aterojne në aeroportin e destinacionit dhe të gjitha shkaqet e vonesës ATFM, me përjashtim të ngjarjeve të jashtëzakonshme;</p>	





(iii) treguesi llogaritet për tërë vitin kalendarik dhe për çdo vit të periudhës referuese.”

Për me shumë, treguesi kalkulohet për rrjedhen e fluturimeve hyrëse që arrijnë në aeroport, përfshin një pjesë të vonesës para nisjes e cila shkaktohet nga kufizimet e aterimit në aeroportin e destinimit. Duke patur parasysh definimin e shkruar më lartë, pa të dhëna nga Menaxheri i Rrjetit, është e pamundur të llogaritet historiku i saktë i kësaj mesatareje të KPI.

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. Sidoqoftë, shkak që slotet nuk janë të kordinuara, lloji i parë i vonesës rezulton në vlera të mëdha vonese për fluturim. Kjo për shkak që, një vonesë e tillë mbulon vonesen e përgjithshme të fluturimit që mund të përfshij: vonesa të shkaktuara në aeroportin e nisjes, vonesat gjatë rrugës si dhe vonesat në aeroport dhe fazën e fundit.

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

Në mënyrë që të kemi një vlerë njëjese të vonesës, **ne kemi zgjedhur të përdorim një mesatare të kapshme** të dy llojeve të vonesës. Shkak që, siç e përmendem slotet nuk kordinohen, është mendim i yni që lloji i dytë i vonesës është më i përafërt me vonesen 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.

Kenë 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 së kaluarës, vonesat mesatare shkaktohen ose janë gjatë sezonit të dimrit, ne mund të vijmë në përfundim që shumica e vonesave lokale janë si shkak i motit të ligë, në veçanti mjegulles 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]	2018
Total terminal actual/forecast costs in nominal terms (in national currency)	4,114,954
Inflation %	1.412%
Inflation index (Base = 100 in 2012)	104.700
Total terminal actual/forecast costs in real terms (in national currency at 2012 prices)	3,921,551
Total terminal Service Units (TSU)	10,056
Real terminal UCs (in national currency at 2012 prices)	389.97

Values at 2012 prices	2018
2012 average exchange rate (1EUR=)	1





Total terminal costs in real terms (in € ₂₀₁₂ prices)	3,921,551
Trend in total terminal costs in real terms %n/n-1	
Real terminal UCs (in € ₂₀₁₂ prices)	389.97
Trend in real terminal UCs (in € ₂₀₁₂ prices) %n/n-1	
Values at 2009 prices	2018
Inflation index (Base = 100 in 2009)	116.647
2009 average exchange rate (1EUR=)	1
Total terminal costs in real terms (in €2009 prices)	3,429,938
Trend in total terminal costs in real terms %n/n-1	
Real terminal UCs (in €2009 prices)	341.08
Trend in real terminal UCs (in €2009 prices) %n/n-1	

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

Inflation assumptions

[Kosovo Terminal]	2018
Inflation %	0.89%
Inflation index (2012=100)	102.75
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]		2017	2018	2019
		A	E	P
Total terminal service units (TSU)		9312	10057	10,459
Year on Year variation TSU			8.00%	4.00%
baseline	STATFOR terminal service units forecast (Baseline scenario)			
	Year on Year variation TSU STATFOR			
	Difference in percentage points			
	Cumulative difference in percentage points			
low	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:





Republika e Kosovës
Republika Kosovo
Republic of Kosovo

ASHNA

Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror
Agencija za Vazdušno Navigacijske Usluge
Air Navigation Services Agency

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/projeksione.



Njësia Organizative: ASHNA
Nr. Ref. /Kodi: PVB-2018
Ver.: 1.0
Data e Ver.: 27.12.2017

Faqe 23 nga 55



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 2018. Plani parashih zhvillimin afat-gjatë të shërbimeve shtesë për të mundësuar zgjerimin e kapaciteteve infrastrukturore. Për çdo vit fiskal Drejtori i ASHNA-se përgatit propozim-kërkesën për buxhet dhe alokime për ASHNA dhe i dorëzon Ministrit përkatës të Financave. Përgatitjen dhe dorëzimin e dokumenteve të tilla e bënë në pajtim me kërkesat e Ligjit për Menaxhimin e Financave Publike dhe Përgjegjësitë, duke marr parasysh nivelin e shpenzimeve aktuale dhe të parashikuara si dhe të hyrave të dedikuara të ASHNA-së.

Aktivitetet kryesore për periudhën 2018 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 2018 bazuar në nevojat buxhetore të ASHNA-s.

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

Menaxhimi i hapësirës së lartë ajrore për ASHNA do të mundësonte ofrim të normalizuar të shërbimeve. Gjendja aktuale financiare nënkupton që ka qenë e domosdoshme të eliminohen shumë projekte investive nga parashikimet buxhetore, (të cilat në kushte normale sigurohen nga të gjithë ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror rajonal dhe Evropian) siç janë nënshkrimi i kontratave në nivel të shërbimit (*Service Level Agreement*) me prodhuesit e pajisjeve dhe sistemeve tona të aviacionit, mungesa e të cilave në mënyrë të drejtëpërdrejtë mund të afektojë ofrimin e shërbimeve. Plani financiar ka për qëllim që të përkrahë zbatimin e objektivave operacionale dhe kapitale të ASHNA për vitin 2018.

Plani merr parasysh parashikimet e fundit tona ekonomike dhe krahasuar me planet paraprake ka marrë parasysh edhe zhvillimin e shërbimeve shtesë për të mundësuar zgjerimin e kapaciteteve infrastrukturore. Faqet në vijim paraqesin pasqyrat financiare të ASHNA për vitin fiskal 2018.

Tarifat e Shfrytëzimit

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



Njësia Organizative: ASHNA
Nr. Ref. /Kodi: PVB-2018
Ver.: 1.0
Data e Ver.: 27.12.2017

Faqe 24 nga 55



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

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

ASHNA do të lejohet vetëm për të vlerësuar dhe mbledhur Tarifat e Afrimit dhe Tarifat e mbiflurimit, kurse rregullimin e tarifave të tilla e bën AAC-ja në përputhje me Ligjin për Aviacionin Civil. ASHNA propozon tarifat e shfrytëzimit për shërbimet e ofruara të navigacionit ajror në mënyrë që tarifat të jenë sa më konkurruese me tarifat e ngjashme të vendosura nga 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 tarifat e propozuara nga ASHNA në pajtim me Ligjin për Aviacionin Civil dhe informon Ministrinë për caktimin e tarifave. Tarifat e shfrytëzimit janë obligative për operatorin e avionit. Në qoftë se operatori i avionit është i panjohur detyrimi për pagesën e tarifës së shfrytëzimit bie mbi pronarin e avionit. Regjimi i tarifave të shfrytëzimit do të përcaktohet me legjislacion për krijimin e një skeme të përbashkët tarifore për shërbimet e navigacionit ajror dhe me ndryshimet/plotësimet e saj. Normat e përcaktuara në këtë mënyrë sigurojnë që të mos ketë diskriminime në mes të shfrytëzuesve të ndryshëm. ASHNA mund t'ia refuzojë ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror një shfrytëzuesi të hapësirës ajrore i cili shkel kushtet e pagesës përveç rasteve emergjente të aterimit.

Vërejtje: Tabelat janë të paraqitura në gjuhën angleze.

Organisation:	ANSP
Charging zone:	Kosovo Terminal

Year	2018	2018	F
------	------	------	---

Detail by nature (in euro)

Staff	2,539,589	13.4%
Other operating costs	791,388	14.3%
Depreciation	499,230	-12.2%
Cost of capital	171,635	-8.8%
Exceptional items		
Total costs	4,114,954	8.7%

Detail by services (in euro)

Air traffic management	1,825
------------------------	-------





	5.1%
Communication	302
	10.9%
Navigation	604
	8.2%
Surveillance	282
	19.8%
Search and rescue	0
Aeronautical information	614
	19.2%
Meteorological services	489
	4.1%
Supervision costs	0
Other State costs	0
Total costs	4,115

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:	Consolidated
Charging zone:	Kosovo Terminal
Year	2018
	2018 F

Unit rate (in euro)

Total costs ⁽¹⁾	4,114,954 0.0867
Costs of exempted flights	0
Amounts carried over to year (n)	0
Income from other sources	175,000
Chargeable costs	3,939,954 0.0909
Total service units	10,056.13 0.0800
Chargeable service units	10,056.13 0.0800
Unit rate ⁽²⁾	391.80 0.1324

(¹) 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).

