

2015

# **Shteti dhe Buxheti**

## **Kujdes faturën!**

**Instituti Riinvest**

Ekipi i Projektit:

Fisnik Reçica  
Lumir Abdixhiku  
Alban Hashani  
Diellza Gashi  
Etida Zeka

Ky raport është realizuar nga Instituti Riinvest dhe është përkrahur nga Fondacioni i Kosovës për Shoqëri të Hapur (KFOS)

---

Publisher: Forum 2015

Financed by: Fondacioni i Kosovës për Shoqëri të Hapur

Copy: 500

# PËRMBAJTJA

<b>Përmbledhje Ekzekutive</b>	<b>7</b>
1. Qëndrueshmëria buxhetore	13
1.1 Sfondi i relacionit me FMN	15
1.2 Planifikimi buxhetor	18
1.3 Skenarët financiarë	19
<b>2. Autostrada “Ibrahim Rugova”</b>	<b>21</b>
2.1 Implikimet buxhetore	22
2.2 Implikimet ligjore Rast studimor	
2.3 Skenarët e menaxhimit të autostradës	25
<b>3. Privatizimi i Postës dhe Telekomit të Kosovës</b>	<b>31</b>
3.1 Zhvlerësimi i vlerës së shitjes së PTK-së	32
3.2 Performanca e PTK-së	
3.3 Përvojat e Privatizimit Rast Studimor	34
3.4 S Skenarët e Privatizimit të PTK-së	40
<b>Referencat dhe Bibliografia</b>	<b>42</b>



## SHKURTESAT

- ATK - Administrata Tatimore e Kosovës
- BB - Banka Botërore
- BE - Bashkimi European
- BERZH Banka Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim
- BPV - Bruto Produkti Vendor
- ESK - Enti Statistikor i Kosovës
- FMN - Fondi Monetar Ndërkombëtar
- GDP - Gross Domestic Product (Bruto Produkti Vendor)
- IPA - Instrumenti për Asistencën e Para-Aderimit në BE
- KASH - Korniza Afatmesme e Shpenzimeve
- KEK - Korporata Energjetike e Kosovës
- MEF - Ministria e Ekonomisë dhe Financave
- MTPT - Ministria e Transportit, Postës dhe Telekomunikacionit
- PTK - Posta dhe Telekomunikacioni i Kosovës
- SBA - Stand-by Agreement
- SMF - Staff Monitored Programme



## PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE

Ky dokument i politikave fokusohet në çështjen e qëndrueshmërisë buxhetore dhe ndërlihdjen e saj me projektet e mëdha siç janë privatizimi i Postës dhe Teleko–munikacionit të Kosovës (PTK) dhe ndërtimin e autostradës “Ibrahim Rugova”. Dokumenti është përgatitur duke shfrytëzuar të dhëna primare të grumbulluara për qëllim të këtij hulumtimi dhe të dhëna tjera sekondare nga fondi hulumtues i Institutit Riinvest dhe agjencive tjera.

Dokumenti ka për qëllim që të (a) përmirësoj informimin e politikëbërësve dhe palëve të tjera të interesuara të shoqërisë lidhur me çështjen e qëndrueshmërisë buxhetore në vitet që vijnë përballë burimeve të pa sigurta për financimin e projekteve të mëdha kapitale që veçse janë kontraktuar dhe (b) të përmirësoj transparencën dhe llogaridhënien e vendimmarrësve në këto procese si dhe (c) të ndihmoj procesin e rishikimit buxhetor të gjysmëvitit 2011. Motivimi kryesor për hartimin e këtij dokumenti të politikave kanë qenë lëvizjet e qeverisë së Kosovës në drejtim të realizimit të këtyre projekteve në kushtet kur nuk janë bërë analizat e nevojshme të kostove dhe përfitimeve të këtyre projekteve. Gjithashtu ka pasur mungesë të një debati të mirëfilltë dhe me themel të iniciuar, në mënyrë të veçantë, nga institucionet publike (Parlamenti dhe Qeveria) mirëpo edhe nga palët tjera të interesuara. Në mungesë të këtyre debateve ngrihen pyetje si: (1) cilat janë përfitimet dhe humbjet nga këto projekte kapitale; (2) si do të gjejmë burime të sigurta të financimit të këtyre projekteve; (3) si të rrisim kredibilitetin tonë në raport me organizatat ndërkombëtare dhe kush duhet të marrë përgjegjësi për dëmtimin e këtyre marrëdhënieve kohëve të fundit; (4) dhe së fundi, po e të njëjtës rëndësi, si të sigurohet pjesëmarrje aktive e parlamentit?

Këto pyetje duhet të sqarohen përmes debateve të gjëra publike në shoqëri të cilat synojnë krijimin e një konsensusi bazik ndërmjet aktorëve kyç dhe palëve të interesuara. Ky konsensus është një parakusht për të siguruar përkrahjen e nevojshme politike për këto procese të rëndësishme, efektet e të cilave do të ndjehen jo vetëm nga ne por edhe gjeneratat që vijnë, si dhe shmangien e tensioneve të mundshme politike dhe shoqërore që do të mund ta komprometonin këtë politikë dhe këto projekte. Autorët e këtij dokumenti të politikave besojnë se ndërtimi i infrastrukturës rrugore që do të mundësonte rritjen dhe integrimin e tregjeve rajonale është esenciale për zhvillimin e vendit megjithatë ky proces duhet të jetë i bazuar në kuadër të përshtatshëm ligjor i cili siguron politika dhe procedura adekuate, siguron transparencë dhe llogaridhënie dhe kontribuon në për–shpejtimin e rritjes ekonomike dhe zhvillimin e qëndrueshëm të vendit. Këto projekte duhet të bazohen në analiza paraprake që masin kostot dhe përfitimet e vendit dhe implikimet që kanë në qëndrueshmërinë buxhetore.

Dokumenti i politikave është organizuar si në vijim: Kapitulli i parë përmban analizën mbi planifikimet dhe qëndrueshmërinë buxhetore të Kosovës, implikimet që rrjedhin nga relacioni i vendit me Fondin Monetar Ndërkombëtar (FMN), planifikimet buxhetore dhe skenarët e mundshëm të gjendjes financiare. Kapitulli i dytë e përshkruan historikun e ndërtimit të autostradës “Ibrahim Rugova”, implikimet buxhetore dhe ligjore që rrjedhin prej saj, analizën mbi financimin e Autostradës, një studim rasti nga ndërtimi i një autostrade në Rumani dhe skenarët e mundshëm të menaxhimit

të autostradës. Kapitulli i fundit, përmban analizën mbi performancën e PTK-së dhe implikimet që dalin nga strategjia e privatizimit të saj, një studim rasti mbi privatizimin e Telekomit Turk dhe skenarët e privatizimit të PTK-së.

## Konkluzionet kyçe të nxjerra nga ky dokument i politikave janë:

- Parametrat e qëndrueshmërisë buxhetore në Kosovë kanë shënuar përkeqësim duke kaluar brenda pak viteve nga suficite enorme në deficite të thella. Kosova po shpenzon më tepër se që gjeneron mjete financiare duke krijuar kështu hendeqe buxhetore të cilat mund të financohen nga bilancet bankare apo të hyrat e njëhershme<sup>1</sup>. Parlamenti ka miratuar buxhetin i cili parasheh deficit buxhetor prej 5% të BPV-së e që është mbi kufirin maksimal prej 3% të paraparë me kriteret e Mاستrichtit. Për më tepër politikat e pa matura populliste që në themel kanë efektet elektorale kanë përkeqësuar situatën buxhetore të vendit dhe kanë degraduar marrëdhëniet e Kosovës me Fondin Monetar Ndërkombëtar. Ky degradim ulë kredibilitetin shtetëror të Kosovës karshi marrëveshjeve ndërkombëtare dhe kufizon integrimin e Kosovës në institucione të rëndësishme (në mënyrë të veçantë në periudhën afatshkurtër cenon anëtarësimin e vendit në Bankën Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) dhe Organizatën Ndërkombëtare të Tregtisë.
- Ridizajnimi i marrëveshjes me FMN-në nga një relacion përfitues kontraktual në një relacion jo-përfitues e jo-formal për Kosovën është ecje mbrapa në të gjitha proceset integruese, në qëndrueshmërinë makro-fiskale dhe në tërheqjen e investitorëve potencial. Ky ridizajnim i marrëveshjes e lë deficitin e Kosovës të pambuluar për vitin 2011, duke shtyrë kështu nevojën e përdorimit të bilancit bankar të grumbulluar nëpër vite dhe të hyrave të njëhershme nga shitja e aseteve nacionale.
- Një menaxhim i tillë i parasë publike është i paqëndrueshëm me që është i mbështetur në gjenerimin e shpenzimeve të përhershme përball gjenerimit të të hyrave të njëhershme. Derisa Kosova mund të mbulojë deficitin e vitit 2011 me paratë e bilancit bankar, mund të përmbyll edhe vitin 2012 me paratë e privatizimit të PTK-ës, vitet vijuese do të jenë sfidë e vërtetë për gjenerimin e çfarëdo të hyre për mbulimin e deficiteve të planifikuara.
- Pjesa më e madhe e buxhetit shtetëror e paraparë me dokumentet strategjike të vendit (Buxhet dhe Kornizë Afatmesme të Shpenzimeve) është shpenzues dhe me gjasa të vogla që të investohet në projekte të reja kapitale. Edhe pse pjesëmarrja e investimeve kapitale në buxhetin e Kosovës është relativisht më i lartë se i vendeve të rajonit, kjo lidhet vetë me një projekt, atë të autostradës, dhe nuk lejon hapësirë për investime të reja kapitale. Sa i përket mallrave dhe shërbimeve

1 Qeveria planifikon shfrytëzimin e bilancit bankar, e që në 2011 është 244 milionë Euro për të mbuluar hendeqet buxhetore të këtij viti. Njëkohësisht shitja e PTK-ës konsiderohet si e mjaftueshme për mbulimin e deficiteve vijuese.



Kosova shpenzon relativisht më shumë se Serbia e Maqedonia në dokument i politikave me buxhetin që ka. Rritja e shpenzimeve për paga në kundërshtim me marrëveshjet ndërkombëtare vetëm sa e ka përkeqësuar këtë situatë.

- Autostrada 'Ibrahim Rugova' pritet të përfundohet brenda tri viteve. Mirëpo, i gjithë procesi nuk ka kaluar pa probleme. Gjatë këtij procesi, Qeveria e Kosovës me 27 Prill 2011 mori vendim të ndryshojë trasenë e rrugës. Ky ndryshim i trasesë do të reflektojë mbi koston totale të autostradës, vlera e së cilës nuk dihet, ngase projektioni zyrtar i shpenzimeve nuk është publikuar nga Qeveria e Kosovës.
- Autostrada do të shkurtojë rrugën nga Kosova për në bregdet por edhe do të mundësojë ngritjen e bashkëpunimit ekonomik mes dy vendeve. Për më tepër, do të hapë mundësi për shfrytëzim të portit detar të Shqipërisë edhe nga vendet e tjera të rajonit. Kjo gjithsesi krijon një vlerë të shtuar për vendin dhe mundëson që Kosova nga një vend i destinacionit final të transportit të produkteve të shndërrohet në një vend transit për mallrat e vendeve fqinje.
- Ndërtimi i autostradës "Ibrahim Rugova" bartë edhe implikime ligjore të cilat kryesisht vijnë nga dy aspekte: mungesa e Vlerësimit Strategjik të Mjedisit, si dhe vendimi për ndryshimin e trasesë së autostradës. Qeveria nuk e ka përfill Vlerësimin Strategjik Mjedisor të projektit për ndërtim të rrugës, që del nga Ligji Nr. 03/L-015 i shpallur në Gazetë Zyrtare me 24 mars 2009. Më konkretisht ajo i ka shkelur pothuajse të gjitha nenet dhe alinetë e këtij ligji – nenin 7, 13, 16, 20, 21, 22, 24. Implikimi i dytë është shkaktuar me vendimin për ndryshimin e trasesë së autostradës. Vendimin mbi ndryshimin e trasesë së autostradës, Qeveria e Republikës së Kosovës e mori në mbledhjen e saj të mbajtur më 27 prillit 2011. Një vendim i tillë është në kundërshtim me vendimin e Qeverisë nr.13/10 të marrë me 7 mars 2008 me të cilin i rekomandohej Kuvendit që të aprovoj trasenë e autostradës Vërmicë-Merdare si zonë të interesit të veçantë ekonomik, vendim ky që është aprovuar nga Kuvendi i Kosovës me datë 2 qershor 2008. Gjithashtu sipas Ligjit për Planifikim Hapësinor, neni 12.6, pas hartimit të planeve hapësinore për zonat e interesit të veçantë, ministria ia dërgon ato Qeverisë për miratim paraprak dhe Qeveria ia procedon Kuvendit për aprovim përfundimtar, gjë e cila nuk ka ndodhur.
- Financimi i autostradës "Ibrahim Rugova" është bazuar kryesisht në mjetet e buxhetit të Kosovës, duke rrezikuar kështu që vendi të futet në deficit të thellë buxhetor dhe duke pamundësuar investimet e tjera kapitale.
- Ndërtimi i autostradës "Ibrahim Rugova" nuk ka një mbikëqyrje të pavarur profesionale, dhe ky fakt krijon mundësinë e mbiraportimit të vëllimit të inpleteve të angazhuara në ndërtim nga punëkryesi, si dhe mundësinë e raportimit jokorrekt mbi kualitetin e punës.
- Autostrada Ibrahim Rugova sipas planifikimeve aktuale do të bëhet kryesisht nga buxheti i Kosovës përmes të hyrave të njëhershme (të hyra të planifikuara nga privatizimi), si dhe përmes kredive të cilat

mund të jenë të brendshme apo të jashtme. Mirëpo, situata aktuale në të cilën gjendet Kosova, pa një rangim kreditor ndërkombëtar, me raporte të degraduara me FMN-ën dhe humbje të kredive të parapara për shkak të shkeljes së marrëveshjes paraprake, nuk krijon shumë hapësirë për mbështetje kreditore nga institucionet e jashtme financiare, qofshin ato komerciale.

- Strategjia e privatizimit të PTK-së ofron dykuptimësi në relacion me vendin që Posta e Kosovës zë në transaksion. Paqartësia e ndarjes së aksioneve në mes të investitorit privat dhe Qeverisë së Kosovës prodhon tri skenarë potenciale me variacione të ndryshme pronësie finale.
- Shitja e PTK-së për të mbuluar deficitin tregtar dhe paguar projektet e kontraktuara, e formalizuar edhe me marrëveshjen me FMN-në, ulë pozitën negociuese të Kosovës karshi investitorëve dhe ulë vlerën potenciale të këtij asetit publik.
- PTK-ja ka pasur një përkeqësim të performancës e cila ka rezultuar nga dy drejtime. Së pari futja e konkurrencës në telefoninë mobile dhe së dyti nga keq-menaxhimi si pasojë e intervenimeve politike në këtë ndërmarrje publike. Caktimi i anëtarëve të bordeve dhe menaxhmentit janë bërë mbi baza partiake të cilët kanë lejuar një mbi-punësim viteve të fundit. Kjo do të reflektohet në ofertën që investitori privat do të bëjë për këtë ndërmarrje.

