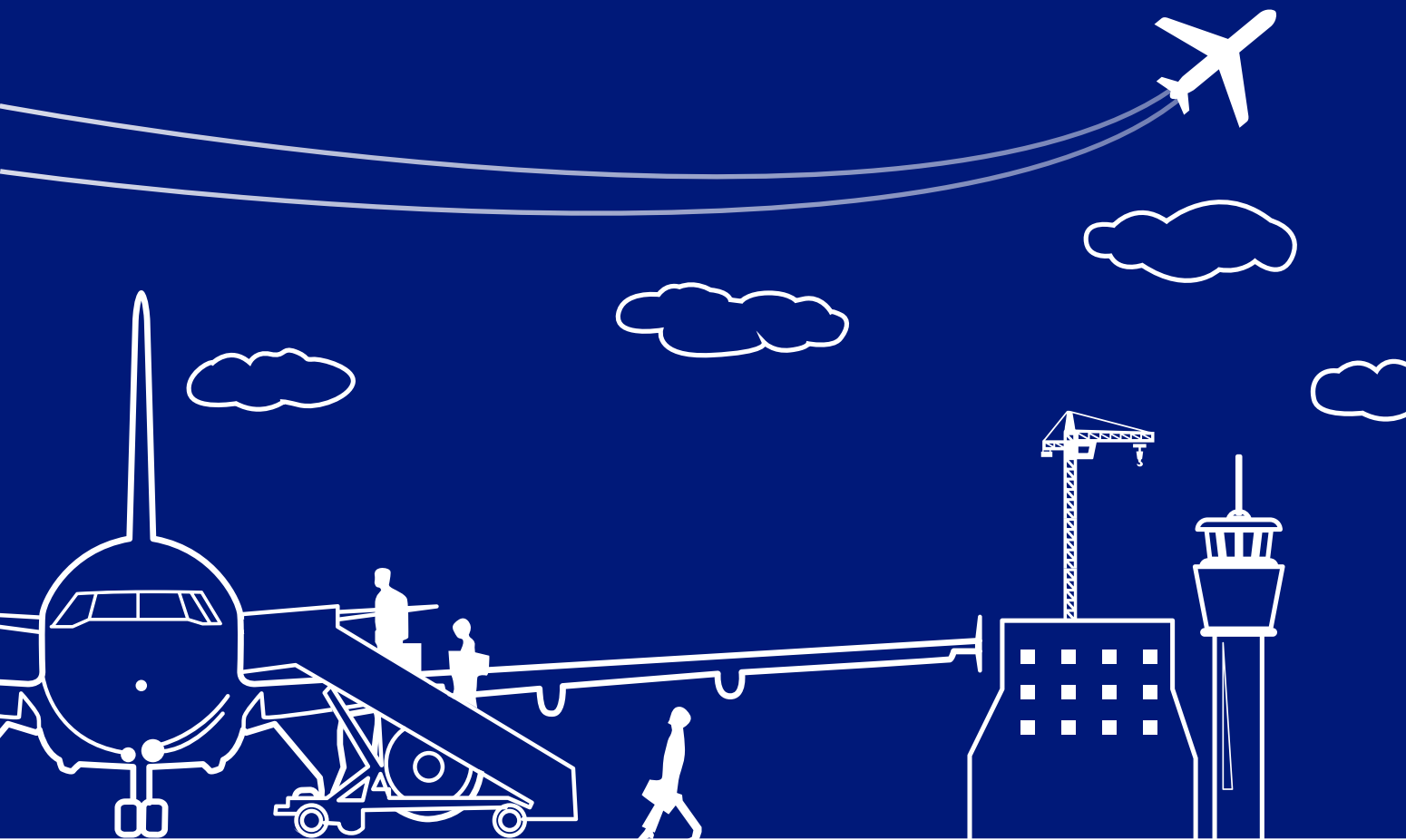
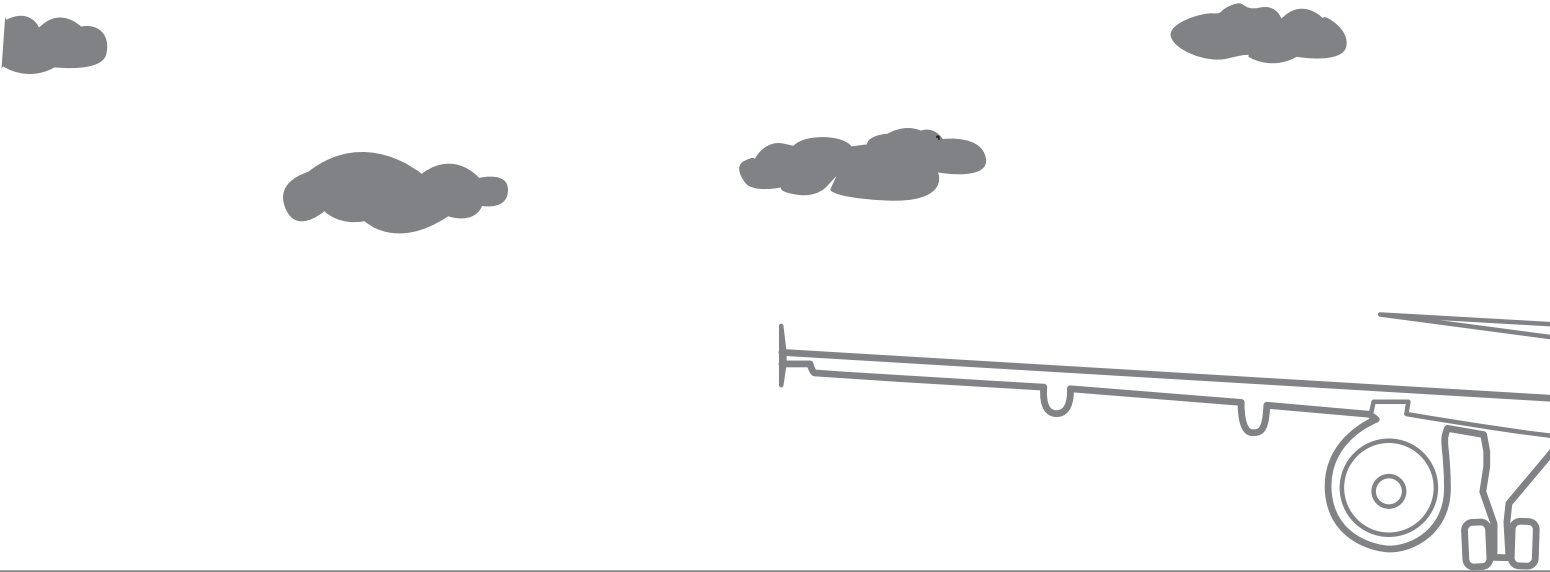
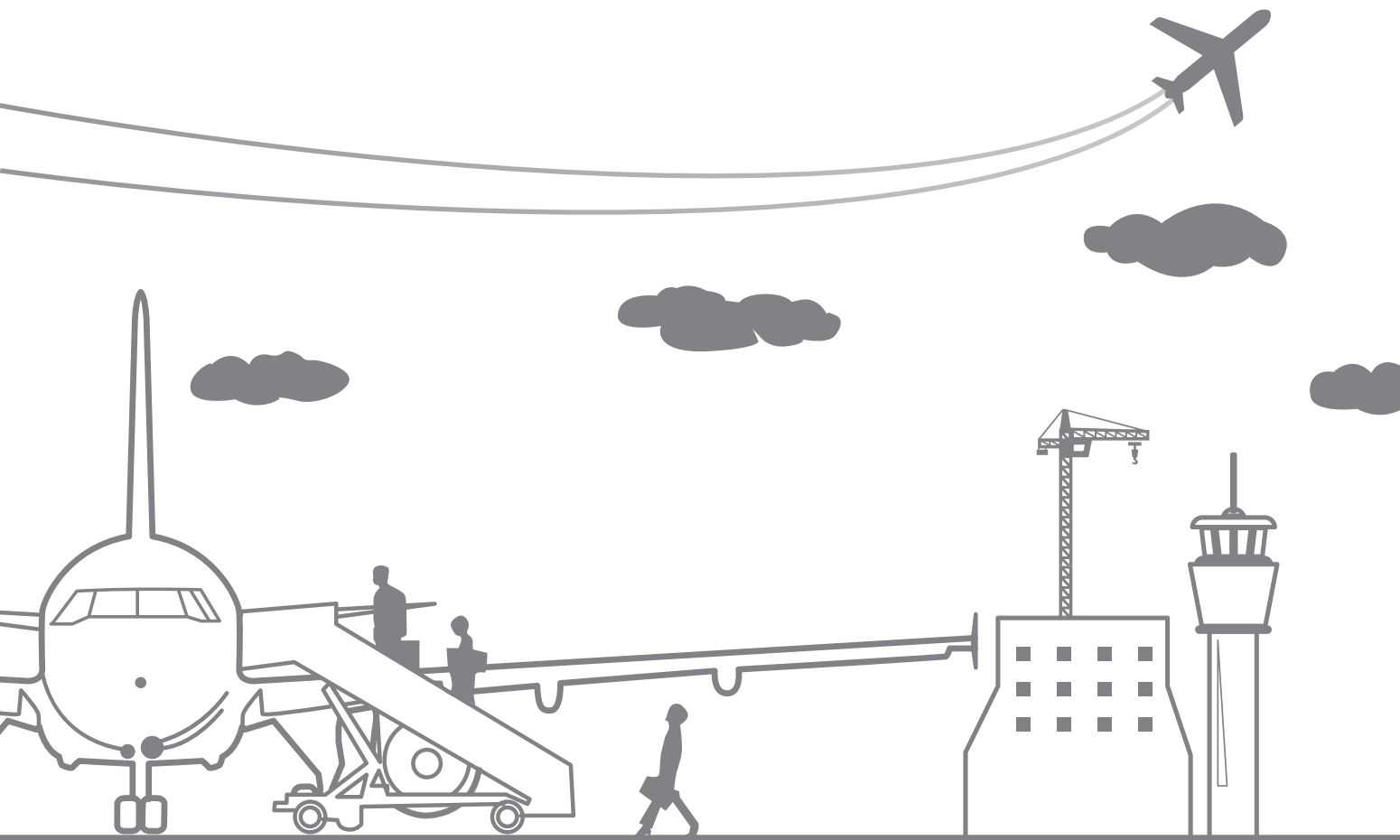


KONCESIONIMI I AEROPORTIT





KONCESIONIMI I AEROPORTIT



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



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

Kontribuuesit:
Bujar Ejupi, Lumir Abdixhiku, Alban Hashani, Visar Vokri

Dizajni dhe Faqosja:
Faton Selani

Originali është shkruar në shqip

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

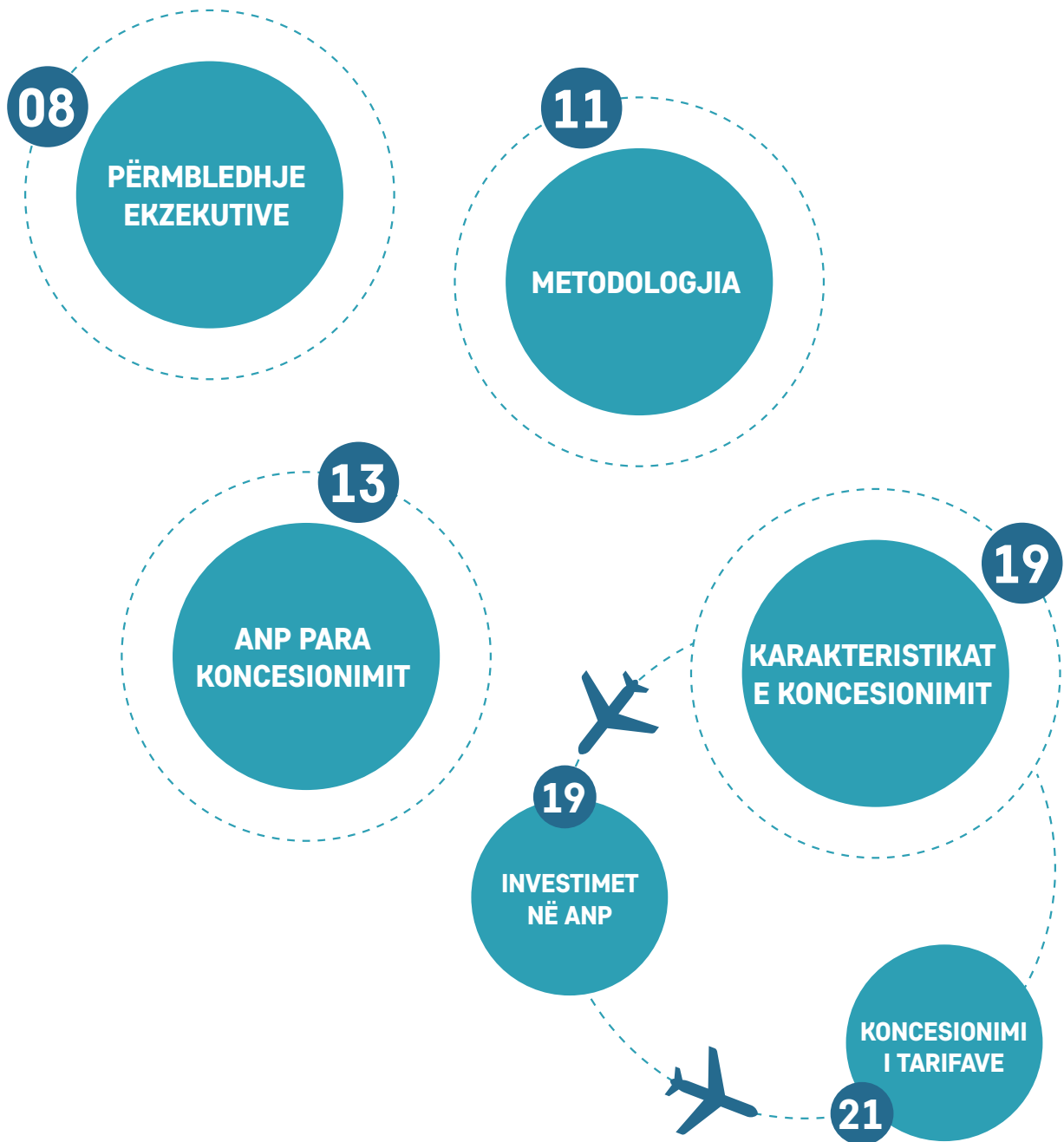


E drejta autoriale © 2015 nga INSTITUTI RIINVEST. Të gjitha të drejtat e rezervuara. Asnjë pjesë e këtij publikimi nuk mund të riprodhohet, të ruhet në ndonjë sistem riprodhimi, apo të transmetohet, në asnjë formë apo nga asnjë mjet, qoftë elektronik, apo mekanik, fotokopjues, regjistruar apo tjetër,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

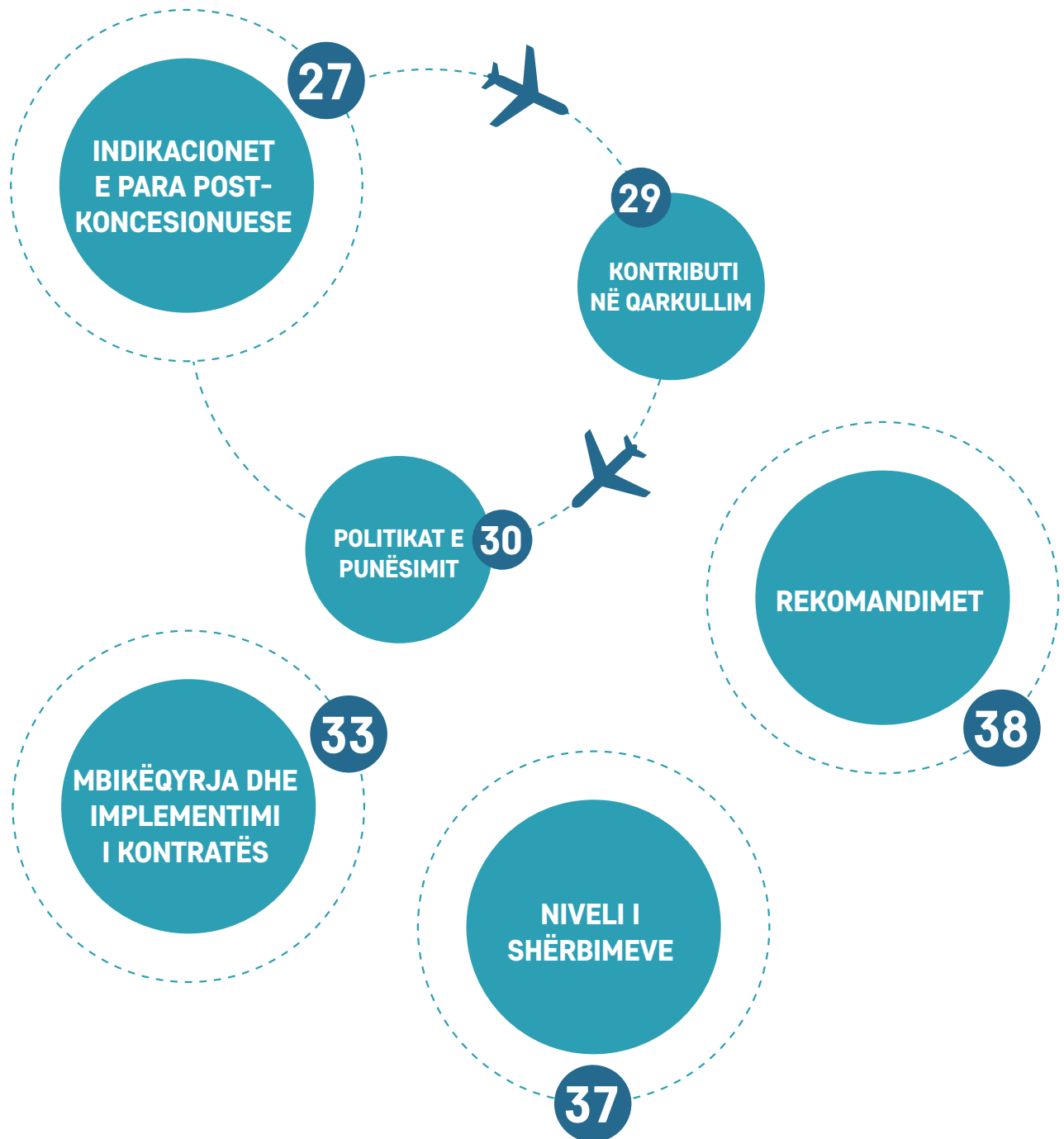
SHKURTESAT

AACK	→	Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës (AACK)
EAIR BR	→	Air British Petroleum
ANP	→	Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës “Adem Jashari”
ICAO	→	International Civil Aviation Organisation
IATA	→	International Aviation Transport Association
DNA	→	Departamenti i Navigimit Ajrorë
FAA	→	Federal Aviation Authority
KDN	→	Komisioni Drejtues Ndërministror
KTA	→	Kontrollin e Trafikut Ajrorë
LKIA	→	Limak Kosovo International Airport J.S.C.
MTI	→	Ministria e Tregtisë dhe Industrisë
MEF	→	Ministria e Financave
NPPP	→	Njësia e Partneritetit Publiko Privat
NJMP	→	Njësia e Menaxhimit të Projektit
NPANP	→	Ndërmarrja Publike e Aeroportit Ndërkombëtar “Adem Lashari” J.S.C.
PPP	→	Partneriteti Publiko Privat
QK	→	Qeveria e Kosovës
RFB	→	Raiffeisen Bank Kosovo
SHNA	→	Shërbimi i Navigimit Ajror
UNMIK	→	United Nations Mission in Kosovo

TABELA E PË



ERMBAJTJES



PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE

Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës (ANP), i hapur që nga viti 1965, i rivitalizuar nga viti 1999 dhe i koncesionuar në vitin 2010, është aset i vetëm publik i Kosovës i dhënë në koncesionim nga Qeveria e Kosovës (QK) ndonjëherë. Për shkak të rëndësisë si aset nacional dhe veçantisë si model ekonomik i transformimit të pronësisë, Instituti Riinvest (RIINVEST) i mbështetur nga Fondacioni Kosovar për Shqipëri të Hapur (KFOS), kanë parë të nevojshme adresimin e procesit të deritanishëm të koncesionimit të ANP-së. Kjo nevojë është bërë më e veçantë marrë parasysh mungesën e studimeve e raporteve analizuese në këtë drejtim tash kur koncesionimi futet në vitin e tij të katërt të operimit; si dhe domosdoshmërinë e angazhimit publik për transparencë dhe llogaridhënie në të gjitha asetet dhe pasuritë publike të Kosovës.

