

Investimet përmes Partneritetit Publiko-Privat (PPP) në Kosovë dhe rruga përpara



Investimet përmes Partneritetit
Publiko-Privat (PPP) në Kosovë
dhe rruga përpara

Qershor 2024

— **Përmbajtja**

Përmbledhje ekzekutive	3
1. Hyrje	4
2. Kontratat PPP në Kosovë	6
2.1 Projektet aktive dhe kërkesat për PPP	7
2.2 Sektorët me potencial për PPP në Kosovë	13
3. Praktikrat e PPP-ve në BE dhe vendet rajonale	15
4. Përfundime dhe rekomandime	19
5. Shtojcat	20

Deklaratë mohimi:

Ky raport është mundësuar me mbështetjen e Programit të Kombeve të Bashkuara për Zhvillim (UNDP përmes projektit Mbështetje në Përpjekjet Kundër-Korrupsionit në Kosovë (SAEK) III, financuar nga Agjencia Zvicerane për Zhvillim dhe Bashkëpunim (SDC) dhe Agjencia Suedeze për Zhvillim dhe Bashkëpunim Ndërkombëtar (SIDA), për të promovuar transparencën institucionale dhe buxhetore dhe llogaridhënien. Përmbajtja e këtij publikimi është përgjegjësi e vetme e Institutit GAP dhe nuk pasqyron domosdoshmërisht pikëpamjet e UNDP-së, SDC-së dhe SIDA-së.

Mbështetur nga:

Përmbledhje ekzekutive

Partneriteti Publiko-Privat (PPP) është marrëveshje kontraktuale mes sektorit publik dhe sektorit privat për të ofruar një aktivitet apo shërbim publik. Në nivel global, PPP-të janë shfrytëzuar si një mjet efektiv për zhvillimin e infrastrukturës dhe promovimin e investimeve në sektorë të ndryshëm si transporti, infrastruktura energjetike, turizmi, minierat, arsimi apo shëndetësia, duke kontribuar në rritjen ekonomike të vendeve dhe mirëqenies së komunitetit. Megjithatë, jo të rralla kanë qenë rastet kur PPP-të janë shoqëruar me sfida si afëra korruptive, devijim nga projekti, vonesa në zbatim dhe shkelje të tjera ligjore.

PPP-të në Kosovë rregullohen me Ligjin për partneritetet publiko-private të miratuar në vitin 2011. Ky ligj përcakton sektorët ku mund të aplikohet partneriteti i tillë, procedurat për hyrjen në një PPP, si dhe detyrimet dhe përgjegjësitë institucionale për menaxhimin dhe zhvillimin e këtij partneriteti. Aktualisht i gjithë procesi për fillimin e një projekti PPP është mjaftë i gjatë dhe burokratik. Mirëpo, një projektligj i ri për PPP, i cili synon t'ë krijojë më shumë lehtësime për PPP-të, sikurse të elimojë burokracitë në procedura dhe harmonizojë legjislacionin me atë të Bashkimit Evropian, ka mbetur pa u dërguar e miratuar në Kuvend që nga viti 2019, ndonëse e ka kaluar fazën e konsultimit publik. Një zvarritje e tillë paraqet pengesë dhe mos-koordinim institucional, veçmas që disa nga institucionet qeveritare planifikojnë të nisin investime të mëdha dhe strategjike përmes PPP-ve, sikurse në sektorin e energjisë, e të cilat do të përballen qysh në fillim me procedura të numërta shkaku i legjislacionit aktual.

Në kontekst të Kosovës, praktika e PPP-ve ende nuk është shumë e përhapur. Aktualisht janë vetëm pesë projekte aktive si PPP, vlera e paraparë investive e të cilave është gjithsej 133 milionë euro, ku vetëm tri nga to janë në fazën e operimit. Si stok, projektet e PPP-ve në Kosovë janë rreth 1.37% e Bruto Produktit Vendor (BPV), vlerë kjo shumë më e ulët krahasuar me vendet e rajonit. Aktualisht, Departamenti për PPP në kuadër të Ministrisë së Financave, Punës dhe Transfereve (MFPT) ka 23 kërkesa aktive për të filluar partneritete publiko-privat, e të cilat janë në proces të shqyrtimit. Këto kërkesa kryesisht janë të nivelit lokal. Për komunat ky opsion shihet si një formë shtesë që të realizojnë investime, veçmas duke marrë parasysh kufizimet buxhetore që kanë për të kryer investime kapitale të numërta si dhe kufizimet për të hyrë në borxh. Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës "Adem Jashari" është projekti me PPP më i madh në vlerë. Investimet që duhet të realizohen në këtë aeroport nga koncesionari janë mbi 100 milionë euro, dhe që nga koncesionimi e deri në vitin 2023, shteti i Kosovës ka inkasuar mbi 143 milionë euro të hyra nga tarifa koncesionare e këtij projekti. Në anën tjetër, PPP me shtrirjen kohore më të gjatë është ndërtimi i parkingut nëntokësor në qytetin e Prishtinës, i cili është kontraktuar për një koncesion prej 35 vitesh.