## REKOMANDIMET

- Qeveria pas ridizajnit të marëdhënieve me FMN-ën, duhet të reflektojë në rishikimin e dokumenteve financiare në gjysmëvit, me theks të veçantë në Buxhetin 2011 dhe Kornizën Afatmesme të Shpenzimeve (KASH). Implikimet financiare nga ridizajni prekin planifikimet financiare të vendit. Dokumentet financiare me parametrat e tanishëm financiar janë joreal.
- Projekteve kapitale duhet t'i prijë një analizë e kostove dhe përfitimeve. Analizat e tilla synojnë që të krijojnë një konsensus bazik për projektet kapitale dhe implikimet buxhetore në periudha afatgjata. Në mungesë të këtyre analizave rriten dyshimet e palëve të interesuara për keqpërdorime dhe keq-menaxhim.
- Qeveria duhet të bëjë publike kontratat e projekteve kapitale që financohen me taksat e qytetarëve. Një praktikë e tillë rritë transparencën, llogaridhënien dhe sjell në nivel të barabartë informimi gjitha palët e interesuara. Në këtë mënyrë analizimi i kostove dhe përfitimeve nga një projekt si dhe përcjellja e progresit të punës bëhet më i lehtë.
- Qeveria duhet të shohë mundësitë e rinegociimit të kontratës me Bektel Enka dhe e shtyrjes së pagesës së kështit të parë për përfundimin e pjesës së parë të autostradës. Një akt i tillë ka precedent në Rumani.
- Qeveria duhet që sa më shpejt të kontraktojë një kompani private profesionale e cila do të bëjë kontrollin e kualitetit dhe kuantitetit të

punëve në autostradë të kryera nga kompania ndërtuese Bechtel Enka. Kontrollimi i kualitetit dhe kuantitetit të punëve do të evitonte mundësinë e mbiraportimit të vëllimit dhe cilësisë së punëve nga kompania ndërtuese.

- Të bëhen shkurtime të mëtutjeshme buxhetore me qëllim të reduktimit të deficitit të planifikuar për vitet në vijim.
- Duhet shfrytëzuar mundësitë e financimit të investimeve kapitale përmes përfshirjes së sektorit privat në një partneritet publiko-privat. Kjo do të lehtësonte barrën buxhetore dhe mundësonte qëndrueshmëri buxhetore afatgjate.
- Qeveria e Kosovës duhet të qartësoj dykuptimësitë në lidhje me privatizimin e PTK-së dhe pjesëmarrjen e Postës së Kosovës në këtë proces, para përmbylljes së procesit.
- Qeveria duhet të respektojë kontratat ndërkombëtare dhe duhet të ketë kujdes në marrjen e vendimeve që dëmtojnë kredibilitetin kontraktual të vendit dhe rrezikojnë perspektivën integruese të Kosovës.
- Parlamenti i Kosovës duhet të jetë më aktiv që të mbaj qeverinë përgjegjëse për situatat kur kjo e fundit rrezikon marrëveshjet ndërkombëtare. Parlamenti gjithashtu duhet të mos aprovoj ligje (siç është rasti i projekt buxhetit) që vijnë ndesh me marrëveshjet ndërkombëtare.

## METODOLOGJIA

Ky raport është përgatitur nga Instituti Riinvest në bazë të të dhënave primare dhe sekondare. Ne kemi ndërmarrë një hulumtim duke shfrytëzuar burime relevante, përfshirë edhe analizën e raporteve ekzistuese dhe informacionet tjera në dispozicion nga institucionet e ndryshme dhe fondi hulumtues në institutin Riinvest. Ne jemi fokusuar në çështjen e qëndrueshmërisë buxhetore dhe ndërlidhjen e saj me projektet e mëdha siç janë privatizimi i Postës dhe Teleko-munikacionit të Kosovës (PTK) dhe ndërtimin e autostradës "Ibrahim Rugova". Hulumtimi i secilit rast ka rezultuar me një seri pyetjesh të cilat përbëjnë bazën e pyetësorit gjysmë të strukturuar i cili u përdor gjatë intervistimit të zyrtarëve më përgjegjës në ministritë përkatëse dhe në ndërmarrjen publike. Instituti Riinvest shpreh falënderime për ministrin Besim Beqaj, MZHE, ish ministrin Fatmir Limaj, MTPT, ish ministrin Haki Shatri MEF, drejtorin ekzekutiv të fondacionit për shoqëri të hapur (KFOS), Luan Shllaku, drejtorin e departamentit të Infrastrukturës rrugore në Ministrinë e Infrastrukturës, Ramë Qupeva, zyrtarët e PTK-së (Menduh Abazi, Seremb Gjergji dhe Arsim Bilalli), deputetët (Myzejene Selmani, Hykmete Bajrami, Visar Ymeri), Agron Demin, drejtor i Institutit GAP, si dhe Besnik Bislimin, ekspert i ekonomisë. që ndanë me ne opinionet dhe konsideratat e tyre për këto çështje. Raporti gjithashtu përfshinë dy studime rasti që adresojnë privatizimin në industrinë e telekomunikacionit në Turqi dhe ndërtimin e autostradës në Rumanë. Riinvesti falënderon të gjitha palët e përfshira në përgatitjen e këtij raporti për kontributin e tyre, ndërsa merr gjithë përgjegjësinë për gjetjet dhe konkluzionet e raportit. Gjithashtu duam të falënderojmë fondacionin kosovar për shoqëri të hapur (KFOS) për mbështetjen e këtij projekti si dhe "Forum 2015" që inicioi këtë hulumtim dhe këtë debat.



## 1. QËNDRUESHMËRIA BUXHETORE

Parametrat e qëndrueshmërisë buxhetore në Kosovë kanë shënuar luhatje nga viti në vit, me një tendencë të suficiteve gjatë viteve të para dhe deficiteve në rritje në vitet e fundit (Fig 1). Deri sa suficitet e para krijoheshin nga mos-aftësia planifikuese e projeksioneve buxhetore, kufizimet e ligjit mbi prokurimin publik, dhe ngecja në shpenzimet buxhetore, deficitet e fundit janë krijuar si rezultat i hiper-shpenzimeve përkundrejt një rritje restriktive e të hyrave edhe pse ligji i prokurimit publik është amandamentuar. Ky kalim nga teprica e parasë publike në mungesë është tregues se Kosova po shpenzon më tepër se që gjeneron duke krijuar kështu hendeqe buxhetore të cilat mund të financohen nga bilancet bankare apo të hyrat e njëhershme<sup>2</sup>.

**Fig. 1. Ecjet buxhetore të Kosovës 2000-2013 (suficiti / deficit si përqindje e BPV-së)**



Burimi: Fondi Monetar Ndërkombëtar \* (2011-2013) Të planifikuara\*\* (në miliarda €)

Me Buxhetin e 2011-ës, Qeveria e Kosovës planifikon të inkasojë 1.2 miliard euro apo 140 milionë më shumë se vitin e kaluar; dhe të ketë një shpenzim rekord për vendin prej 1.4 miliardë euro apo 230 milionë më shumë se një vit më parë. Në këto vija projekt-buxheti sheh një deficit primar prej 170 milionë euro. Shtuar këtyre edhe kreditë për ndërmarrjet publike, me theks të veçantë Korporatës Energjetike të Kosovës (KEK), deficitet i përgjithshëm për vitin 2011 është 226 milion euro. Sipas projeksioneve të Fondit Monetar Ndërkombëtar (FMN), Kosova këtë vit planifikon të ketë një Bruto Produkt Vendor (BPV) prej 4.6 miliardë euro. Deficiti prej 226 milion është sa 5% e BPV-së së vendit.

<sup>2</sup> Qeveria planifikon shfrytëzimin e bilancit bankar, e që në 2011 është 244 milionë Euro për të mbuluar hendeqet buxhetore të këtij viti. Njëkohësisht shitja e PTK-ës konsiderohet si e mjaftueshme për mbulimin e deficiteve vijuese.

Bashkimi Evropian për të gjitha vendet anëtare të saj, me theks të veçantë të përdoruesve të Euros, ka parapërcaktuar një kufi maksimal të deficitit buxhetor, kufizime këto të njohura nën Kriterin e II-të të Maastricht-it (Maastricht criteria) e që qartazi thekson se deficitin buxhetor i një vendi nuk guxon të jetë më i lartë se 3% e BPV-së.

### **Kriteri i 2-të i Maastricht-it:**

“Deficiti vjetor qeveritar: Norma e deficitit vjetor qeveritar me Bruto Produktin Vendor (BPV) nuk duhet të kalojë 3% në fund të vitit fiskal. Nëse jo, së paku kërkohet të arrijë afër 3%. Vetëm rastet e jashtëzakonshme, dhe tejkalimet e përkohshme, mund të lejohen.”

Parametrat e aprovuar në Ligjin e Buxhetit 2011, nga Parlamenti i Republikës së Kosovës, qartësisht bëjnë shkeljen e rregullave më të rëndësishme financiare të Bashkimit Evropian, madje me një tejkalim të kufizimeve gati të dyfishtë. Sikur Kosova të ishte vend anëtar i BE-së, një aprovim i tillë buxhetor do të ishte i pamundur.

Supozimi i relacionit 5% të BPV-së ndërtohet mbi pritjet se Administrata Tatimore e Kosovës (ATK) dhe Doganat e Republikës së Kosovës do të inkasojnë, mesatarisht, mbi 18% të hyra më shumë se vitin e kaluar. Ky objektiv duket i lartë kur kihet parasysh ritmin vjetor të ngritjeve të të hyrave buxhetore e që nuk kalon 10%. Për më tepër, vendi ka numrin më të vogël të inspektorëve tatimor për kokë banori në gjithë Evropën.

ATK ka gjithsejtë 700 inspektorë fiskal, prej të cilëve vetëm 350 punojnë në teren. Paga e tyre dhe kapacitetet përcjellëse janë modeste në krahasim me vendet e rajonit. Kapacitet e limituara të inspektorëve fiskal dhe niveli i lartë i korrupsionit në Kosovë,

### **ATK dhe evazoni fiskal:**

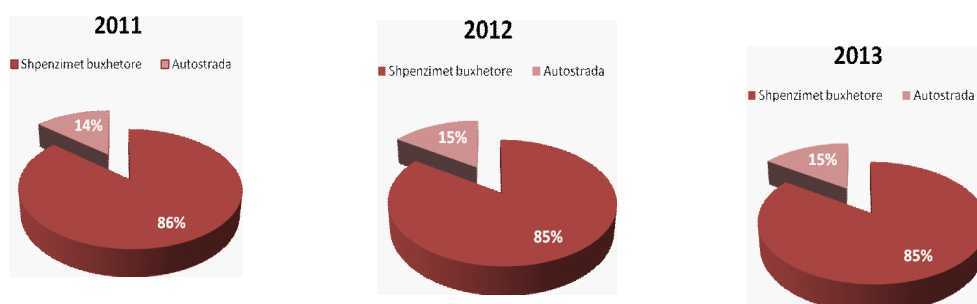
“Administrata Tatimore e Kosovës ka gjithsejtë 700 inspektorë fiskal, prej të cilëve vetëm 350 punojnë në teren. Paga e tyre dhe kapacitetet përcjellëse janë modeste në krahasim me fuqinë e evazionit fiskal.”

bën që mundësia e tyre për t’u përfshirë në korrupsion të jetë e lartë. Sipas Barometrit Global të Korrupsionit të vitit 2010 nga Transparency International, Kosova është e ranguar me nivelin më të lartë të korrupsionit në rajon, me një koeficient prej 2.8 (vendet me nivel të zgjeruar të korrupsionit janë cilësuar ato që kanë një koeficient prej 0.8). Për më tepër, vendi vazhdon të jetë si i vetmi pa Polici Financiare. Dogana në anën tjetër nuk arrin të shtrijë kontrollin në 17% të vendit; në pikat 1 dhe 31, burime të vazhdueshme të informalitetit dhe evazionit fiskal. Gjydhja e këtyre problemeve doganore është ma tepër rast politik se

sa teknik dhe i njëjti nuk lë hapësirë për optimizëm gjatë vitit 2011, kohën kur Qeveria planifikon të ketë një ritëm të dyfishtë të të hyrave. Perceptioni i parë i krijuar nga mekanizmat mbledhëse, Dogana dhe ATK, ka tentuar të relativizojë objektivin optimist. Të dy mekanizmat në dy muajt e parë të vitit 2010 raportuan ngritjen e të hyrave për 34 % krahasuar me muajt e njëjtë të vitit të kaluar. Mirëpo kjo ngritje e ka bazën reale në ngritjen e akcizës e cila është aplikuar nga muaji Korrik 2010 në disa produkte si duhani, alkooli, veturat e reja dhe të vjetra, nafta dhe gasi. Krahasimi i Janarit 2011 që ka këtë akcizë, me Janarin 2010 pa të, është statistikisht i parëndësishëm, prandaj rritja e performancës së ATK-së dhe Doganave duhet të shihet në shifra reale e jo nominale.

Në anën e shpenzimeve, Qeveria e Kosovës ka lënë pak hapësirë për siguresa në rast të rreziqeve. Viti 2011 është vit rekord sa i përket investimeve kapitale. Ato janë planifikuar të jenë në vlerë prej 572 milion euro, nga të cilat investohen 448 milionë euro nga niveli qendror dhe 124 milionë euro nga niveli komunal. Ministria e Infrastrukturës prinë me shportën e investimeve kapitale e që është gjithsej 263 milion euro; prej të cilave 225 milionë planifikohen për këstin e parë të autostradës dhe 30 milionë për investime rrugore të mbetura nga viti 2010-të. Thënë këtë, investimet e reja në infrastrukturë rrugore do të jenë vetëm 8 milion euro, rënie kjo drastike krahasuar me vitet paraprake. Meqenëse pjesa më e madhe e investimeve kapitale janë të kontraktuara tashmë në vitet vijuese, shkurtimi i tyre në rast të rreziqeve financiare është i pamundur.

**Fig. 2. Pjesëmarrja e kostos së autostradës "Ibrahim Rugova" në shpenzimet buxhetore**



Burimi: Buxheti i Kosovës 2011

Pjesë të madhe në shportën e shpenzimeve edhe gjatë viteve vijuese e merr autostrada "Ibrahim Rugova" (Fig 2). Kostoja e autostradës në tre vitet e ardhshme planifikohet të ndahet në 225 milionë për 2011-ën, 265 milionë për 2012-ën dhe 269 milionë euro për 2013-ën. Këto parashikime mund të jenë dhe më të larta nëse punë kryesi performon më mirë se sa plani i punës. Ndërsa, zvogëlimi i kostos vjetore të autostradës do të bëhet vetëm në rast të një rinegociimi të kontratës nga ana e Qeverisë së Kosovës me kompaninë ndërtuese Bechtel & Enka.

## 1.1 SFONDI I RELACIONIT ME FMN

Marrëveshja me Fondin Monetar Ndërkombëtar, sipas buxhetit të viti 2011, paraqet burimin thelbësor të financimit të deficitit. Jo për faktin se të gjitha burimet e jashtme financiare bazohen në paratë e FMN-së, por për shkak se edhe burimet financiare nga institucionet e tjera ndërkombëtare (Komisionit Evropian dhe Bankës Botërore) janë të ndërlidhura me fondet e zotuar nga FMN dhe marrëveshjes me te.

