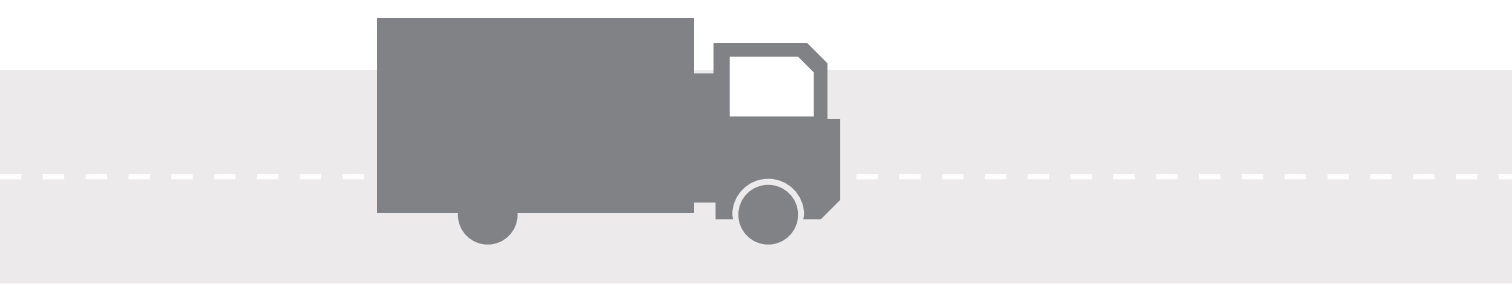


RRUGA 6: AUTOSTRADA PRISHTINË - SHKUP

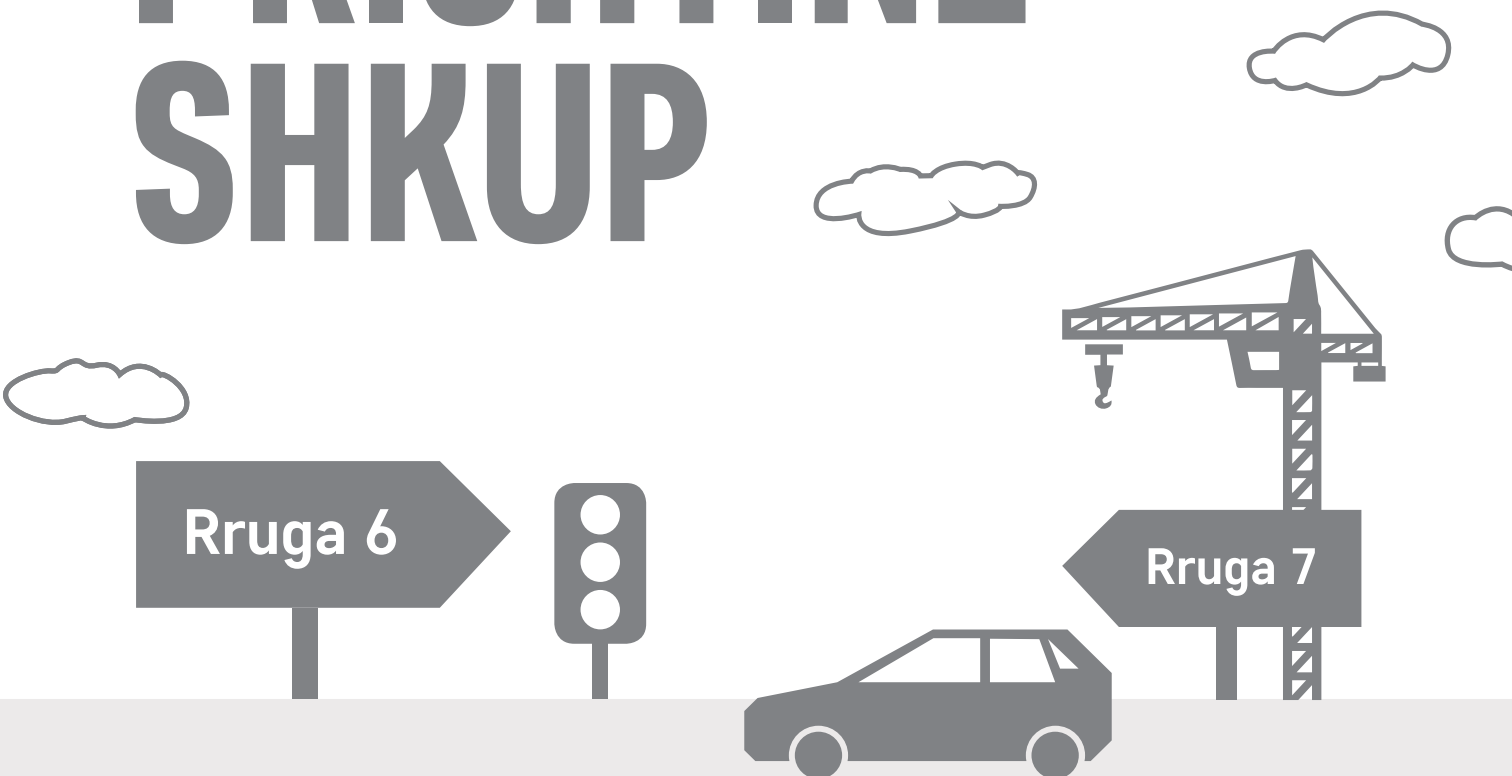
Rruga 6

Rruga 7





RRUGA 6: AUTOSTRADA PRISHTINË - SHKUP



Financuar nga:
Ky publikim është pjesë e angazhimit në mes të
Fondacionit të Kosovës për Shoqëri të Hapur (KFOS) dhe
Institutit për Hulumtime Zhvillimore Riinvest



Deklaratë mohimi:

Pikëpamjet e shprehura në këtë raport janë të autorëve dhe nuk përfaqësojnë domosdoshmërisht ato të mbështetësve.

Kontribuuesit:

Alban Zogaj, Lumir Abdixhiku,
Alban Hashani and Visar Vokri

Dizajni dhe Faqesja:

Faton Selani

Origjinali është shkruar në shqip

Publikuar nga:

RIINVEST INSTITUTE
Lidhja e Prizrenit nr. 42
Prishtinë 10000, Republika e Kosovës
Tel: + 381 (0)38 244320; 223816
www.riinvestinstitute.org



E drejta autoriale © 2015 nga INSTITUTI RIINVEST. Të gjitha të drejtat e rezervuara. Asnjë pjesë e këtij publikimi nuk mund të riprodhohet, të ruhet në ndonjë sistem riprodhimi, apo të transmetohet, në asnjë formë apo nga asnjë mjet, qoftë elektronik, apo mekanik, fotokopjues, regjistruar apo tjetër, pa lejen paraprake me shkrim nga botuesi.

SHKURTESAT

ANP	→	Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës
BB	→	Banka Botërore
BE	→	Bashkimi Evropian
EJL	→	Evropa Jug-Lindore
FMN	→	Fondi Monetar Ndërkombëtar
FP	→	Foreign Policy
LVV	→	Lëvizja Vetëvendosje
MI	→	Ministria e Infrastrukturës
OTEJL	→	Organizata për Transport e Evropës Jug-Lindore
PPP	→	Partneriteti Publiko Privat
QK	→	Qeveria e Kosovës
VTN	→	Vlera e Tanishme Neto
QK	→	Qeveria e Kosovës
QKUK	→	Qendra Klinike Universitare e Kosovës
MF	→	Ministria e Financave
ESK	→	Enti i Statistikave të Kosovës
BERZH	→	Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim
MTPT	→	Ministria e Transportit dhe Post-Telekomunikimit

TABELA E PË

1. HYRJJE

10

2. METODOLOGJIA

11

3.1 Financimi
i Rrugës 6 dhe
Rrugës 7
> FQ 19

3.2. Disa
shembuj të
ndërtimit të
autostradave në
vendet e rajonit
> FQ 20

3.3. Efektet
e projektit në
punësim
> FQ 22

3.4. Efektet
e projektit në
tregtinë e jashtme
të Kosovës
> FQ 22

3.5.
Efektet e
ndërtimit të
Rrugës 6 dhe 7
tek sektori vendor
i ndërtimit të
rrugëve
> FQ 24

3.6
Kontrata “Projekto
– Ndërto”
> FQ 26

3. MËSIMET E NXJERRA NGA RRUGA 7 - “IBRAHIM RUGOVA”

13

ERMBAJTJES

4. RRUGA 6 – AUTOSTRADA PRISHTINË – SHKUP

29

4.1. Efektet socio
– ekonomike të
projektit
> FQ 30

5. KONKLuzionet dhe REKOMANDIMET

36

RRUGA 7 & RRUGA 6

2008 (prill)
Shprehja e interesit për
ndërtimin e Rrugës 7

Rruga 7

**830
milion
EUR**

2010 (prill)
Nënshkruhet kontrata
për ndërtimin e Rrugës 7

R7 Tiranë / Tirana
Kufiri Vërmicë

**2011
(Nëntor)**
Hapen për
qarkullim
38 kilometrat
e parë të
autostradës
Vërmicë -
Merdar

38 km

**2012
(Korrik)**
Hapet sesioni i
pestë i Rrugës 7

**2010
(prill)**

Fillon puna në
"Rrugën 7"

**2013
(Prill)**
Ndryshon
traseja e
Rrugës 7



2013

(nëntor)

Përrurohet përfundimi i punimeve në "Rrugën 7"

2018

Pritet përfundimi i punimeve në "Rrugën 6"

2013 (tetor)

Është bërë edhe hapja teknike e ofertave për autostradën Prishtinë-Hani Elezit. Dy kompani kanë konkuruar për ta fituar tenderin, Bektel Enka, kompani amerikano-turke e njohur për ndërtimin e "Rrugës së Kombit" si në pjesën e Shqipërisë, ashtu edhe pjesën e Kosovës si dhe CMC Dougsh, kompani italiane-turke.

2014 (korrik)

Publikohet kontrata e Rrugës 6, për vetëm një ditë

2014 (korrik)

U nënshkrua kontrata për ndërtimin e Rrugës 6



Rruga 6

2013

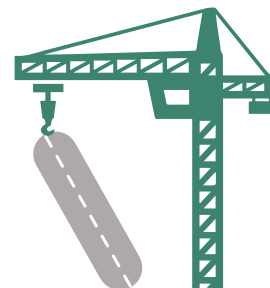
(tetor)

Dorëzimi i ofertave për Rrugën 6

2014

(korrik)

Fillon ndërtimi i "Rrugës 6"



660 milion EUR

Rruga 6

+

Rruga 7

=

1.5 miliardë EUR

1. HYRJE

Qeveria e Kosovës (QK), në vitet e fundit, ka orientuar një pjesë të madhe të investimeve kapitale në ndërtimin e dy rrugëve të mëdha (autostradave), respektivisht në ndërtimin e rrugës 7 (Merdare – Morinë) dhe të Rrugës 6 (Prishtinë – Hani i Elezit). Ndërtimi i këtyre dy rrugëve, përveç që lidhë Kosovën/Prishtinën me Shqipërinë/Tiranën dhe Maqedoninë/Shkupin, respektivisht, në fakt e përfshinë Kosovën si pjesë të rrjetit kryesor të transportit të Evropës Jug-Lindore. Përderisa Rrugë 7 (Prishtinë – Morinë) është ndërtuar dhe është në funksion të plotë, Rrugë 6 (Prishtinë – Hani i Elezit) është kontraktuar në vitin 2014 dhe është në fazën fillestare të ndërtimit.

Kontraktimi i ndërtimit të këtyre dy rrugëve, ka qenë dhe mbetet temë e rëndësishme e diskutimit në shoqërinë kosovare, natyrshëm, për shkak të rëndësisë socio-ekonomike që kanë këto dy projekte të mëdha kapitale, por edhe për shkak të kostos së lartë financiare dhe oportune¹ të këtyre dy projekteve. Ndërtimi i Rrugës 7 (Prishtinë – Morinë), i cili i ka kushtuar buxhetit të Kosovës rreth 830 milion EUR², konsiderohet të jetë një ndër projektet më të mëdha të dekadave të fundit, kurse ndërtimi i Rrugës 6 pritet të kushtojë rreth 650 milion EUR, dhe gjithashtu konsiderohet si një ndër projektet më të mëdha të kohëve të fundit. Të dy këto projekte së bashku, në pak më shumë se pesë vite kohë, do t'i kushtojnë buxhetit të Kosovës rreth 1.5 miliardë EUR.

Në këtë drejtim, është e rëndësishme të theksojmë, se parësisht diskutimit publik që është zhvilluar lidhur me këto dy projekte të mëdha, deri më tani (në bazë të dijenisë sonë) nuk është publikuar ndonjë raport, i cili do të paraqiste në mënyrë të detajuar rrjedhën e proceseve rreth ndërtimit të këtyre projekteve dhe efektet e tyre në zhvillimin ekonomik e social të vendit. Gjithashtu, është shumë e rëndësishme të theksohet se të dy projektet kanë treguar transparencë minimale, dhe publiku i gjerë është shumë pak i informuar lidhur me rrjedhën e projekteve. Transparenca në nivel minimal, që ka percjellur ndërtimin e Rrugës 7, dhe që po percjellë ndërtimin e Rrugës 6, ka qenë dhe mbetet një ndër vërejtjet kryesore të opinionit publik.

Prandaj, qëllimi kryesor i këtij raporti është të paraqesë dhe analizojë rrjedhën e ndërtimit të këtyre dy projekteve dhe efektet e tyre në zhvillimin ekonomik e social të Kosovës, duke përfshirë edhe efektet e këtyre dy projekteve në sektorin e ndërtimit të rrugëve në Kosovë.

Ky raport paraqet një hulumtim kualitativ (me metoda kualitative) mbi ecurinë dhe rezultatet e ndërtimit të autostradës Prishtinë – Shkup (Rrugë 6), si dhe mësimet e marra nga ndërtimi i Rrugës 7 (Prishtinë – Merdare). Raporti fillon me analizë të përvojave nga ndërtimi i Rrugës 7, ku analizohet financimi i dy projekteve dhe format e mundshme të financimit. Pastaj, vazhdohet me disa shembuj të ndërtimit të autostradave të ngjashme në vendet e rajonit dhe kostot e tyre. Në vazhdim, një pjesë e veçantë e raportit i kushtohet efektit të dy projekteve në punësim. Raporti, gjithashtu, analizon në mënyrë të detajuar edhe efektet që ndërtimi i Rrugës 7 ka pasur në tregtinë e jashtme të Kosovës. Pjesë e rëndësishme e raportit, është efekti i ndërtimit të dy rrugëve të mëdha në sektorin vendor të ndërtimit të rrugëve. Kurse, pjesa e katërt e raportit i kushtohet ekskluzivisht Rrugës 6 (Prishtinë – Hani i Elezit) dhe efekteve potenciale socio-ekonomike të këtij projekti. Raporti përfundon me pjesën e konkluzioneve dhe rekomandimeve.