Pavarësisht numrit të vogël të projekteve aktive, në vend është një numër i madh i sektorëve që konsiderohen të jenë me potencial të lartë për partneritete të tilla, madje edhe korniza ligjore i parasheh dhe nxit ato. Por, në rastin e Kosovës, është me rëndësi që projektet e PPP-ve të jenë të fokusuar në sektorë që sjellin zhvillim të qëndrueshëm ekonomik, pra që nuk degradojnë ambientin apo resurset tjera, si dhe që nuk dëmtojnë interesin publik. Për shembull, Ligji për Trepçën ndër të tjera inkurajon dhe rregullon PPP-të si një mjet për zhvillimin e ndërmarrjes dhe për të siguruar investime të nevojshme që do të sillnin revitalizimin e saj. Në anën tjetër, edhe Ligji për Investime Strategjike nuk e përjashton mundësinë e përdorimit të PPP-ve për arritjen e interesit publik të vendit. Për më shumë, edhe në sektorin e energjisë vërehet nevoja për përfshirjen e investimeve private në ndërtimin e kapaciteteve të reja të energjisë së ripërtëritshme, në mënyrë që të arrihen objektivat e përcaktuar nga Qeveria në ndërtimin e kapaciteteve energjetike.

Për të siguruar zbatimin me sukses të kontratave PPP në Kosovë, është e rëndësishme të kemi një kornizë ligjore të qartë dhe të përshtatshme, si dhe një mbikëqyrje dhe menaxhim efektiv të rrezikut dhe projekteve. Kjo do të ndihmojë në përmirësimin e kushteve dhe mekanizmave për funksionimin dhe zbatimin e partneriteteve të tilla në vend.

1. Hyrje

Partneriteti publiko-privat (PPP) është një model i bashkëpunimit mes sektorit publik dhe privat për të ofruar një shërbim publik.¹ Sektori publik përfshin institucionet qeveritare si ministritë, komunat dhe ndërmarrjet publike, ndërsa partnerët privatë mund të jenë kompani vendase ose ndërkombëtare, përkatësisht investitorë me përvojë në një fushë të caktuar.² Kjo formë e bashkëpunimit u mundëson të dyja palëve të përfitojnë nga burimet dhe përvoja e njëri-tjetrit, duke e bërë këtë model jo vetëm një zgjidhje efektive për menaxhimin e projekteve, por edhe një mjet efikas për të stimuluar rritjen dhe zhvillimin ekonomik të vendit.

Bashkëpunimi mes sektorit publik dhe privat në realizimin e investimeve ofron përparësi të shumta si: mundësinë për të realizuar investime të mëdha që nuk mund të financohen plotësisht nga burimet publike, shfrytëzimin e përvojës së partnerëve privat për menaxhimin efikas të projekteve, si dhe ndarjen e rreziqeve mes palëve për të lehtësuar financimin dhe zbatimin e tyre. Përveç kësaj, PPP-të mund të sjellin inovacion në shërbimet publike dhe të sigurojnë një kontroll më të mirë të kostove dhe afateve të projekteve. Për të kuptuar më mirë përparësitë e PPP-ve, është e rëndësishme të bëhet dallimi i tyre me investimet publike tradicionale.