Përgjatë gjysmës së dytë të vitit 2014 hulumtuesit e këtij raporti kanë bërë përmbledhjen, analizimin dhe strukturimin e të dhënave sekondare – të cilat janë bërë publike tashmë në Kosovë. Këto të dhëna sekondare janë plotësuar rrjedhimisht me intervista të palëve të interesit, të individëve e organizatave që kanë qenë të gatshme të ndajnë mendime, informacione dhe fakte të tjera relevante për këtë studim. Fatkeqësisht, për natyrën e raportit analitik dhe mundësisë së pasurimit të tij me materiale shtesë, hulumtuesit e këtij raporti kanë hasur në refuzime të vazhdueshme për dhënie të përgjigjeve e qëndrimeve nga koncesioneri i ANP-së, kompania “LIMAK Kosovo”. Refuzimet për të komentuar apo ofruar informacione relevante në temat relevante të raportit – përkundër insistimit pra të vazhdueshëm me shkrim – jo vetëm që dëshpërueshëm lënë keqardhje për gatishmërinë e një koncesioneri për transparencë e llogaridhënie, por nuk lënë hapësirë për t’i vërtetuar ose hedhur poshtë pretendimet e palëve tjera kundër sjelljes së koncesionerit të cilat raporti provon t’i përmbledhë këtu.

Me informacionet në dispozicion dhe me tendencën për të ofruar analizë raportuese e jo investigim mediatik, raporti ynë trajton gjendjen e ANP-së në tri periudha relevante; e para ndërlidhet me performancën e asetit para koncesionimit, e dyta me zhvillimet e paqarta dhe jotransparente gjatë koncesionimit, dhe e treta, me treguesit e parë të paskoncesionimit – si matës preliminarë të një rruge të përbashkët 20 vjeçare që Kosova do ta ketë me koncesionerin.

Ne kemi filluar trajtimin e çështjes së ANP-së nëpërmjet revidimit të raporteve financiare të ANP-së para koncesionimit; kur ky aset ka pasur një performancë të shëndoshë biznesore. Madje, pavarësisht të gjitha defekteve e barrierave tranzicionale e të shtet-ndërtimit, që përfundimisht kanë prekur dhe performancën e ndërmarrjeve e asetëve publike në vend, ANP ka arritur në më pak se një dekadë të investojë plot 50 milionë euro. Për më tepër, në periudhën tre vjeçare 2008-2010, vlera mesatare e investimeve – gjithmonë sipas raporteve të auditura financiare – ka qenë rreth 7 milionë euro, ndërkaq vlera mesatare e dividendës të shpërndarë për Qeverinë e Kosovës ka qenë rreth 3 milionë euro; një total prej 10 milionë eurove. Në një skenar bazë pa koncesionim, ekstrapolimi eventual i një ritmi të tillë do të nënkuptonte se ANP për 20 vitet e ardhshme të operimit – pra pa përfshirë fare rritjen – do të investonte me mjete kryesisht vetanake rreth 140 milionë euro dhe do ti shpërndante rreth 60 milionë të tjera si dividendë. Një llogaritje e tillë bëhet në këtë raport jo për të kundërshtuar domosdoshmërisht idenë e koncesionimit të ANP-së, por bëhet për të përcaktuar kriteret e performancës që një investitorë i ri do të duhej t’i arrinte nën supozimin e menaxhimit të njëjtë me paraprakun; pra menaxhimin publik. Në kushte të një supozimi dhe rrjedhimisht nevojë për menaxhim më të qëndrueshëm e më efikas privat – rrjedhimisht dhe arsyeja e koncesionimit – pragu i arritshmërisë do të ishte dhe më i lartë.

Pavarësisht performancës, me qëllim të rritjes së efikasitetit e pozicionimit më të mirë karshi tregjeve rajonale, ANP koncesionohet me datë 1 Qershor të vitit 2010. Qeveria e Kosovës asokohe shpallte fitues konzorciumin e kompanisë turke “LIMAK” dhe kompanisë franceze “Aéroport de Lyon”. Konglomerati turk “LIMAK” që zotëronte 90% të aksioneve të konzorciumit fitues për ANP, ishte e njohur për përfshirje në ndërtim, energji dhe cement; pra përvoja e kompanisë turke “LIMAK” në fushën e menaxhimit të aeroporteve ishte minimale në kohën e koncesionimit. Pjesa e mbetur prej 10% ndërkaq, ishte në zotërim të kompanisë franceze “Aéroport de Lyon” që sillte me vete edhe eksperiencën – proporcionale me pronësinë – në fushën e aeroporteve. Vite më vonë, përkatësisht në vitin 2013, “LIMAK” do të përfshihet në një konzorcium tjetër me kompaninë turke “ÇALIK” për privatizimin e rrjetit të distribucionit në Kosovë; proces ky i përcjellë me kundërshtime të vazhdueshme nga spektri jo-qeveritar në vazhdimësi.

Vet procesi i përzgjedhjes së fituesit në garën për Aeroportin të Prishtinës është shoqëruar me pakënaqësi nga pjesëmarrësit në proces. Njëra nga kompanitë konkurruese “*Bouyges Batiment- Egis*” kishte cilësuar procesin si jo transparent dhe të manipuluar kurse fituesin “*LIMAK- Aeroport de Lyon*” si të papërvojë në fushë për të cilën koncesiononin.

Gjatë prezantimit të ofertës dhe më pas gjatë nënshkrimit të kontratës së marrëveshjes për Partneritetin Publiko Privat (PPP) në ANP, Qeveria e Kosovës, përkatësisht Njësia e Partneritetit Publiko Privat (NPPP), pjesë e Ministrisë së Financave (MEF), kishte prezantuar përllogaritjet e saja të përfitimeve eventuale nga koncesionimi i ANP-së. Këto përllogaritje nënkuptonin se përveç një investimi prej mbi 100 milionë euro, për 20 vitet e ardhshme, për shkak se koncesionuesi do të ndajë 39.42% të qarkullimit të gjithmbarshëm të ANP-së, të hyrat e gjeneruara do të arrijnë në plot 400 milionë euro.

Në ditën e përfundimit të terminalit të ri, më 23 tetor 2013, koncesioneri kishte njoftuar se ishin investuar plot 130 milionë euro në terminal. Qeveria e Republikës së Kosovës e kishte cilësuar investimin si suksesi thelbësor i koncesionimit. Njohës të fushës, ndërkaq, vlerësojnë investimin e deklaruar prej 130 milionëve si të fryrë e defektos. Deri më sot, nuk ka asnjë raport e asnjë vlerësim të bërë publik për opinionin e gjerë mbi vlerën e saktë të investimeve në ANP.

Mbi të gjitha, mungesa e themelimit të Njesisë për Menaxhim të Projektit (NJMP) që do të mbikëqyrte implementimin e kontratës mbetet një defekt serioz i gjithë procesit. Fatkeqësisht – dhe për habinë më të madhe – NJMP nuk është themeluar dhe nuk ka funksionuar asnjëherë siç është paraparë me kontratë. Në vend të saj, mbikëqyrjen e implementimit të kontratës e kanë bërë vet zyrtarët ekzistues të Njesisë për PPP – një konflikt i pastër i interesit. Mos-themelimi i NJMP-së, me apo pa qëllim, përbën shkeljen më të rëndë procedurale – dhe rrjedhimisht – dhënien e mundësisë për sjellje të pakontrolluar dhe të paverifikuar të koncesionerit.

Mbi të gjitha, një pjesë e investimeve të parapërcaktuara me kontratë nuk janë bërë asnjëherë nga koncesioneri. Raporti identifikon një korrelacion të ngjarjeve që ndërlidhë punësimin e plot 130 punëtorëve gjatë periudhës së nënshkrimit

të marrëveshjes – shumica të ndërlidhur politikisht – më ndryshimin e një pjesë të kontratës; për të shkaktuar kështu besimin se heqja e obligimit investiv është kompenzuar me krijime të vendeve të punës për vendimmarrësit kosovarë. E kur jemi tek punësimi, tri vitet e para të operimit të ANP-së nën koncesionim, janë karakterizuar me shkelje të të drejtave të punëtorëve, me mos-respektim të ligjit të punës, me mos-lejtim të organizimit sindikal të punëtorëve dhe me ndikim të politikës në punësim. Për më tepër, pjesa më e madhe e investimeve dhe aktiviteteve tjera të lidhura me funksionalizimin e ANP-së kanë qenë të ndërlidhura e të orientuara drejtpërsëdrejti dhe qëllimisht në tregun e punës nga Turqia; duke përjashtuar kështu mundësinë e punësimit vendor. Në këtë përjashtim përfshihen edhe sjellja e vazhdueshme e shtetasve turk për pozita pune a aktivitete tjera që nuk kërkojnë kualifikime të caktuara dhe për të cilat në Kosovë mundën lehtë të gjinden punëtorë me karakteristika dhe aftësi të ngjashme.

Një fushë e veçantë e interesit është edhe pjesëmarrja e Qeverisë së Kosovës në qarkullim të gjithmbarshëm – e deklaruar nga vet koncesioneri; e cila përfundon të jetë një burim i fenomenit të nënperformancës së qarkullimit. Të dhënat e para të post-koncesionimit tregojnë se koncesioneri qëllimshëm dhe me plot vetëdije provon zvogëlimin e qarkullimit përmes nënshkrimit të kontratave fiktive e me çmime minimalisht të arsyeshme me palët e treta. Si raste të raportuara janë kontratat që koncesioneri kishte bërë me palët e treta duke i nënkontraktuar hapësirat reklamuese dhe hapësirat për shërbime të restaurantave në ANP për çmime shumëfish më të ulëta.



Anashkalimi i Kuvendit të Kosovës gjatë procesit të koncesionimit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës

Kuadri ligjor i cili rregullon çështjen e partneritetit publiko-privat përcakton në mënyrë të qartë që një gjë e tillë realizohet nën autoritetin e Qeverisë. Roli i Kuvendit në këtë kuadër është i vogël dhe kufizohet në një mbikëqyrje të tërthortë që Kuvendi ushtron mbi Qeverinë gjatë raportimeve vjetore të kësaj të fundit lidhur me mbarëvajtjen e koncesioneve. Megjithatë, rezultoni se Qeveria e Kosovës, e përfaqësuar nëpërmjet Komitetit Drejtues Ndërmënisht për Partneritet Publiko Privat, në kontratën e nënshkruar me kompaninë Limak Kosovo International Airport J.S.C. për operimin dhe zgjerimin e Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës, ka tejkaluar kompetencat e saja duke marrë përsipër obligime për të cilat do të duhej të autorizohesh shprehimisht nga shumica e kualifikuar e deputetëve të Kuvendit të Kosovës. Fjala është për obligimet që Qeveria e Kosovës i merr përsipër në lidhje me detyrimet e partnerit privat (Limak Kosovo International Airport J.S.C.) karshi huadhënësve në rast të shpëputjeve të kontratës nga Qeveria e Kosovës e përfaqësuar nëpërmjet Komitetit Drejtues Ndërmënisht për Partneritet Publiko Privat.

Sipas nenit 17.4.2, pika (b) e kontratës ndërmjet Qeverisë së Kosovës dhe partnerit privat, e cila rregullon çështjen e shpëputjes së kontratës nga Qeveria e Kosovës, thuhet se Qeveria e Kosovës merr përsipër apo paguan obligimet e papaguara të partnerit privat sipas marrëveshjeve ekzistuese që partneri privat ka me huadhënësit apo në bazë të kushteve të dakorduara ndërmjet Qeverisë së Kosovës dhe huadhënësve.

Sipas ligjit për Partneritet Publiko Privat (nr. 04/L-045), neni 12 pika 4, mes tjerash thuhet se nëse Qeveria e Kosovës detyrohet që të hyjë në borxh ose të jep garancion për të financuar çfarëdo forme të ndihmës shtetërore për nevojat e implementimit të një partneriteti publiko-privat, atëherë hyrja në borxh, përkatësisht dhënia e garancionit i nënshtrohet dispozitave të ligjit për Borxhin Publik.

Sipas ligjit për Borxhin Publik (nr. 03/L-175), garancia definohet si një detyrim i mundshëm për të paguar borxhin që fillimisht del si detyrim i një pale të tretë dhe që varet prej dështimit të kësaj pale të tretë për të bërë pagesën në afatin e caktuar apo që t'i bindet kushteve të instrumentit me të cilin rregullohet një borxh i tillë burimor. Të gjitha garancitë në të cilat futet shteti, duhet të cekën në mënyrë eksplicite me shkrim; prandaj mund të ketë garanci të nënkuptuara sipas këtij Ligji.

Edhe pse ligji për Borxhin Publik, sipas nenit 19 pika 1, autorizon ministrin të nënshkruajë marrëveshje lidhur me garancitë shtetërore dhe në pikën 2 të po këtij ligji lejon që në garanci shtetërore kanë drejtë entitete private të cilat janë duke financuar projekte të infrastrukturës publike, në pikën 2 të po këtij neni, ky ligj shprehimisht kërkon, që autorizimi i garancive shtetërore duhet t'i nënshtrohet miratimit të dy të tretave (2/3) të votave të të gjithë deputetëve të Kuvendit të Kosovës. Një votim i tillë nuk ka ndodhur në këtë rast gjë që paraqet një shkelje serioze të kuadrit ligjor gjatë këtij procesi.

1. METODOLOGJIA

Ky raport paraqet një hulumtim kualitativ mbi ecurinë dhe rezultatet e koncesionimit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” (ANP). Për të pasur një pasqyrë të përgjithshme të ecurive të procesit në fjalë, studimi shtrihet në tri periudha: a) periudhën para koncesionimit; b) periudhën prej vendimit të Qeverisë së Kosovës (QK) për analizimin dhe implementimin e partneritetit publiko privat për ANP deri tek nënshkrimi i kontratës në mes të Qeverisë dhe koncesionerëve; dhe c) periudhën nga dita e koncesionimit e deri më sot (3 vjet).

Metodologjia hulumtuese e këtij raporti ka përfshirë hulumtimin sekondar – nëpërmjet përmbledhjes dhe analizës së të dhënave të deritanishme; të mbledhura e të publikuara nëpër Kosovë – si dhe hulumtimin primar, pra intervistat me palët e interesit; të cilat kanë qenë të përfshira në njërin nga periudhat analizuese të këtij raporti. Hulumtimi sekondar është bërë duke analizuar dokumentet në lidhje me performancën e aeroportit para koncesionimit, dokumentet dhe vendimet e qeverisë në procesin e koncesionimit, si dhe ligjet e rregulloret kombëtare dhe ndërkombëtare që rregullojnë fushën e aviacionit në Kosovë.

Hulumtimi primar është bërë përmes intervistave të thella (in-depth) me palët e interesit. Bazë e intervistimit dhe

strukturës intervistuese kanë qenë gjetjet preliminare të studimit sekondar, të cilat kanë shërbyer dukshëm për dizajnimin e pyetësorëve të hapur dhe të formuluar veçmas për secilën palë të interesit. Intervistat sy-mësy janë zhvilluar nga hulumtuesit e projektit. Gjatë hulumtimit janë intervistuar këto palë: Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës “Adem Jashari” J.S.C. (pesa e mbetur si kompani publike), Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës (AACK), Ish-drejtori i Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës, Ish-drejtori komercial i Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës, kryetari i sindikatës së punëtorëve të ANP-së, përfaqësuar të kompanive ajrore, punëtor të përjashtuar nga puna, dhe gazetar që raportuan për Aeroportin. Kurse me gjithë kërkesat e vazhdueshme nga ekipi hulumtuar drejtuar partnerit publik “LIMAK” dhe Njësisë së Partneritetit Publiko Privat (NPPP), këto dy institucione nuk kanë pranuar të intervistohen dhe të japin përgjigjet e tyre për hulumtimin,

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



Analiza e
investimeve kapitale
për vitin 2008, 2009 dhe
2010 tregon një fuqi të
mjaftueshme financiare
për ANP-në; një shumë
përmbledhëse prej
18,161,000 eurove.