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

2018 F

Unit rate (in euro)

Exchange rate (1 EUR =)	1
Unit rate	391.80 0.1324

Organisation:	Consolidated
Charging zone:	Kosovo Terminal

2018 F





Balance to be carried over (in euro)

Charges billed to users	3,939,954 0.2229
Actual total costs	4,114,954 0.087
Income from other sources	175,000
Actual costs of exempted flights	0
Amounts carried over to year (n)	
Balance of year (n)	0

Metodologjia dhe parimet e tarifimit

Llogaritja e tarifës njësi për tarifën terminale të navigacionit (TNC) për vitin 2018 ka rezultuar nga zbatimi i metodologjisë së përcaktuar në Rregulloren nr. 3/2016 të AAC-së mbi përcaktimin e skemës së përbashkët të tarifave për shërbimet e navigacionit ajror. Bazuar në këtë metodologji, TNC llogaritet për vitin "n" në bazë të kostove dhe trafikut të vlerësuar për atë vit. Do të zbatohet një mekanizëm i rregullimit për të siguruar që të mbulohen vetëm kostot aktuale të shërbimeve.

Parimi bazë i kësaj metodologjie është që tarifat e rregulluara, siç është TNC, do të mbulojnë të gjitha kostot e shkaktuara nga ASHNA, ato operative dhe kapitale, të nevojshme për të ofruar shërbimet. Në këtë mënyrë, arrihet ekuilibri në të cilin përdoruesit nuk do të paguajnë më tepër se sa kostot për ofrimin e shërbimeve, dhe në anën tjetër, OSHNA do të jetë në gjendje të mbulojë të gjitha kostot e pranueshme për të gjitha shërbimet dhe aktivitetet e pranueshme të kryera si dhe hapësirat e përdorura. Çmimi përfundimtar i shërbimit përcaktohet duke mbuluar të gjitha kostot për shërbimet e ofruara (kontrolli i trafikut ajror, navigacioni dhe vëzhgimi, informatat aeronautike dhe meteorologjia) duke ia shtuar kësaj kthimin e arsyeshëm në investimet e bëra për t'i ofruar këto shërbime.

Kostot e pranueshme

Në bazë të Rregullores nr. 3/2016, ASHNA përcakton kostot e shkaktuara nga ofrimi i shërbimeve të navigacionit ajror në lidhje me objektet dhe shërbimet e ofruara. Këto kosto ndahen në:

- Kosto e stafit (pagesa bruto, pagesa për punë jashtë orarit, kontributi i punëdhënësit për skemën pensionale, si dhe kostot e pensioneve dhe përfitimeve tjera);
- Kosto operative (blerja e mallrave dhe shërbimeve për të ofruar shërbime të tilla si komunikimi, konsulentët, materiale, energjia, shërbimet komunale, qiraja, pajisjet e objekteve, mirëmbajtja, kostot e sigurimit dhe të udhëtimit);





- Kosto e zhvlerësimit (që lidhen me asetet fikse në funksion për qëllime të ASHNA-s);
- Kosto e kapitalit (produkti i: a) shumës së vlerës mesatare neto të regjistruar në libra të aseteve fikse në funksion apo në ndërtim e sipër të përdorura nga ASHNA dhe të vlerës mesatare të aseteve afatshkurtra të nevojshme për ofrimin e shërbimeve dhe b) mesatarja e ponderuar e normës së interesit mbi borxhet dhe të kthimit nga kapitali);
- Artikujt e veçantë (kostot jo-periodike në lidhje me ofrimin e shërbimeve).

Llogaritja e tarifës terminale

Tarifa terminale për një fluturim specifik sipas Shtojcës V të Rregullores është e barabartë me produktin e tarifës njësi të vendosur për këtë zonë të tarifimit terminal dhe njësive të shërbimeve terminale për këtë fluturim. Njësitë e shërbimeve terminale (TSU) llogariten në bazë të formulës:

$$TSU = (MTOW/50)^{0.7}$$

Paraqitja i kostove të stafit dhe atyre operative

Në linjën e kostove të stafit dhe operative janë përfshier vetëm kostot e pranueshme për stafin dhe kostot operative siç përshkruhen në nenin 5 më sipër.

Siç tregohet në Tabelën 1, kostot e stafit janë rritur në mënyrë të arsyeshme duke u bazuar se në fund të vitit 2016 ASHNA ka marrë një grant qeveritar për mbulimin e shpenzimeve të stafit pasi që shpenzimet e planifikuara nuk kanë qenë të mjaftueshme si rrjedhojë e kostos së orëve shtesë të punës në mungesë të stafit të mjaftueshëm. Poashtu sipas rrjedhës së shpenzimeve të kësaj kategorie edhe në përfundim të vitit 2017 do të ketë nevojë për grant qeveritar për të mbuluar shpenzimet e kësaj linje buxhetore. Prandaj ASHNA konsideron që për të gjithë akterët e fushës së Navigacionit Ajror është më mirë nëse ASHNA i mbulon tërësisht këto shpenzime sipas rregullores 03/2016, pra sipas parimit të mbulimit të kostove totale nga tarifat. Përveq kësaj, edhe fakti se gjatë vitit 2018 planifikohet të bëhen investime kapitale dhe është shumë e nevojshme që të ketë personel të mjaftueshëm dhe të kualifikuar për të jetësuar këto projekte ka ndikuar në rritje të planifikimit të kostos së stafit.

Për komponentin e dytë të raportimit në të cilin paraqiten kostot tjera operative janë përfshier vetëm shpenzimet e domosdoshme në mënyrë që ASHNA të mund të jap shërbime me standarde të kërkuara të sigurisë. Për ta dëshmuar këtë, më poshtë në raport mund të shihni se pjesët rezervë strategjike janë futur si shpenzime kapitale të cilat do të mbulohen nga grantet qeveritare.

Pjesa më e madhe e kostove tjera operative është planifikuar për mirëmbajtjen e paisjeve e cila është jetike për ASHNA si dhe trajnimet e domosdoshme për të mbajtur dhe për të ngritur nivelin e kompetencës në vendet e punës për personelin e ASHNA.





Vlerësimi dhe përcaktimi i zhvlerësimit dhe kostoja e kapitalit

Baza e asetëve

Në listën e asetëve që ASHNA ka shfytëzuar për llogaritjen e kostos së zhvlerësimit dhe të kapitalit është siguruar që të përfshihen vetëm ato asetë që janë në funksion, që akoma nuk janë zhvlerësuar plotësisht dhe që janë duke u përdorur për qëllim të ofrimit të shërbimeve për përdoruesit. Gjithashtu janë rigrupuar asetet në pesë kategori kryesore, është vlerësuar periudha e zhvlerësimit, e cila është përdorur, dhe ka arritur në vlerën korresponduese të bazës së asetëve. Baza e asetëve është e përbërë kryesisht nga projekti investues në vlerë prej 7.8 mil euro në proces që nga viti 2011, siç mund të shihet në tabelën 2 më poshtë, e vendosur si linjë e veçantë *Pajisjet e navigacionit*, për referim më të lehtë dhe për qëllime transparence. Vlera kontabël prej 5,224,636 euro në tabelë paraqet pjesën e finalizuar të këtij investimi si dhe pas përjashtimit të vlerës së TVSH-s, i cili është në funksion për përdoruesit aktualisht dhe do të jetë edhe në vitin 2018 e tutje. Ky projekt përfshin pajisjet e mëposhtme: Radarin e ri Mode S, VCSS/VCR dhe DVOR/DME.

Zhvlerësimi

Përveq për projektin e investimeve të titulluar *Pajisjet e navigacionit*, të cilat kanë hyrë në përdorim më 28 mars 2014, ASHNA ka paraparë jetëgjatësinë e tyre operative 15 vjet në bazë të shembullit nga Manuali i ICAO-s për Ekonominë e SHNA-së ndërsa sa i përket pajisjeve pasurive tjera kostot historike dhe metoda lineare për zhvlerësim janë përdorur në përputhje me Rregulloren dhe janë llogaritur sipas listës si më poshtë:

- Ndërtesat (20 vjet)
- Pajisjet (5-10 vjet)
- Automjetet (5 vjet)
- Pajisjet kompjuterike (5 vjet)
- Orenditë (5 vjet)

Më poshtë është paraqitur vlerësimi i kostove të zhvlerësimit për kategorin e asetëve ekzistuese pasiqë për asetet e reja ASHNA ka planifikuar të investoj nga grantet qeveritare të cilat do të ndahen për këtë qëllim nga Qeveria e Republikës së Kosovës.

Zhvlerësimi i asetëve ekzistuese

Paraqitja lidhur me zhvlerësimin e asetëve, të cilat do të shfrytëzohen gjatë vitit 2018 dhe më tutje, ka shpalosur koston e vlerave të zhvlerësimit të paraqitura në tabelën 3 më poshtë.





Zhvlërësimi i aseteve të reja

ASHNA ka një listë të investimeve të reja për t'u kryer gjatë periudhës trevjeçare. Megjithatë, investimi do të financohet përmes granteve qeveritare dhe nuk do të ketë shpenzim të zhvlërësimit i cili do të ngarkohet në tarifa, siç shihet në tabelën 4 më poshtë.