1 Kostoja Oportune është koncept ekonomik me të cilin përshkruhet sakrificë (lënia anash e një projekti tjetër) që ne bëjmë kur vendosim për një projekt të caktuar kapital.

2 Shumë zyrtare e deklaruar në intervistat që kemi zhvilluar me zyrtarë të Ministrisë së Infrastrukturës.


2. METODOLOGJIA

Metodologjia hulumtuese e këtij raporti përfshinë kryesisht hulumtimin e të dhënave sekondare – përmes mbledhjes dhe analizës së të dhënave të deritanishme të publikuara në Kosovë, si dhe hulumtimin primar, intervistat me palët kyçe të interesit. Hulumtimi sekondar është bërë duke analizuar punime të mëparshme (kryesisht shkrime dhe analiza në mediat lokale), dokumentet në lidhje me kontraktimin dhe ndërtimin e dy projekteve, dokumentet dhe vendimet e Qeverisë, si dhe ligjet e rregulloret kombëtare dhe ndër-kombëtare që rregullojnë fushën përkatëse.

Hulumtimi primar është bërë përmes intervistave të thella me palët e interesit. Bazë e intervistimit dhe strukturës intervistuese kanë qenë gjetjet preliminare të studimit/hulumtimit sekondar, të cilat kanë shërbyer për dizajnimin e pyetësorëve të hapur, të formuluar veçmas për secilën palë të interesit. Intervistat janë zhvilluar nga autorët e raportit.

Dëshirojmë të theksojmë, se gjatë hulumtimit janë intervistuar kompanitë vendore të ndërtimit të rrugëve, kompanitë vendore të angazhuara si kontraktorë nga ndërtuesi kryesor Bechtel&Enka, përfaqësues të shoqatës së ndërtuesve të rrugëve, përfaqësues të asociacioneve të biznesit, përfaqësues të Ministrisë së Infrastrukturës, deputetë të Kuvendit të Kosovës dhe Drejtoria e Projektit të Autostradës në Ministrinë e Infrastrukturës. Kurse, me gjithë kërkesat e vazhdueshme drejtuar kompanisë Bechtel&Enka, ka qenë i pamundur kontakti me ta. Shumë prej të intervistuarve preferojnë të mbeten anonim, andaj ne kemi respektuar këtë të drejtë të tyre.

Të dhënat e mbledhura janë përpunuar e inkuadruar në strukturën e përgjithshme të raportit. Në rastet kur informacione shtesë janë prodhuar për qëllim të hulumtimit, ekipi hulumtues ka rihvilluar intervista shtesë me palët e interesit për të marrë një fotografi të qartë mbi gjithë procesin e deritanishëm.



Qeveria e Kosovës (QK), në linjë me planet e OTEJL, në vitin 2005/2006 ka vendosur si prioritete të saj infrastrukturore ndërtimin e dy rrugëve kryesore, të cilat lidhin Prishtinën me qendrat kryesore të rajonit si, Tirana e Shkupi, por të cilat në të njëjtën kohë lidhin edhe qendrat kryesore brenda Kosovës.

3. MËSIMET E NXJERRA NGA NDËRTIMI I RRUGËS 7

Përmirësimi i transportit në Evropën Jug-lindore dhe lidhja e saj me Evropën Perëndimore është konsideruar në vazhdimësi si projekt shumë i rëndësishëm për zhvillimin ekonomik të këtij regjioni (Ballkani në përgjithësi), por edhe për integrimin e tij në tregun e përbashkët evropian. Për të arritur këto qëllime, Bashkimi Evropian (BE) së bashku me vendet e Evropës Jug-Lindore (EJL), në vitin 2004 themeluan Organizatën për Transport të Evropës Jug-Lindore (OTE-JL), në mënyrë që të koordinojnë strategjitë dhe projektet e zhvillimit të transportit në këto vende. Kosova, fillimisht duke u përfaqësuar nga UNMIK-u, është bërë anëtare e kësaj organizate dhe ka qenë pjesë e planeve të saj qysh prej asaj kohe.

Qeveria e Kosovës (QK), në linjë me planet e OTEJL, në vitin 2005/2006 ka vendosur si prioritete të saj infrastrukurore ndërtimin e dy rrugëve kryesore, të cilat lidhin Prishtinën me qendrat kryesore të rajonit si, Tirana e Shkupi, por të cilat në të njëjtën kohë lidhin edhe qendrat kryesore brenda Kosovës. Njëra është “Rruga 6”, e cila përfshinë segmentin Prishtinë – Hani i Elezit (kufiri me Maqedoninë) e gjatë rreth 65 kilometra. Dhe tjetra, “Rruga 7” e cila përfshinë segmentin Morinë – Prishtinë – Merdare, e gjatë rreth 118 kilometra (shih figurën 1 më poshtë).

Rruga 6, konsiderohet të jetë e një rëndësie të veçantë rajonale, sepse siç shihet edhe nga figurat 1 dhe 4 (më poshtë), kjo rrugë lidh Prishtinën me Shkupin, por në anën tjetër është edhe një ndër rrugët me prioritet të lartë në planet e OTEJL. Rruga 6, ndër tjera, është edhe rrugë ndërlidhëse me Korridorin VIII në Shkup, e që mendohet dhe pritet të lidhë në të ardhmen Prishtinën me Malin e Zi, përkatësisht me Rrugën 4 (Podgoricë – Beograd).

Kurse në anën tjetër, Rruga 7, apo autostrada “Ibrahim Rugova”, ka qenë një ndër top-prioritetet e Qeverisë së Kosovës, e cila gjithashtu është plotësisht në linjë me planet e Bashkimit Evropian (BE) dhe OTEJL, dhe si e tillë është kontraktuar dhe përfunduar në afat kohor rekord. Kontrata e nënshkruar nga Qeveria e Kosovës dhe kompania ndërkombëtare Bechtel&Enka ishte në vlerë rreth 830 milion EUR, ose thënë ndryshe mbi 11 milion EUR për kilometër. Rruga 7 ishte projekti më i madh publik në Kosovë në dekadat e fundit, dhe konsiderohet të jetë një ndër projektet më të

mëdha në rajon. Para se të nënshkruhej kontrata, projekti ishte edhe një ndër premtimet kryesore elektorale të partisë politike e cila, në fakt, ishte në pushtet dhe i fitoi zgjedhjet në atë kohë. Projekti në tërësi u financua nga buxheti publik, pavarësisht se në vazhdimësi opinioni publik rekomandon-te Qeverinë të shfrytëzojë edhe forma tjera të financimit (Riinvest, 2011).

Dëshirojmë të theksojmë se para nënshkrimit të kontratës për ndërtimin e Rrugës 7, nuk kishte diskutim publik të mjaftueshëm lidhur me projektin, gjithashtu nuk kishte as studim fizibiliteti që do të mund të shfrytëzohej si bazë për diskutim. Mungesa e diskutimit/debatit publik ishte rezultat i argumentimit (nga ana e Qeverisë) se projekti ishte me rëndësi të lartë politike për Kosovën, sepse lidhte Kosovën me Shqipërinë, dhe në këtë formë u krijua një disponim pozitiv lidhur me projektin. I vetmi diskutim publik, i ngritur në atë kohë, ishte nga opozita (kryesisht nga Lëvizja Vetëvendosje), e cila kritikonte Qeverinë për mungesë transparence në të gjithë procesin e kontraktimit, dhe për çmimin shumë të lartë të projektit, të cilin e lidhte edhe me afëra të mundshme të korrupsionit. Por, në asnjë rast nuk u diskutua arsyeshmëria (fizibiliteti) ekonomike e projektit.

Tani nga kjo perspektivë kohore, dhe në bazë të të dhënave zyrtare të qarkullimit të mjeteve (Statistikat e Kosovës, 2014), por edhe në bazë të intervistave me akterë të ndryshëm të shoqërisë kosovare, rezultojnë se Rruga 7 nuk është duke u shfrytëzuar në masë, apo siç është pritur. Ky fakt theksohet edhe nga raporti i Foreign Policy (2015), i cili i referohet të dhënave zyrtare të kontrollimit të qarkullimit rrugor, sipas të cilave konsiderohet se rruga është duke u shfrytëzuar vetëm në një të tretën e kapacitetit të saj.

Sipas Bankës Botërore (2010), vetëm dy nga nëntë pjesët e kësaj rruge (ato afër kryeqendrës - Prishtinës), mund të jenë ekonomikisht të arsyeshme. Nëse bazohemi në të dhënat zyrtare të publikuara në vitin 2014, në Kosovë kanë qenë të regjistruara rreth 290,000 mjete motorike, me fjalë të tjera vetëm një në gjashtë kosovarë është pronar i një mjeti motorik, i cili është një ndër raportet më të ulëta në Evropë. Ky fakt (ky raport statistikor) nuk e përkrah ndërtimin e një rruge të tillë kualitative, dhe me çmim të lartë. Por, në anën tjetër, arsyetimi i vazhdueshëm qeveritar ka qenë se “Rruga

FIG. 01 HARTA E DY RRUGËVE KYESORE (RRUGA 6 DHE RRUGA 7) TË CILAT LIDHIN PRISHTINËN ME TIRANËN DHE SHKUPIN



7” përveç qarkullimit të veturave të vogla dhe njerëzve në përgjithësi, do të ketë efekte të mëdha pozitive në qarkullimin e mallrave. Por edhe në këtë rast, sipas analizës tonë, kjo nuk rezulton të jetë e tillë. Në pjesët e ardhshme të raportit do të merrremi në detaje edhe me efektet e Rrugës 7 në tregtinë e jashtme të Kosovës.

Siç e theksuam me lartë, vërejtjet kryesore të opinionit publik në Kosovë, duke përfshirë edhe grupet opozitare politike, kanë qenë kryesisht të orientuara në mungesën e transparencës lidhur me projektin (kontrata e nënshkruar nga kompania ndërkombëtare “Bechtel&Enka” dhe Qeveria e Kosovës asnjëherë nuk është bërë publike) dhe çmimin e lartë që po paguan shoqëria për një projekt të tillë. Një fakt i tillë paraqitet edhe në analizën e publikuar në revistën e njohur amerikane Foreign Policy (FP). Sipas FP (2015) punët e përfunduara nga kompania Bechtel në Ballkan, në përgjithësi, pra jo vetëm në Kosovë, janë të përcjellura me çmime të larta (më të larta se mesatarja e tregut), me transparencë të ulët, dhe me akuza për korrupsion. Argumentin se kjo kompani është e mbyllur dhe aspak transparente, e mbështet edhe fakti që kompania ka paraqitje shumë të rralla në media, nuk merr pjesë në diskutime publike dhe nuk mbështetë fare aktivitete me përgjegjësi sociale. Edhe ekipi hulumtues i këtij raporti, ka bërë shumë përpjekje të jetë në kontakt me zyrtarët e kompanisë “Bechtel&Enka”, por një gjë e tillë ka qenë e pamundur.

Niveli i ulët i transparencës, u kritikua edhe nga institucione si Fondi Monetar Ndërkombëtar (FMN), Banka Botërore (BB), ambasadat e vendeve të BE-së në Kosovë, dhe shoqëria civile në vend. Brengë e madhe e opinionit publik ishte edhe lloji i kontratës, i bazuar në “çmim për njësi”, që nënkuptonte se çmimi final i projektit do të kuptohej vetëm kur të përfundonte i gjithë ndërtimi. Sipas përfaqësuesve opozitarë në Kosovë (LVV), kompania Bechtel&Enka ka ngritur çmimin e disa materialeve të përdorura në ndërtimin e rrugës (p.sh. çmimin e zallit), ku sipas tyre çmimi ka qenë tre herë më i lartë se çmimi i tregut. Sipas tyre, një element tjetër skandaloz i kontratës ka qenë edhe çmimi për “lëvizje” të pajisjeve, i cili ka qenë diku rreth 40 milion EUR. Ky çmim për “lëvizje” është i paarsyeshëm, kur kihet parasysh që pajisjet e kompanisë Bechtel&Enka kanë qenë shumë afër vendit të ndërtimit, vetëm pak më tutje kufirit, në Shqipëri.

Kostoja e lartë e ndërtimit të rrugës deklarohet edhe nga ndërtuesit vendorë të rrugëve, të intervistuar nga ekipi hulumtues. Në këtë drejtim, kompanitë vendore theksojnë se profiti i kompanisë Bechtel&Enka nga ndërtimi i “Rrugës

7” në Kosovë ka qenë i lartë³. Sipas kompanive vendore, konsiderohet që profiti neto në këto projekte të mëdha infrastrukturore të jetë prej 25%-30%. Kjo përqindje është deklaruar nga pothuajse të gjitha intervistat me kompanitë vendore, të cilat janë të angazhuara në ndërtim të rrugëve në Kosovë.

Niveli i ulët i transparencës dhe mos-bërja publike e kontratës është arsyetuar në vazhdimësi nga Qeveria me argumentin se “të dhënat e kontratës mund të përdoren nga konkurrenca”. Ky arsyetim, nuk do të duhej të qëndronte, për arsye se kompanitë të cilat angazhohen në projekte të mëdha publike, duhet të jenë të gatshme (janë të obliguara me ligj) të ofrojnë informatat për publikun.

Kompania “Bechtel”, është njëra ndër kompanitë më të mëdha kontraktuese në SHBA, dhe e treta më e madhja në botë, sipas një liste të publikuar nga *Engineering News Record*. Para se të angazhohej në Kosovë, kjo kompani ka qenë e angazhuar në ndërtim të rrugëve të mëdha edhe në Kroaci, Rumani, dhe së fundmi edhe në Shqipëri. E themeluar në vitin 1898, Bechtel është kompani private, në pronësi të familjes Bechtel (FP, 2015). Kompania Bechtel angazhohet kryesisht në projekte të mëdha në fusha të ndryshme si: transporti, nafta dhe gazi, dhe minierat. Vetëm në vitin 2012 ka pasur të hyra rreth 38 miliardë USD dhe ka pasur diku rreth 53,000 punëtorë të angazhuar në projekte në më shumë se 40 vende të botës (FP, 2015). Pra, dëshirojmë të theksojmë se Bechtel është një kompani e madhe ndërkombëtare⁴, e cila të hyrat mesatare vjetore i ka sa 20 herë buxheti vjetor i Kosovës (i vitit 2014).