2. ANP PARA KONCESIONIMIT

Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës (ANP) para koncesionimit të vitit 2011 – me gjithë vështirësitë dhe keq menaxhimin e raportuar – ka pasur një gjendje të qëndrueshme financiare. Kjo gjendje e qëndrueshme jo vetëm që i ka siguruar ANP-së operim efikas, por i ka siguruar edhe mundësi për investime kapitale.

Pas përfundimit të luftës në Kosovë në vitin 1999, ANP ka arritur të krijojë infrastrukturën bazë të operimeve. Investimet kapitale që u realizuan me vlera të larta janë kryesisht të ndërlidhura me ndërtimin, modifikimin dhe funksionalizimin e terminalit për pasagjerë; me rishtresimin e pistës së aeroportit, me ndërtimin e sistemit të ndriçimit, me ndërtimin e terminalit kargo; të parkingut për automjete; të blerjes së pajisjeve për navigim ajrorë; të instalimit të radarit në ANP dhe Golesh; të blerjes së makinerive për mirëmbajtjen e pistës; të blerjes së pajisjeve për zjarrfikës; dhe ndërtimit të ndërtesës për zjarrfikës.

Vlera e përgjithshme e investimeve të lartpërmendura ka qenë rreth 50 milionë euro. Dy nga investimet e mëparshme, përkatësisht rishtresimi i pistës dhe vendosja e sistemit të ndriçimit, kanë kapur kosto prej 20 milionë eurove; investim ky i bërë në periudhën 2007-2009. Vlera e plotë e investimeve në fjalë është financuar nga burimet vetanake të ANP-së; sa për të shënuar kështu stabilitetin financiar dhe mundësinë e investimeve kapitale para koncesionimit¹.

Analiza e investimeve kapitale për vitin 2008, 2009 dhe 2010 tregon një fuqi të mjaftueshme financiare për ANP-në; një shumë përmbledhëse prej 18,161,000 eurove. Sipas pasqyrave financiare të nxjerra nga raporti i Auditorit të Pavarur për vitin 2009 dhe vitin 2010, në ANP vlera e investimeve gjatë vitit 2008 ka qenë 6,953,000 euro; ndërsa ka arritur në vitin 2009 në 7.8 milionë euro. Vlera investuese në vitin 2010 shënon përgjysmim (rreth 3,357,000 euro) gjithmonë për shkak të fillimit të procesit të koncesionimit të ANP-së.

Përtej investimeve kapitale, ANP kishte shpërndarë dhe dividendë. Më 31 maj 2010, Bordi i Drejtorëve i ANP-së, ka deklaruar dividendin në shumën prej 10 milionë eurosh për

t'iu paguar aksionarit të kompanisë – Qeverisë së Kosovës (QK). Sipas vendimit, pagesa e dividendës për aksionarin është kryer në dy këste si në vijim: 5 milionë euro më 10 Gusht 2010, dhe 5 milionë Euro më 31 Dhjetor 2010.

Pra, në periudhën tre vjeçare 2008 -2010, vlera mesatare e investimeve – gjithmonë sipas raporteve të auditura financiare – ka qenë rreth 7 milionë euro, ndërsa vlera mesatare e dividendës të shpërndarë për Qeverinë e Kosovës ka qenë rreth 3 milionë euro; një total prej 10 milionë eurove. Një ekstrapolim eventual i një ritmi të tillë do të nënkuptonte se ANP për 20 vitet e ardhshme të operimit – pra pa përfshirë fare rritjen – do të investonte me mjete kryesisht vetanake rreth 140 milionë euro dhe do të shpërndante rreth 60 milionë të tjera si dividendë. Në një skenarë minimalisht më optimist të rritjes së performancës (për 10-20%) për shkak të menaxhimit më të mirë e për shkak të rritjes së investimeve, ANP do të mund të investonte me mjete vetanake rreth 180 milionë euro, e do t'i shpërndante si dividendë rreth 80 milionë të tjera.

Koncesionimi i ANP-së është bërë duke ndarë ndërmarrjen në dy pjesë; në pjesën aeroportuale të shërbimit të pasagjerëve e cila i është dhënë pra koncesionerit; dhe pjesën e Shërbimeve të Navigimit Ajrorë (SHNA) e cila vazhdon të udhëhiqet nga Ndërmarrja Publike ANP “Adem Jashari” (NPANP). Për koncesionuesin, një ndarje e tillë ka qenë gjithmonë e favorshme, marrë parasysh humbjet financiare që pjesa e SHNA-së vazhdimisht i ka regjistruar. Në të vërtetë, sipas pasqyrave financiare të NPANP “Adem Jashari”, humbjet financiare kanë vazhduar edhe pas koncesionimit – siç dhe pritej. Në vitin 2013 NPANP kishte humbje prej 1.9 milionë eurove; përderisa në vitin 2012 ato u rumbullakuan në 1.8 milionë euro.

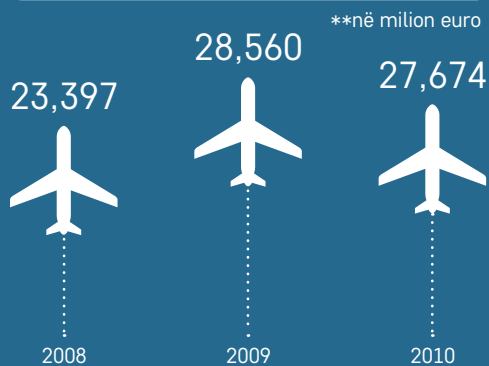
Thënë ndryshe, ndarja e ANP-së në dy pjesë dhe koncesionimi vetëm i pjesës profitabile – në terma realë – ka rritur profitin e pritur për vitet në vijim. Në retrospektivë, për t'iu kthyer sërish skenarëve investuese të ANP-së sikur mos të ndodhte koncesionimi, i bie se përgjatë 20 viteve të ardhshme, ANP (pa NPANP) do të mund të investonte e ndante si dividendë rreth 250 milionë euro; me një trend rritjeje të natyrshëm dhe jo shumë impresiv (prej 10-20%) vlera investuese dhe e dividendës (së bashku) mund të arrinte lehtësisht në 300 milionë euro.

¹ Në vitin 2007, ANP-së nga ana e Raiffeisen Bank (RFB) i ishte lejuar një kredi në shumën prej 13.5 milion eurosh me një afat kthimi deri në vitin 2012, por ANP ka përdorur vetëm gjysmën prej tyre, kurse pjesa e kredisë prej 5.4 Milion euro i është kthyer bankës para kohës, në vitin 2009.

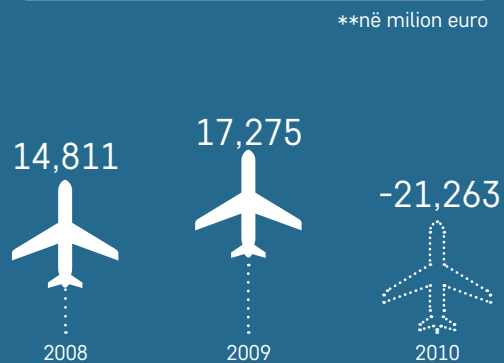
FIG. 01 SUKSESI FINANCIAR SHIHET EDHE NË PASQYRAT FINANCIARE KU PËR TRI VITE ANP KA RAPORTUAR KËTO REZULTATE:

**në milion euro

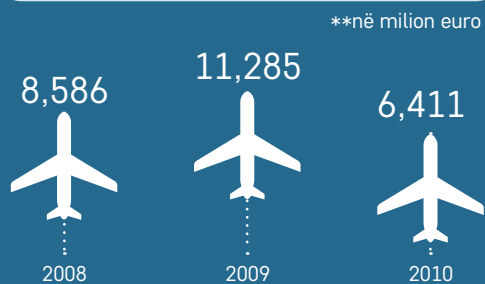
Të hyrat nga operimet



Kostot e Përgjithshme



Përfitimi vjetor



Fitimi NETO



Burimi: Pasqyrat Financiare të ANP-së 2008-2010; **në milion euro

Një llogaritje e tillë bëhet në këtë raport jo për të kundërshtuar domosdoshmërisht idenë e koncesionimit të ANP-së, por bëhet për të përcaktuar kriteret e performancës që një investitorë i ri do të duhej t'i arrinte nën supozimin e menaxhimit të njëjtë me paraprakun; pra menaxhimin publik. Në kushte të një supozimi dhe rrjedhimisht nevojë për menaxhim më të qëndrueshëm e më efikas privat – rrjedhimisht dhe arsyeja e koncesionimit – pragu i arritshmërisë do të ishte dhe më i lartë.

Sipas z. Agron Mustafa (ish drejtor i ANP-së)², ANP para koncesionimit ka demonstruar mundësitë për investime duke rritur volumin e investimeve për çdo vit gradualisht dhe duke përmirësuar performancën financiare të kompanisë njëtrajtësisht. Sipas z. Mustafa, ANP në gjendjen në të cilën ka qenë ka pasur nevoja të shumta për investime të cilat ka qenë e pamundur të arrihen brenda një kohe të shkurtër; megjithatë, ANP ishte në rrugë të mbarë të ideizimit dhe financimit të investimeve të nevojshme. Përtej rritjes graduale të investimeve kapitale, si dëshmi që ANP ishte financiarisht në gjendje të mirë, z. Mustafa përmend edhe kthimin e parakohshëm të kredisë komerciale, dhe

2 Intervistë me ish-drejtorin (2008-2011) e NPANP-së, z. Agron Mustafa; 10 qershor 2014

rritjen e fitimit neto të ANP-së përgjatë viteve të fundit opereuese. Megjithatë, sipas z. Mustafa, arsyeshmërinë për koncesionimin e ANP-së nuk duhet kërkuar tek aspekti financiar, por tek rritja e aftësive konkurruese të ANP-së post-koncesionuese në raport me rajonin: *“...në rajon të gjitha aeroportet janë koncesionuar dhe udhëhiqen nga kompani private të cilat kanë fleksibilitet komercial më të madh se kompanitë publike”*.

Për të definuar pozicionin e raportit, autorët e hulumtimit ritheksojnë edhe njëherë se vëmendja tek qëndrueshmëria vetanake e ANP-së – e konfirmuar edhe nga ish-menaxhimet i saj në kohën e pronësisë publike – nuk bëhet për të përjashtuar mundësinë apo idenë e koncesionimit, por për të vlerësuar kriteret dhe objektivat e natyrshme që koncesionuesi privat do të duhej t'i arrinte në një rast normal. Këto objektiva, siç dhe do të shihet përgjatë raportit, bartin rëndësi të veçantë. Autorët gjithashtu argumentojnë se fitimi vetanak i shpërndarë si dividendë, bashkë me investimet e bëra në periudhën e pronësisë publike – që rrumbullakohen në mesatarisht 10 milionë euro për vit (përfshirë dhe pjesën me operim humbës të navigimit ajrorë) – ofrojnë indikacione të mjaftueshme se ANP ka pasur gjithmonë alternativa që do të financonin investimet drejtpërsëdrejti (për një periudhë investuese më afatgjate) apo të financonin kreditë eventuale (për një periudhë investuese të menjëhershme).

HISTORIKU I AEROPORTIT NDËRKOMBËTAR



Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës 'Adem Jashari' u certifikua nga Autoriteti i Aviacionit Civil Islandez pas plotësimit të standardeve të sigurisë dhe sigurimit si rezultat i investimeve në projekte të ndryshme si: rishtrësimi i pistës, ndriçimi i pistës, rruga dhe rrethoja perimetrike si dhe disa investimeve tjera.

U morr vendimi i Qeverisë së Kosovës nr. 14/24 mbi themelimin e Komisionit Drejtues Ndërministror për analizimin dhe implementimin e një Partneriteti Publiko Privat për operimin dhe zgjerimin e ANP- Adem Jashari

(12 nëntor) 2008
U themelua Njësia e implementimit të PPP ANP projektit.

2002 2005 2006 2008

1965

Aeroporti i Prishtinës është hapur zyrtarisht vetëm për fluturime brenda vendit.



Aeroporti është transferuar në një Aeroport Ndërkombëtar me riaktivizimin dhe avancimin e pas luftës me datën 15 Tetor 1999, me ofrimin e transportit ajror në disa qytete Evropiane.

Aeroporti vlerësoi se ishin pranuar dhe përcjellë diku prej **800.000** deri në **1.000.000** udhëtarë komercial dhe ushtarakë në vit. Aeroporti ka rindërtuar objektet dhe ka instaluar teknikat e reja në mënyrë që të ndihmojë në ofrimin e një diapazoni të gjerë të shërbimeve cilësore për udhëtarët dhe vizitorët e saj.



Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës 'Adem Jashari' fitoi çmimin 'Aeroporti më i mirë në kategorinë e nën **1.000.000** udhëtarë



ËRKOMBËTAR TË PRISHTINËS

(1 shkurt) 2009

Këshilltari i transakcionit, kompania Naco Inova dhe White Case u kontraktua për të kryer studimin e fisibilitetit të PPP-ë se mundshme të ANP-së

(12 qershor) 2009

Vendimi i Qeverisë së Kosovës nr. 05/68 mbi DNFOB PPP strukturën

(10 gusht) 2009

U publikua KpK për PPP ANP, me procedurë dyfazëshe të tenderimit.



Aeroporti filloi të operojë 24 orë.



(1 qershor) 2010

Aeroporti koncesionohet. Konzorciumi Limak - Aeroport de Lyon shpallet si fitues.



(4 prill) 2011

Aeroporti Ndërkombëtar të Prishtinës transferohet tek Limak Kosovo International Airport J.S.C.

(2 prill) 2011

Nënshkruhet kontrata me inxhinieri të pavarur, kompania spanjolle "INECO" për mbikëqyrjen e punëve ndërtimore.



(23 tetor) 2013

Ceremonia e përirimit të ndërtesës së terminalit për pasagjerë.

2009

2010

2011

2013

(16 tetor) 2009

Mbyllja e KpK periudhës, 4 oferta të paraqitura, në mënyrë që tre të jenë valide:

- 1 Fraport IC ICTAS Havalimani Isletme AS,
- 2 Bouyges Batiment International, Egis Project, Segap, Eurokoha
- 3 Limak- Aeroport de Lyon

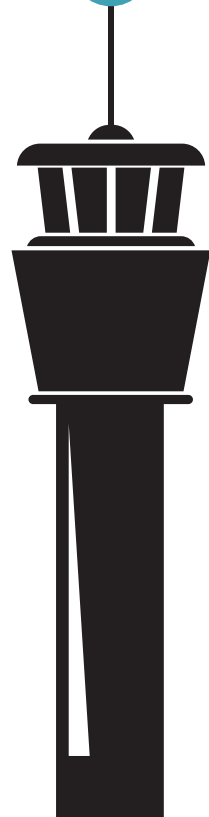
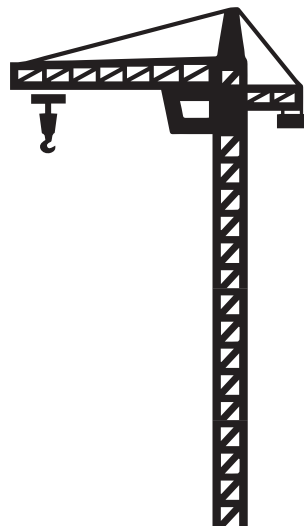
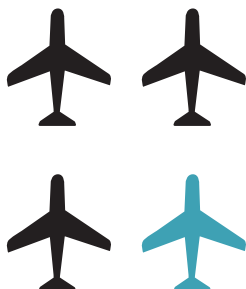
(12 gusht) 2010

Nënshkruhet marrëveshja e PPP mbi operimin dhe zgjerimin e ANP-së ndërmjet qeverisë së Republikës së Kosovës dhe Limak Kosovo International Airport



(11 korrik) 2011

Nisin punimet zgjeruese në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari"





Njëra nga kompanitë konkurruese “Bouyges Batiment- Egis” kishte cilësuar procesin si jo transparent dhe të manipuluar kurse fituesin “LIMAK- Aeroport de Lyon” si të papërvojë në fushë për të cilën koncesiononin.

3. KARAKTERISTIKAT E KONCESIONIMIT

Më 1 Qershor 2010, Qeveria e Kosovës shpallë fitues konzorciumin e kompanisë turke "LIMAK" dhe kompanisë franceze "Aéroport de Lyon". Konglomerati turk "LIMAK" që zotëronte 90% të aksioneve të konzorciumit fitues për ANP, ishte i njohur për përfshirje në ndërtim, energji dhe cement. Pjesa e mbetur prej 10% ndërkaq, ishte në zotërim të kompanisë franceze "Aéroport de Lyon" që sillte me vete edhe eksperiencën – proporcionale me pronësinë – në fushën e aeroporteve. Vlen të theksohet se përvoja e kompanisë turke "LIMAK" në fushën e menaxhimit të aeroporteve ishte minimale në kohën e koncesionimit. "LIMAK" asokohe operonte vetëm me aeroportin "Sabiha Gökçen International" në Turqi; ANP ishte koncesionimi i dytë – dhe i fundit – i "LIMAK".

Vite më vonë, përkatësisht në vitin 2013, "LIMAK" do të përfshihej në një konzorcium tjetër me kompaninë turke "ÇALIK" për privatizimin e rrjetit të distribucionit në Kosovë; proces ky i përcjellë me kundërshtime të vazhdueshme nga spektri jo-qeveritarë në vazhdimësi.

Vet procesi i përzgjedhjes së fituesit në garën për Aeroportin e Prishtinës është shoqëruar me pakënaqësi nga pjesëmarrësit në proces. Njëra nga kompanitë konkurruese "Bouygues Batiment- Egis" kishte cilësuar procesin si jo transparent dhe të manipuluar kurse fituesin "LIMAK- Aéroport de Lyon" si të papërvojë në fushë për të cilën koncesiononin. Kompania "Bouygues Batiment- Egis" për rrjedhojë ishte tërhequr nga gara për koncesionim. Tërheqja eventuale kishte lënë Qeverinë e Kosovës në proces të vendimmarrjes dhe përzgjedhjes në mes të dy kompanive të mbetura, përkatësisht "Fraport IC ICTAS Havalimani Isletme A.S" dhe "LIMAK- Aéroport de Lyon".