Pasuria	Kategoria	Vlera e përgjithshme	Investimi gjate 2018	Investimi gjate 2019	Investimi gjate 2020
Furnizim me kompjutera dhe paisje per sallën e mbledhjeve	Pajisje	55,000	55,000		
Furnizim me paisje për siguri të rrjetit me Fireëall të Avancuar të Gjenerates së Re (NGFË)	Pajisje	30,000	30,000		
Sistemi i ri ATM	Pajisje	2,170,000	-	1,080,000	1,090,000
Sistemi i radiokomunikimit në Gërmi	Pajisje	950,000	950,000		
Sistemi i Survejimit	Pajisje	1,491,000	1,491,000		
Inventari	Mobilje	30,000	30,000		
Objekti I Sigurimit ne hyrje te parkingut	Ndertese	60,000	60,000		
XRAY Scanner per bagazh	Pajisje	15,000	15,000		
Makine per operative	Makine	25,000	25,000		
Paisje per prodhimin e kartelave	Other	15,000	15,000		
Pjese rezerve per MUXa ne Golesh dhe ASHNA	COM	8,000	8,000		
Pjese rezerve per sistemin e komunikimit toke-toke	COM	7,500	7,500		
Pjese rezerve per sistemin VCR	COM	20,000	20,000		
Pjese rezerve per sistemin AFTN	COM	15,000	15,000		
Pjese rezerve per paisjet e navigimit	NAV	40,000	40,000		
Pjese rezerve per PABX	COM	10,000	10,000		
Pjese rezerve per PSR/MSSR mode M+S	SUR	250,000	250,000		
Geotitan	NAV	6,500	6,500		
Sistemi i navigimit (vazhdim)	Paisje	372,000	372,000		
Subtotal - Te hyra te dedikuara		-	-	-	-
Subtotal - Grante qeveritare		5,570,000	3,400,000	1,080,000	1,090,000
Total		5,570,000	3,400,000	1,080,000	1,090,000

Tabela 1. Lista e aseteve të planifikuara për periudhën e ardhshme 3 vjeçare

Kostoja e kapitalit

Në pajtim me Rregulloren, kostoja e kapitalit është e barabartë me produktin e kapitalit të shfrytëzuar dhe koston mesatare të ponderuar të kapitalit (ËACC). Bazuar në Manualin e ICAO-s 9161 për Ekonominë e SHNA-së, kostoja e kapitalit është llogaritur në baza vjetore për tërë kapitalin e investuar në asete fikse, apo shpenzime tjera, të cilat duhet të shlyhen me kalimin e kohës, dhe në kapitalin punues.

Për të llogaritur kapitalin e shfrytëzuar me qëllim të përcaktimit të koston së kapitalit, është përdorur formula e mëposhtme:





Kapitali i shfrytëzuar = vlera mesatare e (aseteve fikse neto + investimet e reja) + asetet aktuale neto (kapitali punues)

Vlera mesatare e asetëve fikse neto dhe investimet e reja tashmë janë identifikuar gjatë llogaritjes së kostove të zhvlerësimit, ndërsa kapitali punues është përcaktuar në bazë të ndryshimit ndërmjet asetëve aktuale dhe pasiveve aktuale, siç theksohet në pasqyrat financiare.

Bazuar në Udhëzimin e EUROCONTROL-it mbi tarifat e rrugëve ajrore: “Kostoja e duhur mesatare e ponderuar e kapitalit (ËACC) që do të përdoret është një çështje që Shteti (ose rregullatori tjetër kombëtar ekonomik) duhet ta aprovojë, duke marrë parasysh rrezikun e ulët financiar të ofrimit të shërbimeve të navigacionit ajror. Norma e bonove qeveritare, ose ndryshe normat e pagueshme në tregjet financiare nga ndërmarrjet me rrezik ngjashëm të ulët, mund të merren si udhëzues.”

Formula për llogaritjen e ËACC është si më poshtë:

$$WACC = Kthimi\ i\ kapitalit\ x\ \frac{Kapitali}{Borxhi\ +\ Kapitali} + Kthimi\ i\ borxhit\ x\ \frac{Borxhi}{Borxhi\ +\ Kapitali}$$

ASHNA aktualisht nuk bart ndonjë borxh afatgjatë dhe për këtë arsye kthimi i borxhit nuk i kontribuon ekuacionit të mësipërm. Prandaj, ka mbetur të përcaktohet vetëm kthimi i kapitalit.

Republika e Kosovës nuk ka treg të kapitalit, për këtë arsye është i vështirë përcaktimi i normës së kthimit sipas tregut.

ASHNA propozon kosto të kapitalit të llogaritur duke përdorur normën mesatare të interesit të kthimit për rrezik afatgjatë që është 3.1%. Kjo është gjithashtu në përputhje me normat e kthimit të përdorura nga vendet fqinje, OSHNA-t e të cilave konsiderohen të kenë po të njëjtin rrezik financiar.

Më poshtë është dhënë vlerësimi dhe përcaktimi i kostos së kapitalit për asetet ekzistuese, pasi që planifikohet që investimet për asetet e reja të bëhet nga grantet qeveritare dhe nuk do të ketë kosto të kapitalit të ngarkuar në tarifa për to.

Kostoja e kapitalit të asetëve ekzistuese

Kostoja e kapitalit të asetëve ekzistuese është llogaritur duke shumëzuar ËACC = 3.1% me vlerën mesatare neto të asetëve ekzistuese duke ia shtuar edhe kapitalin punues. Siç u shpjegua më lart, kapitali punues është i barabartë me ndryshimin ndërmjet aktives dhe pasives aktuale.

Propozimi	Njësia	2018	2019	2020
Vlera fillestare	€	5,333,244	4,834,014	4,348,271
Shtesat	€	-	-	-
Zhvlerësimi	€	-499,230	-485,743	-485,265
Vlera përfundimtare	€	4,834,014	4,348,271	3,863,006
Vlera mesatare	€	5,083,629	4,591,143	4,105,639





Kapitali punues	€	453,000	453,000	453,000
Asetet duke përfshirë kapitalin punues	€	5,536,629	5,044,143	4,558,639
WACC	%	3.1	3.1	3.1
Kostoja e kapitalit	€	171,635	156,368	141,318

Tabela 2. Kostoja e kapitalit të asetëve ekzistuese siç është propozuar nga ASHNA në krahasim me përcaktimin e AAC-së

Paraqitja e kostove totale

Kostot totale të planifikuara nga ASHNA për vitet 2018-2020 janë paraqitur në tabelën e mëposhtme.

	2017	2018	2019	2020
	F	P	P	P
Stafi	2,285,653	2,539,588	2,617,045	2,695,556
Kostot tjera operative	791,388	904,500	936,900	1,004,293
Zhvlerësimi	568,282	499,230	485,743	485,265
Kostoja e kapitalit	188,182	171,635	156,368	141,318
Kostot totale	3,833,505	4,114,953	4,196,056	4,326,432

Tabela 3. Kostot totale të planifikuara nga ASHNA

Parashikimi i trafikut

Numri i TSU-ve është parashikuar në bazë të rritjes historike gjatë viteve të mëparshme dhe treguesve makroekonomikë, duke injoruar 2014 kur ka pasur një rënie drastike për shkak të daljes nga tregu të një linje ajrore kryesore e cila nuk duhet të konsiderohet pjesë e trendit.

Rritja ekonomike dhe inflacioni

Sipas vlerësimeve të Agjencisë së Statistikave të Kosovës, ekonomia e Kosovës u karakterizua me një rritje reale të BPV-së prej 3.9% në TM1 2017, ndërkohë që vlerësimet paraprake të Bankës Qendrore të Kosovës sugjerojnë një rritje më të lartë të BPV-së për TM2 2017. Gjatë gjysmës së parë të vitit 2017, indeksi i çmimeve të konsumit në Kosovë u karakterizua nga një normë mesatare inflacioni prej 1.7%.

FMN parashikon rritjen e BPV-së në Kosovë në 2017 prej 3.5%, siç është parashikimi për vitin 2018. Parashikimi për 2019 dhe 2020 është 3.6% dhe përkatësisht 3.8%. Një raport i mëvonshëm i Bankës Botërore projektonte rritje me 4.1 përqind në 2017 dhe 4.2 në 2018.

Sipas FMN-së, inflacioni pritet të jetë 1.8%, 1.9% dhe 2.1% në 2018, 2019 dhe 2020.





Trafiku Historik

Rritja mesatare për periudhën 2000-2016 në numrin e udhëtarëve në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës (ANP) është 21.23% në vit, ndërsa numri i fluturimeve është rritur me 14.59%. Gjatë kësaj periudhe, numri i udhëtarëve për fluturim është rritur ndjeshëm, si rezultat i rritjes së ngarkesës mesatare të pasagjerëve dhe rritjes së madhësisë mesatare të avionëve të operuar në linjë me trendet globale. 2016 shënoi një rritje prej 12.6% të trafikut të pasagjerëve, rritje prej 10.4% në TSU dhe 7.1% në numrat e fluturimit, ndërsa 2017 deri në shtator ka pasur një trafik 8.8% të pasagjerëve, vetëm 3.9% rritje në TSU, reduktim drastik i rritjes dhe 3.4% në numrat e fluturimit.