Kompania Bechtel, para se të fillonte punën në Kosovë, ka qenë e angazhuar në disa projekte në Ballkan. Pas luftërave të viteve '90 në ish-Jugosllavi, shtetet e reja kishin nevojë emergjente për rindërtim të infrastrukturës moderne. Në vitin 1998, Bechtel u angazhua në ndërtimin e një autostrade në Kroaci, kontratë e cila u negociua direkt me qeverinë e atëhershme kroate dhe pa tender të hapur publik. Para se të angazhohej në ndërtimin e autostradës në Kosovë, Bechtel përfundoi një projekt të ngjashëm në Shqipëri.

³ Nuk ka të dhëna zyrtare për profitin e krijuar nga kompania Bechtel&Enka në Kosovë.

⁴ Sipas raportit të botuar në revistën Foreign Policy, kompania Bechtel ka marrëdhënie shumë të mira me grupe politike në SHBA, dhe si rezultat në vazhdimësi ka shfrytëzuar zyrtarët e lartë të Departamentit të Shtetit (State Department) për të nënshkruar kontrata të mëdha ndërkombëtare. Në shumë raste zyrtarë të lartë të shtetit kanë marrë pozita të larta në kompaninë Bechtel, por edhe e kundërta, zyrtarë të lartë nga kompania kanë kaluar me punë në pozita publike. Sipas FP (2015) dhe burimeve të saj, nëse një vend bashkëpunon me Bechtel-in, ai do të konsiderohet i afërt me Washingtonin.

FIG. 02 HARTA E RRUGËVE KRYESORE NË RAJONIN E EJL, NË TË CILËN PARAQITEN EDHE RRUGËT 6 DHE 7

BURIMI: OTEJL (2014)



FIG. 03 PROJEKTET ME PRIORITET, SIPAS PLANEVE TË OTEJL

BURIMI: OTEJL (2014)



FIG. 04 PROJEKTET E GATSHME PËR FINANCIM, NË PLANET E OTEJL

BURIMI: OTEJL (2014)



TAB. 01 PLANIFIKIMET BUXHETORE PËR FINANCIMIN E AUTOSTRADËS SË RE (RRUGA 6) DHE MIRËMBAJTJEN E AUTOSTRADËS “IBRAHIM RUGOVA” (RRUGA 7) (NË MIL. EUR)

Projekti	2014	2015	2016	2017	2018	Totali 2015-17
Autostrada – Rruga 6	55.9	90	108	120	130	503.9
Mirëmbajtja e Autostradës – Rruga 7		2.1	3	3	3	11.1

BURIMI: BUXHETI I KOSOVËS (2015)

Në vitin 2003, kompania Bechtel angazhohet në Rumani, për të ndërtuar një autostradë me vlerë 2.7 miliardë USD. Ndërtimi i autostradës së “Transilvanisë” në Rumani është përcjellur me probleme të shumta. Për shkak të problemeve të shumta kontraktuale dhe ligjeve të cilat nuk janë përfilur, duke përfshirë edhe mungesën e Vlerësimit Strategjik të Mjedisit, Bashkimi Evropian ndërpreu të gjitha ndihmat e premtuara Rumanisë. Në një raport të publikuar nga Bashkimi Evropian madje thuhet se kontrata e autostradës së Transilvanisë, e nënshkruar nga Qeveria Rumune, paraqiste vrimën e zezë të shtetit, e cila i referohej mospërfilljes së ligjeve si dhe raportit të potencialit ekonomik të vendit ndaj obligimeve kontraktuale në të cilat ishte futur përmes kësaj kontrate. Mospërfillja e rekomandimeve të Bashkimit Evropian, si dhe problemet tjera të shumta, kishin ndikuar që deri në vitin 2007 të ketë një ngecje të madhe në ndërtimin e rrugës. Si në rastin e Kosovës, edhe në kontratën e ndërtimit të autostradës së “Transilvanisë” kompania ndërtuese i arkëton mjetet vetëm për segmentet e përfunduara të rrugës, jo për punët të cilat nuk janë kryer. Mirëpo, çdo vonesë ka ngarkesa shtesë financiare në rast se ajo bëhet me fajin e qeverisë vendore. Kurse, kontrata nuk ka një kosto fikse dhe kostoja e saj sipas analizave të bëra kishte mundësi të ndryshonte

nga 2.2 miliardë EUR deri në 7.2 miliardë EUR varësisht nga numri i njërive të investuara.

Pagesat për ndërtimin e secilit segment, qeveria Rumune sipas kontratës, i ka bërë vetëm pasi që një kompani kontrolluese (Scetaroute) e ka verifikuar kualitetin dhe kuantitetin e punëve të kryera. Kurse për të garantuar kualitetin e punëve, Kompania “Bechtel&Enka” pas nënshkrimit të kontratës kishte lëshuar një letër garancion bankar të cilën qeveria Rumune mund ta riimbursonte në rast se do të dëshmohej mungesa e kualitetit. Kompania nacionale e ndërtimit të rrugëve në Rumani kishte sugjeruar shkëputjen e kontratës me kompaninë Bechtel&Enka pas ndërtimit të dy segmenteve të rrugës, ngase sipas tyre vlera e kontratës në mungesë të çmimeve fikse si dhe mundësisë së ristrukturimit të tyre të imponuar nga klauzola të kontratës, e bën atë shumë të pafavorshme për vendin. Nga ana tjetër, zyrtar të kompanisë Bechtel&Enka, ashtu si në rastin e ndërtimit të autostradës së Kosovës, i japin rëndësi të veçantë transferimit të njohurive nga kompania tek punëtorët dhe kompanitë vendore të cilët kryejnë një pjesë të konsiderueshme të punës. Kurse në rastin e Rumanisë, probleme me theks të veçantë që veçohen nga ana e ndërtuesit ishin ato të logjistikës, si problemet e shpronësimit dhe riallokimi i shërbimeve komunale që kanë shkaktuar pengesa të konsiderueshme gjatë ndërtimit.

3.1 Financimi i Rrugës 7 dhe Rrugës 6

Financimi i këtyre dy projekteve të mëdha ka qenë një ndër problemet kryesore të Qeverisë së Kosovës. Vërejtje të vazhdueshme në lidhje me formën e financimit, përveç opinionit publik vendor, ka paraqitur edhe Fondi Monetar Ndërkombëtar (FMN). Raporti i FMN-së për Kosovën (2012), ndër tjera, thekson se “Rruga 7” ka bërë “presion” të madh

në Buxhetin e Kosovës dhe ky presion do të lirohej vetëm me deficite më të thella buxhetore dhe me shkurtime në shpenzimet tjera kapitale (arsim, shëndetësi, dhe infrastrukture lokale). Tani nga kjo perspektivë kohore, ne mund të konkludojmë që në fakt ka ndodhur kjo e fundit, pra, për të paguar faturën e rrugës janë shkurtuar shpenzimet kapitale të Qeverisë në sektorët tjerë, sidomos në zhvillimin e infrastrukturës lokale.

Edhe pse financimi i "Rrugës 7" përfundoi pa "kriza" të mëdha në buxhetin e shtetit, financimi i "Rrugës 6" duket të jetë akoma i pazgjdhur në tërësi. Kjo shihet edhe nga Buxheti i vitit 2015, i prezantuar nga Ministria e Financave (shih tabelën në vazhdim). Në projekt-buxhetin për vitin 2015 (shih tabelën 1), deri në vitin 2018 janë të planifikuara rreth 510 milion EUR për financim të Rrugës 6, kurse për pjesën e mbetur prej rreth 150 milion EUR nuk ka asnjë sqarim.

Në dekadën e fundit, Qeveritë e vendeve në zhvillim, kanë qenë më shumë të orientuara drejtë financimit të projekteve të mëdha kapitale (infrastrukturore) në bashkëpunim me kapitalin privat, përmes formave të njohura të bashkëpunimit si: Partneriteti Publiko Privat (PPP) apo Koncesionet. Në Kosovë përvoja me PPP është relativisht e vonshme. Deri në vitin 2009 nuk ka pasur as kornizë ligjore e cila do të përkrahte projekte të tilla. Por, pas aprovimit të "Ligjit mbi Partneritetet Publiko Private dhe Koncesionet në Infrastruktura", është implementuar projekti i parë PPP, që është projekti i koncesionimit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës (ANP).

Në këtë drejtim, Brenck, et al. (2008) theksojnë se vendet e tranzicionit në Evropën Jug-lindore (Çeki, Hungari, Poloni, Kroaci) e kanë përdorur një mundësi të tillë të financimit në masë të madhe, dhe numri i projekteve publiko-private në këto vende është impresiv. Për më tepër, ndërtimi i rrugëve në vendet e tranzicionit të Evropës Jug-lindore, kryesisht është realizuar përmes projekteve të rrugëve me pagesë dhe është bërë me kontratën Ndërto-Rehabilito-Transfero.

Siç theksuam edhe më lartë, kur është nënshkruar kontrata për "Rrugën 7", në vitin 2010, në fakt, korniza ligjore për të përfshirë ndonjë partner privat në projekt ka qenë e mangët, por në rastin e "Rrugës 6", të gjitha parakushtet për një bashkëpunim të tillë kanë qenë në vend. Është e rëndësishme të theksohet, se përvoja e vendeve tjera tregon se në rastet kur idetë/projektet PPP janë të reja (pa përvoja të mëhershme), do të duhej të fillohej me projekte më të vogla. Pra, do të mund të argumentohej se ky ishte një projekt i madh për t'u futur në PPP, edhe pse Banka Botërore (BB), por edhe shoqëria civile, qysh në fund të vitit 2007, kanë rekomanduar Ministrinë e Transportit dhe Telekomunikimeve (siç quhej atëherë) që të konsiderojë seriozisht përfshirjen e kapitalit privat në të dy rrugët kryesore, Rrugën 6 dhe Rrugën 7. Por, as në rastin e Rrugës 7, dhe as tani së voni, në rastin e Rrugës 6, ky rekomandim nuk është marrë parasysh. Përderisa financimi i "Rrugës 7" është përfunduar në tërësi nga fondet publike, financimi i Rrugës 6 nuk është krejtësisht i qartë.

Formë tjetër financimi, në rastet e projekteve të tilla, janë kreditë afatgjate (me norma të ulëta të interesit) nga insti-

tucionet financiare ndërkombëtare, të cilat janë shfrytëzuar nga vendet e tjera të rajonit. Rol të veçantë në këtë drejtim ka Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH), nga fondet e të cilës janë financuar projekte të shumta të rrugëve në shtetet e rajonit, kryesisht për shkak të karakterit ndërkombëtar të rrugëve. Riinvest (2011) në raportin "Shteti dhe Buxheti" analizon se si projektet e rrugëve në rajon, të tilla si Korridori 5C në Bosnjë e Hercegovinë, janë financuar nga BERZH dhe nga Banka Evropiane për Investime (BEI). Projekti i rrugës Pan-Evropiane të korridorit X ka gjetur bashkëpunimin e shtetit Grek dhe atij të Maqedonisë, të cilat kanë shfrytëzuar fondet e Bashkimit Evropian IPA (Instrumenti për asistencën e Para-Aderimit në BE), si dhe të planit Helenik për Rindërtim Ekonomik të Ballkanit. Fonde të tilla të rëndësishme për asistencë ndaj vendeve në tranzicion dhe drejt integritimeve Evropiane do të kishin lehtësuar mjaft ndërtimin e infrastrukturës së vendit. Do të ishte më mirë që projektet të cilat potencialisht mund të financohen përmes fondeve asistuese për integritime në BE, të planifikohen për realizim në kohën kur Kosova do të ketë të drejta të plota për shfrytëzim të tyre. Pasi që fondet e tilla nuk janë në dispozicion të vendit në periudhën aktuale, atëherë si opsione alternative mbesin kreditë komerciale, futja e kapitalit privat përmes projekteve PPP, apo shitja e aseteve publike për të mbuluar obligimet e projekteve.