Nëpërmjet këtyre kontratave, sektori publik mund të përfitojë nga njohuritë dhe përvoja e sektorit privat, ndërsa sektori privat përfiton nga siguria e investimeve të mbështetura nga qeveria. Kjo formë e bashkëpunimit, në shumë vende ka ndihmuar në rritjen e efikasitetit dhe efektivitetit të shërbimeve publike, si dhe ka ndikuar pozitivisht në jetën dhe mirëqenien e qytetarëve. Megjithatë, zbatimi i kontratave të PPP ka sfida të ndryshme dhe përvojat e shteteve të tjera kanë treguar që jo rrallë herë këto kontrata kanë devijuar nga synimet fillestare.³ Si rrjedhojë, për të siguruar zbatimin me sukses të kontratave PPP në Kosovë, është e rëndësishme të kemi një kornizë ligjore të qartë dhe të përshtatshme, si dhe një mbikëqyrje dhe menaxhim efektiv të rrezikut dhe projekteve. Kjo do të ndihmojë në përmirësimin e kushteve dhe mekanizmave për funksionimin dhe zbatimin e partneriteteve të tilla në vend.

Investimet publike tradicionale dhe PPP-të ndryshojnë në disa aspekte kryesore siç janë: metoda e financimit të projekteve, ku investimet publike tradicionale financohen drejtpërdrejt nga qeveria, ndërsa PPP-të financohen përmes bashkëpunimit të sektorit publik dhe privat. Po ashtu, ka dallime tek shpërndarja e rrezikut – qeveria merr përsipër rreziqet në investimet publike tradicionale, ndërsa tek PPP-të rreziqet ndahen mes dy sektorëve. Ngjashëm ekzistojnë edhe dallime tjera tek pronësia, efikasiteti dhe inovacioni etj., siç tregohen në Tabelën 1.⁴

Zakonisht format kryesore të realizimit të PPP-ve janë qoftë përmes opsionit ku qeveria paguan për disponueshmërinë e infrastrukturës apo shërbimit, opsionit ku investitori privat kryen investimin dhe inkason pastaj të hyra përmes tarifave të ndryshme (koncesion), apo një miks i dy opsioneve të para. Zakonisht, në të trija rastet, nevojitet një prezencë shtesë e qeverisë përmes mbështetjes së investimit në ndonjë formë, në mënyrë që projekti të bëhet më tërheqës për investitorët.⁵

1 Banka Botërore. [PPP REFERENCE GUIDE : MODULE 1 – PPP BASICS](#). 2021.

2 Banka Zhvillimore e Azisë. [Public-Private Partnership Handbook](#), ADB, 2008.

3 Hall. [Why public-private partnerships don't work – The many advantages of the public alternative](#), 2015.

4 Akitoby, Hemming, Schwartz. [Public Investment and Public-Private Partnerships](#), IMF, 2007.

5 Fondi Monetar Ndërkombëtar. [The Future of PPPs in the Western Balkans](#).

Tabela 1. Krahasimi i investimeve publike tradicionale dhe PPP-ve

Operimi	Investimet publike tradicionale	Partneritetet Publiko-Private
Mekanizmi i financimit	Financim direkt nga Qeveria	Bashkëpunimin ndërmjet sektorit publik dhe privat
Shpërndarja e rrezikut	Tek qeveria dhe taksapaguesit	Tek dy sektorët
Pronësia dhe kontrolli	Qeveria apo autoritetet publike përkatëse	Tek sektori privat në raste të koncesioneve
Efikasiteti dhe inovacioni	Kryesisht i kufizuar	Më i lartë për shkak të nxitjes për maksimizim të fitimit
Qëndrueshmëria afatgjate	E kufizuar në aspektet fiskale dhe prioritetet publike	Potencialisht zhvillim afatgjatë
Fleksibiliteti dhe përshtatshmëria	Ndikim nga ndryshimet politike dhe ciklet e buxhetit	Fleksibilitet më i madh në hartimin e projektit, strukturave të financimit dhe marrëveshjeve të ndarjes së rrezikut

Burimi: IMF, 2007

Në shtete të ndryshme, interesimi për partneritete të tilla është rritur sidomos pas periudhës së krizës ekonomike dhe financiare të viteve 2007–2009. Kjo krizë solli një rishikim të qasjeve të financimit të projekteve për shkak të buxhetit të kufizuar të shteteve, duke bërë që shumë prej tyre të shohin këto partneritete si një alternativë ndaj huamarrjes tradicionale.⁶