Përzgjedhja e fituesit nga vetëm dy kompani të përgjegjshme ishte në kundërshtim me Ligjin për Prokurim Publik; i cili nëpërmjet Nenit 30, Pika 3, specifikonte se autoriteti kontraktues duhej të kishte para vetës së paku tri oferta të përgjegjshme; alternativisht, në raste të dhëna, të kërkojë qartësim nga Agjencia e Prokurimit Publik (APP).

Krahas investimeve eventuale (që do të shtjellohen në *seksionin 3.1* të kësaj analize) kriter kryesor për përzgjedhjen e ofertës më të favorshme për koncesionim, Qeveria e

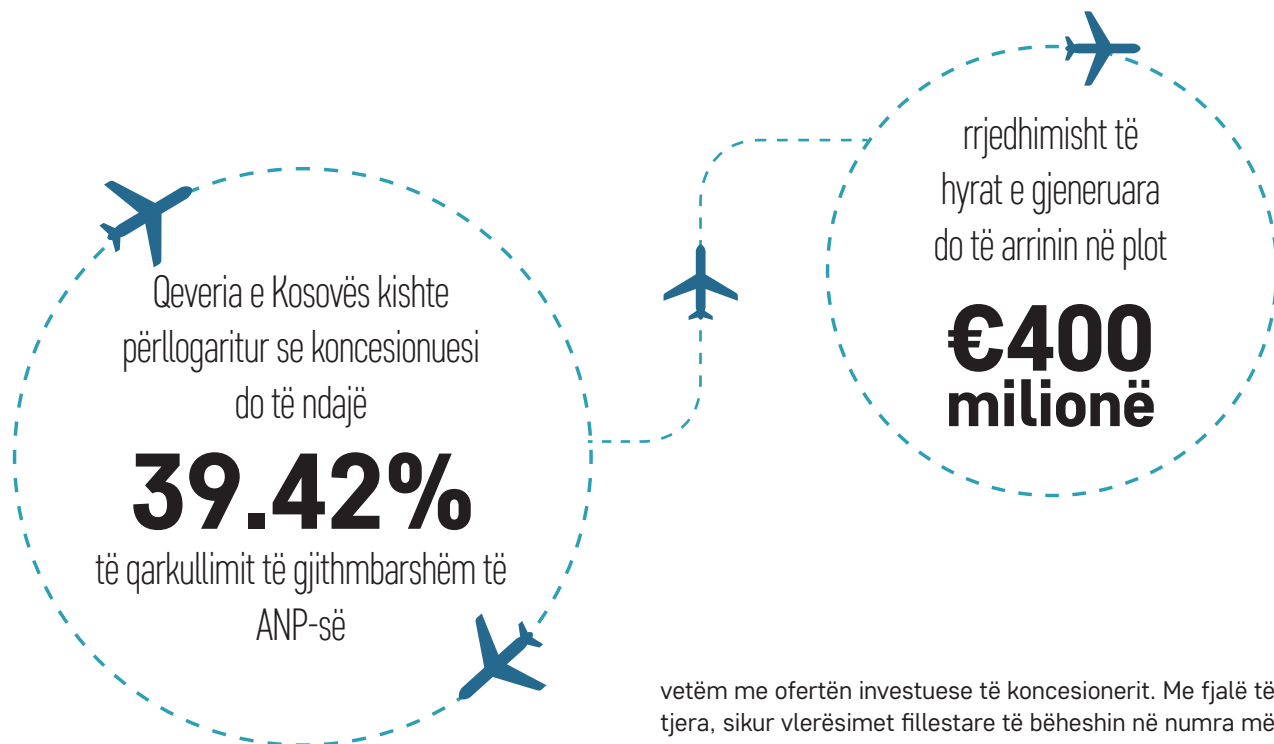
Kosovës kishte përllogaritur përqindjen e bruto qarkullimit që partneri privat do të siguronte gjatë 20 viteve të koncesionimit si kontribut. Në këtë vijë, konzorciumi "LIMAK" dhe "Aéroport de Lyon", konzorcium fitues, kishte ofruar që përgjatë 20 viteve të ardhshme të ndante plot 39.42% të qarkullimit (pra të hyrave të gjithmbarshme bruto) si formë kontributi tek Qeveria e Kosovës.

Gjatë prezantimit të ofertës dhe më pas gjatë nënshkrimit të kontratës e marrëveshjes për Partneritetin Publiko Privat (PPP) në ANP, Qeveria e Kosovës, përkatësisht Njësia e Partneritetit Publiko Privat (NPPP), pjesë e Ministrisë së Financave (MEF), kishte prezantuar përllogaritjet e saja të përfitimeve eventuale nga koncesionimi i ANP-së. Këto përllogaritje nënkuptonin se për 20 vitet e ardhshme, për shkak se koncesionuesi do të ndajë 39.42% të qarkullimit të gjithmbarshëm të ANP-së, të hyrat e gjeneruara do të arrinin në plot 400 milionë euro³. Mesatarisht, përpjesëtuat për 19 vite (përfashtuar viti i parë që parashihte një tarifë fikse prej 4 milionë eurove), Qeveria e Kosovës do të inkasonte nga 20 milionë euro për vit; nga një qarkullim mesatar prej 52.6 milionë eurove përgjatë 20 viteve të koncesionimit. Llogaritjet si këto nënkuptonin se krahas investimeve kapitale, koncesionuesi do të duhej të shumëfishonte përfitimin që Qeveria e Kosovës e merrte si dividendë para koncesionimit; nga 3 sa merrte më parë në mesatarisht 20 milionë për vit përgjatë 20 viteve të ardhshme. Për të arritur këtë përfitim, e që ndërli dhej me vet qarkullimin e ANP-së, koncesionuesi pra do të duhej të dyfishonte – në mesatare – edhe performancën e aeroportit përgjatë 20 viteve të ardhshme.

3.1 Investimet në ANP

Koncesioneri fitues, nëpërmjet marrëveshjes së PPP, ishte zotuar të ndërtonte një terminal të ri me hapësirë prej 26.000 m², kullë të re të trafikut ajrorë, investime në pistë për akomodimin e aeroplanëve më të mëdhenj dhe vende të reja parkimi për 1750 makina.

³ http://pppkosova.org/repository/docs/PSH_%20PPP_ANP.pdf



Pjesë thelbësore e procesit të koncesionimit të ANP-së ka qenë edhe vlerësimi i investimeve të domosdoshme; e të cilat kanë aluduar në përmbushjen e nevojave për 4.5 milionë udhëtarë në vit – rrjedhimisht bërjen e investimeve në vlerë prej 100-130 milionë eurove. Në këtë llogaritje, vlen të theksohet se nuk ka pasur ndonjë arsytim mbi numrin e synuar të udhëtarëve për vit. Gjatë periudhës parakoncesionuese, ANP kishte jo më shumë se 1.3 milionë udhëtarë në vit. Sipas një studimi nga Ejupi (2010), trendet dhe potencialet zhvillimore mund të arsyetonin dyfishimin e udhëtarëve për 20 vitet e ardhshme; për të përfunduar pra në 3 milionë udhëtarë në vit. Parashikimi prej 3 milionë udhëtarësh në vit – pas njëzet viteve – ndërliqej edhe me indikatorët e performancës të prezantuar nga pjesëmarrësit e koncesionimit, e që njëtrajtshëm kërkonin dyfishimin e aktiviteteve kyçe të ANP-së përgjatë periudhës së koncesionimit – përfshirë pra edhe dyfishimin e numrit të udhëtarëve. Parashikimi për trefishim të udhëtarëve nuk ishte pa implikime ndjekëse që në raste të dhëna mund të shpërfaqeshin si restriktive për zhvillimin e ANP-së.

Së pari, zvogëlimi i llogaritjeve të udhëtarëve do të reflektohte rrjedhimisht në zvogëlimin e investimit të domosdoshëm në terminal të ri. Kostoja e gjithmbarshme e investimit të ri – po të reduktohej – do të hapte mundësi të reja për adresimin e nevojave tjera investuese; e që dalin se janë të shumta në ANP; pra nuk janë të kufizuara e të ndërliqdhura

vetëm me ofertën investuese të koncesionerit. Me fjalë të tjera, sikur vlerësimet fillestare të bëheshin në numra më realist e jo të fryrë e pa mbështetje analitike, atëherë palët konkurruese dhe pakot e tyre ofertuese do të përmbanin më tepër llojllojshmëri investuese dhe më tepër atraktivitet përballë vendimmarrëseve për koncesionim.

Së dyti, ka një efekt tjetër anësor – gjithsesi të rëndësishëm – që buron nga ndërtimi i terminaleve të mëdha por të pashfrytëzuara në efikasitet të plotë marrë parasysh numrin e udhëtarëve jo të mjaftueshëm. Ky efekt ndërliqdhjet me koston financiare të operacioneve të ANP-së – e cila, ballafaquar me ndërtime të mëdha dhe që punojnë nën efikasitet të plotë, detyrohen të rrisin kostot operative – kryesisht për shkak të shpenzimeve fikse pra – dhe përfundimisht të rrisin edhe tarifën e taksat aeronautike të vendosura për kompanitë ajrore dhe udhëtarët potencial; gjithmonë me qëllim të mbulimit të kostove operuese.

Ndërtimi i menjëhershëm i terminaleve të mëdha nuk ka qenë as praktikë e vendeve rajonale. Në Shqipëri, ndër të tjerash, terminali është ndërtuar në formë të anekseve – konfrom shtimit të numrit të udhëtarëve nëpër kohë. Në këtë formë, terminalet e shtuara kanë operuar në kushte të efikasitetit të plotë – ndërkaq mjetet e parapara për investime janë shpërndarë për nevoja tjera që nuk ndërliqdhjen domosdo vetëm me terminalet.

Në ditën e përfundimit të terminalit të ri, më 23 tetor 2013, Qeveria e Republikës së Kosovës kishte cilësuar investimin si suksesi thelbësor i koncesionimit; madje ndryshimi i planifikimit fillestar prej 26.000 m² në 42.000 m² e kishte cilësuar

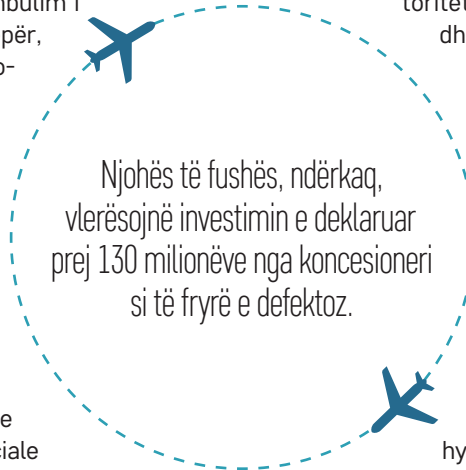
ar si vlerë shtesë e të shtuar nga koncesionimi e koncesionuesi. Një ndryshim i tillë kontrate dhe pa llogaridhënie mbi shkurtimet eventuale të hapësirë të mjaftueshme diskutimi për aftësinë planifikuesve të koncesionarit, si dhe vullnetin për respektim kontrate nga Qeveria e Kosovës.

Njohës të fushës, ndërkaq, vlerësojnë investimin e deklaruar prej 130 milionëve si të fryrë e defektoz. Sipas z. Ilir Rama, ish Drejtor Komercial i ANP-së në periudhën 2006-2011, investimet prej 130 milion eurove në terminal jo vetëm se kanë qenë të fryra e të paarsyeshme, por se rrumbullakimi i suksesit të koncesionimit vetëm me hapjen e terminalit të ri është mbulim i defekteve koncesionuesi⁴. Për më tepër, z. Rama shpjegon se terminalët e aeroportëve rëndom funksionojnë në dy pjesë të ndara; përkatësisht a) si objekte për ofrimin e shërbimeve për udhëtarë, dhe b) si hapësira komerciale që ngjajnë në qendra tregtare. Pra përmendja e hapësirës së një terminali do të duhej të shoqërohej domosdoshmërisht me shpjegime përcjellëse që definojnë se sa hapësirë prej kësaj pjese të terminalit është për shërbime aeroportale e sa për shërbime komerciale – një gjë e tillë nuk është përmendur në rastin e ANP-së. Sipas z. Remzi Ejupi, pronar i kompanisë “EuroKoha”, marrëveshja dhe produkti i koncesionimit nuk ka sjellë ndonjë risi evidente për pjesën që ndërlidhet me shërbime jokomerciale për udhëtarët. Para koncesionimit, numri i përgjithshëm i “sporteleve të regjistrimit” të njohura si “check-in” ka qenë gjithsejtë 20; 16 prej të cilave sportele ekonomike e 4 të tjera për klasë biznesi. Pas koncesionimit dhe investimeve nga koncesionari, hapësira e sporteleve ka mbetur saktësisht e njëjtë; gjithsejtë 20. Një gjendje e tillë para dhe pas koncesionimit, lë të kuptohet se zgjerimi i hapësirës nga terminali i ri – i ndërtuar nga koncesionuesi – nuk ka ndikuar shumë në shërbimin për udhëtarë, duke mbajtur pra hapësirën publike në për-

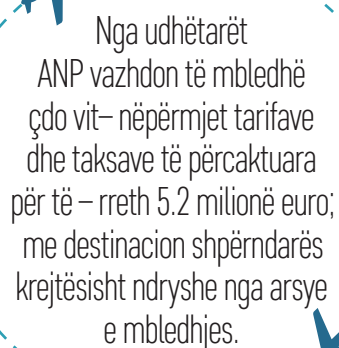
masa saktësisht të njëjta sikurse para koncesionimit; por ka ndikuar kryesisht në pjesën komerciale të ANP-së duke e rritur atë konsiderueshëm.

3.2 Koncesionimi i tarifave

Aeroporti mban pozitë monopolistike dhe si monopol duhet të rregullohet nga autoritetet shtetërore sa i përket tarifave që vendos ndaj përdoruesve të shërbimeve përkatëse. Në rastin e Kosovës këto tarifa rregullohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës (AACK) dhe sipas rekomandimeve të Organizatës Ndërkombëtare për Aviacion Civil (ICAO), respektivisht dokumentit me numër 9082/7. Sipas këtij dokumenti ANP ka dy lloje të hyrash: 1) të hyrat aeronautike që rregullohen dhe mbikëqyren nga AACK; dhe 2) të hyrat komerciale që përcaktohen sipas kushteve të tregut. Tarifat aeronautike përfaqësojnë të hyrat kryesore në ANP; në përmasën prej rreth 90%. Tek aeroportet më të zhvilluara ndërkaq, ky lloj i të hyrave përbën vetëm 50-60% të të hyrave të gjithmbarshme.



Njohës të fushës, ndërkaq, vlerësojnë investimin e deklaruar prej 130 milionëve nga koncesioneri si të fryrë e defektoz.



Nga udhëtarët ANP vazhdon të mbledhë çdo vit – nëpërmjet tarifave dhe taksave të përcaktuara për të – rreth 5.2 milionë euro; me destinacion shpërndarës krejtësisht ndryshe nga arsye e mbledhjes.

Sipas standardeve të përcaktuara nga ICAO, tarifat aeronautike duhet të përfaqësojnë vetëm koston reale të ofrimit të shërbimit dhe një kthim modest të investimeve. Në Kosovë, tek rasti i ANP-së, tarifat aeronautike datojnë që nga koha e administrimit ndërkombëtar të UNMIK-ut. Ato nuk janë reviduar e nuk u janë përshtatur asnjëherë gjendjes reale në ANP për të reflektuar kështu – siç dhe janë të definuara nga natyra – koston reale të operimeve. Tarifat aeronautike veçse janë riaprovuar nga AACK në formë të përgjithësuar dhe pa mbështetje analitike e kërkesë reflektuese më 26 dhjetor të vitit 2008 përmes rregullores numër 03/2008.

Sipas rregullores në fjalë, tarifa e shërbimit për secilin udhëtar që fluturon përmes ANP-së është 18.53 euro. Në kushtet e tanishme me 1.6 milionë udhëtarë në vit gjithsej

4 Intervistë me z. Ilir Rama Drejtor Komercial i ANP-se prej vitin 2006 deri me vitin 2011.

jtë, gjysma e të cilëve në shkuarje – pra rreth 800.000 – të hyrat vjetore nga kjo tarifë janë rreth 14 milionë euro në vit. Një pjesë e kësaj tarife, respektivisht 6 euro – nga shuma e gjithmbarshme prej 18.53 eurove – i dedikohet çështjeve të ndërlidhura me sigurim; ndërkaq pjesa e mbetur prej 12.53 eurove i dedikohet shërbimeve të terminalit të udhëtarëve. Tarifa e sigurimit prej 6 eurove (gjithsejtë 4.5 milionë euro në vit) për herë të fundi është modifikuar pas sulmit terrorist të 11 shtatorit 2001 në SHBA; si refleksion ndaj nevojës për rritje të investimeve të parapara për të krijuar kushtet e nevojshme për siguri. Që nga ajo kohë, përkundër përfundimit të investimeve të domosdoshme, tarifa prej 6 eurove ka mbetur në fuqi. Sipas rregullave ndërkombëtare të definuara në kuadër të ICAO, dokumenti 9082, paragrafi 37.3: “taksat e sigurisë duhet ndërlidhur direkt dhe vetëm me shpenzime e sigurisë dhe në asnjë mënyrë nuk duhet përdorur për të mbuluar shpenzime tjera operative”.