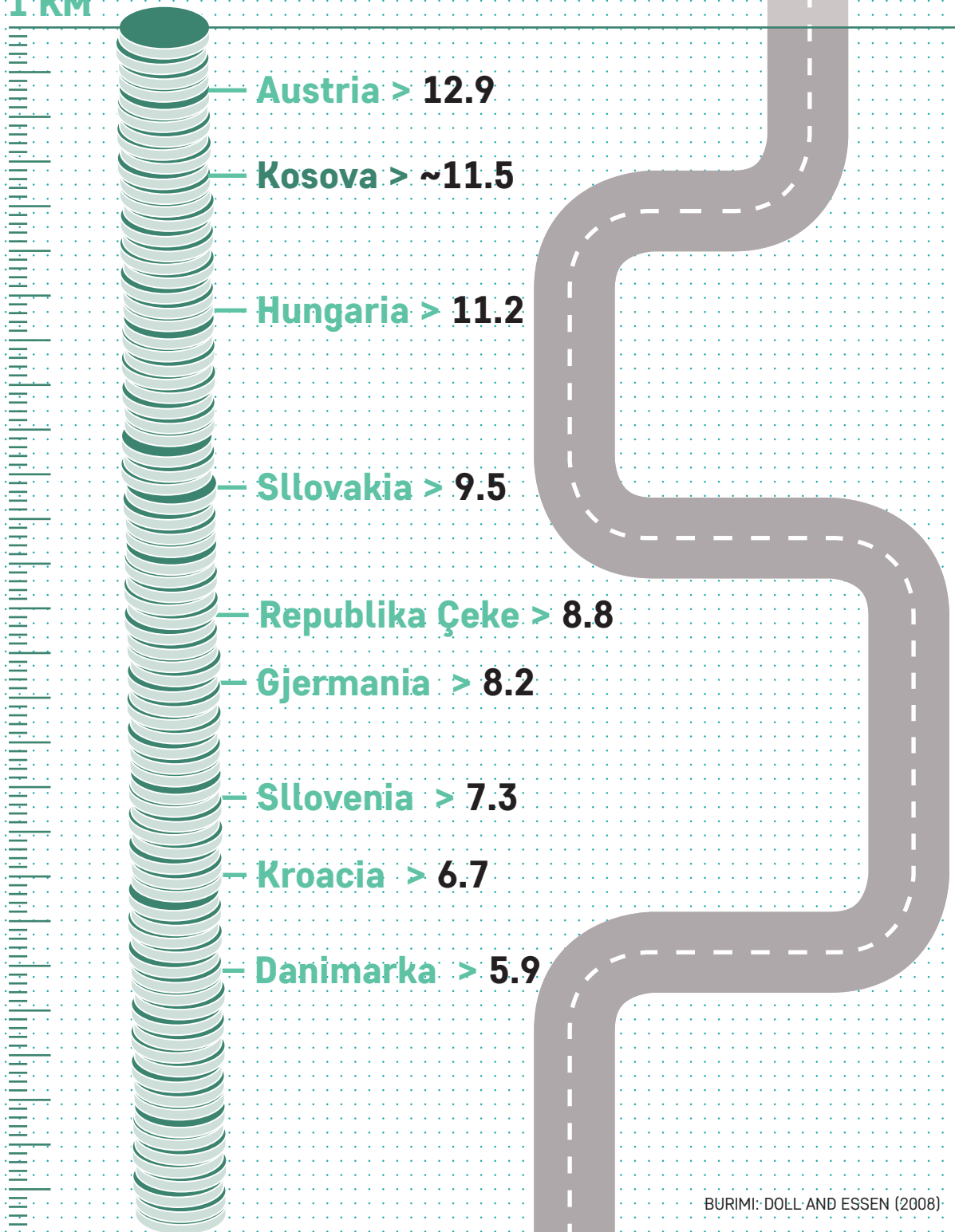
3.2 Disa shembuj të ndërtimit të Autostradave në vendet e rajonit

Sipas Doll dhe Essen (2008), të cilët kanë publikuar një studim të rëndësishëm lidhur me ndërtimin e autostradave (dhe kostot e tyre) në vendet evropiane, duke krahasuar tetë vende evropiane, Austria del të jetë vendi me koston më të lartë në ndërtim të rrugëve. Raporti tregon se kostoja e ndërtimit të autostradave në Austri është rreth 13 milion EUR për kilometër, mesatarisht. Vendi tjetër me koston më të lartë në ndërtimin e autostradave del të jetë Hungaria, me mbi 11 milion EUR për kilometër, e percjellur nga Sllovakia me rreth 10 milion EUR për kilometër, dhe Republika Çeke me 9 milion EUR për kilometër. Kurse, në anën tjetër, në Danimarkë kostoja mesatare e ndërtimit të autostradës është vetëm rreth 6 milion EUR për kilometër. Më lartë renditen Kroacia dhe Sllovenia me kosto rreth 7 milion EUR për kilometër, kurse në Gjermani kostoja mesatare e ndërtimit të autostradave është rreth 8 milion EUR për kilometër. Po të përfshihej Kosova në këtë listë, ajo do të renditej e dyta, pas Austrisë, me mbi 11 milion EUR për kilometër rrugë të ndërtuar.

Këto të dhëna, në fakt, vërtetojnë deklaratimet e një pjese të opinionit publik dhe kompanive vendore, se çmimi i ndërtimit

**TAB. 02 KOSTOJA MESATARE E NDËRTIMIT TË
AUTOSTRADAVE NË VENDET EVROPIANE**
(NË MIL. EUR PËR KILOMETËR)

1 KM



të rrugës në Kosovë ka qenë mbi mesataren e tregut, sidomos kur kemi parasysh terrenin në të cilin është ndërtuar Rruga 7.

Sipas studimit të Doll dhe Essen (2008), terreni malor zakonisht rritë koston e ndërtimit të autostradave, dhe si rezultat kostoja e ndërtimit mund të shkojë deri në 26 milion EUR për kilometër, siç është rasti me Gjermaninë, apo rreth 25 milion EUR për kilometër në rastin e Austrisë.

Siç theksuam më lartë, një ndër vërejtjet kryesore të opinionit publik ka qenë e lidhur me çmimin e lartë që shoqëria ka paguar për këto projekte. Ndër të tjerë, çmimin e lartë të paguar për ndërtimin e rrugëve e ka kritikuar edhe partia e cila në kohën e nënshkrimit të kontratës ishte në opozitë kurse tani është në pushtet. Lutfi Haziri, nënkryetar i LDK-së (Gazeta Express, korrik 2014) kritikon fillimin e projektit për ndërtimin e Rrugës 6, në një kohë kur vendi sapo kishte dalë nga zgjedhjet dhe ishte pa institucionet e reja. Ai në këtë rast kritikon edhe çmimin e lartë që ka paguar shoqëria për Rrugën 7, e që do të paguaj për Rrugën 6.

3.3 Efektet e projekteve në punësim

Hapja e vendeve të punës ka qenë një ndër argumentet kryesore të Qeverisë në arsyetimin e tyre për ndërtimin e dy autostradave. Normalisht që projekte të tilla të mëdha do të krijojnë vende të reja të punës, sidomos gjatë kohës sa ato janë në ndërtim e sipër. Por ato nuk janë të qëndrueshme, kanë "jetë-gjatësi" të shkurtër, sepse me përfundimin e projektit përfundojnë edhe punësimet. Studime të shumta në këtë temë (Khandker and Koolwal, 2011; Mu and Van de Walle, 2011; Lokshin and Yeemtsow, 2005; Mayer, 2014) tregojnë se ndërtimi i rrugëve të reja mund të lehtësojë qasjen në tregjet e punës, mund të rrisë edhe nivelin e vet-punësimit përreth saj, dhe gjithashtu mund të lehtësojë qasjen në lëndën e parë, por të gjitha këto janë efekte indirekte të projektit të cilat janë vështirë të matshme.

Konsiderohet se gjatë ndërtimit të autostradës Prishtinë-Morinë (Rruga 7), ishin të angazhuar në mënyrë direkte rreth tre mijë punëtorë lokalë⁵. Normalisht, jo të gjithë këta punëtorë kanë qenë të angazhuar gjatë gjithë kohës së projektit, shumë prej tyre kanë punuar vetëm në pjesë të caktuara të projektit. Nga të dhënat dytësore që kemi analizuar (paraqitja e punëtorëve në ATK nga kompania

Bechtel&Enka), rezultojnë se në vitin 2010, në Bechtel&Enka (Kosovë) kanë qenë të punësuar rreth 1000 punëtorë.

Nëse supozojmë se në projekt kanë qenë të angazhuar 3000 punëtorë (ashtu siç është paraqitur në media edhe nga vet kompania), të cilët kanë punuar nga 12 muaj pune mesatarisht, kjo do të rezultonte në 36000 muaj pune (3000 punëtorë x 12 muaj pune), dhe nëse supozojmë se ata janë paguar mesatarisht rreth 400 EUR për muaj (që është pagë më e lartë se mesatarja e pagës në Kosovë⁶), kjo do të rezultonte në 14.4 milion EUR të paguara për paga punëtorëve lokalë, e që në fakt është vetëm 1.7% e koston totale të projektit (830 milion EUR).

Në rastin më të mirë, nëse supozojmë se 3000 punëtorët e angazhuar kanë punuar nga 24 muaj në total, atëherë kjo do të rezultonte në 72000 muaj pune, të paguara nga 400 euro në muaj, do të rezultonte me 28.8 milion EUR të paguara punëtorëve lokalë, e që përbën rreth 3.5% të koston totale të projektit. Në të dy skenarët, kostoja e fuqisë punëtore të angazhuar në projekt, është nën mesataren e koston së projekteve të ngjashme, e cila është rreth 10% e totalit të projektit.

Ngjashëm pritet të ketë angazhim edhe në ndërtimin e Rrugës 6. Në anën tjetër, sindikatat e punëtorëve në formë të ndryshme janë ankuar në vazhdimësi për kushtet e vështira të punës, për lëndime në punë, orarin e stërzgatur, dhe pagesën e ultë për orë pune.

Kompanitë vendore, gjatë intervistave të zhvilluara, kanë deklaruar se punëtorët e angazhuar nga kompania Bechtel&Enka janë paguar nga 1 EUR për orë pune, që është çmim më i ulët se çmimi i tregut për orë pune, që fillon nga 1.5 EUR për orë pune.

3.4 Efektet e "Rrugës 7" në tregtinë e jashtme

Meqenëse rritja e volumit tregtar dhe qasja në tregje të reja ka qenë një ndër arsye kryesore të ndërtimit të Rrugës 7, për ne ka qenë shumë me rëndësi të analizojmë efektin e projektit në këtë drejtim.

Tabela në vazhdim paraqet shkëmbimet tregtare Kosovë – Shqipëri në tri vitet e fundit. Nëse analizohet eksporti kosovar në Shqipëri, nuk duket se ka ndonjë rritje të theksuar në

⁵ Deklarime të kompanisë Bechtel&Enka në mediat vendore.

⁶ Shih raportin e Institutit Riinvest (2014) lidhur me zhvillimin e sektorit privat në Kosovë.

TAB. 03 SHKËMBIMET TREGTARE KOSOVË – SHQIPËRI (NË '000 EUR)

2014

Eksporti >

44,017



Importi >

133,701



Deficiti Tregtar

-89,684



2013

Eksporti >

43,800



Importi >

110,486



Deficiti Tregtar

-66,686



2012

Eksporti >

40,179



Importi >

109,824



Deficiti Tregtar

-69,645



tre vitet e fundit, në të cilat vite besojmë se do të mund të kishte ndikim ndërtimi i Rrugës 7. Përderisa në vitin 2012, eksporti kosovar në Shqipëri ishte 40.2 milion EUR, në vitin 2014 ishte rreth 44 milion EUR, përkatësisht rreth 9% më i lartë. Padyshim, se kjo rritje prej 9% nuk mund t'i atribuohet e tëra vetëm ndërtimit të rrugës. Në këtë rritje mund të kenë ndikuar edhe shumë faktorë të tjerë, të cilët, me këtë metodologji të përdorur, e kemi të pamundur t'i kontrollojmë.

Në anën tjetër, edhe importi ka rezultuar me rritje nëse krahasojmë vitin 2012 me vitin 2014 (shih tabelën 3). Përderisa në vitin 2012, importi nga Shqipëria ishte 109.8 milion EUR, në vitin 2014 ai ishte 133.7 milion EUR, apo rreth 18% më i lartë. Në këtë drejtim, deficitin tregtar në mes të Kosovës dhe Shqipërisë veçsa është thelluar në tre vitet e fundit. Deficitin tregtar në vitin 2012 ka qenë 69.6 milion EUR, kurse në vitin 2014 ai është rritur në 89.6 milion EUR, apo rreth 22% më i lartë.

Nga kjo mund të konkludojmë, gjithmonë duke pasur parasysh të metat e metodologjisë (krahasimit) që po përdorim, se ndërtimi i "Rrugës 7" ka qenë me benefit për prodhuesit e Shqipërisë, por jo edhe për ata të Kosovës. Por, në anën tjetër, dëshirojmë të theksojmë se konsumatori kosovar, si rezultat i ndërtimit të Rrugës 7 ka pasur qasje në gamë më të gjerë të produkteve, e në shumë raste (potencialisht) i ka konsumuar ato produkte me çmime më të ulëta, për shkak të koston më të ulët të transportit.

Por, pavarësisht që Rrugja 7 nuk ka ndikuar shumë në rritjen e eksportit kosovar në Shqipëri, ajo po shërben tani si rrugë alternative për eksportin e vendeve tjera (B&H, Serbia dhe Maqedonia) në Shqipëri, përmes Kosovës. Pra, rruga ka zëvendësuar Maqedoninë dhe Malin e Zi si vende transite për eksportin e Kosovës, por edhe të vendeve tjera drejtë Shqipërisë. Shfrytëzimi i Rrugës 7 për transport të mallrave të vendeve fqinje drejtë Shqipërisë, mund t'i sjellë përfitime indirekte ekonomisë kosovare (në rritje të të hyrave nëse aplikohet pagesë në rrugë, në shitje të karburanteve, në industrinë e hotelierisë dhe restoranteve, e të tjera).

Sipas të dhënave të Doganave të Kosovës, edhe eksporti nga Kosova i cili ka destinacion final Malin e Zi, po transportohet përmes Rrugës 7, dhe si rezultat ka ulur në masë të madhe përdorimin e "Kullës" si pikë doganore. Gjithashtu, pika doganore e Morinës (Vermicë) tani po shfrytëzohet edhe për eksportet e Kosovës dhe Shqipërisë, me destinacion të fundit vendet e Evropës apo vendet e Ballkanit, respektivisht.

3.5 Efektet e ndërtimit të Rrugës 7 tek sektori vendor i ndërtimit të rrugëve

Sektori i ndërtimit të rrugëve në Kosovë, në dhjetë vitet e fundit, ishte në zhvillim e sipër, sidomos pas ngritjes së buxhetit të Ministrisë së Infrastrukturës (në atë kohë Ministria e Transportit dhe Post-Telekomunikimeve). Marrë parasysh ngritjen në buxhetin për infrastrukturë, por edhe planet e Qeverisë për investime në infrastrukturë rrugore, shumë kompani të reja vendore u futën në këtë industri dhe investuan në makineri dhe pajisje, në mënyrë që të ishin në gjendje të konkurronin për projekte.

Por, situata ndryshoi shumë kur buxheti i Ministrisë së Infrastrukturës u orientua pothuajse krejtësisht në ndërtim të "Rrugës 7", e më vonë edhe në ndërtim të "Rrugës 6". Dhe, si rezultat i kësaj situatë të re, e vetmja mundësi për angazhim mbeti bashkëpunimi me kompaninë "Bechtel&Enka", apo angazhimi në mirëmbajtje të rrugëve aktuale. Shumë kompani vendore zgjodhën alternativën e parë dhe filluan bashkëpunimin me kompaninë "Bechtel&Enka".