Në korrik të vitit 2010 Kuvendi i Kosovës kishte ratifikuar marrëveshjen paraprake të Qeverisë së Kosovës me FMN-në dhe Bankën Botërore. Një pëlqim për anëtarësim në

FMN ishte arritur pas presioneve politike nga vendet më kontribuuese në këtë fond. Ky pranim është pritur si arritja më e madhe e Qeverisë pas shpalljes së pavarësisë. Aprovimi i Buxhetit 2011 dhe shkeljet e njëanshme të marrëveshjes programore të vitit 2010 kanë bërë që kjo arritje të vihet në rrezik serioz. Në vitin 2010, të shtyrë nga konservatizmi buxhetor, qeveria e Kosovës ka nënshkruar një marrëveshje ndërkombëtare me FMN-në të njohur si "Stand-By Agreement". Nga kjo marrëveshje, realizimi i së cilës kërkonte një konservatizëm buxhetor, vlen të theksohen 3 elemente kyçe: a) pagat në sektorin publik nuk guxojnë të kalojnë 7.4% të GDP-së, ose 290 milion euro; b) shitja e PTK-së duhet ti gjenerojë 300 milion euro për të mbuluar deficitin; dhe c) deficitin buxhetor duhet të mbahet brenda kornizave të BE-së. Derisa deficitin buxhetor për vitin 2010-të është mbajtur brenda këtyre kornizave, fillimi i 2011 ka shënuar shpenzime shtesë të cilat kanë tejkaluar kornizat e marrëveshjes paraprake. Rritja e pagave në 378 milion euro ka tejkaluar kufizimet e FMN-së për 35%, përkundër një rritje të GDP-së prej vetëm 4.6%. Rritja e tillë ka qenë shkelje e njëanshme e një marrëveshje të rëndësishme financiare që për garanci ka pasur 110 milion euro ndihma financiare nga FMN<sup>3</sup>. Shkelja e marrëveshjes ka ngritë nevojën për një ridizajnim të relacionit në mes të FMN-së dhe Kosovës. Paqëndrueshmëria makro-fiskale,

### **FMN dhe Kosova:**

"Shkelja e marrëveshjes ka ngritë nevojën për një ridizajnim të relacionit në mes të FMN-së dhe Kosovës. Paqëndrueshmëria makro-fiskale, bazuar kryesisht në të hyra të njëhershme dhe shpenzime afatgjata ka bërë që Fondi të ulë nivelin e bashkëpunimit me Kosovën në nivel monitorues"

bazuar kryesisht në të hyra të njëhershme dhe shpenzime afatgjata ka bërë që Fondi të ulë nivelin e bashkëpunimit me Kosovën në nivel monitorues, me marrëveshjen e re të Maj 2011 "Staff Monitored Program". Sipas të njëjtit, Kosova do të duhet të kalojë nëpër gjashtë muaj të raportimeve strikte për të pasur të drejtën që në rastin më optimist, në Mars 2012, të rikthehet në një relacion formal dhe kontratë përfutuese si ajo e vitit 2010.

Në përgjithësi, shkelja e marrëveshjes së parë të arritur me FMN-në ka tre kosto:

- Humbja e parë, dhe më imediatja, është ajo e ndihmës financiare për këtë vit, e që në buxhetin e miratuar përkthehet në 167 milionë euro. Kjo shumë nga Buxheti 2011 i aprovuar në Parlamentin e Kosovës ishte planifikuar të financojë deficitin e këtij viti. Në mungesë të sajë, Kosova financon deficitin nga bilanci bankar, apo paraja e grumbulluar nëpër vite, e që është 244 milionë euro. Si rezultat, Kosova në fund të vitit mund të jetë një vend me likuiditet tejet të ulët.
- Humbja e dytë ndërlidhet me integrimin e Kosovës në proceset stabilizuese dhe evropiane. Inflacioni i lidhjeve me FMN domosdoshmërisht prekë progresin e vendit drejt proceseve integruese në mekanizmat ndërkombëtare. Dëmet e para mund të reflektohen në integrimin e Kosovës në Bankën Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim, rëndësia e së cilës për financimin e kapitalit zhvillimor në Kosovë është jetike. Përveç kësaj, një degradim lidhesh me FMN do të përkthehet në regres në inspektimet e Komisionit Evropian në Raport të Regresit.

3 Nga ndihma e planifikuar e FMN-së Kosova tashmë ka marrë këstin e parë prej 21 milionësh. Kësti i dytë dhe i tretë kanë qenë të kushtëzuara mbi rishikimet e rregullta që do të duhej bërë Fondi.



- Humbja e tretë buron në relacion me investitorët e huaj. Vendi ynë shihet si i paqëndrueshëm, i pasigurt dhe i pafuqishëm në forcimin e marrëveshjeve dhe kontratave. Kjo pasiguri bën Kosovën më pak atraktive për prurjet e kapitalit të huaj. Përveç kësaj, jo-likuiditeti potencial i vendit rritë rrezikun e të bërit biznes.



## STAND BY ARRANGEMENT (SBA) vs. STAFF MONITORED PROGRAM (SMP)

SBA është formë e financimit të vendeve me qëllim të kalimit të problemeve afatshkurta mbi bilancet financiare. Krijuar më 1952, ky program shërben kryesisht për ekonomitë emergjente, si e Kosovës, dhe në të shumtën e rasteve ka norma interesi simbolike. Kosova kishte nënshkruar një program të tillë vitin e kaluar dhe për kthim u ishin garantuar 110 milionë euro vetëm për vitin 2011. Programi në fjalë për domosdoshmëri ka kontrolle të vazhdueshme mjaft strikte. Kosova duhej ti kalonte katër, por për shkak të devijimit të njëanshëm me rastin e rritjes së pagave dhe mos-realizmit të të hyrave në kohë nuk kishte bërë asnjë. Ky lëshim bëri që vendi të rinegocionte programin me Fondin Monetar Ndërkombëtar. Ri-negociimi nuk gjente bazë bindëse për shkak të hipershpenzimet e planifikuara, për të përfunduar kështu në një nivel më të ulët marrëdhëniesh me Fondin të njohur si "Staff Monitored Program". I njëjti u ofrohet vendeve që janë pjesë e FMN-ës por për shkak të mosmarrëveshjeve eventuale dhe nevojës për plotësimin e kriterëve të dhëna, nuk përfitojnë financiarisht nga Fondi. SAP është marrëveshje joformale, i vendos lidhjet e vendit me Stafin lokal të Fondit (përkundrejt SBA-së që i bën me Bordin e Ëashingtonit) dhe në vete nuk përmban asnjë asistencë financiare. Ideja prapa programeve të tilla është aftësimi i vendeve nëpërmjet përcjelljes së rregullave strikte e vlerësimeve periodike, për të arritur kështu qëndrueshmëri financiare. Të njëjtit u ofrohen vendeve kryesisht problematike. Programe si këto kanë vendet si Zimbabve, Svaziland, Sudani e Kongo (FMN 2011).



Periudha monitoruese me FMN do të kërkon përmbushjen e disa rregullave strikte. Sipas deklaratës së Fondit, Kosova duhet të sigurojë zbritjen e deficitit në normat e lejueshme të 3.5% (Pika 16 e Deklaratës Përfundimtare 2011). Fondi gjithashtu do të kërkojë zvogëlimin e shpenzimeve buxhetore krahas rritjes së të hyrave. Të gjitha investimet e reja kapitale do të duhet të përmbajnë analizë kost-benefit me theks të veçantë në specifikimin e burimeve të financimit (përfshirë dhe Autostradën Prishtinë-Shkup). Fondi ndalon dhe përdorimin e parave të privatizimit dhe fondit pensional me qëllim të përmbushjes së hendeqeve buxhetore.

Ridizajnimi i marrëdhënieve me FMN krijon nevojën e reflektimeve buxhetore në dy dokumente financiare të vendit: Ligjin për Buxhet 2011 dhe Kornizën Afatmesme të Shpenzimeve. Mospranimi i asistencës financiare nga FMN, Banka Botërore dhe Komisioni Evropian zvogëlon bilancin bankar dhe me këtë dhe mundësitë për

financimin e deficiteve vijuese. Në të njëjtën kohë, mundësitë financiare e Kosovës për të financuar Ligjin për Veteranët dhe Ligjin e të Burgosurve Politik janë minimale.

Në këto vija restriktive të shpenzimit të parasë publike, i pamundur bëhet dhe reflektimi i pagave të shërbyesve publik në norma të inflacionit, e që për periudhën 2011-2013 priten të jenë nga 5-8% (ESK 2011). Në anën tjetër, ngurtësimi i pagave në 2011 dhe dy vitet e ardhshme nënkupton se të gjithë jo-përfituesit e kësaj rritje do të kenë fuqi blerëse më të ulët përball normave inflacioniste të parashikuara. Paralajmërimet për protesta nga jo-përfituesit mund të jenë rrezik potencial i pakënaqësive sociale.]

## 1.2 PLANIFIKIMI BUXHETOR

**Tabela 1. Struktura buxhetore në Kosovë dhe rajon**

	RKS	ALB	SRB	MK
Pagat dhe Mëditjet	26.70%	16.95%	23.22%	14.55%
Mallrat dhe Shërbimet	12.83%		5.56%	10.74%
Subvencionet dhe Transferet	18.96%	0.41%*	46.78%	6.85%
Shpenzimet Kapitale	39.88%	20.15%	3.75%	14.59%

Burimi: Buxhetet shtetërore për vitin 2011 të Kosovës, Shqipërisë, Serbisë dhe Maqedonisë \*Vetëm subvencionet

Në bazë të të dhënave të paraqitura në tabelën 1. nga buxhetet e katër shteteve të rajonit Kosova duket të ketë orientuar pjesën kryesore të buxhetit në shpenzime kapitale duke alokuar rreth 40% të buxhetit në këtë segment, ndërsa nga vendet e rajonit vetëm Shqipëria ka alokuar rreth 20% të buxhetit për investime kapitale, kurse Serbia e Maqedonia kanë ndarë më pak se 15% të buxhetit të tyre. Sa i përket zërit të Pagave dhe Mëditjeve në buxhetin e Kosovës, ky zë përbën 26.7% të buxhetit, ndërsa në vendet e rajonit proporcioni i pagave dhe mëditjeve sillet prej 14.55% deri në 23.22%. Edhe sa i përket mallrave dhe shërbimeve Kosova shpenzon relativisht më shumë se Serbia e Maqedonia në raport me buxhetin që ka.

Këto indikacione japin një pasqyrë mbi burimet e financimit të projekteve kapitale të vendit që duket se kryesisht janë të bazuara në investimet qeveritare. Në anën tjetër, niveli i investimeve kapitale në vendin fqinj, Republikën e Maqedonisë, në vitin 2006 ishte sa 3.8% e GDP-së, në vitin 2008 rreth 6% e GDP-së, kurse në vitin 2009 rreth 7% e GDP-së, afërsisht sa niveli i investimeve publike të vendeve anëtare të reja të BE-së. Nga investimet totale publike në Republikën e Maqedonisë, më pak se gjysma e kësaj shume (rreth 49%) është financuar nga buxheti i shtetit. Pjesa tjetër e investimeve është financuar nga fonde dhe grante jashtë buxhetit të shtetit, përfshirë fondet e BE-së që ofrohen si instrument mbështetës për përgatitje të vendeve për plotësimin e kushteve për anëtarësim. Për më tepër, trendi i investimeve nga viti 2009 – 2011 ka një prirje rënëse duke u zvogëluar për rreth 17% (Programi i Investimeve Publike në Maqedoni, 2009-2011<sup>4</sup>).

Struktura e buxhetit të Kosovës duket se është rast ekstrem në raport me shtetet e rajonit ngase dy zërat e buxhetit, pagat dhe mëditjet si dhe shpenzimet kapitale përbëjnë rreth 66% të buxhetit të vitit 2011, kurse në vendet e rajonit, proporcionin më të përfaqësues të buxhetit të saj në këto dy zëra e ka alokuar Shqipëria e që nuk kalon 38% të buxhetit të tërësishëm të vendit. Një tregues i tillë bën të kuptohet se qeveria e Kosovës është më ambicioze në projektet e saj. Por, një ambicie e tillë duhet të jetë mirë e menaxhuar ngase kostoja e saj në të ardhmen mund të jetë e lartë për qytetarët e vendit.

Mundësia e financimit të investimeve publike përmes përfshirjes së sektorit privat në një partneritet publiko-privat nuk është shfrytëzuar nga Qeveria e Kosovës, kurse gjithë investimet publike janë mbështetur në të hyrat e buxhetit. Për më tepër, prishja e marrëveshjes me FMN-ën do të ndikojë negativisht në mundësinë e marrjes së kredive të jashtme. Në një situatë të tillë, investimet kapitale publike kryesisht do të mbështeten në të hyrat e buxhetit të cilat janë të kufizuara, e si të tilla do të kufizojnë edhe investimet.

### 1.3 SKENARËT FINANCIAR

Stabiliteti financiar i Kosovës është i ndërlidhur me shumë projekte kapitale publike në njërin anë, si dhe me bashkëpunimin me institucionet financiare ndërkombëtare të cilat paraqesin faktorin kyç mbështetës për procese të tilla. Fundi i vitit 2011, për Kosovën do të përcaktojë kornizat e qëndrueshmërisë financiare në afat të shkurtër dhe të mesëm. Rrjedhja e investimeve kapitale publike si Autostrada "Ibrahim Rugova", shitja e PTK-së, dhe përmbyshja e marrëveshjes me FMN-ën, janë tre faktor kyç që do të determinojnë performancën e institucioneve të Kosovës në realizimin e qëndrueshmërisë financiare. Skenarët e mundshëm të situatës financiare të Kosovës janë si në vijim:

#### Skenari 1: Shitet PTK, Rinegociohet Marrëveshja me FMN

Nëse realizohen të gjitha projektet e parapara me buxhetin e Kosovës, në fund të vitit 2011 do të shpenzohen të gjitha mjetet nga bilanci bankar i Kosovës. Në anën tjetër, privatizimi i PTK-së do të kompensojë bilancin e shpenzuar bankar, dhe në fund të vitit, me 31 dhjetor 2011, Kosova në bilancin e saj do të ketë së paku 300 milion Euro. Kjo do të mundësojë plotësimin e kushtit të marrëveshjes me FMN-ën (pika 15), i cili obligon Qeverinë e Kosovës që të mbajë së paku 300 milion Euro në thesarin e saj. Plotësimi i marrëveshjes me FMN-ën, do të krijojë parakushtin kryesor për marrjen e asistencës nga FMN në vitin 2012. Asistenca e FMN-ës, krijon kushte për financimin e pjesëshëm të deficitit buxhetor në periudhë afatmesme.

## **Skenari 2: Nuk shitet PTK, Prishet Marrëveshja me FMN**

Kosova në fund të vitit 2011 do të shpenzojë të gjitha mjetet nga Bilanci Bankar i saj, si rrjedhojë e shpenzimeve publike pa mbulesë financiare. Procesi i privatizimit të PTK-së, që është planifikuar të përmbyllet gjatë vitit, do të mund të stagnojë dhe të dështojë i tëri, duke lënë Qeverinë e Kosovës pa rezerva. Në një skenar të tillë, nuk do të plotësohet marrëveshja e arritur me FMN-ën, dhe si rrjedhojë do të dështojë edhe mundësia e marrjes së asistencës financiare nga FMN në vitin 2012. Në këtë mënyrë, Kosova do të futet në krizë financiare duke humbur aftësinë e likuiditetit. Reduktimi i shpenzimeve kapitale, kreditë e pafavorshme dhe shitja e shpejtë e asetëve do të jenë domosdoshmëri.

## **Skenari 3. Nuk shitet PTK, Rinegociohet Marrëveshja me FMN**

Qeveria e Kosovës gjatë vitit 2011 nuk do t'i përfundojë të gjitha projektet e saj publike dhe nuk do të përmbushet norma e planifikuar e shpenzimeve. Gjithashtu, procesi i privatizimit të PTK-së nuk do të mund të përmbyllet deri në fund të vitit 2011 për shkak të mundësisë së vonesave në transaksion nga investitori privat. Mirëpo, vonesa në transaksion nga shitja e PTK-së, do të kompensohet nga ristrukturimi i kësteve të pagesës për ndërtimin e autostradës i cili do të ishte rrjedhojë e procesit të rinegociimit të kontratës. Si rezultat i rinegociimit të kontratës do të shtyhet pagesa e këstit të vitit 2011, në mënyrë që të ruhet Bilanci Bankar i Kosovës në vlerë prej së paku 300 milionë Euro. Rrjedhimisht, ruhet marrëveshja me FMN-ën dhe gjasat për të marrë asistencë financiare në vitin 2012. Asistenca e FMN-ës në vitin 2012 krijon kushte për financimin e pjesshëm të deficitit buxhetor në periudhë afatmesme.