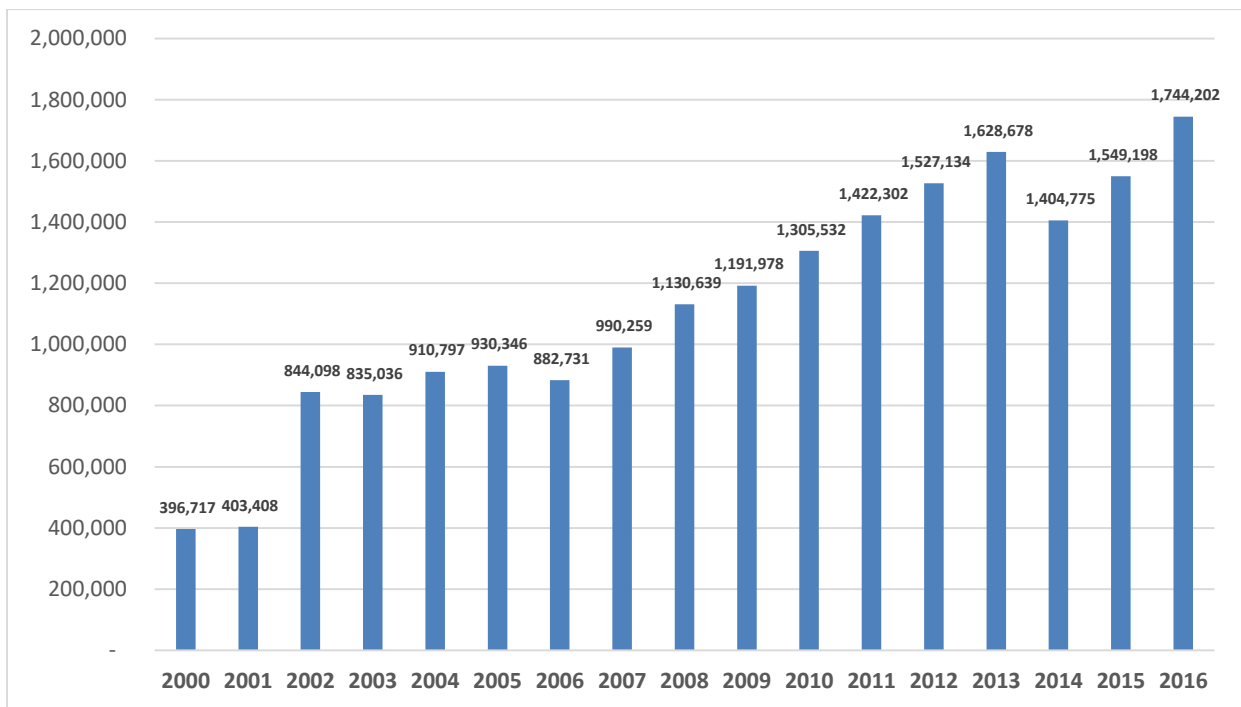
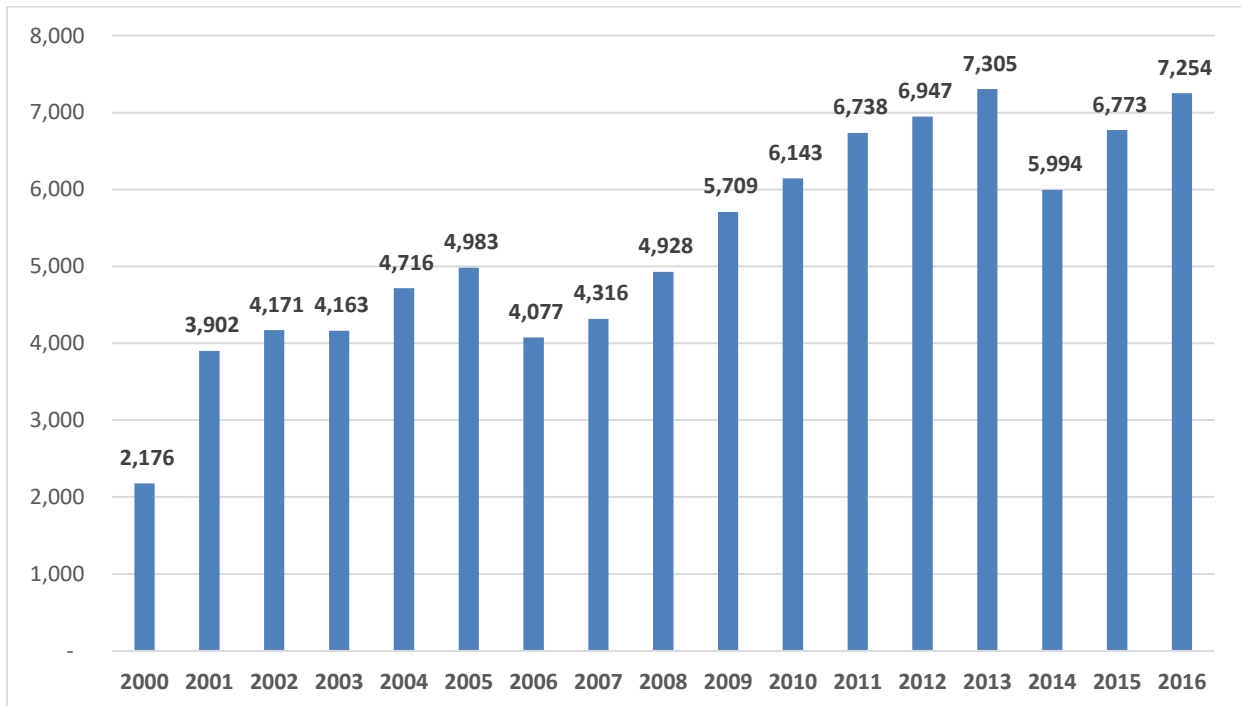


Figure 1. Numri i pasagjerëve në ANP Adem Jashari 2000-2016





Supozimet e trafikut

Rritja e trafikut në ANP nuk tregon një korrelacion të fortë me rritjen e BPV-së, prandaj nuk është marrë për bazë për qëllim të parashikimit. Në të njëjtën kohë, ASHNA ka qasje në të dhënat historike të TSU-së me qëllim të parashikimit, duke filluar vetëm nga viti 2014. STATFOR nuk mund të përdoret për qëllimin e parashikimit. Prandaj, të dhënat historike për numrat e fluturimit janë marrë në konsideratë për qëllimin e parashikimit. Një ngjarje kryesore që pritet gjatë periudhës së ardhshme është normalizimi i hapësirës së ulët ajrore e cila do të rrisë Trafikun e Përgjithshëm të Aviacionit brenda vendit dhe do të rrisë fluturimet me qëllim të uljes në aeroportet e vendeve fqinje. Efekti i këtij ndryshimi pritet në vitin 2019; megjithatë, për shkak të varësisë nga faktorët e jashtëm (NATO) ne nuk jemi në gjendje të përcaktojmë kohën e saktë të këtij trafiku shtesë.

Me një popullsi rezidente prej 1,783 milion, Kosova ka një diasporë të madhe që tejkalon 400,000 vetë, e cila është një shtytës primar i udhëtimit ajror.

Rritja e parashikuar e trafikut

Për periudhën 2017 për shkak të mungesës së të dhënave dhe çështjeve të pranueshmërisë, normat e rritjes së parashikuar të trafikut u përdorën si një tregues i ndryshimeve në TSU. Përmes zhvillimit të vazhdueshëm të sistemeve, grumbullimit më të mirë të të dhënave dhe qasjes në të dhëna, u bë parashikim i ri për periudhën 2018.

Operatori i aeroportit parashikon një trafik të pasagjerëve që tejkalon 9% gjatë vitit 2018, shumë më lart se norma globale prej 2.5% siç raportohet nga ACI, ndërsa numri i lëvizjeve pritet të rritet me rreth 7%.

Së bashku me treguesit e mësipërm, linjat ajrore në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës vazhdojnë të shfrytëzojnë më mirë kapacitetin, që do të thotë një rritje në faktorët e ngarkesës së vendeve të tyre.





ANSA pret një rritje të TSUs për periudhën 2018 prej 8%.