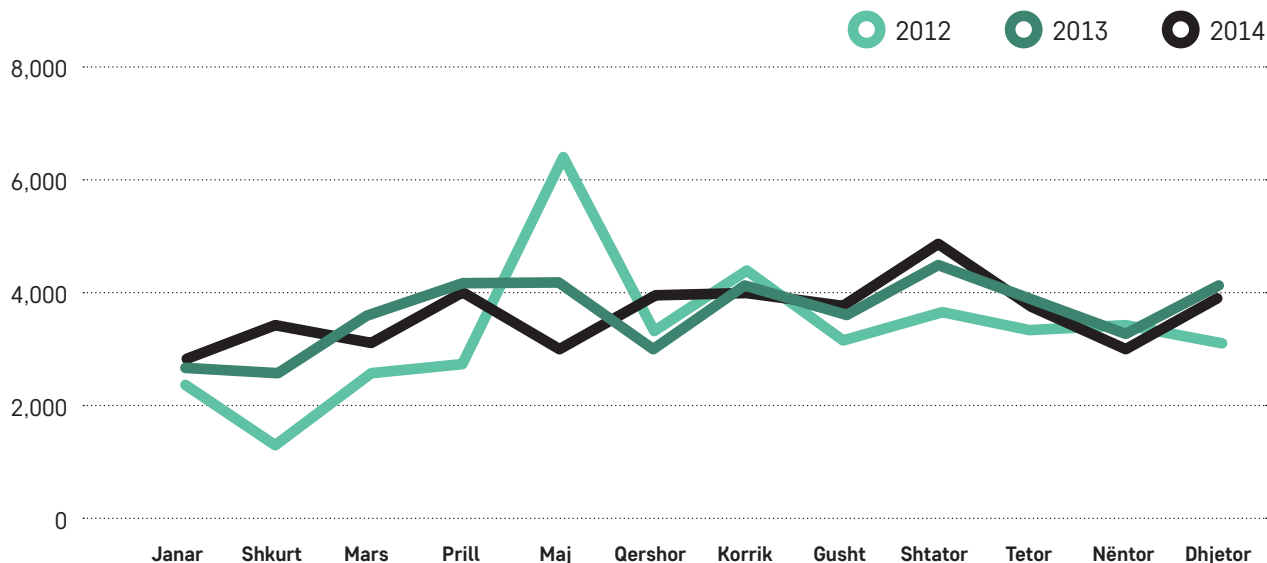
Nga intervistat që kemi realizuar me kompanitë vendore të ndërtimit të rrugëve, por edhe me shoqatën e tyre, rezultoi se ato kanë punuar në kushte të vështira kontraktuale. Sipas tyre, kompania "Bechtel&Enka" ka pasur kërkesa të shumta (jashtë kontraktuale), e në shumë raste të paarsyeshme (si p.sh. sigurime të shumta të aktiviteteve), të cilat në fakt e kanë shtuar në vazhdimësi koston e aktiviteteve. Ato deklarojnë gjithashtu se ka pasur edhe dënime të shumta, të shqiptuara nga kompania "Bechtel&Enka", për devijime të ndryshme kontraktuale.

Kompanitë vendore, në përgjithësi, ankohen për marrëdhënie jo të mira me kompaninë "Bechtel&Enka". Në disa raste ato kanë ndërprerë kontratat dhe punën, duke mos pasur mundësi financiare për të vazhduar aktivitetet. Tani së fundmi, në linjë të plotë me bisedat tona me kompanitë vendore të kontraktuara nga "Bechtel&Enka", në mediat vendore u raportua se pesëmbëdhjetë nga kompanitë vendore kanë ndërprerë punën në Rrugën 6. Ndërprerja vjen kryesisht si rezultat i presionit nga "Bechtel&Enka" për të ulur çmimet kontraktuale, të cilat edhe ashtu kanë qenë të ulëta.

Kompanitë vendore deklarojnë se çmimet e kontraktuara për punë në vazhdimësi kanë rënë, ndër tjera edhe si rezultat i konkurrencës në mes të kompanive vendore për t'u angazhuar në projekt.

FIG. 05 EKSPORTI NË SHQIPËRI NË TRI VITET E FUNDIT

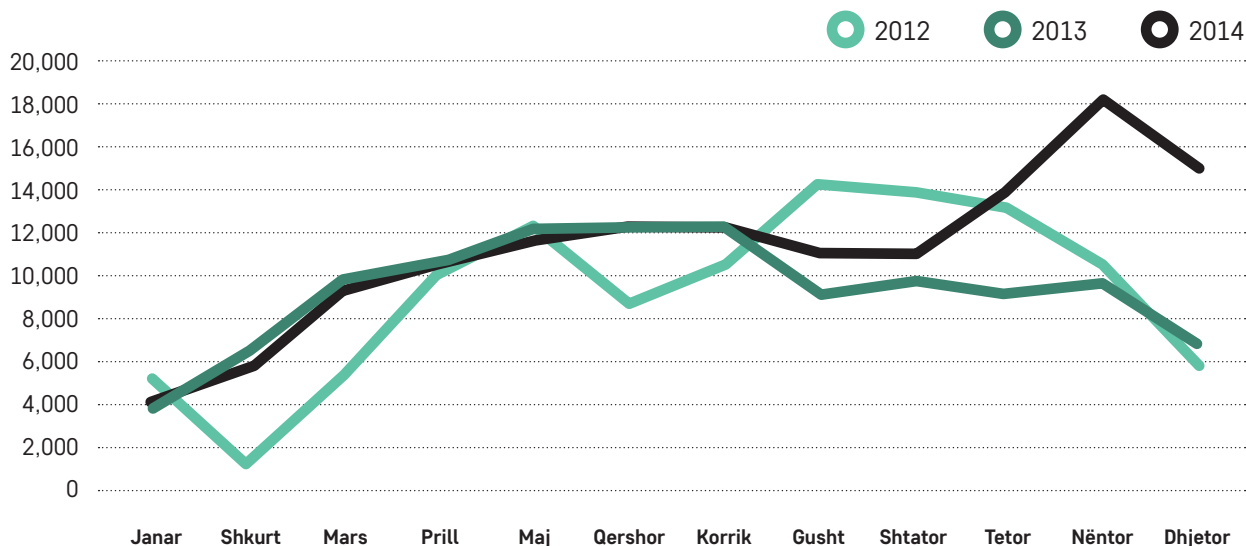
(NË '000 EUR)



Burimi: Enti i Statistikave të Kosovës (2014)

FIG. 06 IMPORTI NGA SHQIPËRIA NË TRI VITET E FUNDIT

(NË '000 EUR)



Burimi: Enti i Statistikave të Kosovës (2014)

Konsiderohet që “Bechtel&Enka” ka shfrytëzuar nivelin e ulët të njohurive dhe planifikimeve nga ana e kompanive vendore. Nga intervistat e zhvilluara, rezulton se ata nuk kanë analizuar në detaje kontratat, ose në raste tjera edhe nuk kanë kapacitete për të analizuar/kuptuar në detaje kontratat e nënshkruara.

Sipas kompanive vendore, institucionet e Kosovës (më saktësisht Ministria e Infrastrukturës) nuk e kanë mbikëqyrur kontratën në masën e duhur, dhe si rezultat i kanë dhënë liri të plotë kontraktorit kryesor që të eksploatojë resurset vendore. Kompanitë vendore, të paangazhuara në projekte tjera dhe në presion financiar, kanë konkurruar njëra-tjetrën në thirrjet për oferta të kompanisë “Bechtel&Enka”, duke ulur çmimin e shërbimeve nën çmimin e tregut dhe nën çdo nivel të arsyeshmërisë financiare.

Sipas tyre mbi gjysma e punës në Rrugën 7 është realizuar nga kompanitë vendore, normalisht, nën mbikëqyrjen e rreptë të “Bechtel&Enka”. Kompanitë vendore ankohen se ka munguar përkrahja nga institucionet, në marrëdhënien e tyre me kontraktorin kryesor. Disa prej kompanive vendore të cilat kanë qenë të angazhuara nga “Bechtel&Enka” edhe në projektin e ngjashëm në Shqipëri, theksojnë se atje kanë pasur përvojë më të mirë, e kjo kryesisht për shkak të mbikëqyrjes më të madhe të kontratës nga ana e Qeverisë së Shqipërisë. Sipas tyre, kompanitë vendore në Shqipëri kanë qenë më të mbrojtura nga ana e Qeverisë.

I njëjti konkluzion rezulton edhe nga diskutimet që kemi pasur me deputetët e Kuvendit të Kosovës, ata deklarojnë se mbikëqyrja e kontratës dhe e punës në ndërtimin e Rrugës 7, nuk ka qenë permanente, dhe se është dashur të kontraktohet ndonjë kompani ndërkombëtare me përvojë, e cila do të merrej ekskluzivisht me mbikëqyrje të kontratës. Ky është njëri ndër rekomandimet kyçe për Rrugën 6. Shumica e deputetëve konsiderojnë se Ministria e Infrastrukturës, aktualisht, nuk ka kapacitete për të mbikëqyrur kontratën, dhe kjo situatë mund të “eksploatohet” në forma të ndryshme nga punë-kryersi.

Në fakt, Qeveria e Kosovës në të dy rastet, pra edhe në ndërtimin e Rrugës 6 dhe Rrugës 7, ka angazhuar kompaninë ndërkombëtare “Hill International” në mbikëqyrje të projekteve. Mbikëqyrja dhe raportet e “Hill International” dorëzuar Qeverisë kanë qenë në vazhdimësi jashtë diskutimit publik. Për më shumë, konsiderohet se kompania “Hill International” është shumë e afërt me Bechtel&Enka dhe ka konflikt interesi. Sipas, gazetes Jeta ne Kosovë (JNK) “Hill International” drejtohet nga ish-punëtorët e “Bechtel-it”, të cilët punuan aty për disa dekada.

Problem tjetër që theksohet nga deputetët e Kuvendit të Kosovës, lidhur me ndërtimin e Rrugës 7, është edhe ndryshimi i kahjes së rrugës, i cili është bërë pa studime dhe plane të detajuara, gjithashtu edhe pa arsyetim. E njëjta praktikë nuk duhet kurrsesi të ndodhë në projektin e Rrugës 6.

Për më shumë, kompanitë vendore theksojnë se pjesë e madhe e inputeve të rrugës (si guri dhe zalli) nuk janë paguar fare, nuk është paguar taksë për to. Çmimi i kontraktuar ka qenë për njësi, e jo për kilometër dhe kjo ka komplikuar edhe mbikëqyrjen edhe transparencën e projektit.

“Financimi vetëm me mjete të buxhetit është problemi i rradhës. Nuk janë marrë në konsideratë burime tjera të financimit. Rruga 6 nuk ka qenë me urgjencë, ka mund të ndërtohet në një kohë tjetër, kurse në këtë kohë është dashur vetëm zgjerim i rrugës aktuale.”

“Çmimet e kontraktuara me Bechtel&Enka kanë qenë tepër të ulëta. Me ato çmime nuk ka hapësirë për profit. Ato çmime nuk mbulojnë as amortizimin e pajisjeve dhe makinerive të përdorura. Sektori i ndërtimit të rrugëve në Kosovë është në rënie, sepse buxheti shtetëror është i orientuar në autostrada, dhe mbetet hapësirë e vogël për projekte tjera. Një pjesë e jona po falimentojnë, kurse pjesa tjetër është e angazhuar në mirëmbajtje të rrugëve rajonale, dhe kështu po e mbijetojnë këtë fazë. Por, këto janë projekte shumë të vogla, në krahasim me projektet e mëdha të mëhershme të ndërtimit të rrugëve, e kemi fjalën për kohën para se të kontraktoheshin dy rrugët e mëdha 6 dhe 7.”

3.6 Kontrata “Projekto – Ndërto”

Kontrata e nënshkruar nga Qeveria e Kosovës me kompaninë “Bechtel&Enka” për ndërtimin e Rrugës 7, ka qenë e tipit “Projekto – Ndërto”. Ky lloj i kontratës zakonisht përdoret në projektet e ndërtimit, në të cilat kontraktori është përgjegjës për projektimin dhe ndërtimin e projektit. Ky lloj i kontratës zakonisht karakterizohet me elementet në vazhdim:

1. Kontraktori projektin ndërtimin mbi disa korniza të përcaktuara nga punëdhënësi (Qeveria), por ka edhe

raste kur është përgjegjës për projektimin e ndërtimit qysh prej fillimit të projektit.

2. Projektimi dhe ndërtimi zhvillohen në faza dhe paralelisht.
3. Punëdhënësi (Qeveria) zakonisht angazhon një agjent (mund të jetë edhe grup i brendshëm nëse ekzistojnë kapacitetet) për të administruar dhe mbikqyrur kontratën.