## 2. AUTOSTRADA “IBRAHIM RUGOVA”

Autostrada “Ibrahim Rugova” është projekti më i madh kapital i Qeverisë së Kosovës. Vendimi për ndërtimin e autostradës është marrë në vitin 2009 nga Qeveria e Kosovës, projekt ky që ka qenë i analizuar edhe në qeveritë e mëhershme por i cili deri në vitin 2009 ishte vetëm në nivel të analizave. Sipas projektit fillestar, rruga duhej të kalonte përmes tetë komunave dhe të mbulonte rreth 1,062 hektar tokë. Nga Prishtina në Vermicë, në kufirin me Shqipërinë, dhe nga Prishtina në Merdare, në pikën kufitare me Serbinë. Qeveria ka argumentuar se Kosova do të përfitojë nga projekti për shkak se do të hapen korridore Evropiane, dhe njëkohësisht do të krijohen vende pune<sup>5</sup>.

Me 19 Janar të vitit 2009, agjencia Reuters ka raportuar se kompania për ndërtim dhe energji Enka Insaat dhe kompania inxhinierike Amerikane Bechtel janë emëruar si ofertues të preferuar të Kosovës për projektin e autostradës.

Sipas raportit, zyrtarët qeveritar vlerësonin se rruga do të kushtonte rreth 800 milion Euro. Sipas të njëjtit burim, lajmi ndikoi drejtpërdrejt në vlerën e aksioneve të kompanisë Enka Insaat të cilat u rritën për 2.1%. Një efekt i tillë mbi aksionet e kompanisë fituese jep indikacione për vlerën e madhe të projektit. Në fillim të vitit 2010, Qeveria e Kosovës e kishte nxjerrë si kompaninë më të përshtatshme për ndërtimin e autostradës, konzorciumin amerikano-turk Bechtel & Enka e cila u zgjodh si kompani fituese. Për të mundësuar fillimin e punimeve, kërkohet shpronësimi i pronave private mbi të cilat do të kalojë autostrada. Kuvendi i Kosovës, ka aprovuar ligjin për shpronësimin e pronës së paluajtshme Nr. 03/ L-139, i plotësuar me ligjin Nr. 03/ L-205 me datë 28 tetor, 2010.

Autostrada “Ibrahim Rugova”, projekti më i madh kapital në vend pritet të përfundojë brenda tri viteve. Fillimisht planifikohej se rruga do të mbulonte rreth 1,062 hektarë tokë. Mirëpo, kostoja e lartë e projektit ndikoi që Qeveria e Kosovës të ndryshojë trasenë e rrugës, kostoja totale e së cilës nuk është e përcaktuar.

Mirëpo, përkundër aprovimit të Ligjit mbi Shpronësimin e Pronave Private, ky proces është manifestuar me probleme të shumta. Shumë prej banorëve të Vërmicës janë ankuar në Gjykatën Supreme për çmimet e shpronësimit që u ka ofruar Qeveria në zonën ku po ndërtohet autostrada<sup>6</sup>. Problem i ngjashëm për shkak të pakënaqësisë me vlerësimin e pronave është shfaqur edhe në zonën e Suharekës. Kjo jep indikacion për parregullsi të mundshme gjatë procesit të vlerësimit, kurse një revidim i vlerësimit të pronave nga Gjykata Supreme do të ketë implikime shtesë mbi buxhetin e Kosovës.

Projekti më i madh kapital në vend pritet të përfundohet brenda tri viteve. Mirëpo, i gjithë procesi nuk ka kaluar pa probleme. Për të zvogëluar koston dhe evituar terrenet e vështira malore, Qeveria e Kosovës me 27 Prill 2011 mori vendim të ndryshojë trasenë e rrugës. Ky ndryshim i trasesë do të reflektojë mbi koston totale të autostradës, vlera e së cilës nuk dihet, ngase studimet e fizibilitetit që do të përcaktonin kostot e dhe përfitimet e projektit nuk janë publikuar.

Autostrada do të shkurtojë rrugën nga Kosova për në bregdet por edhe do të mundësojë ngritjen e bashkëpunimit ekonomik mes dy vendeve. Për më tepër, do të hapë mundësi për shfrytëzim të portit detar të Shqipërisë edhe nga vendet e tjera të rajonit. Kjo gjithsesi krijon një vlerë të shtuar për vendin dhe mundëson që Kosova nga një vend

5 Burimi: South East European Times Agency me datë 01/02/2010 – www.setimes.com

6 Burimi: Gazeta Express, 15 janar 2011.

i destinacionit final të transportit të produkteve të shndërrohet në një vend transit për mallrat e vendeve fqinje. Por, vlera e secilit aset matet në raport me koston që duhet të paguajmë, e edhe Autostrada "Ibrahim Rugova" bartë në vete një kosto e cila në raport me gjendjen ekonomike të vendit cilësohet të jetë një barrë mjaft e rëndë për buxhetin e vendit, për të cilin kontribuon secili qytetar përmes ngarkesave tatimore.

## 2.1. IMPLIKIMET BUXHETORE TË AUTOSTRADËS

Kostoja totale që pritet t'i kushtojë Kosovës për këtë projekt është rreth 700 milion Euro (Vlerësim i dhënë nga Kryeministri i Kosovës<sup>7</sup>). Megjithatë projeksioni zyrtar i shpenzimeve nuk është publikuar nga Qeveria e Kosovës. Ky projekt i cili ka një peshë

Nëse ndërtimi i autostradës "Ibrahim Rugova" hyn në vitin e katërt të ndërtimit, kostoja e saj në punët e mbetura do të rritet për 12%.

të madhe financiare në raport me mundësitë e Kosovës, kërkon burime të sigurta financimi. Këtë gjë e kanë pasur parasysh bartësit e ofertës ngase në ofertë ishte paraparë që kompania fituese gjithashtu t'i lehtësojë qeverisë së Kosovës marrjen e kredive bankare përmes të cilave në rast të pamundësive tjera financiare do të paguheshin këstet e kredisë. Mundësia e marrjes së kredive ishte paraparë për

të evituar problemet eventuale që do të mund të dalin.

Qeveria në projeksionet buxhetore ka paraparë që gjatë periudhës tri vjeçare 2011-2013 të ndajë 765 milionë euro. Autostrada do të ndërtohet në 8 seksione, dhe në rast se qeveria e Kosovës nuk do të jetë në gjendje të paguajë për punët në ndonjërin nga seksionet e rrugës, punët mund të ndalen. Por ndalja apo vonesa e punëve nga ana e Qeverisë, nuk është pa kosto. Për çdo vonesë të tillë, Qeveria e Kosovës duhet të paguajë tarifa ndëshkuese të cilat aplikohen për shkak të koston oportune të teknologjisë dhe burimeve njerëzore të kompanisë kontraktuese<sup>8</sup>.

Në anën tjetër, çmimet e kontraktuara nuk janë fikse për kilometër të ndërtimit por janë përcaktuar për njësi të faktorëve të prodhimit. Përcaktimi i çmimit të njësisë por jo të sasisë që do të përdoret, lë hapur opsionin e përdorimit të tepërt të faktorit prodhues nga kompania ndërtuese. Si e tillë, kontrata ekspozon buxhetin e Kosovës ndaj ngarkesave edhe më të larta financiare nga ndërtimi i autostradës sesa ato të parapara.

Për më tepër, me datë 16 Maj, 2011, partia parlamentare Vetëvendosje, në Kuvendin e Kosovës kapublikuar një kopje të kontratës mes Qeverisë dhe konzorciumit "Bechtel-Enka" për ndërtimin e autostradës "Ibrahim Rugova". Sipas kontratës, çmimet për njësi të inpueteve janë tejet më të larta sesa çmimi i tregut vendor. Një pozitë e tillë kontraktuese i krijon një hapësirë për investime të tepërta ndërmarrjes kontraktuese e cila në këtë mënyrë i rritë fitimet e veta në dëm të atyre që paguajnë faturën. Afati i përfundimit të autostradës brenda 36 muajve gjithashtu ekspozon Qeverinë e Kosovës në një situatë në të cilën mund të mos jetë në gjendje të përmbush aspektet kontraktuale për shkak të potencialit jo të mjaftueshëm financiar. Afati i kryerjes së

7 Burimi: Gazeta Express e datës 12 Maj 2011 – [www.gazetaexpress.com](http://www.gazetaexpress.com)

8 Kostoja oportune e teknologjisë dhe fuqisë njerëzore është e barabartë me vlerën e shfrytëzimit alternativ të tyre.

punimeve ka implikime financiare shtesë. Nëse punët e ndërtimit të autostradës vonohen për shkak të problemeve që vijnë nga ana e qeverisë së Kosovës, atëherë të gjitha punët të cilat hyjnë në vitin e katërt të projektit, do të kenë një kosto të rritur për 12% për të reflektuar mbi inflacionin dhe ndryshimet e faktorëve të tregut. Një situatë e tillë, do të rëndonte edhe më tepër buxhetin e Kosovës.

Përveç deklaratave gjenerale të zyrtarëve qeveritar rreth procesit, nuk ka ndonjë publikim zyrtar të pjesëve të kontratës të cilat do të vërtetonin një gjë të tillë, nën arsyetimin se publikimin e kontratës e ndalon një nga klauzolat e përfshira në marrëveshje me kompaninë fituese. Për shkak të mos publikimit zyrtar të kontratës, nuk mund të thuhet me saktësi afati i përfundimit të punëve dhe as kostoja totale e autostradës.

Në anën tjetër, asnjëherë nuk është prezantuar një studim fizibiliteti i cili do të ofronte analizën kost-benefit përmes së cilës do të mbështeteshin përfitimet si dhe kostot të cilat do të shkaktohen nga një investim i tillë kapital. Parimet e analizës kost-benefit ofrojnë një kornizë teorike të vlefshme për maksimizimin e eficiencës ekonomike nga vendimmarrësit (Bateman, et al., 2005). Edhe nëse nga aspekti ekonomik një analizë e tillë nuk do të mund të ofronte vlera pozitive, kosovarët do të kishin të qartë se sa është çmimi real i përkthyer në vlerë financiare i vlerave emocionale, patriotike dhe integruese në aspektin kulturor dhe kombëtar. Një analizë kost-benefit, do t'i përfshinte të gjitha elementet dhe faktorët që ndikojnë drejtpërdrejt apo indirekt në kostot dhe përfitimet e mundshme të autostradës në shumë aspekte, të prekshme dhe të paprekshme. Përveç tjerave, nga kjo analizë do të specifikoheshin: kostoja e ndërtimit, kostoja e tokës, kostoja e prishjes, kostoja e mirëmbajtjes, kostoja e kompensimit, kostoja e operimit të veturave, vlera e kohës së kursyer, vlera e zvogëlimit të aksidenteve si dhe të hyrat që do të dalin nga projekti si përfitime të përgjithshme (Bateman, et al., 2005).

Moscaktimi i çmimit fiks të autostradës ka ndikuar që kostoja e projektit të mund të rritet deri në shifra të papërbalueshme. Ngarkesat e papërbalueshme për buxhetin e Kosovës, si dhe tejkalimi i kostove mbi planifikimet fillestare, duket të kenë shtyer Qeverinë e Kosovës që të analizojë trasetë alternative të autostradës të cilat do të kenë një kosto më të ulët. Por meqenëse nuk është e saktësuar sasia e inputeve që do të shpenzohen për ndërtimin e rrugës, edhe traseja alternative për të cilën ka vendosur Qeveria e Kosovës nuk ka një çmim fiks të specifikuar.

Detajet për ndryshimin e trasesë i zbuloi kryeministri i Kosovës i cili theksoi se ky ndryshim do t'i shpëtojë buxhetit të Kosovës rreth 350 milion euro. Ndryshimi i trasesë do të implikojë 15 km shtesë të rrugës ose rreth 7 minuta më shumë kohë për udhëtarët që do të shfrytëzojnë këtë autostradë në të ardhmen (cituar nga fjalimi i kryeministrit në kuvendin e Kosovës, 28.04.2011).

Për më tepër, një ndryshim i tillë i trasesë e rrit kohën e udhëtimit, koston e udhëtimit, si dhe koston oportune të tokës (pjesa shtesë prej 15 km) e cila do të përdoret për aktivitete të tjera ndoshta më produktive, si tokë bujqësore apo industriale.

Gjithashtu, ky ndryshim ndikon mbi zgjatjen e rrugës e cila do të përshkohet nga Merdari për Morinë nga versioni fillestar i saj, kurse gjatësia e autostradës e cila do të ndërtohet sipas versionit të ri është shkurtuar dukshëm. Madje, edhe pse ende nuk është finalizuar projekti përfundimtar i trasesë, autostrada e ndërtuar nuk do të kalojë mbi 90 km gjatësi<sup>9</sup>.

Rrjedhimisht, krahasimi mes dy alternative për të cilat nuk ekzistojnë vlera fikse të kostove totale, e bën të pamundur vlerësimin e kursimeve të përgjithshme. Zvogëlimi i shpenzimeve për ndërtimin e autostradës mund të lirojë një pjesë të barrës mbi buxhetin e Kosovës, por nuk do të thotë se një kilometër rrugë e autostradës do të kushtojë më lirë se në versionin e parë, ngase kostoja totale pjesërisht do të reflektohet nga shkurtimi i gjatësisë së autostradës.

I gjithë procesi i ndërtimit të autostradës ka vazhduar pa mbikëqyrjen e punimeve nga një kompani e pavarur. Prosesi i parë i tenderimit të një kompanie mbikëqyrëse është anuluar. Anulimi i procesit është bërë nga Ministria e Transportit Postës dhe Telekomunikacionit me arsyetimin se në deklaratën bankare të kompanisë fituese "Merlino-Progetti & Politeknika" nuk ekzistonte asnjë e dhënë mbi vlerën e kompanisë. Organi shqyrtues i Prokurimit këtë vendim të Ministrisë e kishte cilësuar si të paligjshëm duke gjobitur Ministrinë me 20 mijë Euro<sup>10</sup>. Prosesi i ritenderimit ka vazhduar dhe me datë 18 maj 2011 ka filluar faza e vlerësimit të operatorit që do të mbikëqyr punimet. Në anën tjetër, përkundër mungesës së operatorit mbikëqyrës së punimeve, sipas drejtorisë së rrugëve në kuadër të Ministrisë së Infrastrukturës, projekti është nën mbikëqyrje të vazhdueshme nga inxhinier të kësaj ministrie.

Vazhdimi i punëve në autostradën "Ibrahim Rugova", projektit më të madh kapital të Kosovës, pa një mbikëqyrje të pavarur profesionale krijon mundësinë e mbiraportimit të vëllimit të inputeve të angazhuara në ndërtim nga punëkryesi, si dhe mundësinë e raportimit jokorrekt mbi kualitetin e punës. Përkundër mbikëqyrjes së afërt të punëve nga inxhinierët e Ministrisë së Infrastrukturës, kapaciteti teknik i kufizuar nuk mundëson vërtetimin profesional të raportimeve të bëra nga kompania ndërtuese. Nëse Qeveria e Kosovës nuk vepron shpejt në kontraktimin e një kompanie mbikëqyrëse të pavarur, këstet e autostradës do të paguhën bazuar vetëm në raportimet e punëkryesit.