Përkundër përparësive të përmendura më lartë, ekziston edhe një numër i madh i mangësive dhe kritikave për PPP-të. Sipas disa studimeve, PPP-të priren të kenë kosto më të larta dhe nuk rezultojnë domosdoshmërisht në operacione më efikase.⁷ Ato gjithashtu vijnë me kosto shtesë transaksioni dhe rreziqe të mundshme për sektorin publik, duke përfshirë kontrata jo të plota, ri-negocime të mundshme dhe detyrime publike në rast falimentimi. Për më tepër, PPP-të mund të kenë ndikim negativ në shërbimet publike, mjedisin dhe punëtorët për shkak të minimizimit të kostos ose përzgjedhjes së projekteve që i përshtaten më shumë nevojës për përfitim të tyre.⁸ Po ashtu, sipas një rreze formë të realizimit të PPP-ve, sektori publik paguan një tarifë të caktuar gjatë gjithë jetës së kontratës.⁹ Kjo ndikon që t'u lihet barrë qeverive dhe brezave të ardhshëm të paguajnë për një infrastrukturë apo projekt që ndoshta nuk do ta zgjidhnin vetë.¹⁰

Në Kosovë, kontratat PPP, ndonëse të vogla në numër, kryesisht janë përdorur si mjete për të stimuluar investimet në infrastrukturë dhe përmirësimin e shërbimeve publike. Qëllimi është që sektori privat të marrë pjesë aktivisht në zhvillimin e projekteve të infrastrukturës, duke kontribuar kështu në rritjen e investimeve, krijimin e vendeve të punës e rrjedhimisht edhe në rritjen ekonomike.

Në këtë raport, Instituti GAP po ashtu analizon rregullimin e PPP-ve në Kosovë, praktikat e PPP-ve në Evropë dhe rajon, performancën e projekteve aktuale si PPP në Kosovë, kërkesat e institucioneve të Kosovës për PPP të reja, dhe fushat ku shfrytëzimi i PPP-ve si mekanizëm do të mund të ishte pozitiv për vendin.

6 Komisioni Evropian. [Communication From The Commission Europe 2020. A strategy for smart, sustainable and inclusive growth.](#)

7 Hall. [Why public-private partnerships don't work – The many advantages of the public alternative.](#) 2015.

8 Po aty.

9 EPSU & Eurodad. [Why public-private partnerships \(PPPs\) are still not delivering.](#) 2020.

10 Po aty.

2. Kontratat PPP në Kosovë

Në Kosovë, PPP-të janë të rregulluara përmes Ligjit për Partneritet Publiko Privat të miratuar në vitin 2011.¹¹ Ky ligj përmes nenit 2, përcakton sektorët ku mund të aplikohet kjo formë e bashkëpunimit e që janë: transporti, infrastruktura energjetike, shëndetësia, arsimi, turizmi, telekomunikacioni, e të tjera. Ligji gjithashtu përcakton procedurat për hyrjen në një partneritet publiko-privat, si dhe detyrimet dhe përgjegjësitë institucionale për menaxhimin dhe zhvillimin e këtij partneriteti.

Sipas ligjit PPP-të mund të zbatohen në dy forma: 1) në formë kontraktuese, apo 2) në formë institucionale. PPP në formë kontraktuese është një marrëveshje që mund të jetë në formë të koncesionit ose kontratës publike ku partneri privat ofron një shërbim publik ose infrastrukturë publike në emër të autoritetit publik, duke marrë përsipër rrezikun, si dhe përgjegjësitë financiare, teknike, ndërtimore dhe operative. Ndërsa PPP në formë institucionale mund të themelohet nga një komunë përmes blerjes së aksioneve të komunës nga një ose më shumë partnerë privat në një ndërmarrje publike ekzistuese funksioni i vetëm i së cilës është kryerja e një shërbimi publik ose ofrimi i një infrastrukture publike, me kusht që partneri privat po ashtu merr pjesë në drejtimin e ndërmarrjes publike ose merr pjesë në kryerjen e shërbimit publik apo ofrimin e infrastrukturës publike. Nëse themelimi i një partneriteti publiko-privat institucional kërkon shitjen e aksioneve në një ndërmarrje publike e cila është në pronësi të Republikës së Kosovës, atëherë themelimi i këtij PPP institucional i nënshtrohet miratimit të Qeverisë dhe të Kuvendit të Kosovës në pajtim me Ligjin për ndërmarrjet publike.¹²