Përparësi të kësaj forme kontraktuale konsiderohen të jenë:

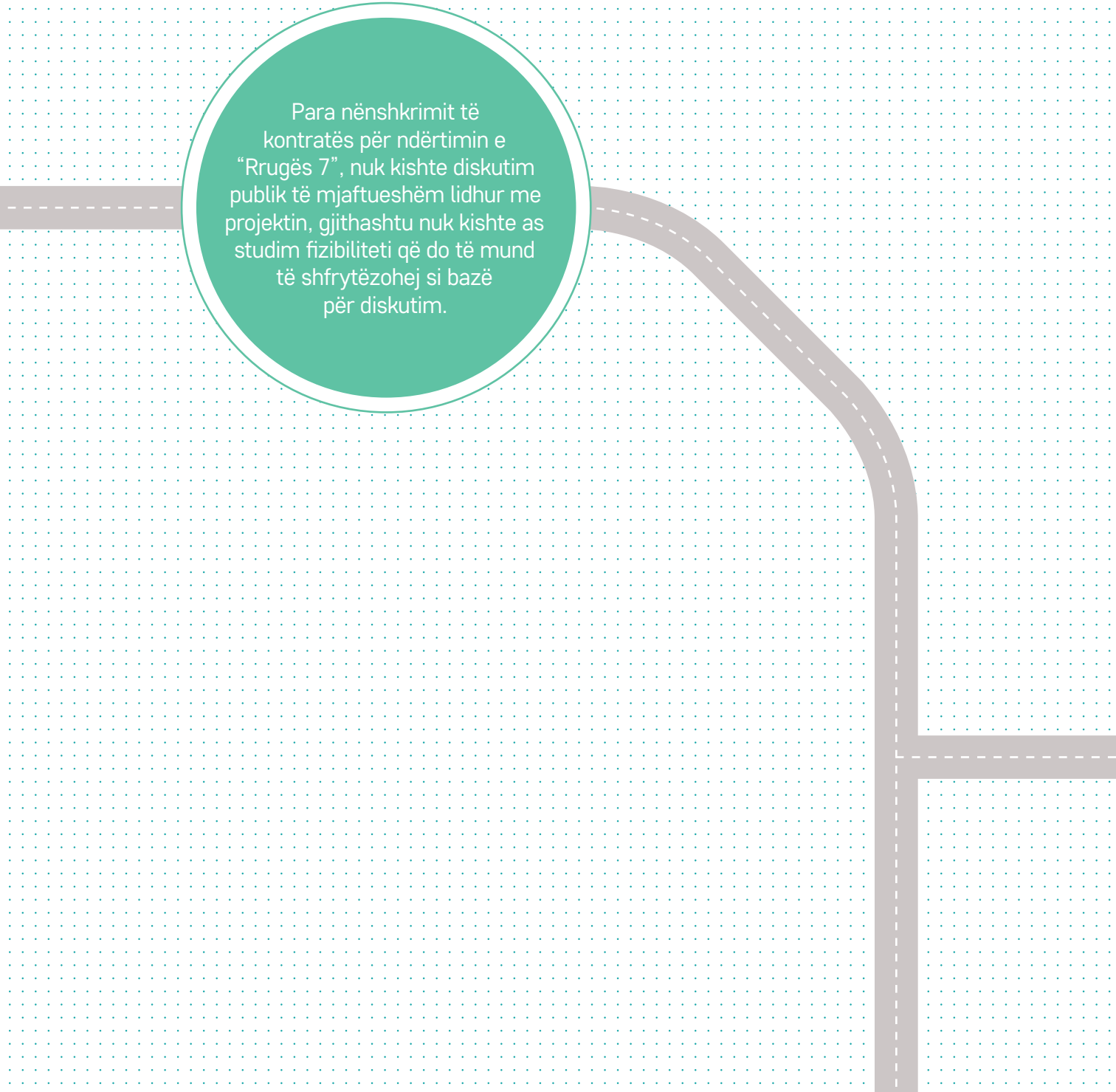
1. Përgjegjësia e plotë për projektin mbetet tek punë-kryerësi, pra nuk ka ndarje të përgjegjësisë, dhe si rezultat nuk ka komplikim në kompetenca.
2. Nivel më i ulët i konflikteve në mes të punë-dhënësit (Qeverisë) dhe punë-kryerësit (Kontraktorit).
3. Lejon hapësirë kontraktorit për ndryshime eventuale dhe si rezultat edhe profit më të lartë.
4. Implementimi i ndryshimeve eventuale është më i thjeshtë dhe më i shpejtë.
5. Ulet përgjegjësia administrative e punë-dhënësit (Qeverisë). Dhe 7. Është e përshtatshme për projekte që duhet të përfundohen më shpejtë.

Kurse, në anën tjetër, mangësitë kryesore të kësaj forme kontraktuale janë: 1. Kontraktori mund të orientohet drejtë dizajnit të projektit me kosto sa më të ulët, gjë që mund të rezultojë në cilësi më të ulët të projektit. 2. Gjatë fazës së menaxhimit mund të ketë dyfishim të kostove. Dhe 3. Mungesë kontrolli (nga Qeveria) në dizajnim të projektit.

Duke analizuar përparësitë dhe mangësitë e kësaj forme kontraktuale, ne mund të kemi idenë pse në rastin e Rrugës 7 është zgjedhur kjo formë kontraktuale. Mungesa e kapaciteteve të brendshme projektuese dhe administruese ka shtyrë Qeverinë e Kosovës drejtë kësaj forme kontraktuale, por në anën tjetër, një nga problemet kyçe në ndërtimin e Rrugës 7 ka qenë, siç e kemi theksuar edhe më lartë, mos-angazhimi permanent i një ekipi ndërkombëtar (me pervojë) në mbikqyrje të kontratës.

Poashtu, mendojmë se forma e kontraktimit "Projekto-Ndërto" është e përshtatshme në rastet e urgjencave të mëdha, kurse në rastin e Rrugës 7 nuk ka pasur ndonjë urgjencë të madhe, sidomos jo në ndërtimin e Rrugës 6, apo autostradën Prishtinë - Shkup.

Në vazhdim do të paraqesim analizën lidhur me rrjedhën e procesit në ndërtimin e Rrugës 6, Prishtinë – Hani i Elezit.



Para nënshkrimit të
kontratës për ndërtimin e
“Rrugës 7”, nuk kishte diskutim
publik të mjaftueshëm lidhur me
projektin, gjithashtu nuk kishte as
studim fizibiliteti që do të mund
të shfrytëzohej si bazë
për diskutim.

4. RRUGA 6 – AUTOSTRADA PRISHTINË – SHKUP

Siç e kemi theksuar edhe më lartë në raport, Qeveria e Kosovës, ka qenë e orientuar, qysh prej vitit 2006, që të ndërtojë dy rrugët kryesore, Rrugën 6 dhe Rrugën 7, të cilat lidhin Prishtinën me Shkupin dhe Tiranën, respektivisht. Rrugë 7 është ndërtuar në vitet 2010 – 2012, të cilën e kemi analizuar në sesionin e kaluar të raportit, kurse Rrugë 6 ka filluar ndërtimin në vitin 2014, dhe planifikohet të përmbyllet në afatin kohor prej 42 muajsh.

Para se të nënshkruhet kontrata për ndërtimin e Rrugës 6, Qeveria e Kosovës krijoi një grup ndër-ministor, i cili në bashkëpunim me Bankën Botërore (BB) dhe Fondin Monetar Ndërkombëtar (FMN), erdhi me një studim fizibiliteti për projektin e Rrugës 6. Ky studim fizibiliteti është zhvilluar nga një ekip konsulentësh ndërkombëtarë, të cilët pas analizave të prezantuara rekomandojnë Ministrinë e Financave (MF) dhe Ministrinë e Infrastrukturës (MI) për të vazhduar me projektin. Rekomandimet e dhëna nga grupi i ekspertëve do t'i diskutojmë në vazhdim të analizës sonë.

Nga diskutimi që kemi pasur me palë të ndryshme në këtë projekt, por edhe me deputetë të Kuvendit të Kosovës, theksohet se një ndër problemet kyçe në ndërtimin e "Rrugës 7" ka qenë mungesa e një studimi fizibiliteti⁷. Pa studim të fizibilitetit apo arsyeshmërisë është e vështirë të merret vendimi për një projekte të mëdha kapitale, siç ka qenë ndërtimi i Rrugës 7, apo siç është ndërtimi i Rrugës 6. Duke e pasur parasysh këtë vërejtje të vazhdueshme dhe këtë mangësi të madhe në projektin e Rrugës 7, Qeveria angazhoi ekspertë të jashtëm për të zhvilluar studimin e fizibilitetit për ndërtimin e Rrugës 6.

Sipas MI, dhe dokumenteve në të cilat na është dhënë qasja, EGIS International, një kompani konsulente me ekspertizë ndërkombëtare në projektim të rrugëve, ka qenë e angazhuar në projektimin e Rrugës 6.

⁷ Studimi i fizibilitetit apo ndryshe studimi i arsyeshmërisë është dokument vlerësues për arsyeshmërinë ekonomike dhe sociale të një projekti apo plani të caktuar. Në bazë të këtij studimi merren vendimet për vazhdim apo jo të një projekti të caktuar.

Rrugë 6, përbëhet nga dy pjesë shumë të rëndësishme:

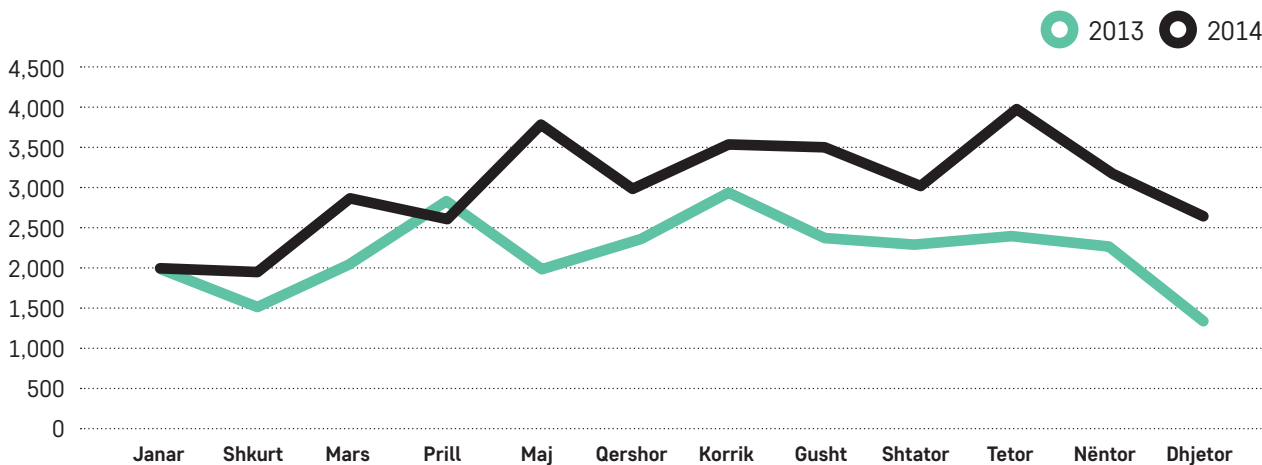
1. Pjesa Veriore, e cila fillon e lidhur me "Rrugën 7", me vend-ndodhje në Veri të Lipjanit dhe vazhdon deri në Kaçanik, me një distancë rreth 40 km. Dhe,
2. Pjesa Jugore, e cila vazhdon prej Kaçanikut, përmes Hanit të Elezit, e deri në kufi me Maqedoninë. Kjo pjesë parashihet të ketë distancë prej 15.5 km.

Pjesa veriore e "Rrugës 6" do të ketë katër lidhje/kyçje: në Lipjan, në fshatin Babush, në Ferizaj dhe në fshatin Doganaj, të cilat lidhin "Rrugën 6" me rrugën aktuale Prishtinë – Hani i Elezit. Kjo pjesë e rrugës ka terren të rrafshët dhe pritet të ketë ndërtim pa probleme të shumta. Meqenëse është e drejtë dhe pa pjesë malore në të është projektuar që të zhvillohet qarkullim me shpejtësi deri në 120 km/h. Kurse, pjesa Jugore e "Rrugës 6", kalon nëpër një pjesë me terren malor, dhe me ura. Kjo pjesë e rrugës pritet të jetë më sfiduese edhe në ndërtim, por edhe në qarkullim pas ndërtimit, kështu që është e projektuar për qarkullim me shpejtësi deri në 80 km/h. Gjithashtu, në këtë pjesë të rrugës është planifikuar edhe ndërtimi i një tuneli. Pikërisht ndërtimi i tunelit, ai i Kaçanikut, me një gjatësi prej 2.2 kilometrash, ka qenë arsyeja kryesore që kompania fituese e tenderit "Bechtel&Enka" ka ofruar dy çmime në ofertën e paraqitur. Oferta e parë, pa tunel, ka qenë rreth 500 milion EUR, kurse nëse ndërtohet tuneli, kompania fituese ka ofertuar me çmim mbi 600 milion EUR.

Edhe në rastin e "Rrugës 6", sikurse tek rasti i Rrugës 7, vërejtjet e mëdha të publikut kanë qenë në lidhje me transparencën e projektit, në përgjithësi. Qysh prej projektimit të rrugës e deri tek nënshkrimi i kontratës, ka pasur mungesë transparence. Ministria e Infrastrukturës ka prezantuar kontratën për autostradën Prishtinë-Shkup, duke lejuar qasje për të interesuarit, por vetëm në zyrat e MI-së dhe në kohë shumë të limituar.

Mënyra se si Ministria e Infrastrukturës ka ofruar qasje në kontratën për ndërtimin e Rrugës 6, është në kundërshtim me Ligjin nr. 03/L-215 për Qasje në Dokumente Publike. Sipas nenit 11 të Ligjit për Qasje në Dokumente Publike, kur lejohet qasja në dokument publik, kërkuesi ka të drejtë

FIG. 07 EKSPORTI I KOSOVËS NË MAQEDONI NË VITET 2013 DHE 2014 (NË '000 EUR)



Burimi: Statistikat e Kosoves (2014, 2013)

të zgjedhë nëse do të kontrollojë origjinalin apo kopjen, ose për të pranuar një kopje të dokumentit në çfarëdo forme apo formati në dispozicion sipas zgjedhjes së tij. Asnjë nga këto të drejta të publikut, nuk është lejuar në këtë rast.

Transparencë të ulët ka pasur edhe në arsyetimin për të filluar një projekt të tillë. Pavarësisht se është zhvilluar studimi i fizibilitetit, ai nuk është bërë publik dhe nuk është diskutuar me opinionin e gjerë publik. Partitë opozitare e kanë kundërshtuar projektin, me arsyetimin se vendi ka nevojë për projekte tjera kapitale, e jo edhe për një rrugë të re.

“Kjo Qeveri, si shumëçka tjetër që ka vendosur pa dijeninë e Kuvendit, pa konsultime dhe konsensus, edhe në këtë rast nuk ka ndërruar mentalitet”, ka thënë Haziri. (Gazeta Express 02/07/2014)

Nga takimet tona me zyrtarë të MI-së, rezulton se “Rruga 6” do të ketë çmim fiks (rreth 650 milion EUR), që është një përparësi e madhe krahasuar me kontratën e mëhershme për “Rrugën 7”. Bëhet fjalë për kontratë, siç quhet, me “çelësa në dorë”, e cila do të ketë përparësitë e veta edhe në aspektin e prokurimit. Kostoja e përgjithshme e ndërtimit të “Rrugës 6” përbëhet nga kosto e shpronësimit të pronave private dhe nga kostoja e ndërtimit të rrugës. Në bazë të përvojës nga shpronësimi i pronave private në Rrugën 7 (Prishtinë – Morinë), kostoja e shpronësimit pritet të jetë mesatarisht rreth 1 milion EUR për kilometër. Nëse konsiderojmë që “Rruga 6” do të jetë e gjatë rreth 60 km, atëherë vetëm shpronësimi i pronave private do të kushtojë rreth 60 milion EUR, apo rreth 10% e totalit të kostonë së rrugës.