Mbi të gjitha, autostrada "Ibrahim Rugova" ka një kosto të lartë e cila e rëndon buxhetin e Kosovës duke prodhuar kështu deficite sukseseve në këtë dhe dy vitet e ardhshme. Për më tepër, çmimi fiks i autostradës nuk dihet për shkak të caktimit të çmimeve për njësi të punës, kuantiteti i të cilave gjithashtu është i paqartë. Si rrjedhojë, kursimet nga ndryshimi i trasesë së rrugës nuk mund të vlerësohen. Për më tepër, mungesa e një operatori të pavarur mbikëqyrës të kuantitetit dhe kualitetit të punës në autostradë krijon mundësinë e arsyesimit të kostove të larta nga ana e kompanisë ndërtuese si ndërtuese dhe vërtetuese e punëve. Për të evituar mundësi të tilla, vlerësimi profesional i një operatori të pavarur i cili do të vërtetonte kapacitetin dhe kualitetin e angazhuar të inputeve dhe punëve të kryera, është i domosdoshëm.

9 Burimi: Ministria e Infrastrukturës, Drejtori i drejtorisë së rrugëve Ramë Qupeva  
10 Publikuar në Gazetën Express me 22 Maj 2011



## 2.2. AUTOSTRADA DHE IMPLIKIMET LIGJORE

Ndërtimi i autostradës "Ibrahim Rugova" përveç probleme të shumta të cilat e kanë përcjell prej fillimit të projektit, bartë edhe implikime ligjore të cilat kryesisht vijnë nga dy aspekte: mungesa e Vlerësimit Strategjik të Mjedisit, si dhe vendimi për ndryshimin e trasesë së autostradës.

Sipas ligjeve në fuqi të Republikës së Kosovës, do të duhej të bëhej vlerësimi strategjik mjedisor i ndërtimit të autostradës. Qeveria nuk e ka përfill Vlerësimin Strategjik Mjedisor të projektit për ndërtim të rrugës, që del nga Ligji Nr. 03/L-015 i shpallur në Gazetë Zyrtare me 24 mars 2009. Më konkretisht ajo i ka shkelur pothuajse të gjitha nenet dhe alinetë e këtij ligji – nenin 7, 13, 16, 20, 21, 22, 24. Në mungesë të Vlerësimit Strategjik Mjedisor, Ministria e Ambientit ka dhënë një pohim parimor se ndërtimi i autostradës mund të shtyhet përpara, e që është në kundërshtim me ligjet në fuqi. Ky pëlqim parimor nga Ministria e Mjedisit për vazhdimin e punëve, është i pavlefshëm, dhe shumë larg obligimeve që ka pasur qeveria në përmbushje të këtij ligji të rëndësishëm. (Luan Shllaku, FORUM 2015).

Implikimi i dytë është shkaktuar me vendimin për ndryshimin e trasesë së autostradës. Vendimin mbi ndryshimin e trasesë së autostradës, Qeveria e Republikës së Kosovës e mori në mbledhjen e saj të mbajtur më 27 prillit 2011. Një vendim i tillë është në kundërshtim me vendimin e Qeverisë nr.13/10 të marrë me 7 mars 2008 me të cilin i rekomandohej Kuvendit që të aprovoj trasenë e autostradës Vermicë-Merdare si zonë të interesit të veçantë ekonomik, vendim ky që ishte aprovuar nga Kuvendi i Kosovës me datë 2 qershor 2008. Traseja e autostradës e miratuar në Qeveri dhe Kuvend më 2008 ka paraparë që traseja e autostradës të kalojë nga Vermica në Duhël, pastaj përmes Shtimes të përshkojë Prishtinën deri në Merdar. Gjatësia e e trasesë nga Vermica në Merdar ishte 117 kilometra, kurse ajo që parashihej të shkaktojë kosto më të lartë ishte ndërtimi i 105 urave dhe tre tuneleve me gjatësi totale prej 5 kilometra<sup>11</sup>.

Sipas Ligjit për Planifikim Hapësinor, neni 12.6, pas hartimit të planeve hapësinore për zonat e interesit të veçantë, ministria ia dërgon ato Qeverisë për miratim paraprak dhe Qeveria ia procedon Kuvendit për aprovim përfundimtar. Rrjedhimisht, ky vendim i Qeverisë së Kosovës bie ndesh edhe me rregullat dhe ligjet në fuqi, ngase zonat e interesit të veçantë mund të shpallen vetëm me vendim të Kuvendit të Kosovës, pas propozimit nga Qeveria, e një gjë e tillë në këtë rast nuk është bërë.

Kur kemi parasysh një kontratë të karakterit ndërkombëtar, futja në marrëveshje kontraktuale të cilat kanë implikime ligjore, mund të krijojnë pengesa për vazhdimin e punëve. Implikime të tilla mund të shkaktojnë dëme financiare për buxhetin e Republikën e Kosovës, si dhe mund të kenë pasoja mbi imazhin dhe besueshmërinë e kompanive ndërkombëtare ndaj institucioneve të vendit.

---

11 Burimi: raporti Gap Monitor 2011



## **Rast Studimor**

# **NDËRTIMI I AUTOSTRADËS SË TRANSILVANISË NË RUMANI**

Ndërtimi i autostradës së "Transilvanisë" në Rumani është përshkruar me probleme të shumta që nga viti 2003, në të cilën si në rastin e Kosovës është e kontraktuar kompania "Bechtel & Enka". Për shkak të problemeve të shumta kontraktuale dhe ligjeve të cilat nuk janë përfillur, duke përfshirë edhe mungesën e Vlerësimit Strategjik të Mjedisit, të gjitha ndihmat e premtuara Rumanisë nga Bashkimi Evropian i ishin ndërprerë. Në një raport të bërë nga Bashkimi Evropian madje thuhej 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 probleme të tjera siç ishte mossigurimi i materialit bazë "balast" nga qeveria Rumune për ndërtimin e autostradës kishte ndikuar që deri në vitin 2007 të ketë një ngecje të madhe në ndërtimin e rrugës. Sipas kontratës, qeveria Rumune obligohej që kompanisë t'i sigurojë vendet ku mund të bëjë nxjerrjen e materialeve të nevojshme, gjë që nuk ishte bërë me kohë për shkak të problemeve të shpronësimit. Nëse kjo do të dështonte, atëherë kontrata parashihte mundësinë që kompania kontraktuese të blejë materialin e nevojshëm në tregun e lirë. Një gjë të tillë kompania Bechtel & Enka edhe e ka bërë në rastin Rumanisë, mirëpo çmimet duket të kenë qenë mjaft të shtrenjta.

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 ka mundësi të variojë nga 2.2 miliard euro deri në 7.2 miliard euro varësisht nga numri i njësisve të investuara. Pagesat për ndërtimin e secilit segment qeveria Rumune sipas kontratës i ka bërë vetëm pasi që një kompani kontrolluese nga Franca "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 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 rialokimi i shërbimeve komunale që kanë shkaktuar pengesa të konsiderueshme gjatë ndërtimit.

Duke pas parasysh shumë të meta të kontratës të cilat krijonin një kosto të lartë financiare për shtetin Rumun, pas dy viteve të nënshkrimit të kontratës si rrjedhojë e ardhjes në pushtet të qeverisë së re të udhëhequr nga kryeministri Tariceanu, qeveria kishte filluar rinegociimin e kontratës me kompaninë Bechtel & Enka për disa klauzola të kontratës. Mirëpo rinegociimi i kontratës i cili u përmbyll në fund të vitit 2005, nuk arriti qëllimin kryesor të qeverisë Rumune, atë të uljes së kostos së autostradës, mirëpo arriti që të rinegociojë dhe rirregullojë disa mangësi të kontratës, si dhe afatin e përfundimit të autostradës të cilin e zgjati në një vit më tepër. Zgjatja e afatit të përfundimit të punëve përmban një ulje të kostos, ngase çdo shtyrje e punëve me fajin e qeverisë do të ngriste koston e projektit për shkak të penalizimeve të parapara në kontratë.

Mirëpo, duket se për kompaninë Bechtel & Enka zgjatja e afatit të punëve nuk ka paraqitur një problem të madh si pjesë e rinegociueshme e kontratës, kontratë kjo që sipas zyrtarëve qeveritar Rumun ishte bërë në mënyrë të tillë që të bëjë çdo rinegociim shumë të vështirë.



## 2.3. FINANCIMI I AUTOSTRADËS “IBRAHIM RUGOVA”

Autostrada Ibrahim Rugova sipas planifikimeve aktuale do të bëhet kryesisht nga buxheti i Kosovës përmes të hyrave të njëhershme (të hyra të planifikuara nga privatizimi), si dhe përmes kredive të cilat mund të jenë të brendshme dhe të jashtme. Të hyrat e njëhershme dhe kreditë eventuale do të përdoren për të mbuluar deficitin buxhetor. Sipas Ministrit të Zhvillimit Ekonomik, Besim Beqaj, deficitet buxhetore janë probleme me të cilat ballafaqohet çdo shtet, e për këtë qëllim Kosova mund të marrë kredi të brendshme dhe të jashtme. Mirëpo, situata aktuale në të cilën gjendet Kosova, pa një rangim kreditor ndërkombëtar, me raporte të degraduara me FMN-ën dhe humbje të kredive të parapara për shkak të shkeljes së marrëveshjes paraprake, nuk krijon shumë hapësirë për mbështetje kreditore nga institucionet e jashtme financiare, qofshin ato komerciale, me norma të volitshme të interesit. Edhe përkundër faktit që autostrada do të shërbejë si korridor ndërkombëtar, kredi të buta afatgjate të cilat janë shfrytëzuar nga vendet e tjera të rajonit prej institucioneve financiare ndërkombëtare, nuk janë pjesë e planifikimeve aktuale të financimit në Kosovë. Rol të veçantë në këtë mes zë Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) nga e cila kryesisht janë financuar projekte të shumta të rrugëve në shtetet e rajonit, kryesisht për shkak të karakterit ndërkombëtar të rrugëve.

Projektet e rrugëve të tilla si Koridori 5c në Bosnjë e Hercegovinë janë financuar nga BERZH dhe nga Banka Evropiane për Investime. Projekti i rrugës Pan-Evropiane të korridorit X ka gjetur bashkëpunimin e shtetit Grek dhe atij Maqedon të cilat kanë shfrytëzuar fondet e Bashkimit Europian IPA (Instrumenti për asistencën e Para-Aderimit në BE) si dhe nga plani 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, mirëpo duket se vendi ynë në momentin kur të jetë në gjendje t'i plotësojë kushtet për të marrë

kredi të buta që janë të dedikuara për rrugë që paraqesin korridore ndërkombëtare, rrugët e tilla më nuk do të jenë pjesë e shpenzimeve kapitale. Strategjikisht do të ishte më mirë që projektet që potencialisht mund të financohen përmes fondeve asistuese për integritet 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 të cilat kanë një kosto të lartë apo shitja e aseteve publike për të mbuluar obligimet në të cilat gjendet Kosova.

Përkundër të gjitha vështirësive dhe barrës së madhe që sjell një projekt si autostrada, përveç burimeve financiare të cilat janë menduar të vijnë nga privatizimi i PTK-së dhe kreditë e jashtme apo eventualisht të brendshme, sipas deklarimeve të zyrtarëve aktual qeveritar dhe ish zyrtarëve të qeverisë së kaluar ata duket të kenë menduar edhe në ndihmën eventuale nga Banka Botërore. Por kjo e fundit, e gjithashtu edhe Fondi Monetar Ndërkombëtar ishin skeptik në lidhje me arsyeshmërinë ekonomike të projekteve të Qeverisë së Kosovës. Në raportin "Pasqyra e shpenzimeve publike në Kosovë – qershor 2010" thuhet:

"Ka shumë argumente për të konstatuar se vendimet për përdorimin e buxhetit për investime kapitale bëhen në bazë subjektive para se objektive. Si rrjedhojë, shumë para janë shpenzuar në projekte që sjellin benefite të ulëta ekonomike!"

Burimet financiare të Kosovës mbështeten kryesisht në shitjen e aseteve dhe marrjen e kredive. Mundësia e tjetër e ndërtimit të autostradës, përmes partneritetit publiko-privat apo koncesionimit të saj, nuk është në opsionet e planifikimeve qeveritare. Brenck, et al. (2008) theksojnë se vendet e tranzicionit në Evropën Jug-lindore (Çeki, Hungari, Poloni, Kroaci) e kanë përdorur një mundësi të tillë 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 është bërë me kontratën Ndërto-Rehabilito-Transfero<sup>12</sup>.

Argumentet e involvimit të sektorit privat në projektet publike kanë të bëjnë me mos-efikasitetin e sektorit publik në menaxhimin e aseteve si dhe në barrën e madhe financiare që kërkojnë projektet publike. Në rastin e autostradës "Ibrahim Rugova", barra e madhe financiare që bie mbi buxhetin e Kosovës është argumenti kryesor për involvim në projekte publiko-private të cilat do lironin Kosovën nga barra e madhe buxhetore. Mirëpo, një mundësi e tillë duket se nuk ka hasur në mbështetje në aspektin e arsyeshmërisë ekonomike të projektit. Bazuar në projeksionet mbi komunikacionin, kostot e ndërtimit dhe të hyrat nga pagesat e shfrytëzimit të rrugës, simulimet financiare kanë treguar se asnjëri nga segmentet e autostradës nuk ofron arsyeshmëri ekonomike<sup>13</sup>. Edhe pse këto simulime janë bazuar në vlerësimet e mëhershme të kostove dhe projeksioneve, vlerësimet e reja ka gjasë të madhe të japin vlera të ngjashme<sup>14</sup>.

12 Projektet e realizuara në partneritet publiko-privat arrihen përmes kontratave afatgjate në mes të Qeverisë dhe Kompanisë Private (Koncesionarit) për një periudhë afatgjate. Pas kalimit të periudhës kontraktuese, aset publik kthehet në pronësi dhe menaxhim të Qeverisë së vendit.

13 Bazuar në analizën e Egis BCEOM & COËI Kosovo, Maj 2009.

14 Pasqyra e Shpenzimeve Publike të Kosovës, Raporti i Bankës Botërore, 2010.

Financimi i autostradës "Ibrahim Rugova" është bazuar kryesisht në mjetet e buxhetit të Kosovës, duke rrezikuar kështu që vendi të futet në deficit të thellë buxhetor. Një situatë e tillë do të evitohet sikur projekti të mbështetej në mundësitë alternative të financimit, siç janë koncesionimi i rrugës, apo financimi përmes kredive. Autostrada do të mund të financohet nga kreditë e buta të institucioneve ndërkombëtare, kryesisht të Bashkimit Evropian, dhe BERZH, anëtare e të cilës Kosova nuk është. Por, kjo do të mund të bëhet pas periudhën post-aderuese të Kosovës në BERZH, dhe hapjes së mundësive të shfrytëzimit të fondeve të IPA-s. Për shkak të mos-shfrytëzimit të mundësive alternative të financimit të autostradës, evitimi i krizës buxhetore dhe gjendjes jo-likuide të vendit, mund të bëhet nga privatizimi i asetit profitabil të Kosovës, PTK-së. Mirëpo, një privatizim i tillë i detyruar krijon implikime ekonomike për vendin.

Përderisa shitja e asetëve publike në rastin më të pavolitshëm mund të bëhet shpejt dhe keq, një skenar më pozitiv në rrethanat e ekonomisë Kosovare varet nga mundësia e marrjes së kredive të cilat do të krijojnë një fleksibilitet në privatizimin PTK-së dhe do të krijojnë mundësi që këto asete të shiten me çmime reale të tregut dhe me një plan kohor optimal të përshtatshëm. Mirëpo, një mundësi e tillë është e kufizuar nga deficieti buxhetor i vitit 2011 në të cilin gjendet Kosova. Marrëveshja e vitit 2011 e Qeverisë së Kosovës me FMN-ën e obligon të parën që të përfundojë procesin e privatizimit të PTK-së gjatë këtij viti, kurse mjetet nga shitja e saj duhet të derdhen në xhironlogarinë e Qeverisë deri në fund të dhjetorit 2011 në mënyrë që Kosova të ketë një rezervë buxhetore prej 300 milionë Euro. Në rast se një gjë e tillë nuk arrihet, implikimi i parë është se në fund të vitit Kosova do të mbes pa rezervë buxhetore. Implikimi tjetër ka të bëjë me mos-respektimin e marrëveshjes aktuale me FMN-ën e cila do të zvogëlojë gjasat e marrjes së kredive nga FMN dhe institucionet tjera ndërkombëtare (Komisioni Europian, Banka Botërore) edhe në vitet në vijim.