Përveç tarifës për shërbim të udhëtarëve, për nevojat e operimit të AACK, ANP mbledh edhe nga 2 euro për udhëtarë, respektivisht nga rreth 800.000 udhëtarë në shkuarje mbledhë rreth 1.6 milion euro në vit. Ndonëse shpenzimet e përgjithshme të AACK-së nuk kalojnë vlerën prej 800 mijë eurove në vit – përkatësisht në vitin e fundit ato ishin 729,460€⁵ – ANP vazhdon të mbledhë dyfishin e taksës së domosdoshme. Natyrshëm, një mbimbledhje e tarifave do të duhej të reflektehej në vitin përcjellës. Sipas drejtorit të AACK-së, z. Dritan Gjonbalaj⁶, tarifa prej 2 eurove për udhëtarë përcaktohet nga Qeveria e Kosovës; e njëjta do të duhej të harmonizohej eventualisht me buxhetin dhe nevojat aktuale të AACK-së, e që janë dy herë më të pakta se shuma e mbledhur nga udhëtarët eventualë.⁷

Thënë ndryshe, nga udhëtarët ANP vazhdon të mbledhë çdo vit – nëpërmjet tarifave dhe taksave të përcaktuara për të – rreth 5.2 milionë euro; me destinacion shpërndarës krejtësisht ndryshe nga arsye e mbledhjes. ANP vazhdon të mbledhë edhe 9 milionë euro të tjera sipas tarifave të caktuara në kohën e administrimit të UNMIK-ut dhe të riaprovuara në tërësi dhe pa refleksion në kosto në vitin 2008 nga institucionet e Republikës së Kosovës.

Mbingarkimi tarifar i bërë përgjatë gjithë kohës që ANP ishte nën pronësinë publike – i definuar dhe argumentuar si mbingarkim që nuk reflekton në kosto operative por në vlerësime paushall – i është bartur si e drejtë inkasimi edhe koncesionuesit të ANP-së. Sipas marrëveshjes për PPP, koncesionerit nuk i jepet vetëm e drejta për operim të ANP-së, por e drejta trashëguese e tarifave për 20 vitet e ardhshme – aq sa dhe zgjatë koncesionimi. Për më tepër, sipas marrëveshjes për PPP, koncesioneri nuk trajtohet si subjekt i rregullimit ekonomik konform rregulloreve të ICAO e Ligjit për aviacion civil nr. 03/L-051; por përjashtohet nga një rregullim i tillë dhe i garantohet një tarifë jo reale me kostot operuese.

Sipas z. Dritan Gjonbalaj, gjatë procesit të hartimit të kushteve të kontratës, këshilltari i transaksionit ka pasur në ekip edhe ekspertë të fushës së aviacionit, të cilët kanë bërë analizat përkatëse për trajtimin e tarifave në marrëveshjen e PPP-së. Rrjedhimisht, konform rekomandimit të tyre është vendosur të ruhen tarifat e tanishme për periudhën 20 vjeçare; me të drejtë ndryshimi vetëm në normat e inflacionit/deflacionit⁸. Sipas z. Gjonbalaj, praktika e ngurtësimit të tarifave është bërë me qëllim të ruajtjes së interesit publik, nga ndonjë rritje eventuale e tarifave në të ardhmen dhe pasi që tarifat aktuale janë vlerësuar si jo të larta dhe konkurruese me tarifat e aeroportëve rajonale.

Autorë e raportit dëshirojnë të theksojnë se Qeveria e Kosovës duhet të konsiderojë me shumë kujdes kërkesën eventuale të koncesionerit për rritje të tarifave të më-tutjeshme; kërkesë kjo që mund të burojë në rast të nënperformancës nga koncesioneri. Koncesioneri mund të kërkojë edhe futjen e tarifave të reja që ndërlidhen me shërbime të reja në ANP. Gjithsesi, Qeveria e Kosovës duhet t'i referohet – në rast të një skenari të tillë – marrëveshjes së PPP-së që ngurtëson (ani pse me tarifa të fryra) normat tarifore për ANP-në për 20 vitet e ardhshme. Arsyetimet eventuale për rritje të investimeve, rënie të udhëtarëve e zvogëlim të numrit të fluturimeve – rrjedhimisht dhe kërkesa për rritje të tarifave – duhet të refuzohen nga Qeveria e Kosovës; sidomos meqë pikërisht investimet, numri i udhëtarëve e rritja e performancës me fluturime të reja e shërbime të reja ka qenë pjesë e pakos kontraktuale me koncesionerin në fjalë.

5 Raporti Vjetor 2013, Autoriteti i Aviacionit Civil në Kosovë (AACK)

6 Intervistë me Dritan Gjonbalaj, Drejtor i AACK-së.

7 Një tjetër tarifë e përcaktuar dhe rregulluar nga AACK është tarifa e aterimit e cila po ashtu duhet të ishte e rregulluar në bazë të principit të koston. Sipas tarifës së aprovuar të AACK kjo tarifë është 10.74 Euro/ton, e aplikuar për aeroplanet që aterojnë në Aeroportin e Prishtinës dhe e llogaritur në bazë të peshës së aeroplanëve.

8 Marrëveshja për PPP rregullon që partneri privat mund të propozojë rritjen e tarifave vetëm për inflacionin/deflacionin dhe për çfarëdo propozimi për ndryshim të tarifave njëherë duhet të kërkohet aprovimi nga autoriteti kontraktues respektivisht PPP (pika 6.7 Rritja e Jashtëzakonshme e Pagesave dhe Tarifave). Një propozim për ndryshim të tarifave mund të arsyetohet vetëm me rrethana të jashtëzakonshme dhe të veçanta të cilat janë plotësisht jashtë kontrollit të Partnerit Privat, dhe këto janë të paraqitura në nenet 7.6, 9.2.11(b), 9.5.3, 10.3.2(b) dhe 16.2 të Marrëveshjes për PPP.

Për rikujtim, koncesioneri në dorëzimin e ofertës ka pranuar kushtet e kontratës duke u bazuar në tarifa fikse për 20 vite të marrëveshjes së PPP-së, dhe në bazë të këtij fakti ka ofertuar dhe premtuar investimet e parapërcaktuara. Përzgjedhja e fituesit të tenderit për partneritet publiko-privat ishte bazuar në ofertat financiare të projektuara sipas tarifave të prezantuara. Ndryshimi i tarifave pas kontratës do të ishte dëmtim i konkurrencës ofertuese – në retrospektivë. Në kushte të ndryshimit tarifor Kosova mund të merrte një ofertë më të shëndoshë. Përveç kësaj, ngurtësimi i tarifave do të duhej të shërbente si motiv për koncesionerin që të rritë e përmirësoj shërbimet me qëllim të rritjes e përmirësimit të performancës gjeneralë, nga e cila do të përfitojë edhe Qeveria e Kosovës.

Vet koncepti i koncesionimit dallon prej kontratave mbi punën në faktin se autoriteti kontraktues nuk siguron të hyrat për kompaninë private, por vetëm i jep të drejtën e operimit dhe gjenerimit të të hyrave si kundërvlerë për realizimin e investimeve të kërkuara. Koncesioneri duhet të pranojë riskun në operimin e suksesshëm të ANP-së për të gjeneruar të hyra të nevojshme dhe të mjaftueshme për të kthyer investimin. Qeveria e Kosovës përmes marrëveshjes së PPP-së nuk merr obligim për t'ia siguruar të hyrat e mjaftueshme koncesionerit në rast të mos gjenerimit të fitimit. Aplikimi i tarifave me rritje dhe sipas kërkesës së koncesionerit paraqet në mënyrë direkte heqjen e riskut për partnerin privat dhe bartjen e riskut tek publiku. Kjo do të ishte në kundërshtim me marrëveshjen por edhe me vet qëllimet dhe konceptin e partneritetit publiko privat.

FIG. 04 NUMRI I UDHËTARËVE NË RAJON



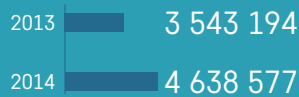
Prishtinë -12%



Tiranë 3%



Beograd 31%



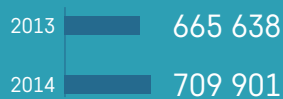
Dubrovnik 4%



Shkup 23%



Zagreb 7%



Lublanë 3%



FIG. 03 NUMRI I UDHËTARËVE NË ANP NËPËR VITE

1,191,978



1,305,532



1,422,302



1,527,134



1,628,678



1 427 272



Sarajevë ↑ 7%

2013 665 638

2014 709 901

Tivat ↑ 1%

2013 898 250

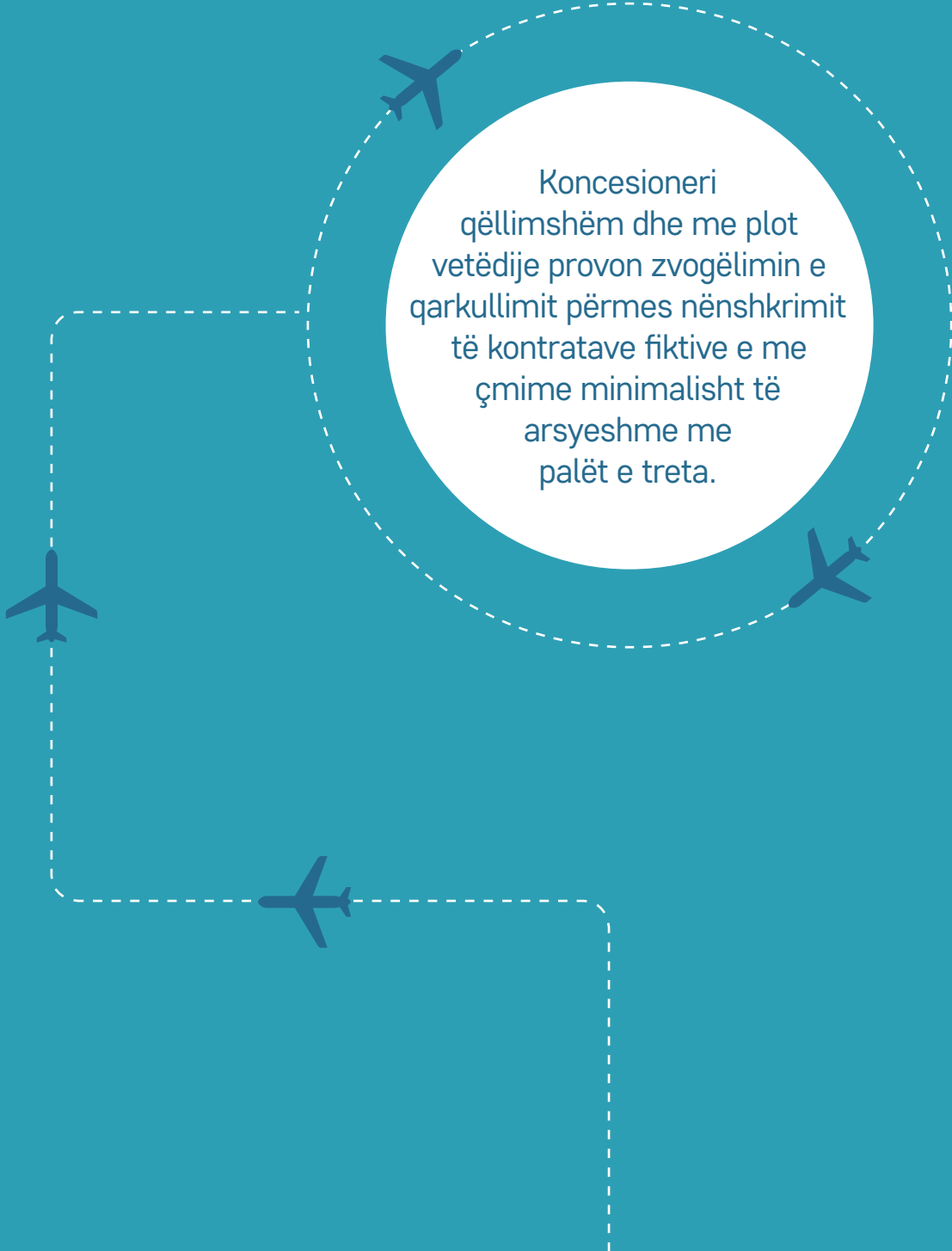
2014 910 534

Podgoricë ↑ 2%

2013 690 690

2014 701 596

Burimi: <http://www.anna.aero>



Koncesioneri
qëllimshëm dhe me plot
vetëdije provon zvogëlimin e
qarkullimit përmes nënshkrimit
të kontratave fiktive e me
çmime minimalisht të
arsyeshme me
palët e treta.

4. INDIKACIONET E PARA POST-KONCESIONUESE

Të dhënat e para të performancës post-koncesionuese – e që gjithsesi duhet të merren vetëm si indikacione të një trendi e jo si vlerë përcaktuese e një mesatare të paraparë – tregojnë se nuk ka ndonjë ndryshim pozitiv madhor në qarkullim; e edhe më pak, përkatësisht të dhënat mbështesin një trend negativ në numrin e gjithmbarshëm të udhëtarëve që frekuentojnë brenda vitit ANP-në. Përderisa norma e rritjes pas koncesionimit ka qenë më e ulët gjatë viteve të koncesionuara, e njëjta është paraparë të shënojë rënie në vitin 2014 për plot 12%.

Ndonëse një pjesë e kësaj rënie mund dhe t'i atribuohet falimentimit të aviokompanisë "Belle Air Europe"⁹; gjithsesi, rol esencial në rënien e udhëtarëve ka pasur edhe mosaftësia e koncesionerit të hapë linja të reja; sidomos të kompanive me tarifa të ulëta¹⁰.

Një nga argumentet e dhëna nga bartësit e procesit të koncesionimit në mbështetje të marrëveshjes për koncesionim, është edhe pritja gjenerale për një performancë më të lartë të kompanisë private në tregun e aviacionin dhe, rrjedhimisht, konkurrueshmëria në tregun rajonal. Korniza argumentuese nënkuptonte se partneri privat do të duhej të ishte më fleksibil në ambientin e biznesit dhe të kishte orientim komercial – krahasuar me udhëheqjen e ANP-së gjatë kohës nën pronësinë publike. Vitet e para të koncesionimit, ndërkaq, favorizojnë një gjendje më pak fleksibile të ANP-së; gjendje kjo e krijuar për shkak të fuqisë monopolistike që aseti mbanë. Rënien prej 12% në numrin udhëtarëve për vitin 2014, vë në dyshim serioz performancën e partnerit privat dhe vet arritjen e objektivave të marrëveshjes së PPP-së.

9 Më 26 Nëntor të vitit 2013, kompania "Belle Air Europe", pas falimentimit në Shqipëri, shpallë falimentimin edhe në Kosovë. Borxhi i gjithmbarshëm i "Belle Air Europe" për ANP-në ishte rreth 3 milionë euro. Sipas raportimeve mediatike të kohës, në natën e falimentimit të kompanisë, "Belle Air Europe" kishte tërhequr të gjithë avionët nga ANP nga frika e konfiskimit për shkak të borxhit.

10 Deri para koncesionimit, menaxhimi i publik i ANP-së kishte krijuar vazhdimisht pako të programeve nxitëse, me qëllim të krijimit të partneriteteve të reja. Pako të tilla kanë qenë inekzistente nën menaxhimin e koncesionerit deri në vitin 2014. Autorët vlerësojnë se pakoja e prezantuar në vitin 2014 nga koncesioneri i ANP-së është i ngjashëm në përmasa evidente me paket paraprake të draftuara në vitin 2009 nga menaxhmenti paraprak. Një transfer identik i planeve paraprake ndoshta dhe shpërfaqë një mungesë të strategjisë operuese të mirëfilltë të ANP-së.

Fuqia negociuese dhe vendimmarrëse e ANP-së e buruar nga operimi si monopol, ndonëse në kuadër të kornizës ligjore, shpeshherë ka prodhuar rezultate të reja që në esencë kanë shndërruar "tepricën e konsumatorit" kosovar në "profit" për koncesionerin dhe "humbje neto" për shoqërinë; shpjeguar rëndom me teorinë ekonomike mbi monopolin. Në këtë kornizë bie njëri ndër rastet më kontraverse të menaxhimit të ri; përfundimi i fluturimeve të njëres nga kompanive më të rëndësishme dhe më prestigjioze botërore "British Airways"¹¹. Në vitin 2011, një vit pas fillimit të koncesionimit, ANP kishte ndërprerë njëanshëm kontratën me kerozinë dhe shërbime të furnizimit me karburant të aeroplanëve me kompaninë Air British Petroleum (ABP); ABP operonte në ANP që nga viti 2001. Në vazhdimësi, ANP kishte shpallur një tender, përfundimi i të cilit kishte nxjerrë fitues të ri kompaninë "Exfis" – kompani që operon në Shqipëri, Kosovë e Maqedoni. Ndërprerjen e kontratës për furnizim me kerozinë e karburante¹², përfaqësuesit e ABP-së e kishin cilësuar asokohe si të pabazë dhe komercialisht të padrejtë. Për më tepër, procesin e ri tenderues e kishin konsideruar si të dështuar për të pasur "transparencën minimale dhe standardet e sigurisë që ABP do të kishte pritur në një aeroport evropian". Drejtori ekzekutiv i ABP-së, Fabio Amatucci, shpjegon se ABP ka raportuar veprimet e ANP tek zyrtarët kompetentë të Qeverisë së Kosovës. Ndonëse ABP ishte siguruar nga zyrtarët kompetentë të Qeverisë së Kosovës që tenderi i ANP për shërbimet e furnizimit me karburant të aeroplanëve do të shpallet i pavlefshëm, një gjë e tillë nuk ndodhi asnjëherë.

Në përgjigje të përzgjedhjes së re, "British Airways" për shkak të marrëdhënieve komerciale që kishte me ABP, ishte detyruar që për çdo fluturim për Prishtinë, të bënte një ndalesë në njërin nga aeroportet që ofrojnë shërbimet e ABP si furnitorë i kerozinës dhe karburanit. Rëndom, aeroporti ndërmjetës ishte zgjedhur ai i Dubrovnikut. Për shkak të ngatërresave në kohë dhe rritjes së kostos së udhëtimit

11 Kompania fluturuese britaneze "British Airways" deri para koncesionimit ishte shpërfaqur si një ndër kompanitë më serioze dhe më stabile në tregun kosovar – duke u referuar madje nga menaxhmenti paraprak si shembull i suksesit të ANP-së. Në vitin e parë të koncesionimit, ANP dhe "British Airways" ndërprejnë bashkëpunimin dhe me këtë edhe fluturimet e kompanisë britanike prej ANP-së morën fund.

– shkaktuar nga një nevojë të re për ndalesë – British Airways pas shtatë vitesh operimi në Kosovë kishte ndërprerë të gjitha fluturimet për në Prishtinë.