10.1. Pasqyra e të ardhurave dhe shpenzimeve

AGJENCIA PËR SHËRBIMET E NAVIGACIONIT AJROR			
PASQYRA E TE ARDHURAVE DHE SHPENZIMEVE			
BUXHETI 2018 (në Euro)			
Nr	PERSHKRIMI	Buxhetit 2017	Buxhetit 2018
A	B	C	D
Te Ardhurat		-	-
1	Te hyra nga approach fee	3,123,15	3,939,954
2	Te hyra nga sherbimet e radarit Hungarocontrol	174,793	175,000
3	Granti Qeveritar	350,000	
	Gjithsej te Ardhura	3,652,835	4,114,954
Shpenzimet			
1	Pagat dhe meditet	(2,277,312)	(2,539,589)
2	Shpenzimet e udhetimit	(128,000)	(128,000)
3	Sherbimet per telekomunikacion	(23,650)	(23,900)
4	Shpenzimet per sherbimet	(201,856)	(232,413)
5	Mobile dhe paisje me vlere <1000 Euro	(11,100)	(15,000)
6	Blerje tjera te mallrave dhe sherbimeve	(19,600)	(19,400)
7	Derivatet dhe lendet djegese	(18,000)	(17,900)
8	Sherbimet e regjistrimit dhe sigurimeve	(91,898)	(105,500)
9	Mirembajtja	(223,284)	(230,017)
10	Shpenzimet e marketingut	(7,000)	(9,000)
11	Shpenzimet e perfaqesimit	(5,000)	(5,000)
12	Llogaritë e Avanseve-P/Cash	(7,000)	
13	Shpenzimet e komunalive	(55,000)	(94,500)
	Gjithsej Shpenzime	(3,068,700)	(3,444,088)
	Te Ardhurat - Shpenzimet	584,135	670,866
1	Amortizimi	(568,282)	(499,230)
2	Kostoja e Kapitalit	(188,182)	(171,635)
	Fitimi/Humbja Neto	(172,329)	-





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 dedikuar 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 2017 ndahet dhe autorizohet për vitin fiskal 2018 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 2018 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 2017 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.Dhjetor të qdo vitit fiskal Agjencia për Shërbimet e Navigacionit Ajror nga llogaria e tanishme i bartë në Fondin e Kosovës, në llogarinë zyrtare të hapur nga Thesari, Ministria e Financave për këtë Agjenci.

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

11.2 Shpenzimet

Në këtë plan vjetor të biznesit kemi paraqitur shpenzimet e projektuara pas marrjes së inputeve nga tërë struktura Menaxheriale e ASHNA-se për vitin 2018.

Gjatë përpilimit të këtij plani vjetor jemi mbështetur në dy parime bazë:

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

Shpenzimet e propozuara në këtë plan afat-gjatë përfaqësojnë minimumin absolut të shpenzimeve për ofrimin e shërbimeve të navigimit ajror në hapësirën e ulët të Republikës së





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

Paga dhe mëditje

Përlllogaritja e fondit të pagave dhe mëditjeve për vitin 2018 është e bazuar në nevojat për staf të ASHNA-së. Përmes hartimit të Planeve për zhvillim dhe trajnim të stafit, ASHNA do të përqendrohet që në aspektin afat-gjatë të zhvillojë resurse njerëzore që janë në gjendje për të kryer të gjitha detyrat dhe përgjegjësitë që rezultojnë nga vendet e tyre të punës, gjithashtu do të përqendrohet në tërheqjen, zhvillimin dhe ruajtjen e stafit për të ardhmen.

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

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

Shpenzimet e udhëtimit

Shpenzimet e planifikuara dhe të kërkuara për udhëtime zyrtare për vitin 2018 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 shpedicionit, si dhe shpenzimet për shërbimet e AFTN të cilat merren nga ISAVIA, ndërsa të shpenzimet për shërbimet teknike janë të përfshira tarifatat e çertifikimit nga Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës, si dhe licencat vjetore nga Eumetsat dhe ARKEP. Te nënkategoria e shpenzimeve për anëtarësim është paraqitur shuma e shpenzimeve të tarifës vjetore të anëtarësimit në Organizatën Civile për Shërbimet e Navigacionit Ajror (CANSO).

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

Në këtë kategori janë të planifikuara kërkesat e Departamenteve për tonera për pajisjet e printimit dhe pajisje 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 këtë nënlligari janë paraqitur si: 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 zyrën 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 pajisje 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, sigurimin e aseteve në posedim të ASHNA-se 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 vitin 2017, 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

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 vitin 2017 sepse ka shtim të paisjeve të reja, si dhe ngritjen të çmimeve të shërbimeve nga kompanitë publike.





12. Planifikimi i Investimeve Kapitale për vitin 2018

Në vijim kemi shpalosur projektet kapitale sipas kufijve final të pranuar nga Ministria e Financave -Departamenti i Buxhetit, mjete financiare të ndara nga fondi 10 i BKK-se ne formë Grantit në vlerë prej 1,400,000€ për vitin 2018 si dhe pjesa tjetër e parashikuar nga fondi i AKP-se në vlerë prej 2,000,000€. Shikuar në analizat dhe projeksionet e ASHNA-së, ka nevojë të mjeteve shtesë dhe janë të arsyeshme dhe shumë të domosdoshme. 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:





Nr	BUXHETI KAPITAL 2018	
	Pasuria	Investimi 2018
1	Furnizim me kompjutera dhe paisje per sallën e mbledhjeve	55,000
2	Furnizim me paisje për siguri të rrjetit me Firewall të Avancuar të Gjenerates së Re (NGFW)	30,000
3	Sistemi i radiokomunikimit në Gërmi	950,000
4	Sistemi i Survejimit	1,491,000
5	Inventar per Zyre	30,000
6	Objekti i Sigurimit ne hyrje te parkingut	60,000
7	XRAY Scanner per bagazh	15,000
8	Makine per hapësire manovuresë dhe terreni.	25,000
9	Paisje per prodhimin e kartelave	15,000
10	Pjese rezerve per MUXa ne Golesh dhe ASHNA	8,000
11	Pjese rezerve per sistemin e komunikimit toke-toke	7,500
12	Pjese rezerve per sistemin VCR	20,000
13	Pjese rezerve per sistemin AFTN	15,000
14	Pjese rezerve per paisjet e navigimit	40,000
15	Pjese rezerve per PABX	10,000
16	Pjese rezerve per PSR/MSSR mode M+S	250,000
17	Geotitan	6,500
18	Projekti në vazhdim “Furnizim me Sisteme të NAVIGIMIT dhe Rilokimi I Sistemeve ekzistuese“	372,000
Total		3,400,000

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 kërkohen nga autoritetet përgjegjëse për normalizimin e hapësirës së ulët dhe të lartë ajrore të Republikës së Kosovës. Siapas kufijve të aprovuar buxhetor 2018 për projekte kapitale kemi të ndara grant në vlerë prej 1,400,000€ si dhe 2,000,000€ nga fondi i AKP-se për vitin 2018.





Furnizim me kompjutera dhe paisje për sallen 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 kërkojnë performancë të mirë të kompjuterëve.

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

Siguria e informacionit dhe e paisjeve është qështje kyçe në Agjenci, ndersa me avancimin e teknologjisë, këtë siguri e ofrojnë paisjet e reja të gjenerates së re. Pasi që ne synojmë që ti arrijmë standardet e ISO 27001 dhe në të ardhmen edhe certifikimet nga Eurocontrol, është e domosdoshme furnizimi me Firewall të Gjenerates së Re (NGFW) paisje të cilat bëjnë të mundur sigurinë më të madhe të rrjetit si nga brenda edhe nga jashtë rrjetit. Filtrimi më i thellë i rrjetit, paketave dhe email-ave si dhe aftësia e zbulimit dhe parandalimit të sulmeve të ndryshme janë disa veqori të cilat i përmbajnë këto paisje të cilat janë të domosdoshme për sigurinë në rrjetë. 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. Arsyja e furnizimit me këto paisje përveq sigurisë dhe ngritjes së nivelit të saj, është se paisjet aktuale janë të vjetruara dhe për disa nuk kemi as përkrahje nga prodhuesi përkatës.

Sistemi i radiokomunikimit në Gërmi

ASHNA për komunikim tokë-ajër ka të instaluar një sistem radio komunikimi (VHF dhe UHF) i cili është i vendosur në dy lokacione.

Aktualisht ASHNA operon me shërbime APP (Approach-Radar) dhe „Tower“. Për t'i mbuluar këto dy zona të fluturimeve dhe për të komunikuar me fluturake që gjenden në këto dy zona, kontrolloret e trafikut ajror përdorin sistemin e radiokomunikimit tokë-ajër në frekuencë të caktuar. Aktualisht ekzistojnë dy lloje të frekuencave për këto dy zona.

- Frekuencat VHF janë frekuenca që i takojnë bandit civil (autoritet për caktimin e këtyre frekuencave është ARKEP/KFOR - ICAO) dhe
- Frekuencat tokë -ajër UHF që i takojnë bandit militar (autoritet për caktimin e tyre është KFOR).