## 2.4. SKENARËT E MENAXHIMIT TË AUTOSTRADËS

Financimi i Autostradës "Ibrahim Rugova" nga buxheti i Kosovës, nuk është fundi i problemeve financiare që rrjedhin nga autostrada. Përfundimi i ndërtimit të saj, i planifikuar për vitin 2014, hap dilema mbi mënyrën e menaxhimit pas periudhës së ndërtimit. Raporti i BB i vitit 2010, tregon se Buxheti i Kosovës mbulon vetëm rreth 40% të nevojave totale të mirëmbajtjes së rrugëve. Ndërsa, kur kësaj i shtohet edhe mirëmbajtja e Autostradës "Ibrahim Rugova", mundësitë e Kosovës për të menaxhuar si duhet atë do të jenë shumë të kufizuara. Në këtë problematikë mund të paraqiten tre skenar të mundshëm.

### Skenari 1: Mirëmbajtja e Autostradës nga Qeveria e Kosovës – Rrugë pa pagesë

Sipas këtij skenari, Qeveria e Kosovës do të kujdeset për mirëmbajtjen e rrugës. Kostoja e mirëmbajtjes do të mbulohej plotësisht nga buxheti i Kosovës përmes taksave dhe tatimeve të mbledhura nga qytetarët e Kosovës. Kontributi për mirëmbajtjen e rrugës

do të jetë relativisht i aplikueshëm tek të gjithë qytetarët e Kosovës, pa marr parasysh nëse ata shfrytëzojnë apo jo autostradën. Për më tepër, vozitësit që shfrytëzojnë autostradën por të cilët nuk janë banor të Kosovës, do të shfrytëzojnë vetëm benefitet e rrugës por jo edhe pjesëmarrjen në koston e mirëmbajtjes. Gjithashtu, qytetarët e Kosovës të cilët shfrytëzojnë rrugën me shpesh, do të bartin një kosto të mirëmbajtjes relativisht më të ulët në krahasim me qytetarët që e shfrytëzojnë këtë rrugë më rrallë.

## **Skenari 2: Mirëmbajtja e Autostradës nga Qeveria e Kosovës – Rrugë me pagesë**

Sipas këtij skenari, Qeveria e Kosovës do të kujdeset për mirëmbajtjen e rrugës. Kostoja e mirëmbajtjes do të mbulohej pjesërisht nga të hyrat e buxhetit përmes taksave dhe tatimeve, kurse pjesa tjetër nga tarifat rrugore të aplikuara për shfrytëzim të Autostradës. Kontributi i pjesshëm për mirëmbajtjen e rrugës do të jetë relativisht i aplikueshëm tek të gjithë qytetarët e Kosovës, pa marr parasysh nëse ata shfrytëzojnë apo jo autostradën. Vozitësit të cilët shfrytëzojnë autostradën më shpesh do të bartin një kosto më të lartë në mirëmbajtjen e autostradës proporcionalisht me shfrytëzimin e saj. Për më tepër, qytetarët që nuk janë banor të Kosovës, gjithashtu do të paguajnë për shfrytëzimin e rrugës duke kontribuar në buxhetin e mirëmbajtjes së saj.

## **Skenari 3: Dhënia me koncesion e Autostradës**

Sipas këtij skenari, Qeveria e Kosovës do të jap me koncesion Autostradën "Ibrahim Rugova" një kompanie private. Kostoja e mirëmbajtjes do të mbulohet plotësisht nga koncesioneri, ndërsa të hyrat nga pagesat e shfrytëzimit të Autostradës gjithashtu do të mblidhen nga koncesioneri. Fitimet eventuale që dalin nga menaxhimi i rrugës do t'i takojnë koncesionerit. Kontributi për mirëmbajtjen e rrugës do të jetë i aplikueshëm tek të gjithë qytetarët e Kosovës që shfrytëzojnë rrugën, kurse kostoja e saj do të përcaktohet në kontratën mes Qeverisë së Kosovës dhe kompanisë private. Në bazë të këtij skenari, qytetarët e vendit përveç që kanë paguar gjithë koston e ndërtimit të autostradës, më tutje do të kontribuojnë në mirëmbajtjen e rrugës përmes tarifës për shfrytëzim nga e cila koncesioneri mund të gjenerojë fitim.

### 3. PRIVATIZIMI I PTK-ËS

Posta dhe Telekom i Kosovës (PTK) është aset publik me fitimin më të madh gjatë dekadës së fundit në Kosovë. Në periudhën e veprimit që nga paslufta e deri në vitin 2007 PTK kishte fuqi monopoli në sektorin e telekomunikimit në Kosovë. Që nga dhjetori i vitit 2007 kjo ndërmarrje operon në kushte të konkurrencës pasi Qeveria e Kosovës licenoi operatorin e dytë mobil, IPKO.

Më pas, Qeveria e Kosovës, me datë 13 tetor 2008, në bazë të vendimit nr. 02/41 vendosi për të privatizuar PTK-në. Pas thaujse një viti nga ky vendim i Qeverisë, komisioni ndërministror kishte filluar punën për të analizuar dhe rekomanduar pjesëmarrjen e sektorit privat në PTK, si dhe hartimin e strategjisë së privatizimit.

Raporti për Strategjinë e Privatizimi, i përgatitur nga Konsorciumi Telco AG dhe Ëolf Theis GmbH ka analizuar dhe vlerësuar tregun e PTK-së dhe opsionet e privatizimit. Pas analizës nga komisioni ndërministror, ishte propozuar shitja e shumicës kualifikuese të aksioneve të PTK-së, pra mbi 66% të tyre. Pas rekomandimeve të marra, Qeveria e Republikës së Kosovës në mbledhjen e datës 16 Qershor 2010, kishte marrë vendimin që të privatizohen 75% e aksioneve të PTK-së, duke i lënë Qeverisë në dispozicion 25% të aksioneve. Ligjet e Kosovës përcaktojnë se kontrolli menaxherial i ndërmarrjeve publike arrihet në pronësi mbi 67%. Sipas Ministrit të Zhvillimit Ekonomik<sup>15</sup>, në rast të shitjes të vetëm 51% të aksioneve, qeveria do të obligohet të participojë në investimet eventuale që të mund të bëhen nga investitori privat, të cilat investime në situata deficitare nuk do të ishin të pëlqyeshme.

Pas privatizimit të PTK-së, Qeveria e Kosovës do të mbajë në pronësi vetëm njësinë e Postës së Kosovës, që. Si rrjedhojë, buxheti i Kosovës do të duhet të subvencionojë këtë njësi që operon me humbje.

Për të maksimizuar vlerën e transaksionit, Qeveria e Kosovës ka rekomanduar që Autoriteti Rregullativ i Telekomunikacionit të shqyrtojë mundësinë e një moratoriumi pesëvjeçar në licenca për operatorët e tjerë të mundshëm (IMF, 2010). Nëse një gjë e tillë aprovohet, atëherë Kosova do të fitojë një treg duopolistik<sup>16</sup> për pesë vitet mbas privatizimit të PTK-së. Një treg i tillë nuk është në mbështetje të konkurrencës së lirë, dhe si i tillë e dëmton konsumatorin Kosovar.

Me strategjinë aktuale të privatizimit, parashihet shitja e 75% të aksioneve të PTK Sh.A., si tërësi. Në anën tjetër, Qeveria e Kosovës ka për qëllim të mbajë në pronësi njësinë e biznesit Posta, ndarja ligjore e së cilës do të bëhet në periudhën pas privatizimit. Nga kjo strategji mbetet e paqartë nëse asetet e Postës do të përfshihen në privatizim dhe do të vlerësohen pas privatizimit, apo do të vlerësohen para privatizimit dhe më pas do të alokohen në pronësi të Qeverisë së Kosovës. Një strategji e tillë krijon dykuptimësi rreth aseteve të cilat do të mbesin në pronësi të Qeverisë së Kosovës, si dhe mënyrës rreth procesit të vlerësimit të këtyre aseteve.

Argumenti i qeverisë është se me këtë qasje maksimizohet vlera aktuale e transaksionit e në çdo version tjetër vlera e transaksionit do të jetë më e ulët. Qeveria e Kosovës

15 Intervistë me Ministrin e Zhvillimit Ekonomik, kryer nga ekipi i Projektit

16 Treg ku operojnë vetëm dy operatorë të telekomunikacionit.

mund të përdorë të drejtën bllokuese në Bordin Menaxhues duke mbajtur në pronësi "Aksionin e artë" (Golden Share) në mënyrë që përkundër mbajtjes së vetëm 25% të aksioneve në pronësi, të bllokojë vendimet eventuale të pronarit të ri të PTK-së nëse ato janë në kundërshtim me interesat strategjike të vendit.

Por, Gjykata Evropiane e Drejtësisë e konsideron si jolegale<sup>17</sup> aksionin e artë (golden share) që mbahet nga qeveritë e vendeve të ndryshme me qëllim të mbajtjes së kontrollit të kompanisë përmes të drejtës së vetos në rast se investitori privat dëshiron të ndryshojë orientimin strategjik i cili mund të bie ndesh me interesat e vendit. Si vend me perspektive Evropiane, Kosova mund të krijojë edhe një problem shtesë në raport me institucionet e Bashkimit Evropian ngase një gjë e tillë nga Gjykata Evropiane e Drejtësisë konsiderohet se paraqet pengesë për lëvizjen e lirë të kapitalit. Nëse kjo barrierë paraqet pengesë në raport me ligjet e BE-së, në momentin e integrimi Evropiane Kosova do të duhet të heq dorë nga "aksioni i artë" i cili pastaj e lë tërësisht jashtë vendimmarrjes mbi PTK-në.

Për më tepër, miratimi i privatizimit të PTK-së me Ligjin mbi Buxhet, është kundër Ligjit mbi Menaxhimin e Ndërmarrjeve Publike 03/L-087. Kurse futja e privatizimit të PTK-së si pjesë e buxhetit dhe përcaktimi i pritjeve në disa dokumente financiare është vetë-zhvleftësues meqë ndikon në parapërcaktimin e vlerës së shitjes, në afër 300 milionë Euro.

### 3.1. ZHVLERËSIMI I VLERËS SË SHITJES SË PTK-së

Procesi i privatizimit të PTK-së është duke u zhvilluar në rrethana jo të favorshme për Kosovën, të cilat kanë ndikim të drejtpërdrejt mbi vlerën që do t'i jepet PTK-së nga investitorët potencial. Ndikimet negative mbi çmimin e shitjes së PTK-së janë përshkuar nga rrethanat si në vijim:

- a) PTK Sh.A., gjatë periudhës post-monopol, prej vitit 2007, ka shënuar një trend rënës në të gjithë treguesit e performancës. Si rrjedhojë, kjo rënie do të reflektojë negativisht mbi çmimin e shitjes që do të ofrohet nga investitorët potencial.
- b) Republika e Kosovës është e ranguar në mesin e dhjetë vendeve të fundit të botës për mbrojtje të investitorëve. Një rangim i tillë nuk favorizon ngritjen e çmimit të shitjes.
- c) Rritja e numrit të punëtorëve gjatë tri viteve të fundit në këtë korporatë përkundër rënies së qarkullimit tregon për mos-efikasitet në menaxhimin e korporatës. Numri i punëtorëve mbi nevojat optimale të korporatës krijon barrë mbi investitorin e ardhshëm në PTK dhe ndikon negativisht në vlerësimin e saj.
- d) Domsdoshmëria e shitjes së PTK Sh.A., për shkak të deficitit buxhetor të vendit krijon presion mbi Qeverinë e Kosovës për shitje sa më të shpejtë. Ky presion ka ndikim të drejtpërdrejtë në çmimin që do të ofrohet nga kompanitë e interesuara.



Për më tepër, në mungesë të analizave të ekonomike mbi arsyeshmërinë e shitjes së PTK-së dhe vlerën që ajo ka në treg, si dhe për shkak të nevojave financiare për të mbuluar deficitin buxhetor të vendit, investitorëve potencial iu është dhënë sinjal orientues mbi çmimin e pritur për aksionet e PTK-së. Parapërcaktimi i vlerës së shitjes është bërë në disa dokumente financiare të vendit. Më 7 Korrik 2010, Qeveria e Republikës ka nënshkruar "Stand-By Agreement" e parë me Fondin Monetar Ndërkombëtar. Marrëveshja nga kosovarët mori autorizimin më të lartë, me nënshkrimet e tri posteve më të rëndësishme vendimmarrëse ekonomike, atë të Kryeministrit, Ministrit të Ekonomisë dhe Financave dhe të Guvernatorit të Bankës Qendrore. Në faqen 4 të këtij dokumenti, Neni 5 thotë "... për më tepër ne do të procedojmë me privatizimin e PTK-së për të siguruar financimin e deficitit". Në faqen 7, Neni 11 thotë "...është e rëndësishme që për të mbuluar deficitin, privatizimi duhet të ndodhë shpejt...". Në po të njëjtën faqe, në Nenin 12, thuhet se "nëse të hyrat nga privatizimi i PTK-së janë më të pakta se 300 milion atëherë Qeveria do të merr masa në rritjen e të hyrave tjera buxhetore". Në faqen 15 në Tabelën 1, rreshti 13, bëhet paragjykohet vlera e PTK-së ku thuhet se "të hyrat e privatizimit janë 300 milionë euro". Memorandumi me FMN-ën nuk është i vetmi që përcakton prejardhjen e të hyrave 300 milionëshe dhe me këtë edhe vlerën e PTK-së. Janë edhe një sërë dokumentesh tjera publike që kanë bërë të njëjtën gjë. Korniza Afatmesme e Shpenzimeve e publikuar në Qershor 2010, gjithashtu paragjykon të njëjtën vlerë. Në faqen 9 dokumenti thotë "...me përfshirjen e projektit të autostradës gjenerohet një boshllëk i madh i financimit. Për këtë PTK pritet të privatizohet deri në fund të vitit 2010". Në faqen 19, Tabela 6, rreshti 11, përcaktohen vlerën e pritur "...të hyrat nga privatizimi: 300 milionë". Po të njëjtin përcaktim bën edhe projekt buxheti i parë i 2010-ës.

Marrëveshja e re e Qeverisë së Kosovës me FMN-ën, "Staff Monitoring Agreement" obligon Qeverinë e Kosovës të privatizojë PTK-në dhe t'i arkëtojë mjetet e privatizimit deri me 31 dhjetor 2011.

Prishja e "Stand-by-Agreement" të Qeverisë së Kosovës me FMN-ën, dhe nënshkrimi i "Staff-Monitoring Agreement" e vërteton shitjen e domosdoshme të PTK-së gjatë vitit 2011. Për më tepër, përmes këtij dokumenti rspecifikohet çmimi i pritshëm për PTK-në. Dokument përcakton rregulla strikte të cilat Qeveria e Kosovës është e obliguar t'i përmbush që të mund të rikthehet si palë përfituese në relacion me FMN-ën. Për më tepër, kjo marrëveshje specifikon se Qeveria e Kosovës deri në fund të dhjetorit të vitit 2011 duhet të arkëtojë mjetet nga shitja e PTK-së në mënyrë që në thesarin e vendit të ketë si rezervë buxhetore së paku 300 milionë Euro.