Sipas marrëveshjes së koncesionimit, koncesioneri nga kontrata me karburant nuk mund të përfitojë më shumë se shumën fikse prej 0.02€ për çdo litër të faturuar. Një fakt si ky provon se marrëveshjet e furnizimit me kerozinë e karburant kanë përfitime të kufizuara komerciale; rrjedhimisht përzgjedhjet eventuale do të bëhej jo në bazë të motiveve përfituese (të cilat pra janë të rregulluara) por për shkak të orientimeve strategjike të ANP-së në koncesionim. Në kushtet e dhëna, koncesioneri – nëpërmjet një procesi potencialisht të drejtë ligjor – ka monopolizuar një shërbim të dhënë, i cili megjithatë ka efekte përjashtuese për kompanitë fluturuese në ANP dhe rrjedhimisht implikime për udhëtarët kosovarë dhe zgjedhjet e tyre. Në një rrethanë normale, liberalizimi i furnitorëve të shërbimit do të mundësonte – në kushtet e licencimit dhe komoditetit me rregullativën në fuqi – operimin e më shumë aviokompanive, rrjedhimisht rritjen e konkurrencës në fluturime. Pothuajse të gjitha aeroportet rajonale e kanë të liberalizuar tregun e furnizimeve me kerozinë dhe shërbime të karburantit. Beneficionet e konkurrencës për konsumatorët eventuale janë lehtësisht të njohura.

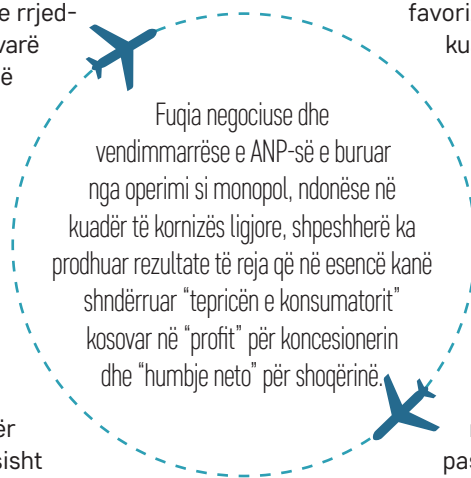
Pra një relacion i tillë komercial, ligjor dhe komercialisht i rregulluar, megjithatë shpërfaqë një dobësi esenciale që ANP nën menaxhimin e koncesionerit privat mund të krijojë; zvogëlimin e alternativave fluturuese për kosovarët dhe shndërrimin e ANP-së në një aeroport ndihmës për një destinacion më të madh – siç mund të jetë pra aeroporti i Stambollit. Në një gjendje të tillë, 20 vite pas kur dhe periudha e koncesionimit përfundon, kosovarët mund të mbesin me një aeroport me mungesë serioze të partneriteteve afatgjata dhe të shëndosha.

Sipas z. Remzi Ejupi nga Eurokoha favorizimi i disa kompanive ajrore dhe linjave drejt aeroporteve turke – dhe kohëve të fundit edhe në drejtim të “Sabiha Gokcen International Airport” në pronësi të “Limak” – është evident që nga koncesionimi i ANP-së; madje fluturimet për në Turqi janë bërë me orientim të paramenduar dhe me qëllim të shndërrimit të ANP-së në një linjë shpërndarëse për aeroportet turke. Një orientim i tillë, ndërkaq, i shtynë kosovarët

që për shumicën e destinacioneve evropiane, paradoksisht, të fluturojnë nëpërmjet Stambollit.

Z. Agron Mustafa, ish-drejtor i ANP-së, beson se është mos efikasiteti komercial në mbajtjen e kompanive evropiane në treg që mund të ndikojë indirekt që kompanitë turke të kenë rritje të prezencës në Aeroportin e Prishtinës; por jo që këto ndërlidhje të jenë me një paramendim të dhënë.

Sipas z. Dritan Gjonbalaj, në kuadër të rregullimit ekonomik të AACK, është siguruar që tarifat e vendosura nga ANP të jenë transparente dhe të vlejnjë njësoj për të gjithë pa diskriminim; rrjedhimisht – së paku sipas organizimit tariforë – nuk mund të ketë favorizime individuale për kompanitë fluturuese. Për më tepër, kundërshtimi për favorizimi nuk është ngritur asnjëherë në kuadër të AACK-së.



Një fushë tjetër kontraverze që shpërfaqet pas koncesionimit përfshinë edhe praktikën e procesit të prokurimit. Ndonëse kompanitë private nuk janë të obliguara t'i nënshtrohen ligjeve të prokurimit publik në Kosovë, sipas marrëveshjes së PPP-së, koncesioneri është i obliguar të aplikojë kritere dhe procese që stimulojnë konkurrencën. Procesi i tenderimit në ANP pas koncesionimit ka pësuar ndryshime të konsiderueshme – duke u mbështetur kryesisht në negociim individual e jo në procese të hapura e transparente. Një fakt i tillë konfirmohet edhe nga ish menaxheri i prokurimit i ANP-së para koncesionimit dhe – për dy vite – pas koncesionimit, z. Ali Godeni¹³.

Sipas z. Ali Godeni, blerjet asnjëherë nuk janë kryer përmes një procesi transparent të prokurimit. Për kohën e ushtrimit të detyrës së menaxherit të prokurimit në ANP, ai kishte kërkuar nga menaxhmenti i ri që procedurat e prokurimit të respektohen, ashtu që të sigurohet një konkurrence dhe transparence në dhënien e kontratave, duke kërkuar që së paku shpalljet për oferta të bëhen publike dhe të publikohen në portalin zyrtarë të Aeroportit; por kjo nuk është bërë asnjëherë. Sipas tij, përzgjedhja e kompanive kontraktuese është bërë pa siguruar konkurrencë dhe transparencë min-

13 Intervistë me z. Ali Godeni, ish Menaxher i Prokurimit në Ndërmarrjen Publike ANP "Adem Jashari" dhe pastaj për dy vite menaxher i prokurimit në ANP "Adem Jashari" LKIA.

imale. Për më tepër, shumë prej kërkesave për blerje janë proceduar vetëm formalisht në departamentin e prokurimit, kurse përzgjedhja e kompanive dhe kushteve të kontratës është kryer drejtpërsëdrejti nga menaxhmenti i ri.

Sot është evidente se koncesioneri nuk ka bërë asnjëherë shpallje për kërkim të shërbimeve. Mungesa e shpalljeve dhe rrjedhimisht ndjekjes së praktikave të mira e standarde të prokurimit, në kuadër të parimeve për qeverisje korporative të mirë, lë hapësirë për mundësi trajtimesh favorizuese dhe jokonkurrenciale. Marrëveshja e PPP-së, në anën tjetër, nuk ka trajtuar mjaftueshëm këtë aspekt.

4.1 Kontributi në qarkullim

Në *seksionin e tretë* të këtij punimi, kur diskutuam për ofertën fituese të koncesionerit, thamë se Qeveria e Kosovës – si rezultat i pakos fituese – do të inkasonte në mesatare për njëzet vitet e ardhshme rreth 39.42% të qarkullimit të gjithmbarshëm të ANP-së; një vlerë në dukje të parë mjaft impesive. Përkatësisht, kjo përqindje fillon me një pjesëmarrje prej 18% në vitin e dytë dhe shënon rritje për çdo vit duke arritur deri në 55% për vitin e 20-të të kontratës. Në të njëjtën seksion prezantuam edhe pritjet e Qeverisë së Kosovës për inkasimi të plot 400 milionëve për 20 vitet e ardhshme nga një pako e tillë.


Pasi që marrëveshja e PPP-së është e bazuar në përqindje nga bruto qarkullimi – dhe jo rëndom sic ndodhë me aksionarët nga fitimi – atëherë që të ruhet interesi publik dhe përfitimi i Qeverisë së Kosovës nga pagesat e koncesionimit, është e rëndësishme që të ekzistojnë mekanizma që sigurojnë se llogaritja e bruto qarkullimit bëhet pa ndonjë shmangie të qëllimshme nga koncesioneri duke zvogëluar qarkullimin bruto të ANP-së. Pra është esenciale që qarkullimi i ANP-së të mbetet në trende rritëse në mënyrë që hiseja e Kosovës të shënojë rritje. E përderisa qarkullimi është në rritje, dhe nga qarkullimi Kosova merr hisen e saj pra, atëherë niveli i profitabilitetit të ANP-së mund të jetë dhe sekondar sa i përket interesit financiar të Qeverisë së Kosovës. Në fund të fundit, është qarkullimi dhe jo profiti i ANP-së që prodhon dividendë financiare për arkën shtetërore të Kosovës.

Pas koncesionimit, një fenomen i ri i kontratave brenda ANP-së fillon të shpërfaqet; implikimet e të cilave domosdo reflektohen në nivelin e qarkullimit. Sipas Besiana Xharra, gazetare investiguese në të përditshmen “Zëri”, koncesioneri qëllimshëm dhe me plot vetëdije provon zvogëlimin e qarkullimit përmes nënshkrimit të kontratave fiktive e me çmime minimalisht të arsyeshme me palët e treta. Si raste të raportuara janë kontratat që koncesioneri kishte bërë me palët e treta duke i nënkontraktuar hapësirat reklamuese dhe hapësirat për shërbime të restaurantave në ANP për çmime shumëfish më të ulëta. Përderisa para koncesionimit këto hapësira ishin dhënë me qera për një vlerë prej rreth gjysmë milion euro, sot ato janë dhënë me qira për jo më shumë se 150.000 euro. Në një llogaritje të gjithmbarshme për qëllim ilustrativ, beneficinet e qeverisë së Kosovës nga një marrëdhënie e tillë ulen në mënyrë të konsiderueshme. Përderisa, në një vlerë mesatare përfituese prej 39.42% të qarkullimit, Qeveria e Kosovës do të inkasonte rreth 200.000 euro dividendë nga një qira gjysmë milionë, ajo nga një vlerë e minimizuar prej vetëm 150.000 eurosh merr vetëm 60.000 euro. E njëjta praktikë është përsëritur po ashtu për hapësirat e restorantit dhe për disa shërbime tjera ushqimore.

Sipas investigimit të Besiana Xharrës, koncesioneri kishte ulur kontratën në fjalë nga 1.1 milionë euro në 400.000 euro; duke përgjysmuar kështu edhe përfitimet eventuale për Qeverinë e Kosovës.

Sipas Ilir Rama¹⁴, metoda e pagesës si përqindje e bruto qarkullimit duhej të ishte e kushtëzuar ashtu që koncesioneri të obligohej për performancë në rritjen e qarkullimit bruto. Si bazë për llogaritjen e performancës komerciale duhej të ishte performanca komerciale e ANP-së para koncesionimit. Sipas Ilir Rama një praktikë e tillë do të ndalonte edhe keqpërdorimet e mundshme që tash koncesioneri mund të bëjë duke i ulur qëllimisht të hyrat komerciale.

Pavarësisht që koncesioneri nuk është i obliguar në rritje të bruto qarkullimit, kontrata ekzistuese megjithatë parasheh mekanizmin e mbikëqyrjes së marrëveshjes së PPP-së për



Një fushë tjetër kontraverze që shpërfaqet pas koncesionimit përfshinë edhe praktikën e procesit të prokurimit. Blerjet asnjëherë nuk janë kryer përmes një procesi transparent të prokurimit.

14 Intervistë me z. Ilir Rama, ish Drejtor Komercial ne ANP "Adem Jashari".

kontratat që koncesioneri u jep palëve të treta. NJMP që duhej të funksiononte si mbikëqyrës i marrëveshjes, duhej të mos aprovonte këto kontrata që nënshkruhen me vlera më të ulëta, se sa të hyrat para koncesionimit të ANP-së. NJMP, e paraparë të themelohej menjëherë pas koncesionimit, nuk ishte themeluar asnjëherë.

4.2 Politikat e punësimit

Pas koncesionimit, Qeveria e Kosovës i ka bartur koncesionerit një listë bazë të 544 punëtorëve që do të duhej të transferoheshin tek koncesioneri. Transferi i punëtorëve ishte paraparë edhe me marrëveshjen e PPP-së, përkatësisht Aneksin 17. Lista e transferit ishte përgatitur për Qeverinë e Kosovës nga këshilltarit i transakcionit. Në këtë listë nuk përfshiheshin punëtorët e Departamentit të Navigimit Ajrorë (DNA); kurse të gjithë punëtorët tjerë përfshirë administratën ishin në listë. Pas koncesionimit nje pjese e punëtorëve edhe pse ne listen e transferimit nuk u transferuar tek partneri privat por mbeten pjese e administratës se ANP “Adem Jashari”

Sipas znj. Haxhere Jasharit¹⁵, procesi i ndarjes dhe bartjes së administratës së ANP-së tek koncesioneri e tek ANP “Adem Jashari” si ofrues i shërbimeve të navigimit ajrorë, ishte zhvilluar pa ndonjë proces të rregullt e transparent; për pjesën më të madhe të transferit, koncesioneri morri vendime ad-hock dhe shpeshherë me ndikime politike. Përkatësisht, punëtorët me mbështetje politike vazhdonin angazhimin në shërbimet e DNA të ANP “Adem Jashari”, ndërsa të tjerët transferoheshin nën menaxhimin e koncesionerit. Në raste të dhëna madje, punëtorë të departamentit të njëjtë janë transferuar në të dy organizimet ndarazi; në raste të tjera, punëtorë me mbështetje politike ndërruan pozitat e punës duke kaluar si pjesë të administratës sa për të mbetur në pjesën e pakoncesionuar.

Një fakt interesant i procesit të punësimit dhe koncesionimit ndërlidhet edhe me shtimin e punëtorëve në ANP gjatë kohës së transferit. Përkatësisht, prej kohës së përgatitjes së draft marrëveshjes së PPP-së nga këshilltarët e transakcionit e deri tek koha e përmbylljes së koncesionimit. ANP kishte shtuar numrin e punëtorëve për 130 sosh. Fillimisht, koncesioneri kishte shpërfaqur refuzim për pranimin e tyre – për ti punësuar më pas, pa ndonjë sqarim publik – të gjithë me një kontratë fillestare dy vjeçare. Kushtet e pranimit të këtyre punëtorëve nuk u bënë asnjëherë publike, kurse koncesioneri në deklaratat publike kishte thënë se pranimin e këtyre punëtorëve e kishte pranuar si obligim shtesë¹⁶.

Sipas raportit të auditimit të bërë në gusht të 2014, nga zyra e auditorit të përgjigjëm zbulohet se pranimi i 130 punëtorëve shtesë është bërë konform një marrëveshje të re në mes të koncesionerit dhe Qeverisë së Kosovës, të përfaqësuar nga Komisioni Drejtues Ndërmintor (KDN) për PPP. Në këtë marrëveshje, si kompenzim për 130 punëtorë shtesë – potencialisht të pranuar me preferenca politike – koncesioneri nuk do të kërkohej të bënte njërin nga investimet e kërkuara sipas marrëveshjes së PPP-së, përkatësisht rialokimin e radarit. Sipas Marrëveshjes së PPP-së, koncesioneri do të detyrohej që të bënte rialokimin e radarit ekzistues. Rialokimi i radarit ishte bërë më pas nga Ndërmarrja Publike ANP “Adem Jashari”, me kosto të përgjithshme prej 1,050,000 €.

Në këtë frymë, këmbimi i favoreve politike për reduktim të investimeve – të ndodhura pikërisht gjatë fazës së transferit e përmbylljes së koncesionimit – shpërfaqë një defekt serioz të proceseve të ngjashme ekonomike në Kosovë; përkatësisht, zhvlerësimin e benefiteve shoqërore në përpjekje për përfitime individuale, siç dhe janë vendet e punës.

Edhe pse gjatë procesit të koncesionimit palët e përfshira në koncesionim ishin zotuar se ndryshimi i pronësisë nuk do të prodhojë efekte dëmtoese për punëtorët; dhe se, për më tepër, koncesionimi do të krijojë ambient të ri që hapë vende të reja të punës, efektet e para të transferimit pronësor japin indikacione nën pritjet parashtruara.

15 Intervistë me znj. Haxhere Jashari, ish zv. menaxhere e mirëmbajtjes në ANP “Adem Jashari”.

16 Intervista në Televisionin KTV me Drejtorin Gjeneral të LKIA, me datën 09 mars 2013

Sipas kryetarit te sindikatës se punëtorëve te ANP-se z. Sylejman Zenelit¹⁷, tri vitet e para të operimit të ANP-së nën koncesionim, janë karakterizuar me shkelje të të drejtave të punëtorëve, me mos respektim të ligjit të punës, me mos-lejtim të organizimit sindikal të punëtorëve dhe me ndikim të politikës në punësim. Për më tepër, punësimi u karakterizuar me sjellje të vazhdueshme të shtetasve turk për pozita pune a aktivitete tjera që nuk kërkojnë kualifikime të caktuara dhe për të cilat në Kosovë munden lehtë të gjinden punëtorë me karakteristika dhe aftësi të ngjashme. Sipas z. Sylejman Zenelit, pjesa më e madhe e këtyre punëtorëve turk nuk janë regjistruar asnjëherë në autoritetet përkatëse të Republikës së Kosovës, siç dhe parashikohet me Ligjin Nr. 03/L-136: “Për dhënien e lejes për punë dhe punësimin e shtetasve të huaj”. Një problem tjetër i shpërfaqur në relacion me punësimin është edhe largimi i punëtorëve gjatë dhe pas përfundimit të periudhës tre vjeçare¹⁸. Sipas znj Ibadete Asllani¹⁹, ish punëtore në ANP, punëtorët të cilët me kontratë të koncesionimit janë siguruar se do të mbeteshin në punë me kushte të njëjta për së paku tri vite nga data e koncesionimit kanë hasur në probleme të shumta dhe një pjesë e konsiderueshme e tyre kanë raportuar se janë trajtuar jashta rregullave dhe normave standarde të punësimit; për të përfunduar rëndom në përjashtim. Një pjesë e madhe e tyre, pas përjashtimit, duke u thirrur në të drejtat kontraktuale të tyre, u janë drejtuar gjykatave përkatëse.