Së fundmi, në programin legjislativ për vitin 2024, Qeveria e Kosovës, parasheh projektligj të ri për PPP-të. Ky projektligj është i përfunduar dhe ka kaluar fazën e konsultimit publik që nga viti 2019, por ende nuk është dorëzuar në Kuvendin e Kosovës për procedurat e shqyrtimit dhe miratimit.¹³ Projektligji është përpiluar për të adresuar ndryshimet e nevojshme në ligjin aktual për përafrimin e legjislacionit me atë të BE-së, siç përcaktohet edhe nga Marrëveshja e Stabilizim-Asocimit (MSA). Më konkretisht, ky projektligj bën transpozimin e Direktivës së re të BE-së për koncesione¹⁴ dhe përmes tij synohet që të bëhet eliminimi i burokracisë dhe lehtësimi i procedurave për autoritetet kontraktuese, si dhe harmonizimi me Programin e Investimeve Publike (PIP).¹⁵

Në aspekt institucional, shqyrtimi, miratimi dhe mbikëqyrja e kërkesave për projektet PPP është përgjegjësi e Ministrisë së Financave, Punës dhe Transfereve (MFPT). Më konkretisht, shqyrtimi dhe nxjerrja e opinioneve lidhur me qëndrueshmërinë e propozim-projekteve si dhe përgatitja e rekomandimeve për Komitetin për Partneritete Publiko-Private, është përgjegjësi e Departamentit Qendror për Partneritetin Publiko Privat në kuadër të MFPT. Për më shumë, ky departament bën koordinimin e aktiviteteve që lidhen me projektet e PPP, si dhe mban regjistrin e PPP-ve. Ndërsa, miratimi i kërkesave, mbikëqyrja dhe bashkërendimi i projekteve të PPP-së në të gjithë sektorët ekonomik dhe shoqëror është përgjegjësi e Komitetit për Partneritete Publiko-Private (KPPP-së). Ky Komitet ka pesë anëtarë, një të përhershëm e që është Ministri i Financave dhe kryeson Komitetin, dhe katër anëtarë të tjerë të tjerë që caktohen nga qeveria dhe duhet të jenë në rang të zëvendëskryeministrave ose të ministrave.¹⁶

11 Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës. [Ligji Nr. 04/L-045 Për Partneritet Publiko Privat](#)

12 Po aty.

13 Të dhëna nga intervista e realizuar me zyrtarët e Departamentit për Partneritet Publiko-Privat, MFPT.

14 Eur-Lex. [Directive 2014/23/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on the award of concession contracts Text with EEA relevance](#). 2014

15 MFPT. [Dokument konsultimi për Projektligjin për Partneritet Publiko Privat](#). 2019

16 Po aty.

Tek dizajni institucional i organeve që bëjnë miratimin dhe monitorimin e PPP-vë në Kosovë, problematike sipas një raporti të Fondit Monetar Ndërkombëtar (FMN) është mungesa e harmonizimit të PPP-ve me prioritetet investive; gjë të cilën parashihet ta bëjë Ligji i ri për PPP-të në Kosovë. Po ashtu, një shqetësim tjetër lidhur me Departamentin Qendror të PPP-ve në Kosovë ka të bëjë me një konflikt të mundshëm interesi, meqë duke qenë në kuadër të ministrisë së financave, opinionet që ky department nxjerrë votohen pastaj në një komitet të cilin e udhëheqë ministri i financave. Po ashtu, Kosova nuk ka vlerësimin të lartë në raportin e FMN rreth krijimit të kushteve dhe mekanizmave për funksionimin dhe zbatimin e partneriteteve të tilla, si dhe mbikëqyrjes dhe menaxhimit efektiv të rrezikut të këtyre projekteve. Ngjashëm, Departamenti Qendror i PPP-ve duhet të përmirësojë ndarjen e informatave më të plota lidhur me ecurinë e PPP-ve, përfshirë këtu koston e investimeve të kryera, informata të detajuara lidhur me tarifat koncesionare.¹⁷

2.1 Projektet aktive dhe kërkesat për PPP

Aktualisht, në Kosovë janë pesë projekte aktive të PPP-ve, të realizuara nga katër autoritete publike, vlera e paraparë investive e të cilave është gjithsej 133 milionë euro. Projekti më i madh në vlerë është i Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës (ANP) "Adem Jashari" me një investim prej 100,015,000 euro, ndërsa projekti më i vogël është rregullimi i infrastrukturës së shkollave të mesme në Komunën e Gjilanit me një investim prej 800,000 euro. Tre projekte janë në fazën e operimit, një në fazën e ndërtimit, dhe një në fazën e tenderimit. Sa i përket kohëzgjatjes, projekti i Komunës së Prishtinës për parkingun nëntokësor e ka më të lartën, 35 vite, ndërsa ai i shkollave të Prishtinës e ka më të ultën, 10 vite. Ndërsa tek llojet e kontratave, katër prej tyre janë realizuar në formë kontraktuese me koncesion dhe vetëm një është realizuar përmes formës kontraktuese me kontratë publike.