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

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





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

Gjithashtu, për të pasur një koordinim sa më të sigurt në mes kontrollorit të trafikut ajror dhe pilotit dhe për të realizuar një siguri mjaft të lartë të komunikimit me standarde të avijacionit, duhet që secila frekuencë që shërben për komunikim në një zonë të caktuar duhet të jetë e duplikuar në sistem (të mund të operohet së paku nga dy lokacione të pavarura).

Qëllimi i këtij projekti është që gjithashtu të implementojm një sistem të radiokomunikimit tokë ajër i cili do të bazohet në standardet më të larta ndërkombëtare të aviacionit që bazohen në dokumentet e organizatës për aviacion të EUROCONTROL, dhe anexeve të aviacionit të organizatës ndërkombëtare të aviacionit ICAO.

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

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

Përdorimi i mbulueshmërisë së dyfishtë e zgjidhe edhe problemin nëse në një zonë të caktuar për shkak të reliefit nuk mund të mbulohet me sinjal të radios, kështu që duke u bazuar në studime softëerike, lokacioni i dytë vendoset në atë vend ku zgjidhet ky problem i jombulueshmërisë vetëm nga një lokacion.

Sistemi i Survejimit

Sistemi RADAR-ik i instaluar në hapsirën e Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës „Adem Jashari“ ofron (për momentin) shërbime operative APP (Approach) dhe Tower (TWR), për pranimit dhe përcjellje të fluturakëve. 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 domosdoshmërin për paisje më të sofistikuar të Sistemit RADAR-ik.

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

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

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

Megjithëse (me disa përmirësime në sistemin PSR/MSSR Mode M) 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) 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 operacionale, është poashtu edhe kërkesë e Eurocontrol-it.

Inventar për Zyre

Tavolina pune

Investimi për furnizim me tavolina pune është i domosdoshëm për dy arsyeja. Për shkak të vendosjes në objekt të ri (riorganizimit të hapësirës) dhe për shkak të amortizimit të tavolinave. Organizimi i zyreve do të bëhet me tavolina të modelit si mëposhtë (për 4 persona).

Karriga pune

Investimi për furnizim me karriga pune është i domosdoshëm për dy arsyeja. Për shkak të vendosjes në objekt të ri (riorganizimit të hapësirës) dhe për shkak të amortizimit të karrigave. Ku plani i realizimit të këtij investimi është parapare të kryhet gjatë vitit 2018.

Objekti i Sigurimit në hyrje të parkingut





Si rezultat i shtimit të masave të sigurisë në Aviacionin Civil si dhe inspektimeve/auditimeve të sigurisë në ASHNA, nga Divizioni për Siguri në Aviacionin Civil të MPB-së, është paraqitur nevoja që edhe ASHNA të ngris nivelin e sigurisë si masë preventive nga ndërhyrjet e mundshme nga jashtë.

Për të përmbushur kërkesat nga Programi Kombëtar i Sigurimit të Aviacionit Civil në Kosovë është paraqitur nevoja që të ndërtohet një objekt sigurimi në hyrje të oborrit të ASHNA më qëllim të gritjes së nivelit të sigurisë.

Me ndërtimin e këtij objekti dhe vendosjen e personelit të sigurimit në atë objekt, si dhe me vendosjen e pajisjes X-Ray për kontrollim të çantave dhe gjësendeve që mund të mbajnë personat që hyjnë në objektin e ASHNA-së, do të mundësohet që cdo person dhe veturë, të kontrollohen paraprakisht.

Me këtë investim ASHNA do ti përmbush të gjitha kërkesat për parandalim të ndërhyrjeve nga jashtë, duke zbatuar kontrollet e sigurimit sipas rregulloreve në fuqi për Sigurim në Aviacionin Civil në Kosovë.

XRAY Scanner për bagazh

Si rezultat i shtimit të masave të sigurisë në aviacionin civil si dhe inspektimeve/auditimeve të sigurisë në ASHNA, nga Divizioni për Siguri në Aviacionin Civil të MPB-së, është paraqitur nevoja që edhe ASHNA të ngris nivelin e sigurisë si masë preventive nga ndërhyrjet e mundshme nga jashtë.

Për të përmbushur kërkesat nga Programi Kombëtar i Sigurimit të Aviacionit Civil në Kosovë është paraqitur nevoja që të ndërtohet një objekt sigurimi në hyrje të oborrit të ASHNA më qëllim të gritjes së nivelit të sigurisë.

Me ndërtimin e këtij objekti dhe vendosjen e personelit të sigurimit në atë objekt, si dhe me vendosjen e pajisjes X-Ray për kontrollim të çantave dhe gjësendeve që mund të mbajnë personat që hyjnë në objektin e ASHNA-së, do të mundësohet që cdo person dhe veturë, të kontrollohen paraprakisht.

Me këtë investim ASHNA do ti përmbush të gjitha kërkesat për parandalim të ndërhyrjeve nga jashtë, duke zbatuar kontrollet e sigurimit sipas rregulloreve në fuqi për Sigurim në Aviacionin Civil në Kosovë.

Makinë për hapësirë manovruese dhe teren

Departamenti teknik ka në mbikqyrje sistemet operacionale që fizikisht gjinden në lokacione të ndryshme. Sistemet që mirëmban departamenti teknik janë:

- Sistemi ILS (Sistemi Instrumental i aterimit) me pjeset e veta "Glide Path" (GP) dhe "Localiser" (LC). Ky sistem gjendet në hapsiren manovruese (pranë pistes).
- Sistemi AWOS (Sistemi automatik i vëzhgimit të motit). Ky sistem dhe të gjithë sensorët e tij janë të instaluar në hapsiren manovruese (pranë pistes).





- Sistemi PSR/MSSR Mode M (RADAR-i primar dhe sekondar). Ky sistem poashtu është i instaluar në hapsiren manovruese.
- Sistemi MSSR Mode S (RADAR-i sekondar) është i instaluar në lokacionin e Goleshit.
- Sistemi i Radiove VHF dhe UHF. Ky sistem është i instaluar në lokacionin e Goleshit dhe në lokacionin e kullës së vjetër.

Të gjitha këto sisteme mirëmbahen nga departamenti teknik dhe intervenimi në to, qoftë për mirëmbajtjen operacionale apo për intervenimet emergjente bëhet në kohë reale. Për të lehtësuar mirëmbajtjen e këtyre sistemeve, departamenti teknik ka nevojë për një veturë të tipit të veturave që përdoren për terene të vështira. Vetura që na nevojitet do të na mundësojë që të qasemi sistemeve tona në çfarëdo kohe dhe në çfarëdo kushte atmosferike.

Paisje për prodhimin e kartelave

ASHNA është duke i prodhuar kartelat e personelit tek bashkpunëtor të jashtëm. Në mënyrë që informacionet e ndjeshme rreth personelit të ASHNA të mos dalin jashtë, është planifikuar që kartelat të prodhohen nga personeli i ASHNA dhe për këtë është e nevojshme që të blehet paisja e cila bënë shtypjen e tyre.

Ky projekt kontribuon në aplikimin e standardeve të sigurisë rreth qasjes në hapësirat e ASHNA.

Pjesë rezerve për MUXa në Golesh dhe ASHNA.

Lokacioni i radio komunikimeve në GOLESH në të cilin operojnë frekuencat operative UHF dhe VHF për nevojat e radarit (APPROACH) përdoren mediumit optik që në përdorim për tu qasur nga ANP deri tek lokacioni GOLESH përdorim edhe MUX-et (Multiplekseret).

MUX-et janë pajisje të cilat bëjnë të mundur adaptimin e interfejsave të radiove në largësi, shëndërrimin e protokollit të bartjes nga interfejsi E&M në IP, dhe nga IP në E&M, ku behen të përshtatshme për kyqje në sistemin e komunikimeve qendrore –VCS.

Për këtë arsye ky shëndërrim duhet patjetër të bëhet me anën e MUX-eve që në rastin tonë një është i vendosur në Golesh dhe një është i lidhur në ANP.

Gjithashu në ASHNA nevojë posedojmë një Multiplekser të cili bënë të mundur komunikimin zanor dhe të dhënave me qendrat simotra në rajon (ALBCONTROL, MNAV, HUNGAROCNTROL).

Për të siguruar një shërbim të sigurt dhe me këtë një shërbim me cilësor në këtë vit parashikojmë të pajisemi me pjesë rezerv të këtij sistemi të MUX-eve, në mënyrë që shërbimet e radiokomunikimit dhe komunikimet me qendrat simotra në rajon të jenë me të sigurta.

Pjesë rezerve për sistemin e komunikimit tokë-tokë.

Sistemi për komunikim tokë –tokë në mes kontrollorëve të trafikut ajror dhe shërbimeve përkatëse të terminalit dhe të ASHNA-s në hapsiren manovruese apo jashtë sajë, bëhet me anë të radiove të dorës, radio bazave dhe repetitoreve.