Megjithatë, një qëndrim dhe një fakt i tillë provon konstatimin se sigurimi i kontratave tre vjeçare nuk ka pasur asnjë efekt preferencial për punëtorët e transferuar dhe se mbrojtja e punëtorëve nga autoriteti mbikëqyrës i kontratës në kuadër të Njesisë së PPP-së dhe NJMP-së ka qenë inekzistent. Mbrojtja e punëtorëve do të duhej të përfshinte

17 Vet kryetari i sindikatës ishte përjashtuar nga puna në datën 25.05.2012 që sipas z. Zenelit kjo ishte bërë padrejtësisht dhe me qëllim të ndalimit të organizimit sindikal dhe futjen e frikes tek punëtorëve për të kërkuar te drejtat e tyre.

18 Praktikat e aeroportëve rajonale mbështesin një periudhë më të gjatë të obligimit kontraktuale të koncesionerit për sigurimin e kontratave të punëtorëve. Qeveria e Shkupit, ndër të tjerash, kishte obliguar koncesionerin e Aeroportit Ndërkombëtar të Shkupit “Aleksandri i Madh”, ti mbajë punëtorët për 7 vite të plota. Pas largimit eventual të punëtorëve me nënperformancë, koncesioneri kishte konpenzuar – konform ligjeve në fuqi – financiarisht në mesatare prej 20.000 euro për secilin të larguar.

19 Intervistë me znj Ibadete Asllani, ish-punëtore në ANP.

shumë më tepër se sa nënshkrimin e kontratës; e do të duhej po ashtu të siguronte mekanizma të mbrojtjes pa pasur nevojë për adresim në gjykatë.

Në ndërkohë, menjëherë pas përfundimit të periudhës 3 vjeçare për të cilën koncesioneri ka qenë i obliguar t’i mbajë punëtorët e transferuar, rreth 70 kosovarë janë përjashtuar nga puna; nën arsyetimin e dhënë nga koncesioneri për performancë të ulët. Largimi nga puna kishte nxitur asokohe protesta dhe reagime të të përjashtuarve, të cilët konsideronin largimin e tyre si të pa bazuar. Qeveria e Kosovës, nëpërmjet Njesisë së PPP-së, kishte deklaruar se koncesioneri kishte përmbushur kushtin e paraparë për mbajtje të punëtorëve për periudhën tre vjeçare dhe se asnjë mekanizëm tjetër nuk parandalonte një veprim të tillë nga koncesioneri. Megjithatë, pavarësisht skadimit të detyrimit tre vjeçar, secila shkëputje e më-



tutjeshme e marrëdhënieve të punës do të duhej të bëhej konform kornizës rregullative që dalin nga Ligji i Punës. Ndër të tjerash, ligji në fjalë parasheh se çdo kontratë e caktuar që kalon një periudhë 10 vjeçare konsiderohet si kontratë me afat të pacaktuar; rrjedhimisht premiset dhe të drejtat që rregullojnë kontratat me afat të pacaktuar, duhej të ishin aplikabile edhe për rastet në fjalë. Shkelje të ligjit të punës në rastin e përjashtimit nga puna të 18 punëtorëve (me mbi 10 vjet përvojë pune) ishin konfirmuar edhe nga Inspektorati i Punës (IP).

Në kohën e shkrimit të këtij raporti, në Kosovë janë më shumë se 40 padi të bëra nga punëtorët ndaj ANP-së, të cilat presin procesin e trajtimit gjyqësor.

Partitë politike në Kosovë, ato opozitare, në vazhdimësi kanë kundërshtuar sjelljen e koncesionerit në relacion me punëtorët. “Lëvizja Vetëvendosje”, ndër të tjerash, në mars të 2014 kishte mbajtur qëndrim publik kundër praktikave të punësimit të koncesionerit. Sipas “Lëvizjes Vetëvendosje”, koncesioneri në vazhdimësi ka aplikuar politika në kundërshtim me marrëveshjen për PPP; duke larguar nga puna individë pa ndonjë arsye të veçantë. Sipas tyre, në vend të të larguarve, koncesioneri “Limak” “...po sjell punëtorë nga Turqia dhe po punëson të afërm të pushtetarëve, si dhe të afërm të drejtuesve të institucioneve që e mbikëqyrin zbatimin e kontratës për partneritet publik e privat”. Sipas “Lëvizjes Vetëvendosje, kjo praktikë është në kundërshtim me premtimin e bërë për rritje të numrit të punëtorëve.

Në kundërshtim me kontratën për koncesionim, e kishte cilësuar largimin nga puna të 70 punëtorëve edhe ish-ministri i Transportit dhe Postë-Telekomunikacionit (në kohën e koncesionimit) z. Fatmir Limaj; tash udhëheqës i partisë tjetër parlamentare "Nisma". Sipas tij, "*veprimi i kompanisë Limak për të pushuar nga puna punëtorët e Aeroportit, është në kundërshtim me kontratën për koncesionimin e Aeroportit të Prishtinës. Për këtë, institucionet shtetërore që kanë për obligim mbikëqyrjen e implementimit të kontratës, duhet urgjentisht të kërkojnë nga kompania kthimin e menjëhershëm të punëtorëve në punë dhe respektimin strikt të kushteve të kontratës së nënshkruar, në mënyrë që gjëra të tilla të mos përsëriten në të ardhmen*".

Përfundimi nga puna i rreth 80 punëtorëve ishte bërë temë interesimi politik për kryeministrin e Republikës së Kosovës, Hashim Thaçi. Raportimet mediatike të kohës, përkatësisht të "Gazetës Zëri" dhe "Gazetës Blic", aludonin në marrëveshje preferenciale – të motivuar gjithsesi politikisht – për kthimin në punë të diku rreth 10 punëtorëve nga numri i gjithmbarshëm i të përjashtuarave; të gjithë të lidhur ngushtë me Partinë Demokratike të Kosovës (PDK). Sipas "Gazetës Blic", të edicionit 4 mars 2014, të afërm me partinë dhe familjarë me vet kryeministrin e Republikës së

Kosovës janë kthyer në vendet e tyre të punës pas takimit të zhvilluar në mes të kryeministrit Thaçi dhe drejtorit të ANP-së, Haldun Firat Kokturk.

Punësimi politik ishte shqetësimi kryesor gjatë kohës kur ANP ishte në pronësi publike. Fenomeni i nepotizmit dhe punësimeve politike në ndërmarrje publike shumë herë ka shërbyer edhe si argument se ANP duhet të jepet në koncesion dhe të udhëhiqet nga kompani private, duke shpresuar në depolitizim të punësimit dhe punësim të bazuar në aftësi dhe treg të lirë të punës. Megjithatë, pavarësisht pritjeve për një kulturë korporative më apolitike, hapat e parë të menaxhimit privat të ANP-së nuk japin indikacione të mjaftueshme për një ecje të tillë. Përkundrazi, koncesioneri ka mbajtur në punë të gjithë të punësuarit politik – dhe është detyruar t'i kthejë ata në rast të largimeve – si dhe ka shtuar numrin e të punësuarve të rinj politikisht, siç dhe ishte rasti i 130 punëtorëve shtesë gjatë procesit të transferit të pronësisë. Sipas raportimeve mediatike në Kosovë, vetëm gjatë tri viteve të koncesionimit në ANP janë punësuar familjarë të afërm të politikanëve të nivelit qendror, por edhe atij komunal, familjarë të deputetëve të partive në pozitë dhe ne opozitë; të gjithë të punësuar pa procedura minimalisht ligjore e korrekte me standardet e sjelljes së mirë korporative.

5. MBIKËQYRJA DHE IMPLEMENTIMI I KONTRATËS

Një kontratë është minimalisht e kënaqshme vetëm atëherë kur realizohet plotësisht me sukses; rrjedhimisht, koncesionimi është proces që nuk përfundon me nënshkrimin e kontratës por vazhdon deri në përfundimin e saj. Krijimi i mekanizmave institucionale që sigurojnë implementim e kontratës së nënshkruar është kyç për tërë procesin kurse respektimi i vet kontratës është detyrim dy palësh i obligueshëm. Me rëndësi të veçantë është krijimi i mekanizmave që identifikojnë, adresojnë dhe argumentojnë zbatimin e kushteve të kontratës, ashtu që në të ardhmen mos të ketë hapësire për akuzim të kontratës dhe mosmarrëveshje të ndërsjellët në mes palëve.

Në marrëveshjen për PPP, implementimi i kontratës dhe mbikëqyrja e investimeve parashihen të bëhen përmes dy mekanizmave:


➔ Neni 10.13 i kontratës parasheh formimin e Njesisë për Menaxhim të Projektit (NJMP) si njësi e formuar nga dhënësi; nëpërmjet së cilës parashihet rekrutimi i stafit profesional që do të mbikëqyrë implementim e kontratës dhe që do të inspektojnë vazhdimisht operimin e koncesionerit.

➔ Inxhinieri i Pavarur, i cili do të jetë përgjegjës për inspektimin, monitorimin dhe vlerësimin e kostos së investimet të ndërmarra nga partneri privat.

Të dy mekanizmat janë të rëndësishëm veçanërisht për shkak të nivelit të investimeve që janë paraparë të bëhen përgjatë 20 viteve të koncesionimit – me theks të veçantë në vitet e para të funksionimit koncesionuesi – si dhe për të mbikëqyrur operimet eventuale që prekin interesat dhe orientimet strategjike të Kosovës. Kontrata e koncesionimit – në përmbajtje – adreson mjaft mirë formimin e mekanizmave mbikëqyrëse, formimin dhe funksionimin e NJMP-së dhe inxhinierit të pavarur; dhe po ashtu teknikisht

i përshkruan mirë obligimet e palëve në fazën e implementimit të projektit. Sipas marrëveshjes së PPP-së, autoriteti kontraktues duhet të formonte NJMP-në që së paku njëherë në muaj të inspektojë librat, planet, regjistrimet financiare dhe dokumentet tjera me qëllim të implementimit të projektit.

Fatkeqësisht – dhe për habinë më të madhe – NJMP nuk është themeluar dhe nuk ka funksionuar asnjëherë siç është paraparë me kontratë. Në vend të saj, mbikëqyrjen e implementimit të kontratës e kanë bërë vet zyrtarët ekzistues të Njesisë për PPP – një konflikt i pastër i interesit.



Fatkeqësisht – dhe për habinë më të madhe – NJMP nuk është themeluar dhe nuk ka funksionuar asnjëherë siç është paraparë me kontratë.

Përtej konfliktit të interesit, ku kontratëdhënësi mbikëqyrë kontratëmarrësin, dhe për më tepër edhe procesin e iniciuar nga vetja, Njësia për PPP ka marrë detyrat mbikëqyrëse pa pasur kapacitet të nevojshëm për mbikëqyrjen e kontratës dhe me personel jo të dedikuar profesionalisht. Stafit aktual që bën mbikëqyrjen e implementimit të kontratës – në kuadër pra të Njesisë për PPP – nuk e kanë si punë primare e as kualifikim profesional mbikëqyrjen e marrëveshjes së PPP-së, nuk janë rekrutuar siç parashihet në nenin 10.4 të kontratës, dhe nuk janë përzgjedhur si staf profesional.

Mos funksionalizimi si duhet i NJMP-së paraqet dështim enorm të autoritetit kontraktues, respektivisht Njesisë për PPP dhe Qeverisë së Kosovës, që të vendosë mekanizëm implementues të projektit edhe që të sigurojë realizim të marrëveshjes së PPP-së siç është paraparë dhe specifikuar me kontratë. Mungesa e këtij mekanizmi ofron hapësire për keqpërdorim nga koncesioneri dhe dëmtrim të interesin publik.

Në të njëjtën vijë – pak a shumë – është trajtuar edhe mekanizmi i dytë mbikëqyrës, “inxhinieri i pavarur”, i cili sipas kontratës së nënshkruar, do të duhej të bënte inspektimin e punimeve në ANP. Përkatësisht, sipas kontratës, inxhinieri i pavarur do duhej të kryente inspektimin dhe monitorimin e punimeve dhe të siguronte se punimet janë në

përputhshmëri me kushtet e kontratës. Inxhinieri do duhej të inspektojë, kontrollojë, hulumtojë apo ndryshe të testojë çdo aspekt të punëve ndërtimore si dhe progresin e tyre.

Në garën për "inxhinierin e pavarur" për periudhën prill 2011 – janar 2014, garuan katër kompani ndërkombëtare, ndër të cilat "Scot Willson", "Ae-Com", "Hill International" dhe "Ineco". Fituesi i kontratës në vlerë prej 1.5 milion eurove është përzgjedhur kompania spanjolle "Ineco". Përkufizimi kohor i kontratës së inxhinierit të pavarur deri në janar të vitit 2014, nënkuptonte fillimisht se secili aktivitet investues në ANP i bërë pas kësaj date nuk mund të ishte pjesë e observimit monitorues të inxhinierit të pavarur.

Autorët e këtij punimi dëshirojnë të theksojnë se gjatë punës së "inxhinierin e pavarur" si mbikëqyrës të punëve ndërtimore, nuk është bërë publik asnjë raport që tregon e vlerëson gjendjen e punimeve ndërtimore të bëra nga koncesioneri në ANP. Pavarësisht vlerësimit dhe volumit investues, mospublikimi i raporteve vlerësuese – tash e sa vite – jep shije jo të mirë të transparencës dhe investimeve në ANP.

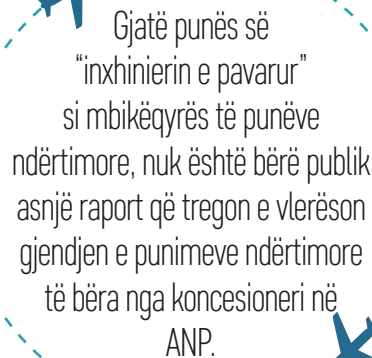
Përtej mungesës së mbikëqyrjes adekuate, koncesioneri nuk ka arritur t'i përfundojë të gjitha punimet në afatin e pritur kohor. Sipas kontratës, koncesioneri duhej të përfundonte të gjitha punët e ndërtimit jo më larg se 900 ditë nga fillimi i kontratës; përkatësisht afati i fundit i përfundimit të punimeve ishte fundi i muajit shtator të vitit 2013. Aneksi 13 i kontratës, pika 2 e saj, përshkruan punët e ndërtimit që parashihej të bëheshin; ndër të tjerash këto punë përfshinin: një ping të ri për Kontrollin e Trafikut Ajrorë (KTA); rialokimin e radarit; zgjerimin e pistës; përmirësimin e objekteve për shkrirjen e akullit; ngritjen e nivelit të shërbimeve të shpëtimit dhe zjarrfikjes; përmirësimin e rrethojave të perimetrit; ndërtimin e fermës për karburante; krijimin e centralit për trajtim të ujërave të zeza; ndërtimin e terminalit për transport ngarkesash (kargo); dhe përmirësimin e ndërtesave të përgjithshme të aviacionit.

Përrurimi i terminalit të ri të ANP ishte bërë më 23 tetor të vitit 2013. Në një ceremoni solemne – pak para fushatës zgjedhore për zgjedhje lokale në Kosovë, përrurimi ishte përcjellë me pjesëmarrjen e tre kryeministrave, kryeministrit të Republikës së Kosovës, Hashim Thaçi, kryeministrit

të Shqipërisë, Edi Rama dhe kryeministrit të Turqisë, Recep Tayyip Erdogan. Në këtë ditë, i vetmi objekt i përruruar ishte ndërtesa e terminalit të pasagjerëve, kurse punët tjera ndërtimore nuk ishin pjesë e përrurimeve. Marrëveshja për PPP, nuk parasheh data të ndryshme për përrfundimin e punëve ndërtimore të terminalit dhe investimeve tjera të parapara në Aneksin 13; me fjalë të tjera, të gjitha obligimet investuese ishin paraparë të kryhen brenda afatit 900 ditësh. Edhe sot, pas më shumë se një viti, disa nga investimet e parapara me kontratë janë ende të pa përrfunduara.

Në intervistën e zhvilluar me z. Bahri Nuredinin, drejtorin e ANP "Adem Jashari"²⁰ – kompanisë publike që tash udhëheq me Shërbimet e Navigimit Ajrorë (SHNA) – është diskutuar mosshfrytëzimi i kullës së Kontrollin e Trafikut Ajrorë (KTA) dhe ndërtesës së administratës të dedikuar për SHNA. Sipas Z. Bahri Nuredini, atyre ju është kërkuar të pranojnë kullën dhe ndërtesën e administratës, por ANP "Adem Jashari" ka formuar një komision të brendshëm nga punëtorët profesionist të fushës së aviacionit të cilët kanë konstatuar se ndërtesat në fjalë nuk i plotësojnë kushtet të cilat janë paraparë në kontratën për koncesionim. Ndër të tjerash, ndërtimi i kullës për Kontrollin e Trafikut Ajrorë (KTA) sipas kontratës duhet të ishte konform standardeve të parapara të Federal Aviation Authority (FAA). Sipas z. Bahri Nuredinit – ndonëse implementimi i kontratës nuk është përgjegjësi e organizatës që ai drejton – ndërtesat e tanishme nuk i plotësojnë këto kushte – të parapara pra me kontratë – rrjedhimisht ANP "Adem Jashari" ka kërkuar nga Njësia për PPP që pranimit i objekteve në konformitet me kushtet e kontratës të bëhet nga vet ata – nëse e vlerësojnë si në vijë me kushtet kontraktuale – dhe pastaj të dorëzohet objekti tek ANP "Adem Jashari".