4.1 Efektet socio-ekonomike të projektit “Rruga 6”

Për të analizuar efektet socio-ekonomike të ndërtimit të një rruge, nuk mund të fokusohemi vetëm në efektet direkte të saj dhe në periudhë afat-shkurtër, por duhet të analizojmë edhe efektet indirekte dhe atë në një periudhë më afat-gjate. Sipas disa studimeve (Striple, 2001; Mroueh, 2000), konsiderohet se jetëgjatësia mesatare e një rruge të tillë (autostradë moderne), sikurse Rruga 6 apo Rruga 7, është rreth 50 vite. Andaj, si rezultat, edhe analiza e efekteve socio-ekonomike, apo analiza e kthimit në investime (ang. Return on Investment, ROI), duhet të shtrihet në periudha më të gjata kohore (aq sa është jetëgjatësia e projektit), gjë që e vështirëson analizën, padyshim.

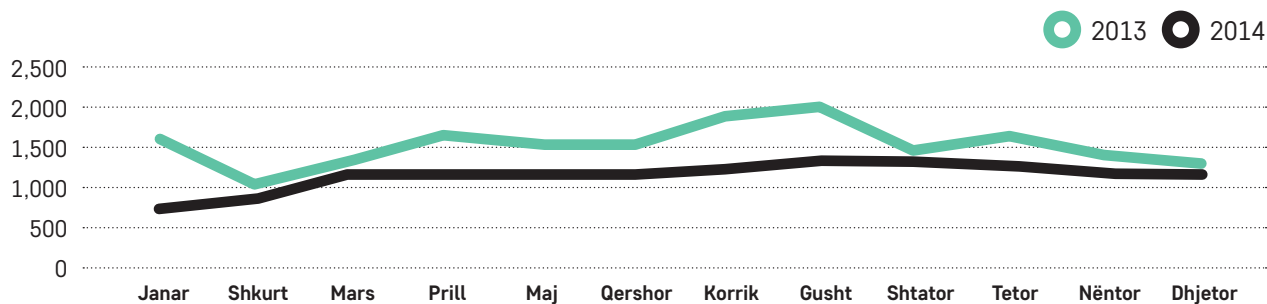
Në këtë drejtim, në këtë raport ne do të mundohemi të analizojmë aspekte ekonomike dhe sociale (disa prej të cilave janë vështirë të matshme në terme financiare), si: efektet e rrugës në tregtinë e jashtme të vendit, vlera e kohës së kursyer, vlera e aksidenteve të ndodhura, vlera e operimit të mjeteve të transportit, përfitimet sociale, efektet në çmim të tokës, dhe efektet potenciale në ambient.

Të gjitha kalkulimet janë të bazuara në Studimin e Fizibilitetit të përgatitur nga këshilltarët ndërkombëtarë për Ministrinë e Infrastrukturës. Andaj, ndër tjera, ne do të komentojmë supozimet e tyre kryesore në këto kalkulime.

EFEKTET E RRUGËS 6 NË TREGTINË E JASHTME TË VENDIT – Një ndër argumentet kryesore pro ndërtimit

FIG. 08 IMPORTI NGA MAQEDONIA NË VITET 2013 DHE 2014

(NË '000 EUR)



Burimi: Statistikat e Kosovës (2014, 2013)

të Rrugës 6, të theksuara në studimin e fizibilitetit, por edhe nga Qeveria e Kosovës, paraqitet efekti pozitiv që Rruga 6 do të ketë në marrëdhëniet tregtare të Kosovës me Maqedoninë, në përgjithësi.

Siç mund të shihet qartë nga figurat dhe tabelat në vazhdim, Kosova ka pasur deficit tregtar të vazhdueshëm me Maqedoninë, pra Kosova ka importuar rreth 140 milion EUR produkte nga Maqedonia vetëm në vitin 2014, kurse ka eksportuar në Maqedoni rreth 36 milion EUR produkte. Dhe si rezultat deficiti tregtar vetëm në vitin 2014 ka qenë mbi 103 milion EUR. Ngjashëm ka qenë situata edhe në vitet e kaluara. Është e rëndësishme të theksohet, se në vitin 2014 ka pasur ngushtim/ulje të deficitit tregtar në krahasim me vitin 2013, i cili ka qenë afër 159 milion EUR (shih tabelën 6). Ky ngushtim i deficitit tregtar mund t'i atribuohet edhe rritjes së volumit tregtar me Shqipërinë.

Nga përvoja rajonale dhe ndërkombëtare, por edhe nga përvoja e re që kemi me Rrugën 7, ne mund të konkludojmë se Rruga 6 potencialisht do të ngrisë nivelin/volumin e shkëmbimit tregtar në mes Kosovës dhe Maqedonisë.

Për shkak të kushteve më të mira të transportit, ne presim që kostot e transportit të jenë më të ulëta dhe kjo të reflektojë edhe në çmimet e produkteve të importuara apo eksportuara. Si rezultat edhe prodhuesit kosovarë, mund të jenë më konkurrues në tregun e Maqedonisë dhe në tregjet e rajonit, por edhe anasjelltas, rruga e re do të bëjë produktet maqedonase apo të rajonit akoma më konkurruese në tregun e Kosovës.

Rruga 6 mund të ndikojë në ngritje të volumit tregtar, por jo domosdoshmërisht në ulje të deficitit tregtar, siç insiston Qeveria e Kosovës në disa raste. Në fakt, nëse bazohemi

tek përvoja e marrëdhënieve tregtare me Shqipërinë, pas ndërtimit të Rrugës 7, deficiti tregtar me Shqipërinë veçse është rritur. E njëjta situatë mund të ndodhë edhe në rastin e Rrugës 6, apo në marrëdhëniet tregtare me Maqedoninë. Por, në anën tjetër, siç shihet nga figurat 7 dhe 8 më poshtë, eksporti i Kosovës në Maqedoni ka shënuar rritje në vitin e fundit, kurse importi rënie. Nëse vazhdon ky trend edhe në vitet e ardhshme, rruga e re do të kishte efekt pozitiv në këtë drejtim.

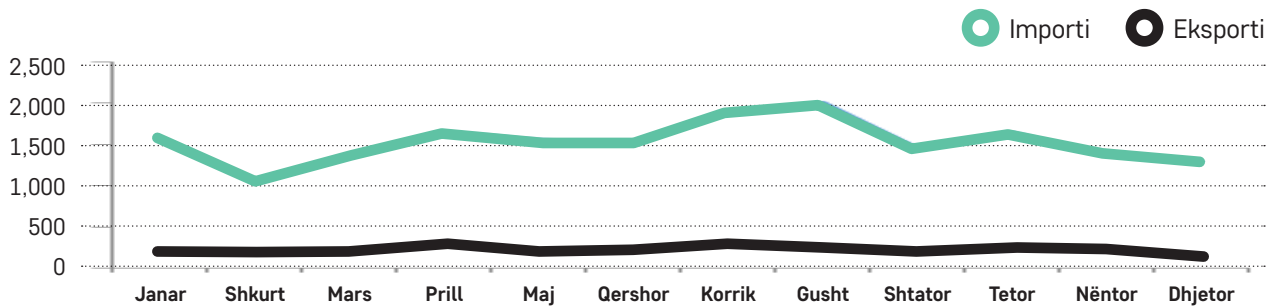
Ne gjithashtu konsiderojmë (ishte konkluzion edhe nga bisedat me deputetët e Kuvendit të Kosovës), se Rruga 6 do të bëhet konkurrenca direkte e Rrugës 7, në aspektin e transportit të mallrave, si të importuara ashtu edhe të eksportit. Përderisa Rruga 7 ka fuqizuar pikën doganore në Morinë, dhe qarkullimin e mallrave përmes Shqipërisë dhe Portit të Durrësit, Rruga 6 mund të kthejë në fokus pikën doganore të Hanit të Elezit, dhe të fuqizojë shfrytëzimin e Portit të Selanikut në Greqi.

Në pesë vitet e fundit, pika më e ngarkuar doganore ishte ajo e Hanit të Elezit (kufiri me Maqedoninë), nëpërmjet së cilës qarkulluan rreth 35% të shkëmbimit të përgjithshëm tregtar të Kosovës, apo në vlerë prej më shumë se 4.3 miliardë EUR.

KOSTOT E OPERIMIT TË MJETEVE TË TRANSPORTIT – konsiderohet se ndërtimi i rrugëve moderne, siç është edhe ndërtimi i Rrugës 6, ulë në masë të madhe kostot e operimit të mjeteve të transportit. Ulja e kostove vie nga drejtime të ndryshme, si nga shfrytëzimi më i pakët i karburanteve, poashtu edhe nga amortizimi më i ngadalshëm i mjeteve të transportit.

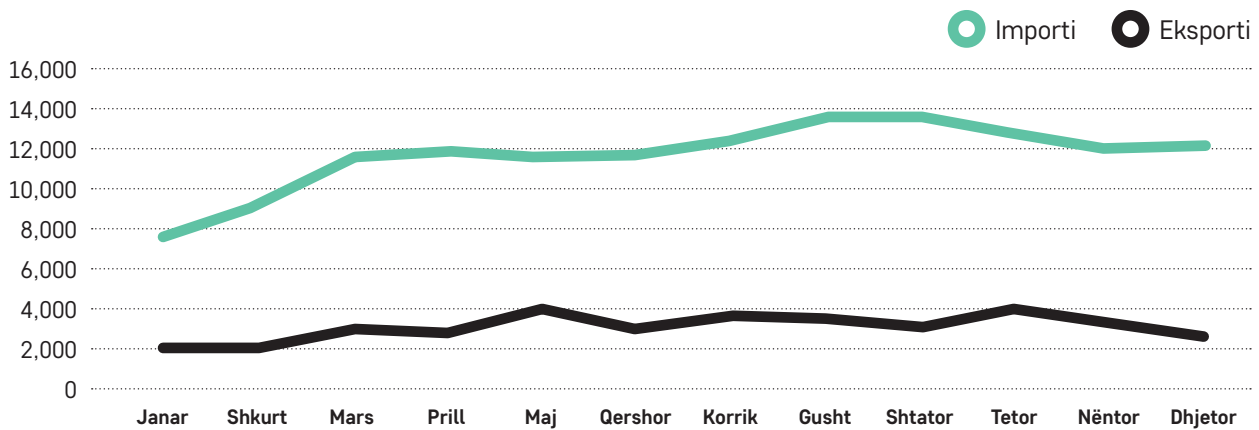
Këshillëtarët ndërkombëtarë të MI-së, në analizën e tyre, kanë kalkuluar se projekti i Rrugës 6 do të ulë kostot e oper-

FIG. 09 DEFICITI TREGTAR ME MAQEDONINË (2013) (NË '000 EUR)



Burimi: Statistikat e Kosoves (2013)

FIG. 10 DEFICITI TREGTAR ME MAQEDONINË (2014) (NË '000 EUR)



Burimi: Statistikat e Kosoves (2013)

imit të mjeteve të transportit për 20 milion EUR në total, në 20 vitet e para të operimit të rrugës (shih tabelën 8 në vazhdim). Pra, është llogaritur që rruga e re do të kursejë rreth një milion EUR në vit vetëm nga kursimi i karburantit dhe amortizimit të mjeteve të transportit.

KOSTOT E AMBIENTIT – në studimin e fizibilitetit, ulja e nivelit të ndotjes së ajrit paraqitet si efekt pozitiv i projektit në ambient, por në anën tjetër nuk përmendet fare efekti negativ i ndërtimit të rrugës në tokën bujqësore. Vija në të cilën do të ndërtohet Rruga 6 është e njohur si tokë bujqësore, dhe ndërtimi i rrugës do të ketë efekte negative në prodhimin bujqësor në atë hapësirë, por edhe në hapësirën përreth rrugës.

EFEKTET NË ARSIM, SHËNDETËSI DHE TURIZËM – Rruga 6, përveç që lidh Prishtinën me Shkupin, ajo në fakt do të jetë edhe një lidhëse e qendrave tjera të Kosovës me Prishtinën. Këtu sidomos kemi parasysh Ferizajin, Kaçanikun, dhe Gjilanin. Kjo lidhje më e lehtë dhe më e shpe-

jtë e këtyre qendrave me Prishtinën konsiderohet se do të ketë efekte pozitive në cilësinë e arsimit dhe në qasjen më të lehtë në edukimin e lartë. I njëjti efekt pritet të jetë edhe në aspektin e shëndetësisë. Rruga 6 do të lehtësojë qasjen e qendrave tjera në shërbimet shëndetësore të Qendrës Klinike Universitare të Kosovës (QKUK). Si rezultat, kjo potencialisht mund të ndikojë pozitivisht në përmirësimin e shëndetit të qytetarëve të Kosovës e edhe në produktivitetin e tyre. Gjithashtu, konsiderohet se Rruga 6 do të lehtësojë qasjen në lokacionin turistik të Brezovicës, dhe si rezultat do të ketë efekt pozitiv në ngritjen e nivelit të turizmit.

KURSIMI NGA ULJA E AKSIDENTEVE – argument tjetër pro ndërtimit të rrugës, i theksuar në studimin e fizibilitetit, është edhe ulja e kostove të aksidenteve, ose thënë ndryshe kursimi si rezultat i uljes së aksidenteve.

Tabela 8 në vazhdim paraqet nivelin mesatar të aksidenteve në rrugët rajonale krahasuar me autostradat. Rezultatet

TAB. 08 NIVELI MESATAR I AKSIDENTEVE NË RRUGË RAJONALE DHE NË AUTOSTRADA

	Mesatarja (rrugët aktuale)	Mesatarja (Autostrada)
Fatalitetet për 100 milion km rrugëtim	4.9	4.2
Lëndime të rënda për 100 milion km rrugëtim	22.9	3.1
Lëndime të lehta për 100 milion km rrugëtim	71.7	7.8

Burimi: Dokumentet e MI dhe studimi i Fizibilitetit për Rrugën 6

tregojnë se mesatarja e lëndimeve të rënda dhe të lehta për 100 milion kilometra rrugëtim është shumë më e ulët në autostrada sesa në rrugët e zakonshme rajonale. Nëse marrim parasysh kostot mesatare të lëndimeve në aksidente (dhe dëmeve materiale nga aksidentet), atëherë parashihet që vetëm nga ulja e aksidenteve shoqëria të kursejë 49 milion EUR (në 20 vite kohë).

Tabela 9 në vazhdim paraqet analizën e kostos dhe përfitimeve (ang. Cost – Benefit Analysis) nga ndërtimi i Rrugës 6, e paraqitur në studimin e fizibilitetit të cilit po i referohemi. Sipas kësaj analize norma e brendshme e kthimit⁸ të investimeve do të jetë 10.6%, e cila tregon se investimi në këtë projekt do të kthehet në më pak se 10 vite. Ne pajtohemi që kjo është një normë solide e kthimit të investimeve për projekte të tilla, por në anën tjetër kemi dyshimet tona në kalkulimin e saj, sidomos tek kalkulimi i kohës së kursyer nga shfrytëzimi i rrugës, i cili në vlerë monetare parashihet të jetë 347 milion EUR.