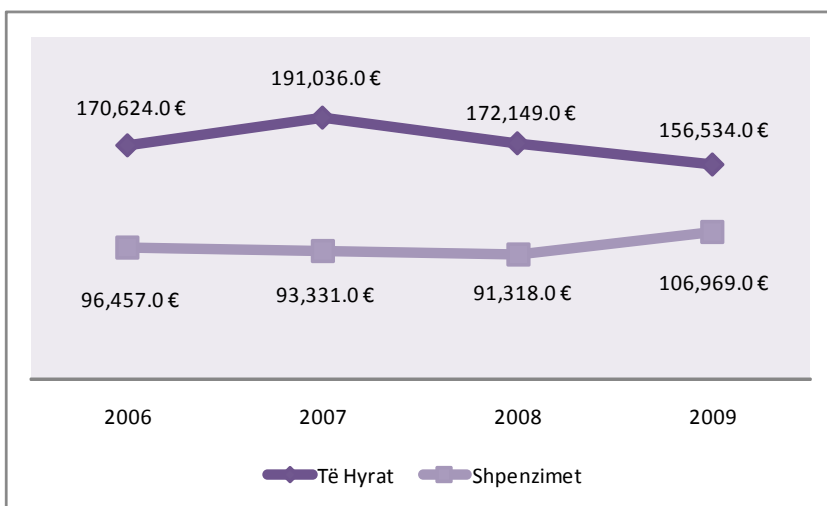
Një specifikim i tillë, krijon nguti edhe më të madhe në shitjen e PTK-së. Për më tepër, renditja e Kosovës në mesin e 10 vendeve të fundit sa i përket mbrojtjes së investitorëve, si dhe ambienti biznesor i rënduar në Kosovë, redukton fuqinë negociuese të vendit në raport me investitorët. Domosdoshmëria për të shitur këtë aset publik në një situatë jo të favorshme për vendin, do të ketë ndikim negativ në vlerësimin e PTK-së nga ana e investitorëve të interesuar. Si rrjedhojë nuk do të mund të merren përfitimet optimale.

## 3.2. PERFORMANCA E PTK-së

Performanca e PTK-së deri në vitin 2007, gjatë periudhës kur ishte monopol në treg ka shënuar vlera pozitive me trend rritës të treguesve të suksesit. Hyrja e operatorit të ri të telefonisë mobile në treg "Ipko" ka shkaktuar humbjen e një pjese të tregut për PTK-së dhe operatorin Vala, si dhe ka shkaktuar uljen e çmimit si rezultat i konkurrencës.

Si rrjedhojë, ka qenë e paevitueshme rënia e qarkullimit të kompanisë ngase çmimet e operatorit Vala janë përgjysmuar në raport me periudhën kur Vala kishte monopol në treg. Mirëpo, përkundër rënies së qarkullimit në vitin 2008, fitimi neto i PTK-së në raport me vitin paraprak ka shënuar rritje për shkak të uljes së normës së tatimit në korporatë. Gjatë periudhës katër vjeçare 2006-2009, PTK ka realizuar fitim prej rreth 187 milionë Euro, apo një mesatare prej rreth 46 milionë Euro në vit. Për më tepër, përkundër përgjysmimit të çmimeve, në periudhën 2010-2011 PTK ka arritur të tejkalojë parashikimet buxhetore për 7% dhe me çmime të përgjysmuara ka arritur në nivelin e të hyrave që kishte kur çmimi ishte sa dyfishi i çmimit të tanishëm<sup>18</sup>. Një rritje e tillë e njërive të qarkulluara kryesisht nga Vala, krijon një indikacion pozitiv mbi performancën e PTK-së gjatë periudhës 2010 – 2011.

**Figura 3. Relacioni i të hyrave dhe shpenzimeve në PTK 2006-2009: Në katër vitet e fundit raportues, PTK ka shënuar rritje të shpenzimeve, përkundër rënies së të hyrave**



Burimi: Faqja Zyrtare e PTK \*\* (në 000 €)

Mirëpo, pasqyrat financiare publike të PTK-së<sup>19</sup> tregojnë se nuk është vepruar në harmoni me pozitën e re në treg duke stagnuar në fushën e investimeve të reja të cilat do të krijonin hapësirë më të madhe konkurruese për kompaninë, në veçanti duke pasur parasysh likuiditetin e lartë financiar me të cilin operon PTK.

Rënia e investimeve mbështetet në faktin se për shkak të orientimit strategjik për

<sup>18</sup> Intervistë me zëdhënësin e PTK-së, kryer nga ekipi i projektit.

<sup>19</sup> Në periudhën e hulumtimit, Pasqyrat Financiare të PTK-së janë publike vetëm deri në vitin 2009.

të privatizuar PTK-në, investimet mund të kenë qenë të panevojshme në periudhën e para-privatizimit. Mirëpo, nga ana tjetër, një gjë e tillë do të mund të kishte rritur aftësinë konkurruese të korporatës që do të ndikonte pozitivisht në vlerën e tregut të saj. Veprimet që kanë ndodhur sidomos në fushën e resurseve njerëzore tregojnë një qasje e cila nuk përkon me qëllimet strategjike të privatizimit, për arsye se gjatë periudhës 2007-2009 kostoja e stafit është rritur për 27%, kostot operative për 25%, përderisa të hyrat nga qarkullimi kanë rënë për 17%. Një gjë e tillë e ka afektuar fitimin neto të korporatës i cili poashtu ka shënuar trend rënës. Fitimi operativ<sup>20</sup> i PTK-së prej vitit 2007 deri në vitin 2009 ka rënë për 41%.

Të gjithë këta parametra tregues të trendit performues të PTK-së japin sinjale negative te investitorët potencial duke ndikuar drejtpërdrejt në vlerësimin e vlerës së aksioneve të këtij asemi publik. Mirëpo, rënia e performancës së PTK-së e nisur në vitin 2007 kur korporata humbi fuqinë e monopolit në treg si duket ka arritur minimumin ngase të dhënat e vitit 2010 në PTK të cilat ende janë të papublikuara por janë të konfirmuara nga zyrtarët e PTK-së flasin për një rritje të qarkullimit mbi parashikimet buxhetore për rreth 7%<sup>21</sup>. Në aspektin ekonomik një gjë e tillë do të duhej të ndikonte pozitivisht në treguesit e vlerës së PTK-së, por efekti i tillë do të maksimizohet sikur ky trend të vërtetohej edhe në periudhën vijuese. Por, vendimi për privatizimin e PTK-së gjatë viti 2011 është marrë dhe normat e rritjes eventuale të qarkullimit dhe performancës së PTK-së në vitet në vijim do t'i atribuohen investitorit privat.

**Tabela 2. Pasqyra Financiare e PTK-së (2006-2010)**

	2006	2007	2008	2009	TOTAL
Të Hyrat	170,624.0 €	191,036.0 €	172,149.0 €	156,534.0 €	690,343.0 €
Te ardhurat	164,152.0 €	182,463.0 €	161,481.0 €	145,030.0 €	653,126.0 €
Të ardhurat tjera	63.0 €	203.0 €	17.0 €	50.0 €	333.0 €
Të ardhurat nga interesi	6,409.0 €	8,370.0 €	10,651.0 €	11,454.0 €	36,884.0 €
Shpenzimet	96,457.0 €	93,331.0 €	91,318.0 €	106,969.0 €	388,075.0 €
Kostot operacionale	19,154.0 €	20,119.0 €	23,993.0 €	25,164.0 €	88,430.0 €
Kostot e stafit	30,734.0 €	31,883.0 €	34,071.0 €	40,583.0 €	137,271.0 €
Zhvlerësimi	22,348.0 €	21,911.0 €	13,300.0 €	16,155.0 €	73,714.0 €
Amortizimi	3,522.0 €	3,172.0 €	4,192.0 €	6,579.0 €	17,465.0 €
Humbja nga dëmtimi I bilanceve bankare	400.0 €	-850.0 €	-813.0 €	-1,249.0 €	-2,512.0 €
Kostot tjera	20,299.0 €	17,096.0 €	16,575.0 €	19,737.0 €	73,707.0 €
Fitimi para tatimit	74,167.0 €	97,705.0 €	80,831.0 €	49,565.0 €	302,268.0 €
Tatimi në fitim	41,792.0 €	47,368.0 €	20,706.0 €	5,188.0 €	115,054.0 €
Fitimi neto	32,375.0 €	50,337.0 €	60,125.0 €	44,377.0 €	187,214.0 €

\*Burimi: Faqja Zyrtare e PTK-ës

20 Fitimi Operativ – Fitimi para pagesave të interesit dhe tatimit

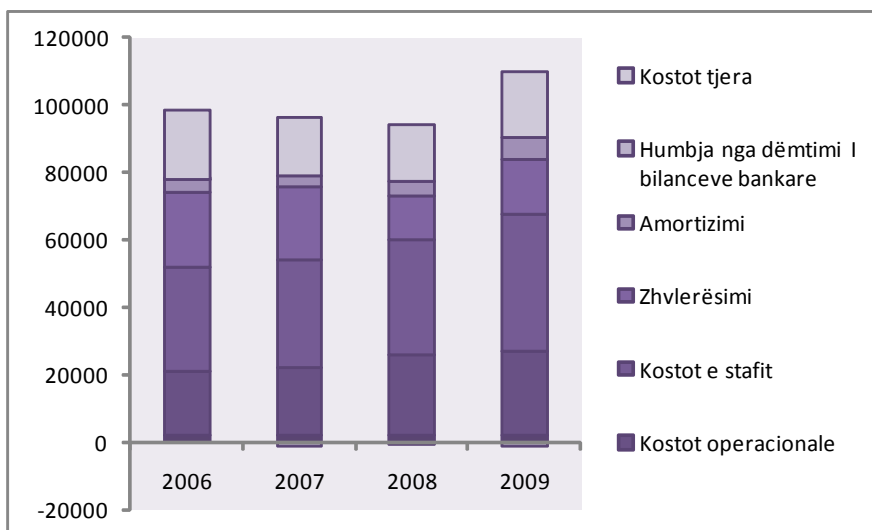
21 Intervistë me Zëdhënësin e PTK-së dhe Kryetarin e Sindikatës Profesioniste të PTK-së, e kryer nga ekipi i projektit.

Nëse i referohemi pasqyrave financiare të katër viteve të fundit (Tabela 2), është më se evidente se vlera e PTK-së është degraduar. Rënia e dukshëm e qarkullimit do të duhej të reflektohej në të njëjtin drejtim edhe në kostot e korporatës, mirëpo në rastin e PTK-së kostot kanë marrë kahje të kundërt. Rrjedhimisht investitorët potencial do të paguajnë çmim më të ulët për blerjen e aksioneve të PTK-së.

Ky trend i zhvillimeve në kuadër të PTK-së na jep indikacione se orientimi strategjik në privatizim nga ana e Bordit të PTK-së nuk është harmonizuar me politikën udhëheqëse të menaxhmentit ekzekutiv të PTK-së të cilat si të tilla kanë gjasë të ndikojnë që PTK të vlerësohet me një çmim më të ulët në treg. Futja e operatorit të ri IPKO në tregun e telekomunikacionit në vitin 2007 ka ndikuar në qarkullimin vjetor të PTK-së. Për më tepër, stagnimi i investimeve si mjet për të luftuar konkurrencën si dhe rritja e kostos në shumicën e segmenteve të saj ka ndikuar që PTK të ketë rënie edhe në treguesin kryesor të matjes së vlerës së një kompanie, në fitimin të cilin realizon kompania dhe kthimi të cilin e presin investitorët potencial në të ardhmen. Stagnimi i investimeve ka avancuar, kur Qeveria e Kosovës me datë 13 Maj 2010 ka marrë vendim që të ndërpres të gjitha investimet kapitale dhe shpenzimet shtesë të paplanifikuara në planin e biznesit<sup>22</sup>.

Rritja e numrit të punëtorëve gjatë tre viteve të kaluara në PTK, nga zyrtarët e PTK-së arsyetohet me faktin se një politikë e tillë ka qenë e përshtatur me planin biznesor të korporatës dhe se numri aktual i punëtorëve në PTK është në harmoni me planin e biznesit të tri viteve të fundit. Problemi qëndron se plani i biznesit është implementuar vetëm në këtë pikë, por nuk është harmonizuar me investimet e planifikuara. Në planin e biznesit të PTK-së për periudhën 2007 – 2009 gjithashtu ishte paraparë rritja e investimeve dhe krijimi i qendrave të reja të shitjes së PTKsë nëpër territorin e Kosovës, gjë që ka stagneruar.

**Figura 4. Struktura e shpenzimeve të PTK-së: Kostot e stafit shënojnë rritjen më të madhe nëpër vite**



Burimi: Faqja Zyrtare e PTK

Pranimi i punëtorëve të rinj para se të hapen vendet e tyre të punës, argumentohet me faktin se një korporatë si PTK është e përgjegjshme dhe punëtorët e rinj të kësaj korporate duhet t'i nënshtrohen një procesi përgatitor para se të jenë të gatshëm për punë.

Stagnimi i investimeve duket të jetë i lidhur drejtpërdrejt me procesin e privatizimit të korporatës, stagnim ky që do të mund të arsyetohej sikur PTK të ishte privatizuar në vitin 2007. Një strategji e tillë ka shkaktuar ngulfatje të mundësive të tregut për performancë pozitive të PTK-së, e cila do të ndikonte në ngritjen e vlerës së tregut.

Nga disa prej investimeve të planifikuara të cilat janë anuluar, është tenderimi i sistemit të faturimit i cili sipas zyrtarëve të PTK-së është anuluar ngase kompanitë të cilat kanë shprehur interesim për të blerë PTK-në, tashmë e kanë një sistem të tillë. Mirëpo, një sistem i tillë ishte planifikuar mbi bazën e projeksioneve dhe pritjeve se do të ndikonte pozitivisht në rritjen e vlerës së PTK-së përmes rritjes së numrit të klientëve dhe qarkullimit, ngase me kapacitetet aktuale të sistemit të faturimit nuk mund të diferencohen produktet aktuale të operatorit vala.

Për më tepër, një investim tjetër i parashikuar që ka bërë PTK është participimi në operatorin e katërt mobil në Shqipëri, Operatorin Plus. Fillimisht PTK kishte hyrë si pjesëmarrëse në 30% të aksioneve, por që në fund rezultoi se PTK do të mbajë vetëm 3% të aksioneve. Tërheqja u bë pasi që PTK duhej të investonte rreth 30 milion Euro të parapara si pjesëmarrëse e 30% të aksioneve. Edhe kjo tërheqje nga plani fillestar për investime që është marrë nga Bordi i PTK-së, gjithashtu lidhet me indikacionet se një investim i tillë në periudhën para-privatizimit është i panevojshëm ngase nuk pritet të ketë efekte imediate në vlerën e PTK-së.

Mos-realizimi i projektit të PTK-së në bashkëpunim me Ministrinë e Arsimit të Republikës së Kosovës për digjitalizimin e të gjitha shkollave në Kosovë, është një investim tjetër i stagnuar. Projekti kishte paraparë shtrirjen e fijeve optike në të gjithë territorin e Kosovës (rreth 1080 shkolla), me një vlerë investuese prej 80 milion Euro. Kostoja oportune e investimeve që nuk janë bërë në PTK është kapitali dhe vlera e cila do të ngritej dhe do të shërbente për një zhvillim më të mirë në të ardhmen si dhe vlera e shtuar e çmimit e cila poashtu nuk do të merret me rastin e privatizimit të PTK-së. Prandaj ashtu si PTK ka realizuar vetëm një pjesë të planit të biznesit, atë të rritjes së numrit të punëtorëve pa e reflektuar me krijimin e pikave të reja të shitjes në PTK dhe nevojës fizike për punëtorë, edhe bordi i PTK-së ka realizuar një pjesë të planit strategjik në lidhje me PTK-në, ndaljen e investimeve e të cilat siç duket nuk janë harmonizuar me momentin e privatizimit.