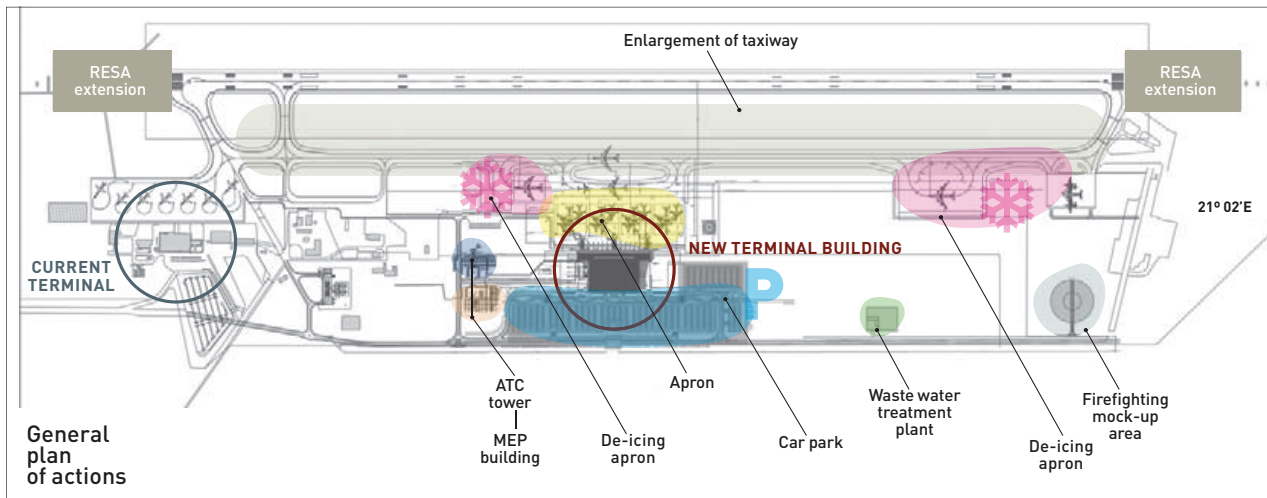
Përveç kullës së Kontrollit të Trafikut Ajrorë (KTA) dhe ndërtesës administrative, në teren janë edhe disa punë ndërtimore që raportohet se nuk kanë përrfunduar ende; ndër të tjerash, ndërtimi i dy platformave për shkrirjen e avionëve, dhe ndërtimi i ndërtesës së trajnimit për zjarrfikës që përmban një avion si objekt trajnimi. Sipas marrëveshjes së PPP, nëse partneri privat vonohet në përrfundimin e punëve ndërtimore nga dita e paraparë (në kontratë), dhe nëse kjo vonesë nuk



Gjatë punës së "inxhinierin e pavarur" si mbikëqyrës të punëve ndërtimore, nuk është bërë publik asnjë raport që tregon e vlerëson gjendjen e punimeve ndërtimore të bëra nga koncesioneri në ANP.

20 Intervistë me z. Bahri Nuredinin Drejtor i ANP "Adem Jashari" me datën 07.07.2014.


Fig 1. PUNET NDERTIMORE TE PARAPARA ME MARRËVESHJEN E PPP-SË



*Burimi: www.ineco.es

është në bazë të dispozitave të kontratës, atëherë koncesioneri duhet të paguajë dhënësin nga dhjetëmijë (10,000) Euro për çdo ditë deri në afat maksimal prej 180 ditëve. Nga dita e paraparë për përfundim të punimeve (përkatësisht 20 shtator 2013); deri më tani, kanë kaluar mbi 300 ditë. Punët ndërtimore nuk kanë përfunduar në tërësinë e investimeve të parapara sipas Aneksit 13, dhe për më tepër, këto vonesa kanë tejkaluar periudhën e tolerancës (nën penalizim) prej 180 ditësh. Në rrethana normale, koncesioneri do të duhej – në rast të neglizhencës – të kompenzonte qeverinë e Kosovës për 1.8 milionë euro për vonesë.

Përgjegjësi për vonesa në implementimin e kontratës duhet kërkuar jo vetëm nga koncesioneri, por edhe nga autoriteti kontraktues, nëse vërtetohen se vonesat janë shkaktuar si pasojë e jo efikasitetit të tyre. Përfundimisht vonesat janë evidente, dhe me qellim të mbrojtjes së interesit publik duhet të kërkohej që sa më parë të përfundojnë të gjitha punët ndërtimore dhe për dëmin e shkaktuar nga këto vonesa të kërkohej llogari nga palët përgjegjëse.



Raporti ynë dhe kërkimi i bërë për këtë raport, ka arritur të kuptojë se një hulumtimi mbi matjen e kënaqësisë së udhëtarëve është kryer në vitin 2011 nga një kompani turke, "Turke Yöntem Research Consultancy Ltd". Sipas rezultateve të anketimit mesatarja e kënaqshmërisë së udhëtarëve sillet rreth

56.17%

Sipas marrëveshjes së PPP-së, në rast se në ndonjë periudhë gjatë dymbëdhjetë (12) muajve të njëpasnjëshëm pas përfundimit të punëve ndërtimore, pasqyra e anketës mbi kënaqshmërinë e udhëtarëve përfundon në mesatare më pak se 80% (tetëdhjetë përqind), atëherë autoriteti kontraktues mundet, me zgjedhje të vet, të vendosë taksë apo të mbledhë nga koncesioneri pagesën e dënimit të llogaritur në **dhjetë mijë (€10,000) Euro** për çdo pikë të përqindjes nën pragun e parapërcaktuar.

6. NIVELI I SHËRBIMEVE

Pjesë esenciale e Marrëveshjes për PPP ka qenë edhe niveli i shërbimeve që koncesioneri do t'i ofronte pas përmbylljes së procesit të koncesionimit – në pritje gjithsesi për një performancë më të mirë shërbyese si rezultat i menaxhimit privat kundrejt atij paraprak publik. Sipas marrëveshjes, koncesioneri do të duhej të operonte dhe kryente shërbime në përputhje me Manualin e Operimeve dhe Mirëmbajtjes (MOM) dhe praktikave moderne të industrisë; për këtë në marrëveshje ishin specifikuar edhe indikatorët e performancës.

Në rrethana normale, monitorimi i vazhdueshëm i aplikimit të këtyre standardeve kërkon ekspertizë të caktuar – dhe në mungesë të themelimit të Njesisë për Menaxhim të Projektit (NJMP), ky aspekt është mbuluar nga stafi i Njesisë për PPP.

Për më tepër, Marrëveshja për PPP parasheh që koncesioneri të bëjë angazhimin e eksperteve të pavarur për të zhvilluar së paku matjet vjetore të kënaqshmërisë dhe kështu të raportojë mbi përmbushjen e këtyre standardeve. Bazuar në Marrëveshjen e PPP-së, për të siguruar se koncesioneri është duke performuar sipas kontratës në baza vjetore, duhet të bëhen këto studime profesionale:

- ➔ matja e nivelit të shërbimit sipas “Aneksit 4” të marrëveshjes;
- ➔ matja e indikatorëve të performancës për shërbimet sipas standardeve të IATA dhe “Aneksit 23” të marrëveshjes; dhe
- ➔ matjen e kënaqësisë së udhëtarëve, përmes anketimit.

Për matjen e nivelit të shërbimit sipas “Aneksit 4” të marrëveshjes dhe matjen e indikatorëve të performancës për shërbimet sipas standardeve të IATA, përkatësisht “Aneksit 23”, deri më sot nuk ka asnjë raport publik që tregon se këto matje janë bërë nga ekspertët e angazhuar nga koncesioneri, dhe parametrat e performancës janë përmbushur konform pritshmërisë.

Ndërkaq, hulumtimi i kënaqësisë së pasagjerëve parashihet të bëhet menjëherë pas 90 ditëve të hyrjes në fuqi të Marrëveshjes së PPP-së, dhe kërkohej aso kohe që ky hulumtim ti mbulonte dy muajt kulmorë të trafikut. Edhe në

këtë rast as Njësia për PPP e as koncesioneri nuk kanë bërë publike rezultatet e asnjërës prej këtyre hulumtime. Raporti ynë dhe kërkimi i bërë për këtë raport, ka arritur të kuptojë se një hulumtimi mbi matjen e kënaqësisë së udhëtarëve është kryer në vitin 2011 nga një kompani turke, “*Turke Yöntem Research Consultancy Ltd*”. Sipas rezultateve të anketimit mesatarja e kënaqshmërisë së udhëtarëve sillej rreth 56.17%. Sipas marrëveshjes së PPP-së, në rast se në ndonjë periudhë gjatë dymbëdhjetë (12) muajve të njëpasnjëshëm pas përfundimit të punëve ndërtimore, pasqyra e anketës mbi kënaqshmërinë e udhëtarëve përfundon në mesatare më pak se 80% (tetëdhjetë përqind), atëhere autoriteti kontraktues mundet, me zgjedhje të vet, të vendosë taksë apo të mbledhë nga koncesioneri pagesën e dënimit të llogaritur në dhjetë mijë (€10,000) Euro për çdo pikë të përqindjes nën pragun e parapërcaktuar.

Gjetjet si këto, dëshmojnë tërthorazi për dy fenomene që ndodhin në relacion me koncesionerin dhe ANP-në. E para, se koncesioneri – përkundër pritjeve dhe marrëveshjes për performancë – nuk ka arritur të ofrojë kushte të mjaftueshme që do të rrisnin nivelin e kënaqshmërisë së udhëtarëve. E dyta ndërkaq, se Qeveria e Kosovës, si me shume parametra të tjerë të marrëveshjes, ka treguar tolerancë të pakuptueshme ndaj koncesionerit edhe atëherë kur ky i fundit ka nënperformuar. Në rrethana normale, Qeveria e Kosovës – si pronarë trashëgues i ANP-së, do të duhej të siguronte hulumtime të pavarura për të matur nivelin e kënaqshmërisë së shërbimeve në ANP; rrjedhimisht në rast të mos përmbushjes së standardeve të aplikohen penalizimit ashtu siç parashihen në Marrëveshjen e PPP-së.

REKOMANDIMET

Ky raport bën një përmbledhje të procesit të koncesionimit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës (ANP) si dhe performancës së parë post-koncesionuese nga konzorciumi "Limak-Aeroport de Lyon". Raporti, i organizuar në gjashtë seksione, pas zbërthimit të metodologjisë hulumtuese (*seksioni i parë*), fillon me analizën financiare të parakoncesionimit si *seksion i dytë*; jo me qëllim të kundërshtimit të idesë për koncesionim, por me qëllim të krijimit të objektivave vlerësuese ndaj të cilave do të peshohej dhe angazhimi e performanca e koncesionerit. Në këtë pjesë, raporti elaboron një qëndrueshmëri të lehtë financiare të ANP-së, si dhe një potencial investues të mirënjohur përgjatë viteve, bashkë me shpërndarje të divergjente për pronarin respektiv, pra Qeverinë e Kosovës (QK).

Në *seksionin e tretë*, raporti bën elaborimin e karakteristikave të pakos së koncesionimit, me theks të veçantë në relacionet e pjesëmarrjes së hises së Kosovës në qarkullim – dhe jo fitim – për të ndërtuar një bazë për implikimet e ardhshme kontribuuese. Gjithashtu, në këtë pjesë, raporti bën edhe një elaborim të fiksimit të tarifave, përfshirë edhe të tarifave të vendosura për qëllime afatshkurta, e të cilat së bashku përbëjnë një bazë të shëndoshë financiare për koncesionerin. Diskutimi mbi tarifën bëhet për të shtruar tezën se çfarëdo rritje eventuale e tyre do të ishte e paarsyeshme.

Në *seksionin e katërt*, raporti përmbledhë indikatorët e parë të post-koncesionimit, për të shpërfaqur kështu një trend ngurtësimi të performancës së ANP-së edhe përkundër koncesionimit. Për më tepër, në këtë seksion ndërtohen pikëpamjet e praktikave jo të mira të post-koncesionimit që ndërlidhen me prokurimin publik jotransparent, nepotizimin, këmbimin e favoreve politike e deri te fokusimi në sjelljen e fuqisë punëtore jashta Kosovës, duke rënduar ashtu kështu tregunë rëndë të punës në vend.

Të gjitha këto veprime marrin shpjegim në *seksionin e pestë* të raportit, në të cilën elaborohet mungesa e monitorimit përgjatë gjithë procesit; një karakteristikë kjo e zakonshme në pothuajse secilin relacion të autoriteteve kosovare me procese të ngjashme. Në këtë rast, mosthemelimi i Njësisë për Menaxhim të Projektit (NJMP) përbën shkeljen më të rëndë dhe gjithësesi më të pashpjegueshme të të gjithë procesit koncesionues. Në mungesë të NJMP-së, monitorimi bëhet nga vet autoriteti kontraktues; duke shpërfaqur kështu brishtësinë dhe joseriozitetin e trajtimit të një çështje kaq të rëndësishme biznesore e ekonomike për vendin.

Në *seksionin e fundit*, raporti ndërton mbi një matje të nivelit të kënaqshmërisë së pasagjerëve pas koncesionimit, të porositur nga vet koncesioneri. Matjet në fjalë tregojnë për nivele larg prej të pritshmëve e të dizajnuarave në kontratën e koncesionimit.

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

1 *Themelimin e menjëhershëm të Njësisë për Menaxhim të Projektit (NJMP) dhe kështu kalimin e të gjitha kompetencave monitoruese nga Njësia për PPP që sot nuk ka as eksperiencë e as kapacitet për të bërë vlerësimet përkatëse në ANP; konform kontratës së nënshkruar mes palëve. Themelimi i NJMP-së është paraparë me vet marrëveshjen për PPP dhe se secila neglizhencë e treguar në këtë drejtim, jo vetëm se ka rrezikuar implementimin e mirëfilltë të marrëveshjes, por se ka lënë hapësirë për trajtim politik e individual të çështjeve me interes nacional. Mosthemelimi i njësisë monitoruese, është bërë praktikë e zakonshme në Kosovë, duke i lënë kështu secilës palë kontraktuese diskrecion të plotë në implementim të kontratës. Si pjesë e stilit qeverisës ose jo, praktikë e tilla duhet të ndërpriten menjëherë.*

2 *Vlerësimin retroaktiv të secilit aktivitet të implementuar në ANP. Themelimi – ndonëse i vonshëm – i NJMP-së dhe rishikimi retroaktiv i aktiviteteve të implementuara do të ishte jo vetëm parakusht për një qeverisje të mirë të aseteve e interesave nacionale, por edhe mjet i verifikimit të hapave kontraktual. Në radhë të parë, ky vlerësim do të duhej të fokusohet në a) vlerësimin e investimeve kapitale të bëra në ANP pas koncesionimit si dhe verifikimin e pretendimeve për 130 milionë; si dhe b) kualitetin e të gjitha punëve të kryera në ANP; veçanërisht pas pretendimeve të palëve për sasinë, cilësinë dhe dobinë e investimeve. Në të dyja rastet, vlerësimi dhe gjetjet duhet të jenë në vijë me kërkesat e Marrëveshjes për PPP nga ku dhe dalin implikimet vlerësuese për koncesionerin.*

3

Rishikimin e të gjitha punësimeve të nisura menjëherë pas shpalljes së fituesit e të përfunduara me nënshkrimin e kontratës. Janë plot 130 vende të reja të punës të krijuara gjatë periudhës së shkurtë të tranzicionit të pronësisë. Për më tepër, duhet vlerësuar ndërlidhshmërinë – dhe mbi të gjitha – arsyeshmërinë e zvogëlimit të barrës investuese për koncesionerin në kohë që ndodhin këto punësime; për të parë eventualisht ndonjë lidhshmëri në mes të dy aktivitetve.

4

Fokusimin në fuqi vendore, për të parandaluar kështu këmbimin forcës punëtore nga Kosova me forcë punëtore nga Turqia; sidomos në aktivitete që gjejnë lehtë plotësim brenda. Asetet nacionale, siç është ky i ANP-së, duhet të fokusohen dukshëm në kapacitetet lokale të vendit, me qëllim të krijimit të vendeve të reja të punës dhe kështu ndërlidhjen e interesave biznesore me prosperitet ekonomik.

5

Parandalimin e të gjitha veprimeve monopolistike që dëmtojnë konkurrencën; pavarësisht legalitetit ose jo të tyre. Veprimet e sjelljet e koncesionerit që favorizojnë aviokompani të caktuara, me apo pa qëllim të dhënë, janë drejtpërsëdrejti të lidhura me stimulimin e jokonkurrencës, që përfundimisht shkon në disfavor të konsumatorit kosovar dhe interesave nacionale të Kosovës. Secili veprim i tillë, monopolist pra, i bërë në të shkuarën e që pretendohet të bëhet në të ardhmen do të duhej të revidohej, respektivisht parandalohet.

6

Vlerësimin e pretendimeve për ulje të qëllimshme të qarkullimit; nëpërmjet kontraktimit të hapësirave të ANP-së për palët e treta me çmime shumëfish më të ulëta se sa të tregut. Pretendimet e tilla, të bëra në vazhdimësi, duhet të verifikohen për të parë ndërlidhjen eventuale të koncesionerit me vet palët e treta dhe kështu kalimin e profiteve nga një arkë qarkulluese (në të cilën ka hise dhe Qeveria e Kosovës) në një arkë individuale për të përjashtuar pjesëmarrësit e tjerë.

7

Krijimin e një kulture korporative, që respekton në tërësi kornizën e mirë të një qeverisje korporative. Në radhë të parë, transparanca dhe mënyra e kontraktimit të palëve të treta, nëpërmjet prokurimit publik, duhet të revidohet. ANP e koncesionuar nuk guxon të prodhojë situata jologjike ku procedurat e prokurimit bëhen më të paqarta e më jotransparente se në kohën e pronësisë publike. Korniza e sjelljes së mirë korporative duhet të rregullohet edhe në relacion me punësimin, me organizmin sindikal e me ndërprerjet eventuale të marrëdhënieve të punës të cilat – të gjitha dhe pa përjashtim – duhet të bëhen konform rregullave të Ligjit të Punës aplikabil në Kosovë.

8

Secili pretendim për rritje të tarifave duhet të neglizhohet; veçanërisht kur këto tarifa janë të fiksuara për 20 vitet e ardhshme; dhe për më tepër kur ky fiksim parasheh këmbime për aktivitete që nuk kanë për të ndodhur. Nënperformanca eventuale e koncesionerit, si rezultat i politikave jo të mira, nuk duhet të shërbejë si motiv për kërkesa të reja për rritje të reja. Performanca komerciale është e drejtë dhe përgjegjësi ekskluzive e koncesionerit dhe se ajo, në asnjë rrethanë, nuk duhet të kompenzohet me rritje të tarifave.

9

Në rast se koncesioneri, tejkalon vlerën investive të paraparë me marrëveshjen e PPP-së, atëherë ky tejkalim në asnjë mënyrë nuk do duhet të reflekton në detyrimet që partneri privat ka ndaj qeverisë së Kosovës. Tejkalimi i investimeve nga partneri privat mund të bëhen për qëllimet komerciale të vet kompanisë private, por jo të shërbej si argument për ringjocim të marrëveshjes së PPP-së.