Në vazhdim do t'i komentojmë supozimet bazë të kalkulimit të paraqitur në studimin e fizibilitetit të MI-së, e që në fakt është pjesa kyçe mbi të cilën bazë është marrë vendimi për ndërtim të Rrugës 6.

Së pari, duhet të theksojmë se kostoja totale ekonomike e projektit do të jetë më e lartë sesa ajo e paraqitur në Studimin e Fizibilitetit, pra ajo nuk do të jetë 579 milion EUR, por rreth 660 milion EUR. Dhe ky ndryshim në koston totale të projektit, padyshim se ndryshon edhe normën e brendshme të kthimit. E dyta, ne konsiderojmë se vlera monetare e kohës së kursyer është e ekzagjeruar. Për të ardhur deri tek kjo llogaritje keshilltarët ndërkombëtarë të MI-së kanë

llogaritur kohën e kursyer të pasagjerëve në mjetet e transportit, duke supozuar se ata janë të punësuar dhe duke llogaritur çmimin e punës për orë, e cila e përkthyer në vlerë financiare pune ka rezultuar në 347 milion EUR, për 20 vite (llogaritja origjinale në aneksin 1). Por, çka është shumë e rëndësishme të theksohet, aty nuk është marrë parasysh niveli i lartë i papunësisë në Kosovë.

Në këtë analizë (tabela 9) është paraqitur edhe Vlera e Tanishme Neto (VTN) e cila është 130 milion EUR. Vlera e Tanishme Neto paraqet vlerën e tanishme (të kohës së sotme) të përfitimeve dhe kostove të projektit. Rekomandohet që secili projekt me VTN pozitive (mbi zero) të shqyrtohet seriozisht për aprovim. Meqenëse VTN e projektit është prezanuar si 130 milion EUR, atëherë edhe është rekomanduar aprovimi i projektit. Por, edhe në këtë rast, nëse merret parasysh kostoja më e lartë e projektit, atëherë VTN reale do të ishte shumë më e ulët, apo rreth 50 milion EUR.

KOSTOJA OPORTUNE – një ndër vërejtjet tona kryesore në analizën e paraqitur nga MI, është mungesa e paraqitjes së koston oportune të projektit, apo thënë ndryshe ku do të mund të orientoheshin të njëjtat fonde dhe çfarë efekte do të jepnin. Kjo në fakt është kërkesë standarde e një studimi të fizibilitetit. Ne mendojmë që në këtë fazë të zhvillimit socio-ekonomik, Kosova nuk e ka pasur të nevojshme edhe një rrugë të përmasave të tilla. Prioriteti i ekonomisë kosovare, në këtë moment janë projektet të cilat kanë intensitet më të lartë të punësimit dhe që krijojnë punësim më të qëndrueshëm. Në anën tjetër, fonde të tilla do të ishin shumë të nevojshme në sektorin e arsimit apo atë të shëndetësisë.

Në vazhdim po paraqesim konkluzionet tona nga kjo analizë, dhe disa rekomandime për akterë të ndryshëm.

⁸ Tregues financiar që tregon kthimin e investimeve të projekteve. Sa më i lartë ky tregues aq më i dëshirueshëm projekti.

TAB. 09 ANALIZA E KOSTOS DHE PËRFITIMEVE TË RRUGËS 6

KOSTOT EKONOMIKE

Kostot operative	32
Kostot e shpronësimit	46
Kostoja e ndërtimit	475
Kostot totale ekonomike	579

PËRFITIMET EKONOMIKE

Vlera ekonomike e mbetur	278
Vlera e tokës ne fund te projektit	11
Vlera e kohës se kursyer	347
Vlera e kursimeve nga aksidentet	49
Vlera e kursimeve nga shfrytëzimi i mjeteve te transportit	20
Përfitimet totale ekonomike	709
Norma e Brendshme e Kthimit	10.6%
Vlera e Tanishme Neto	130

Burimi: dokumentet e MI dhe studimi i Fizibilitetit per Rrugen 6

Sipas Bankës Botërore (2010), vetëm dy nga nëntë pjesët e “Rrugës 7”, ato afër kryeqendrës (Prishtinës), mund të jenë ekonomikisht të arsyeshme.

Kontrata e nënshkruar nga kompania ndërkombëtare Bechtel&Enka dhe Qeveria e Kosovës asnjëherë nuk është bërë publike.

Financimi i “Rrugës 6” duket të jetë akoma i pazgjidhur në tërësi, kjo shihet edhe nga Buxheti i vitit 2015, i prezantuar nga Ministria e Financave.

Nga përvoja rajonale dhe ndërkombëtare, por edhe nga përvoja e re që kemi me Rrugën 7, ne mund të konkludojmë se Rruga 6 potencialisht do të ngrisë nivelin/volumin e shkëmbimit tregtar në mes Kosovës dhe Maqedonisë.

5. KONKLuzionet dhe REKOMANDIMET

Ky raport paraqet një hulumtim kualitativ mbi ecurinë e ndërtimit të Autostradës Prishtinë – Shkup (Rruga 6), si dhe mbi rezultatet e mësimet e marra nga ndërtimi i rrugës 7 (Prishtinë – Morinë). Qëllimi kryesor i këtij raporti ishte paraqitja dhe analiza e rrjedhës së ndërtimit të këtyre dy projekteve dhe efektet e tyre në zhvillimin ekonomik e social të Kosovës, duke përfshirë edhe efektet që këto dy projekte kanë pasur në sektorin e ndërtimit të rrugëve në Kosovë. Raporti fillon me analizë të përvojave nga ndërtimi i Rrugës 7, ku analizohet financimi i dy projekteve dhe format e mundshme të financimit. Pastaj, vazhdohet me disa shembuj të ndërtimit të autostradave të ngjashme në vendet e rajonit dhe kostot e tyre. Në vazhdim, një pjesë e veçantë e raportit i kushtohet efektit të dy projekteve në punësim. Raporti, gjithashtu, analizon në mënyrë të detajuar edhe efektet që ndërtimi i Rrugës 7 ka pasur në tregtinë e jashtme të Kosovës. Pjesë e rëndësishme e raportit, është efekti i ndërtimit të dy rrugëve të mëdha në sektorin vendor të ndërtimit të rrugëve. Kurse, pjesa e katërt e raportit i kushtohet ekskluzivisht Rrugës 6 (Prishtinë – Hani i Elezit) dhe efekteve potenciale socio-ekonomike të këtij projekti.

Nga analiza e paraqitur, së pari dëshirojmë të konkludojmë se kontraktimi i ndërtimit të këtyre dy rrugëve, ka qenë dhe mbetet temë e rëndësishme e diskutimit në shoqërinë kosovare, natyrshëm, për shkak të rëndësisë socio-ekonomike që kanë këto projekte të mëdha kapitale, por edhe për shkak të koston së lartë financiare dhe oportune të këtyre dy projekteve. Ndërtimi i Rrugës 7 (Prishtinë – Morinë), i cili i ka kushtuar buxhetit të Kosovës rreth 830 milion EUR, konsid-

erohet të jetë një ndër projektet më të mëdha të dekadave të fundit, kurse kontraktimi i Rrugës 6 pritet të kushtojë rreth 650 milion EUR. Të dy këto projekte së bashku, në pak më shumë se pesë vite kohë, do t'i kushtojnë buxhetit të Kosovës rreth 1.5 miliardë EUR. Në këtë drejtim, është e rëndësishme të theksojmë, se pavarësisht diskutimit publik që është zhvilluar lidhur me këto dy projekte të mëdha, deri më tani ky është raporti i parë i detajuar për këto projekte.

Nivel të ulët transparence ka treguar edhe kompania e angazhuar në ndërtim të dy rrugëve të mëdha. Kompania “Bechtel&Enka” është pak e pranishme në publik, dhe me vështirësi përgjigjet në pyetjet e medieve dhe publikut. Për më tepër, gjithashtu ka qenë jashtë çdo aktiviteti me përgjegjësi sociale (ajo që njihet si Përgjegjësia Sociale e Korporatave).

Gjithashtu konkluzë e këtij raporti por edhe vërejtje e theksuar në vazhdimësi nga opinioni i gjerë publik është çmimi i lartë që shoqëria ka paguar për ndërtim të dy rrugëve. Rruga 7 është ndërtuar me çmim mesatar prej mbi 11 milion EUR për kilometër, e që konsiderohet të jetë çmim mbi mesataren e përvojave të ngjashme, sidomos kur kemi parasysh terrenin në të cilin është ndërtuar rruga. Këtë konkluzion të raportit e mbështet edhe më shumë studimi i Doll dhe Essen (2008), sipas të cilit vetëm në Austri kostoja e ndërtimit të rrugëve është e afërt me koston e ndërtimit të Rrugës 7 në Kosovë, kurse në shumë vende të tjera, duke përfshirë edhe Kroacinë, Slloveninë e Gjermaninë, mesatarja koston së ndërtimit të rrugëve të ngjashme është nën 10 milion EUR për kilometër.

Nga të dhënat që kemi analizuar mund të konkludojmë se Rruga 7 nuk ka pasur efektet e pritura në marrëdhëniet tregtare mes Kosovës dhe Shqipërisë. Volumi tregtar nuk është rritur në masën e pritjeve, por edhe si i tillë është në favor të importit nga Shqipëria. Deficiti tregtar me Shqipërinë veçse është rritur. I njëjti efekt pritet edhe nga ndërtimi i Rrugës 6.

Një ndër gjetjet kryesore të këtij raporti është se ndërtimi i dy rrugëve të mëdha, Rrugës 7 dhe Rrugës 6, ka pasur pasojë të rënda tek sektori vendor i ndërtimit të rrugëve. Shumë kompani në këtë sektor, për shkak të mungesës së fondeve publike, kanë ulur prodhimin dhe numrin e punëtorëve.

Të gjitha elaborimet e bëra më lartë sjellin disa rekomandime, implementimi i të cilave kërkon reagim të shpejtë. Rekomandimet e raportit, të renditura sipas rëndësisë kërkojnë me theks të veçantë:

1. Karakteristikë kyçe e dy projekteve është mungesa e transparencës qeveritare lidhur me projektet prej fazës së planifikimit, dizajnit e deri tek kontraktimi e ndërtimi. Proceset kanë qenë të mbyllura për publikun dhe shumë pyetje kanë mbetur të pasqaruara. Andaj ne rekomandojmë që Ministria e Infrastrukturës së bashku me kompaninë ndërtuese të japin në vazhdimësi detaje rreth proceseve dhe të jenë pjesë e diskutimeve publike për këto tema.
2. Rezultatet e hulumtimit tonë tregojnë se një ndër problemet e theksuara në mbarëvajtje të proceseve në projektin e “Rrugës 7” ka qenë edhe mungesa e mbikëqyrjes profesionale të projektit, andaj në këtë drejtim rekomandojmë që Qeveria të jetë transparente edhe në procesin e mbikëqyrjes të projekteve të tilla. Gjithashtu, rekomandohet rritje e nivelit të transparencës në gjithë procesin e ndërtimit të projektit, si nga ana e kompanisë ndërtuese ashtu edhe nga ana e Qeverisë.
3. Të dy projektet gjithashtu janë kritikuar për mënyrën e financimit. Qeveria e Kosovës ka zgjedhur që të financojë të dy projektet me fonde publike (në tërësi), pa shqyrtuar sa duhet, dhe pa dhënë asnjë arsytim për mundësitë tjera të financimit, shfrytëzimi i të cilave do të lironte fondet publike për investim në sektorë tjerë. Ne konsiderojmë, se në projekte të tilla mundësia e angazhimit të kapitalit privat është e madhe, kjo është treguar edhe nga përvojat rajonale, dhe mos-angazhimi i kapitalit privat në të dy rastet është një lëshim nga ana e Qeverisë. Konsiderojmë se akoma ka mundësi që një pjesë e projektit të financohet me kredi nga institucionet financiare ndërkombëtare.
4. Kompanitë vendore të angazhuara në projekt, kanë nevojë për përkrahje institucionale dhe teknike, në mënyrë që marrëdhënia kontraktuale me kompaninë “Bechtel&Enka” të jetë më e qartë dhe më e lehtë.
5. Dhe në fund, rekomandojmë kompaninë Bechtel&Enka që të përfshihet në aktivitete me përgjegjësi sociale.

REFERENCAT

Brunwasser, M. Foreign Policy (2015) "Steamrolled: A special investigation into the diplomacy of doing business abroad." *Foreign Policy*. Available from:

Doll, C. and Essen, H. (2008) "Road infrastructure cost and revenue in Europe". Produced within the study Internalisation Measures and Policies for all external cost of Transport (IMPACT) – Deliverable 2. Delft, CE, 2008

Kosovo. Ministry of Infrastructure (2013) "R6 economic viability assessment report". Prishtina, Kosovo.

Striple, H. (2001) "Life cycle assessment of road". IVL Swedish Environmental Research Institute, Gothenburg, Sweden.

<http://foreignpolicy.com/2015/01/30/steamrolled-investigation-bechtel-highway-business-kosovo/>

ANEKSET

ANEKS 1 – LLOGARITJA E VLERËS SË KOHËS SË KURSYER

Vlera e kohës për makinë	Pasagjerë për makinë	Koha e punës së pasagjerëve (EUR/orë)	Koha jo-punuese e pasagjerëve (EUR/orë)	Kostoja e vonesës së mallrave (EUR/orë)
Veturat për pasagjerë	3.15	4.76	0.98	0.00
Furgonë	5.30	3.28	0.98	0.00
Kamioneta	3.30	4.76	0.98	0.03
Autobusë	29.00	3.28	0.98	0.00
Kamionë të vegjël	1.50	0.00	0.98	0.07
Kamionë mesatar	1.50	0.00	0.98	0.67
Kamionë të mëdhenjë	1.50	0.00	0.98	1.02

Burimi: Shërbimet konsulentë të Vlerësimit Ekonomik dhe të Trafikut të Rrugës 6, Autostradës ndërmjet Prishtinës dhe Hanit të Elezit (Kufiri me Maqedoninë), Dhjetor 2012