Pasqyrat financiare të PTK-së ofrojnë të dhëna të përgjithshme për korporatën si grup dhe jo për segmente të veçanta të saj të cilat janë të nevojshme që të shihet se cila është performanca e secilës shtyllë brenda PTK-së, sidomos kur merret parasysh fakti se privatizimi i PTK-së do të përfshijë operatorin Vala dhe njësinë e telekomunikimit si dy segmente profitabile të PTK-së. E që të vlerësohet se sa është vlera e secilës njësi në kuadër të PTK-së vlerat agregate duhet të jenë të zberthyer në vlera individuale që përkojnë me secilën njësi në kuadër të korporatës.

### 3.3. PËRVOJAT E PRIVATIZIMIT

Nga vendet e rajonit të cilat i janë nënshtruar procesit të privatizimit të telekomit, Shqipëria i ka privatizuar 85% të aksioneve, Bulgaria 51%, Kroacia 35%, Hungaria 35%, Serbia 51% dhe Maqedonia 51%. Në vitin 2011, Serbia ka ofruar në shitje 51% të telekomit me një vlerë me prag minimal të aplikuar që kap shifrën rreth 1.4 miliard euro, shifër kjo që deri më tash nuk është parë si atraktive për interesin e investuesve potencial. Kur marrim parasysh tregun që ka Serbia si fqinj i Kosovës dhe ofertën për një aset të ngjashëm, jep indikacione se kemi të bëjmë me një periudhë në të cilën oferta për PTK-në do të jetë në garë për investitor potencial të cilët kanë mundësi të investojnë edhe në tregun rajonal ku numri i konsumatorëve të telekomit është më atraktiv, por edhe kostoja e transaksionit është shumë më e lartë.

Siç shihet edhe nga shembujt e shteteve rajonale, vetëm Shqipëria ka privatizuar më shumë se 51% të aksioneve, shembull ky që si duket do të ndiqet edhe në rastin e Postës dhe Telekomit të Kosovës. Në rastin e Kosovës, strategjia e privatizimit me të cilën është ofruar në treg PTK nuk është e mbështetur në një analizë ekonomike kost-benefit që argumenton zgjedhjen e bërë. Ndërsa, përvojat e vendeve të tjera të cilat kanë kaluar në një proces të ngjashëm sigurisht se ofrojnë leksione se si do të duhej të ndërtohej strategjia e privatizimit. Në seksionin e radhës, do të analizohet një studim i bërë për privatizimin e telekomit turk.



### 3.3.1 Rast studimor - Privatizimi i Telekomit Turk

Privatizimi i Telekomit Turk ishte një proces i rëndësishëm për shkak të vlerës së lartë financiare. Qeveria Turke në vitin 2004 kishte vendosur që privatizimi i Telekomit Turk të bëhet duke ofruar së paku 51% të aksioneve si bllok aksione kurse pjesa tjetër të bëhet brenda tri viteve përmes shitjes publike. Sipas vendimit të Qeverisë Turke, 55% të aksioneve janë shitur si bllok aksione, 15% përmes shitjes publike pas një periudhe tre vjeçare, kurse pjesa tjetër prej 30% të aksioneve ka mbetur në pronësi të shtetit, përfshirë edhe "aksionin e artë".

Qëllimi kryesor i privatizimit nga ana e qeverisë ishte që pronari i ardhshëm i shumicës së aksioneve të jetë një partner me nivel të lartë botëror i cili do të mund të rriste efikasitetin dhe kualitetin e shërbimeve.

Gjatë periudhës para privatizimit, prej vitit 2000 deri në vitin 2004, telekomit turk kishte një rritje të performancës, duke rritur numrin e shërbimeve, numrin e konsumatorëve dhe pjesëmarrjes në treg për rreth 10%, kurse në anën tjetër ka zvogëluar kostot e stafit duke zvogëluar numrin e punëtorëve për rreth 22%. Në anën tjetër, vetëm në tri vitet e fundit para privatizimit fitimi operativ i kompanisë është rritur për rreth 13%. Një menaxhim i tillë i kompanisë së telekomit turk para periudhës së privatizimit ka ndikuar që të rritet vlera e tregut të kompanisë.

Për më tepër, që të arrijë një vlerë sa më të lartë të transaksionit të përgjithshëm, qeveria turke kishte vendosur që 20 % e vlerës së privatizimit të paguhen pas nënshkrimit të kontratës, kurse pjesa tjetër në 5 këste të barabarta duke përfshirë edhe normën e interesit në këstet vijuese. Një sistem i tillë i pagesës, ofron mundësinë që investitorët të ofrojnë vlera më të larta në privatizim, ndërsa qeveria si aksionar i telekomit të arkëtojë më shumë mjete dhe t'i shpërndajë ato në disa vite buxhetore që ndihmon edhe në balancimin dhe qëndrueshmërinë e buxhetit. Një aspekt tjetër lehtësues është se pas çdo pjese të kësteve të paguara nga investitori qeveria do të lirojë asetet e mbajtura si hipotekë që janë të lidhura me kreditë financuese të projektit.

Përmes një kontrate të tillë konsorciumi i përbërë nga Saudi Telecom dhe Telecom Italia u bënë pronar të 55% të aksioneve të telekomit turk (6,550 Milion USD), një kontratë që një revistë prestigjioze financiare e kishte quajtur si "Shitja e vitit 2005 e vendeve në zhvillim".

Përveç kësaj marrëshje, qeveria turke në vitin 2008 sipas planit të paraparë ofroi në shitje publike edhe 15% të aksioneve prej të cilave 3% do të ishin në shitje për punëtorët e postës dhe telekomit turk dhe investitorëve të vegjël. Nga totali i 15% (1.911 milion USD) të aksioneve, 40% të aksioneve iu ofruan në shitje investitorëve vendor kurse 60% atyre të huaj, plan ky që u përmyll suksesshëm. Duhet përmendur që vlera e aksioneve të shitura tri vite pas privatizimit ishte ngritur me një normë prej rreth 7%, që jep indikacione për një ngritje të performancës dhe vlerës së telekomit turk nga pronari privat i cili me 55% e kishte fituar të drejtën të menaxhojë me ndërmarrjen, si dhe ka mundur që edhe investitorët vendor dhe punëtorët e telekomit të jenë pjesë e pronësisë.

Shitja e 15% të aksioneve pas një periudhe tre vjeçare më një çmim më të lartë se çmimi fillestar dhe shpërndarja e aksioneve edhe tek investitorët vendor ka ndikuar që përkundër shitjes së 70% të aksioneve të shpërndajë votën dhe të drejtën e vendimmarrjes në më shumë se një pronar për të evituar vendime të njëanshme për aspekte strategjike për të cilat kërkohen 2/3 e votave. Kurse mbajtja e 30% të aksioneve si pjesë e thesarit shtetëror ndikon drejtpërdrejt në buxhetin e shtetit përmes dividendës e cila është rritur nga viti në vit gjatë periudhës së pronësisë dhe menaxhimit nga kompania private.



### 3.4. SKENARËT E PRIVATIZIMIT TË PTK-së

Përkundër rrethanave të pafavorshme për shitjen e korporatës profitabile PTK Sh.A., me vendimin e Qeverisë së Kosovës, i gjithë procesi do të përfundojë deri në fund të vitit 2011. Për më tepër, vendimi i Qeverisë së Kosovës Nr. 01/03 i datës 09/03/2011 për privatizimin e PTK-së, i cili e shfuqizon vendimin paraprak Nr. 01/130 të datës 16/06/2010 krijon hapësirë për dykuptimësi rreth privatizimit të 75% të aksioneve të PTK-së. Për më tepër, Për shkak të paqartësive dhe jotransparencës së plotë, privatizimi i 75% të aksioneve të PTK Sh.A., si tërësi, krijon mundësinë e disa skenarëve të privatizimit.

#### Skenari 1: Mbajtja në pronësi e 25% të aksioneve në Vala dhe Telekom

	VALA	TELEKOM	POSTA
Qeveria e Kosovës	25%	25%	100%
Kompania Private	75%	75%	0%

Qeveria e Kosovës do të privatizojë 75% të aksioneve të PTK Sh.A., të cilat nuk do të reflektojnë mbi asetet e postës së Kosovës, mirëpo vetëm mbi njësinë e operatorit mobil Vala, dhe njësinë e Telekomunikacionit. Të gjitha asetet të cilat i përkasin Postës së Kosovës do të vazhdojnë të mbesin në pronësi të Qeverisë, kurse në njësitë e Valës dhe Telekomit, Qeveria do të vazhdojë të jetë pronare e 25% të saj. Nëse procesi i privatizimit përmbillet me këtë skenar, atëherë Qeveria e Kosovës do të jetë pjesëmarrëse e 25% të dividendës nga fitimi i njësive Vala dhe Telekom, kurse do të menaxhojë plotësisht me njësinë e Postës së Kosovës duke qenë pronar i vetëm i saj. Gjithashtu, në rast të humbjeve eventuale si pasojë e mosefikasitetit të Postës së Kosovës, Qeveria e Kosovës do të subvencionojë të gjitha humbjet e kësaj njësie.

#### Skenari 2: Shitja e 100% të aksioneve në Vala dhe Telekom

	VALA	TELEKOM	POSTA
Qeveria e Kosovës	0%	0%	100%
Kompania Private	100%	100%	0%



Qeveria e Kosovës do të privatizojë 75% të aksioneve të PTK Sh.A., si tërësi. Në këtë privatizim do të shiten Vala dhe Telekom me 100% të aksioneve, kurse njësia e Postës do të mbes në pronësi të Qeverisë.

Vlera e Postës së Kosovës me asetet e saj do të vlerësohet në 25% të totalit të vlerës së PTK Sh.A.. Për më tepër, nëse në shitje ofrohen 75% të aksioneve të cilat nënkuptojnë 100% të aksioneve të njësive Vala dhe Telekom, kjo e paracakton çmimin e tregut të aseteve të Postës së Kosovës dhe është në kundërshtim me ligjet e ekonomisë së tregut. Nëse procesi i privatizimit përmbillet me këtë skenar, Qeveria e Kosovës nuk do të jetë pjesëmarrëse në dividendën e njësive Vala dhe Telekom. Në anën tjetër, nëse Posta e Kosovës vazhdon të operojë me humbje, kjo njësi do të duhet të subvencionohet nga mjetet e buxhetit të Kosovës. Sipas këtij skenari, njësitë profitabile do të shiten plotësisht, kurse njësia që operon me humbje dhe duhet të subvencionohet nga buxheti i vendit, do të mbes plotësisht në pronësi të Qeverisë.

### Skenari 3: Nuk qartësohet pronësia mbi asetet e Postës

	VALA	TELEKOM	ASETET E POSTËS
Qeveria e Kosovës	0%	0%	?
Kompania Private	100%	100%	?

Qeveria e Kosovës do të privatizojë 75% të aksioneve të PTK Sh.A., si tërësi. Në këtë privatizim do të shiten Vala dhe Telekom me 100% të aksioneve, kurse njësia e Postës do të mbes në pronësi të Qeverisë. Mirëpo, vlerësimi i aseteve të Postës do të bëhet pas privatizimit. Në një skenar të tillë, pas privatizimit, asetet e Postës mund të vlerësohen me më shumë se 25% i totalit të PTK Sh.A., të mbetur në pronësi të Qeverisë. Si rrjedhojë, Qeveria e Kosovës do të duhet t'i jap në pronësi një pjesë të aseteve të Postës investitorit privat që të barazojë vlerën e 25% të totalit të aksioneve. Një privatizim i tillë i PTK-së do të krijojë situatë në të cilën nuk do të dihet me qartësi se çfarë po shet e çfarë po mban Kosova.

## REFERENCAT DHE BIBLIOGRAFIA

Banka Botërore, 2010. Raporti i Pasqyrës së Shpenzimeve Publike të Kosovës, Raporti Nr. 53709 XK.

Banka Botërore, 2010. Potenciali i rritjes në Kosovë: Strategjitë, Politikat, Veprimet., Raporti Nr. 53185 XK.

Berger, L., 2002. Studim Regjional mbi Transportin dhe Infrastrukturën në Balkan, Agjencia Franceze për Zhvillim.

Bloomberg Businessweek, 2006. Ndarja e Telekomit të Bosnjës, Bosnjë dhe Hercegovinë.

Brenck, A., Thorsten, B., Heinrich, M., Hirschhausen, Ch., 2005. Partneritetet Publike Private në Vendet e Reja Anëtare të Bashkimit Europian të Evropës Qëndrore dhe Lindore: Një Analizë Ekonomike me Raste Studimore nga Sektori i Autostradës.

Business Review, 2007. Rruga e Bechtelit për Autostradën, Business Review-Investments. [www.business-review.ro/investments/bechtel](http://www.business-review.ro/investments/bechtel).

Egnatia Odos S.A., 2007. Studim Fizibiliteti mbi Rregullimin e Rrugëve të Korridorit të X Pan-Europian.

Florio, M., 2007. Telekomit Italian 1997 – 2007: Një Rast Studimor mbi Dështimet e Privatizimit, Artikull Punues.

FMN, 2010. Marrëveshja "Stand-By Agreement".

FMN, 2011. Marrëveshja "Staff Monitoring Agreement".

Gheorghiu, F., 2008. Raport Regjional në Rumani, Projekti i Autostradës Transilvania, vazhdimi i punës nga Bechtel përkundër të gjitha basteve negative. PM World Today, Bucharest.

Guasch, J.L. (2004), Dhënia dhe Rinegociimi i Koncesioneve të Infrastrukturës: Veprimi i Drejtë, Washington D.C.: Banka Botërore.

Gultekin, B., 2010. Privatizimi i Telekomit Turk: Studim Rasti. Universiteti i Ëhartonit, Pensilvani.

Judge, E.J., Werpachowski, K., Wishardt, M., 2004. Çështjet mjedisore dhe të zhvillimit ekonomik nga programi i autostradave Polake: gjetje mbi qëndrimet e autoriteteve lokale, Warsaw, Poloni.

Ministria e Transportit të Kosovës, 2006. Studim Fizibiliteti dhe Vlerësim Mjedisor për dy rrugët kryesore në Kosovë, Raport Fizibiliteti.

Rinvest/"Forum 2015" (2008). "Privatizimi në Kosovë: Gota gjysmë e zbratur apo gjysmë e mbushur?"

- Riinvest/"Forum 2015" (2004). "Privatizimi në Kosovë: Para dhe Mbrapa", Prishtinë.
- Riinvest/"Forum 2015" (2009). Privatizimi i Ndërmarrjeve Publike në Kosovë.
- Ministria e Financave, 2011. Buxheti i Kosovës, 2011, Ministria e Financave, Kosovë.
- Privatizimi i Telekomit Turk. Raport Privatizimit, Telekomit Turk 2011.
- PTK, 2010. Pasqyrat Financiare dhe Raporti i Auditorit të Pavarur për Postën dhe Telekomunikacionin e Kosovës Sh.A..
- Enti Statistikor i Kosovës, [www.esk.rks-gov.net](http://www.esk.rks-gov.net)
- Gazeta Express, [www.gazetaexpress.com](http://www.gazetaexpress.com)
- Programi i Investimeve Publike në Maqedoni, 2009-2011. [www.investinmacedonia.com](http://www.investinmacedonia.com)
- Raporti Gap Monitor, 2011. [www.gapmonitor.org](http://www.gapmonitor.org)
- South East European Times, [www.setimes.com](http://www.setimes.com)
- Vendimi i gjykatës Evropiane mbi aksionin e artë, 2010. [www.inhouselaëer.co.uk](http://www.inhouselaëer.co.uk).
- Vendimet e Qeverisë së Kosovës, 2011. [www.kryeministri-ks.net](http://www.kryeministri-ks.net).