Duke pasë parasysh faktin se ky sistem rregullisht ka nevojë për mirëmbajtje (pjesë rezerv) neve këto vit kemi parapare një buxhet me anën e secilit mund të garantojmë një komunikim të sigurt në mes katër paleve dhe njihërit një koordinim me cilësor në hapsirën manovruese.

Pjesë rezerve për sistemin VCR

Sistemi i VCR-it në vetë përmban dy server (të instaluar me aplikacion perkates) me pjesë përcjellese dhe dy klient. Këta dy server punojnë paralel dhe operojnë totalisht të pavarur nga njëri tjetri.

Të gjitha koordinimet zanore që behen në ASHNA të pjesës operative rekordohen sipas standardeve të aviacionit bazuar në ANEX-et e ICAO dhe Eurocontrol.

Sistemi i VCR-it është instaluar në tetor të vitit 2014, dhe si i tillë nuk ka pjesë rezerv. Në rast se kemi ndonjë defekt, periudha e garancionit ka skaduar dhe nuk mund të sanohet si pasojë e mungesës së pjesëve rezerv.

Për të siguruar një operim të sigurt për këtë sistem sektori Comm & MET duhet të pajiset me pjesë rezerv, dhe njihërit të kemi një kontratë mirëmbajtjeje nga prodhuesi i sistemit si nivel më i lartë i nderhyrjes (SLA). Të gjitha këto janë detyrime që dalin nga organizatat e aviacionit ICAO, EUROCONTROL si dhe nga auditimet e fundit që i janë bërë ASHNA-s nga EASA dhe CAA. Me anën e kësaj SLA mund të sigurojmë që do të kemi të gjitha „UPDATE“ të softverit në pajtim me normat e fundit ndërkombëtare të ICAO-s, Eurocontrol, EASA etj, si dhe mund të sigurojmë një shërbim me cilësor në lidhje me operimin e këtij sistemi.

Pjesë rezerve për sistemin AFTN

Sistemi AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network) shërben për transmetimin dhe pranimin e të dhënave aeronautike ndërmjet të ANSP-ve të Aeroporteve Ndërkombëtare. Të dhënat e tilla aeronautike janë: Planet e fluturimit, koha e arritjes, koha e aterimit, mesazhe meteorologjike, e të dhëna tjera relevante për Aeroport.

Agjencia e Shërbimeve të Navigimit Ajror (ASHNA) shfrytëzon sistemin AFTN i cili është i konfiguruar për rutinimin e mesazheve nëpërmjet „Routerit“ kryesor për regjionin verior i cili gjendet në GANNET, Islandë. Isavia (kompani Islandeze) mirëmban pjesën e sistemit nga routeri kryesor dhe siguron mbarëvajtjen e mesazheve të lartcekura. Ndërsa në mirëmbajmë sistemin AFTN i cili është i instaluar në lokacionin tonë. Sistemi mundëson pranimin e mesazheve aeronautike (transmetim dhe pranim) në kohë reale nga dhe për Aeroportet Ndërkombëtare. Sistemi është instaluar në vitin 2011 dhe ka mungesë të pjesëve rezerv nga lista esenciale. Sigurimi i këtyre pjesëve është i domosdoshëm për mbarëvajtjen e sistemit. Ndërsa fakti që sistemi nuk është i duplikuar e rritë numrin e pjesëve rezerv që janë kritike për sistemin.





Pjesë rezervë për paisjet e navigimit.

Sistemi DVOR/DME është i instaluar në vitin 2012 dhe është prodhim i kompanisë amerikane LEONARDO (ish SELEX). Sistemi esencialisht përbëhet nga dy sisteme DVOR dhe DME të kolokuara së bashku. Sistemi DVOR është i përbërë nga një numër i madh i antenave (48) rrezatimet e të cilave superponohen së bashku dhe e formojn një vale e cila i tregon fluturakeve të cilat janë në këtë frekuencë në çdo moment se ku gjendet aeroporti ynë. Ndërsa DME-ja i tregon fluturakeve në kohë reale se sa është distance me aeroportin tonë. Sistemi ende nuk është i çertifikuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës dhe mund ti nënshtrohet procesit të rilokimit. Megjithatë, sistemi nuk përmban pjesë rezerv nga lista esenciale e pjesëve të rekomanduara nga prodhuesi dhe të cilat janë kritike për sistem. Mungesa e këtyre pjesëve rezerv vështirëson çertifikimin e sistemit dhe shton në masë të madhe riskun e operimeve të sistemit kurdo që ai të çertifikohet.

Pjesë rezerve për PABX.

Sistemi i PABX përbëhet nga centrala telefonike kryesore e vendosur në hapsirat e ANP (Kontrolla e fluturimeve) dhe një „ACCESS NODE“ i cili është i vendosur në server room të terminalit. Ky sistem është operativ që nga viti 2005-2006 dhe në këtë sistem janë të integruar edhe sistemi i telefonis DECT dhe sistemi për koordinim në rast emergjencash CRASCH NET.

Në vitin 2005 kur është instaluar edhe sistemi i PABX ,në kuader të këtij projekti kompania ka furnizuar edhe me pjesë rezerv esenciale ,por ato janë shpenzuar gjate viteve te kaluara, dhe ne për momentin nuk posedojm pjesë rezerv,dhe me këtë rast nuk mund të garantojm një shërbim të panderprerë të këtij sistemi mjaft të rëndesishëm komunikues.

Në buxhetin e vitit 2018 duhet modeomos te furnizohemi me pjese rezerv esenciale per kete system dhe nje kontrate mirembajtje (SLA) ,ne menyre qe te garantojm nje sherbim te panderprere te ketij sistemi komunikues.Me anen e ketij sistemi te PABX ,ne komunikojm me qendrat e ANSP-ve fqinje si SHKUP,TIRAN,PODGORIC,BEOGRAD, te cilat linja jane te konfiguruar ne menyre automatike te zgjedhjes se numrit ,dhe jane te integruar ne sistemin e VCS-it. Perpos komunikimeve qe realizohen mes sherbimeve operative tona dhe atyre te jashtme ,me anene e ketij sistemi realizohen edhe komunikimet e brendshme telefonike

Pjese rezerve per PSR/MSSR mode M+S

Pjesët rezervë janë esenciale për mirëmbajtjen e qfarëdo sistemi. Radarët PSR ,SSR Mode M kanë sasi të madhe të pjesëve rezervë dhe kostoja e tyre është shumë e lartë.. Poashtu duhet të kemi parasysh sigurimin e sa më shumë pjesëve rezervë për këta radar ne menyre që të shkurtojmë kohën e reagimit në probleme që mund të vijnë në të ardhmen, pasi që nëse presim paraqitjen e problemit dhe pastaj të porositim pjesët neve po na shtohet koha e pritjes për shkak të procedurave të komplikuara të prokurimit dhe kohëzgjatjes së madhe të këtyre procedurave





,kohës së liferimit të pjesëve rezervë nga ana e prodhuesit të radarëve dhe si pasojë kohëzgjatjen e paparashikuar të kthimit në punë të paisjeve.

Aktualisht ne kemi disa probleme me këta radar dhe në mungesë të pjesëve rezervë nuk kemi mund ti eliminojme , dhe si pasojë e kësaj ne nuk kemi mundur as te bëjmë certifikimin e këtyre radarëve në pozicionin e ri, prandaj këto pjesë duhet blerë dhe montuar në mënyrë që të kemi këta radarë në gjendje të mirë funksionale. Gjatë vitit të fundit ne kemi pas probleme me një kanal të radarit SSR dhe një kanal të radarit PSR dhe në mungesë të pjesëve rezervë ne nuk kemi mund ti rikthejme në punë asnjërin nga këto kanale. Prandaj në mënyrë që këta radarë të jenë në gjendje të mirë operative dhe të mund të certifikohen me të dy kanalet duhet që të furnizohemi me pjesë rezervë të domosdoshme.

Për këta dy radarë duhet blerë pjesët që janë në prishje dhe pjesët që janë të përbashkëta për të dy kanalet.

Përditesimi i Sofwerit Geotitan

Perditesimi i Softuerit GeoTITAN (softuerit per dizajnimin e procedurave instrumentale te fluturimit) eshte i domosdoshem me qellim te aplikimit te kriterave ne fuqi te dizajnit te procedurave instrumentale (kritert nderrojne dhe zhvillohen ne baza periodike), eliminimi i problemeve te mehershme, persosje e veglave ekzistuese dhe zhvillimi i veglave te reja. Verzioni aktual funksionon ne platforme te re dhe kerkon kompjuter me te fuqishem.

Projekt në vazhdim- Furnizim me Sisteme të NAVIGIMIT dhe Rilokimi I Sistemeve ekzistuese

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).





13. Plani i rrjedhës së parasë 2017

KODI	KATEGORIA	BUXHETI	JANAR	SHKURT	MARS	PRILL	MAJ	QERSHOR	KORRIK	GUSHT	SHTATOR	TETOR	NENTOR	DHJETOR
13140	SHP.E UDHË.ZYRT.JASHTË VENDIT	42,100.00	0.00	5,375.00	687.50	1,375.00	10,687.50	687.50	687.50	6,000.00	8,687.50	687.50	687.50	6,537.50
13141	MEDITJA-UDHE.ZYRT.JASHT VENDIT	31,160.00	0.00	5,000.00	500.00	1,000.00	8,500.00	500.00	500.00	4,000.00	6,500.00	500.00	500.00	3,660.00
13142	AKOMODIMI-UDH.ZYRT.JASHT VEND	49,740.00	6,560.00	8,625.00	7,372.50	1,625.00	3,812.50	812.50	812.50	5,000.00	5,812.50	812.50	812.50	7,682.50
13143	SHPEN.TJERA-UDH.ZYR.JASHT VEND	5,000.00	250.00	1,160.00	70.00	100.00	1,070.00	70.00	70.00	800.00	870.00	70.00	70.00	400.00
13210	RRYMA	48,000.00	4,075.21	4,074.00	4,050.79	4,000.00	3,850.00	3,950.00	4,000.00	4,000.00	3,850.00	4,050.00	4,050.00	4,050.00
13230	MBETURINAT	1,450.00	120.83	120.83	120.83	120.83	120.83	120.83	120.83	120.83	120.83	120.83	120.83	120.83
13250	SHPENZIMET TELEFONIKE	5,550.00	699.09	333.35	355.06	462.50	462.50	462.50	462.50	462.50	462.50	462.50	462.50	462.50
13310	SHPENZIMET PER INTERNET	850.00	49.51	49.51	49.51	49.51	49.51	86.00	86.00	86.05	86.10	86.10	86.10	86.10
13320	SHPENZIMET E TELEFONIS MOBILE	8,000.00	557.28	1,869.94	557.28	557.28	557.28	557.28	557.28	557.28	557.28	557.28	557.28	557.26
13330	SHPENZIMET POSTARE	1,000.00	93.90	72.76	83.33	83.33	83.33	83.33	83.33	83.33	83.33	83.33	83.33	83.33
13340	SHPEN PER PERDOR E KABLL OPTIK	13,800.00	1,169.83	1,169.83	1,169.83	1,150.00	1,150.00	1,150.00	1,150.00	1,150.00	1,150.00	1,150.00	1,150.00	1,090.51
13410	SHËRBIMET E ARSIMIT TRAJNIMIT	117,000.00	28,776.00	33,939.00	28,776.00	4,650.00	8,062.00	6,000.00	0.00	6,000.00	0.00	0.00	0.00	797.00
13430	SHËRBIME TË NDRYSH.SHËNDETSORE	6,000.00	600.00	250.00	2,150.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3,000.00
13450	SHERBIME SHTYPJE-JO MARKETING	3,500.00	0.00	400.00	0.00	400.00	0.00	2,500.00	0.00	0.00	200.00	0.00	0.00	0.00
13460	SHERB KONTRAKTUESE TJERA	38,288.00	3,199.00	3,849.00	3,199.00	3,049.00	3,199.00	3,049.00	3,199.00	3,049.00	3,199.00	3,049.00	3,199.00	3,049.00
13470	SHERBIME TEKNIKE	26,068.00	7,672.35	1,172.35	172.35	1,172.35	172.35	1,172.25	5,172.25	172.35	3,672.35	5,172.35	172.35	172.35
13480	SHPENZIMET PER ANETARESIM	11,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	11,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
13509	PAISJE TJERA <1000	11,100.00	3,559.00	2,000.00	2,000.00	200.00	2,441.00	0.00	200.00	0.00	500.00	200.00	0.00	0.00
13610	FURNIZIME PËR ZYRË	3,000.00	0.00	750.00	0.00	0.00	750.00	0.00	0.00	750.00	0.00	0.00	750.00	0.00
13620	FURN.USHQIM &PIUJE(JO DREKA ZYR	6,500.00	291.67	291.67	291.67	291.67	291.67	291.67	291.67	291.67	291.67	291.67	3,291.67	291.67
13640	FURNIZIME PASTRIMI	8,600.00	1,075.64	2,146.15	0.00	1,075.64	0.00	1,075.64	0.00	1,075.64	0.00	1,075.64	0.00	1,075.65
13650	FURNIZIM ME VESHMBATHJE	1,500.00	0.00	0.00	1,500.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
13710	VAJ	1,000.00	0.00	0.00	500.00	0.00	0.00	0.00	0.00	500.00	0.00	0.00	0.00	0.00
13770	DERIVATE PER GJENERATOR	3,000.00	0.00	0.00	1,000.00	0.00	0.00	0.00	1,000.00	0.00	0.00	0.00	1,000.00	0.00





KODI	KATEGORIA	BUXHETI	JANAR	SHKURT	MARS	PRILL	MAJ	QERSHOR	KORRIK	GUSHT	SHTATOR	TETOR	NENTOR	DHJETOR
13780	KARBURANT PER VETURA	14,000.00	1,166.67	1,166.67	1,166.67	1,166.67	1,166.67	1,166.67	1,166.67	1,166.67	1,166.67	1,166.67	1,166.67	1,166.67
13810	AVANS PER PARA TE IMET(P.CASH)	7,000.00	0.00	3,000.00	0.00	4,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
13950	REGJISTRIMI I AUTOMJETEVE	1,256.00	1,256.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
13951	SIGURIMI I AUTOMJETEVE	4,300.00	4,300.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
13952	TAKSA KOMUNALE E REGJIS.AUTOMJ	342.00	342.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
13953	SIGURIMI I NDERTESAVE TJERA	86,000.00	12,892.14	13,000.00	5,782.00	8,069.86	5,782.00	5,782.00	5,782.00	5,782.00	5,782.00	5,782.00	5,782.00	5,782.00
14010	MIREMB.RIPARIMI I AUTOMJET.	8,000.00	1,500.00	590.91	590.91	590.91	590.91	590.91	590.91	590.91	590.91	590.91	590.91	590.91
14020	MIREMBAJTJA E NDERTESAVE	17,000.00	0.00	4,250.00	0.00	0.00	4,250.00	0.00	0.00	4,250.00	0.00	0.00	4,250.00	0.00
14040	MIREMB.E TEKNOLOGJ.INFORMATIVE	21,700.00	0.00	625.00	2,500.00	9,175.00	7,325.00	0.00	0.00	625.00	825.00	0.00	625.00	0.00
14050	MIREMB.E MOBILEVE DHE PAISJEVE	171,584.00	2,980.00	19,983.50	14,496.50	61,480.00	39,150.00	19,334.00	2,980.00	3,850.00	250.00	2,980.00	3,850.00	250.00
14060	MIRMBAJTJA RUTINORE	5,000.00	0.00	0.00	0.00	5,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
14210	REKLAMAT DHE KONKURSET	5,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2,500.00	2,500.00	0.00
14220	BOTIMET E PUBLIKIMEVE	1,000.00	0.00	200.00	0.00	200.00	0.00	200.00	200.00	0.00	0.00	200.00	0.00	0.00
14230	SHPENZ PER INFOR PUB	1,000.00	0.00	0.00	200.00	0.00	200.00	0.00	0.00	200.00	0.00	200.00	0.00	200.00
14310	DREKA ZYRTARE	5,000.00	250.00	250.00	350.00	350.00	500.00	500.00	500.00	450.00	450.00	300.00	300.00	800.00
31126	RRETHOJA	20,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	20,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
31610	PAISJE TË TEKNOLOGJIS INFORM	6,500.00	0.00	0.00	0.00	6,500.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
31620	MOBILJE	19,800.00	0.00	0.00	0.00	19,800.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
31640	KOMPJUTER	8,000.00	0.00	0.00	8,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
31690	PAISJE TJERA	899,968.00	0.00	50,000.00	0.00	849,968.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
31690	PAISJE TJERA	62,321.00	0.00	62,321.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
31690	PAISJE TJERA	8,000.00	0.00	0.00	0.00	8,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
31690	PAISJE TJERA	4,000.00	0.00	0.00	0.00	4,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00





14. Skema organizative e ASHNA-së





15. Azhurnimi i Planit Vjetor të Biznesit

Ky plan biznesi azhurnohet me rastin e ndryshimeve të ndjeshme si në aspektin e sigurisë, kapacitetit po ashtu dhe efikasitetit të kostos.

Bazuar në ndryshimet që afektojnë këtë plan vjetor të biznesit, ato afektojnë edhe planin afatgjatë të biznesit, i cili domosdoshmërisht azhurnohet në baza vjetore.

z. Bahri Nuredini

(Signature)
Drejtor

Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit
Ajror



Njësia Organizative: DZHT
Nr. Ref./Kodi: DZHT-PLT 2018
Ver.: 1.0
Data e Ver.: 27.12.2017

Faqe 55 nga 55