Tabela 2. Lista e projekteve aktive të PPP

Autoriteti kontraktues	Emri i projekt-propozimit	Data e dorëzimit të projekt-propozimit	Kohëzgjatja e kontratës	Lloji i kontratës	Faza	Shuma e përlogaritur e investimeve
Ministria e Financave, Punës dhe Transfereve	ANP "Adem Jashari"	06/2009	20 vite	Koncesion	Në fazën e operimit	100,015,000€
Komuna e Gjilanit	Rregullimi i infrastrukturës së kompleksit të shkollave të mesme në Komunën e Gjilanit	22/05/2013	15 vite	Koncesion	Në fazën e operimit	800,000€
Komuna e Prishtinës	Projekti i parkingut nëntokësor tek Fakulteti Filologjik	17/01/2017	35 vite	Koncesion	Në fazën e operimit	12,000,000€
Komuna e Prishtinës	Tri shkollat e Prishtinës	29/11/2019	10 vite	Kontratë Publike	Në fazën e ndërtimit	16,644,552€
Komuna e Podujevës	Parkingu nëntokësor në Podujevë	24/03/2022	30 vite	Koncesion	Në fazën e tenderimit	2,922,335€

Burimi: MFPT

17 Fondi Monetar Ndërkombëtar. [The Future of PPPs in the Western Balkans](#).

Numri i kërkesave të autoriteteve publike për të nisur një PPP mund të variojë bazuar në nevojat, kapacitetet dhe prioritetet e tyre specifike. Komuna e Prishtinës dhe ajo e Gjilanit janë dy autoritetet publike me numrin më të madh të kërkesave për të nisur një PPP, pasuar nga Komuna e Ferizajit dhe ajo e Pejës. Gjithsej numri i propozim/projekteve të dorëzuara tek Departamenti për PPP nga autoritetet publike për të nisur një partneritet është 23. Të gjitha këto janë kërkesa në trajtim ose kërkesa që pritet të nisin të trajtohen në të ardhmen.

Figura 1. Numri i kërkesave të dorëzuara nga autoritetet publike

Autoriteti publik	Numri i projekteve
Komiteti për PPP	1
Komuna e Pejës	3
Komuna e Suharekës	1
Komuna e Lipjanit	1
Ministria e Infrastrukturës	2
Komuna e Gjilanit	4
Komuna e Prishtinës	4
Komuna e Prizrenit	2
Komuna e Mitrovicës	1
Komuna e Ferizajt	3
Komuna e Podujevës	1
Gjithsej	23

Burimi: MFPT

2.1.1 Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës "Adem Jashari"

Që nga viti 2011, Kompania 'Limak Kosovo International Airport J.S.C' (LKIA) filloi operimin dhe menaxhimin e ANP "Adem Jashari". Në bazë të kontratës për partneritet publiko privat¹⁸, konsorciumi i përkushtuar për të modernizuar dhe zgjeruar Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës (ANP), planifikoi të investonte mbi 100 milionë euro¹⁹ për këtë qëllim.²⁰ Ky investim përfshinte ndërtimin e një terminali të ri me një sipërfaqe prej 25 mijë metra katror, kullën e re kontrolluese, ndërtesat e ndërlidhura, si dhe një platformë të re. Përveç kësaj, në bazë të kontratës së nënshkruar, ishte planifikuar të ndërtohej edhe një parking i ri për vetura, si dhe një zonë e re për autobusë dhe taksit. Aeroporti do të përfitonte gjithashtu nga ndërtimi i një korsi të re, një centrali të ri për trajtimin e ujit, dhe pajisjeve të reja që përfshijnë midis tjerash edhe urat për dërgimin e udhëtarëve në aeroplan. Një tjetër pjesë e këtij modernizimi ishte zgjerimi i krahëve të shtigjeve për të akomoduar aeroplanët e kodit 'E' dhe hapësirave të tjera përcjellëse.

Në këmbim për të drejtat e tij, koncesionari i aeroportit sipas kontratës do t'i paguajë Qeverisë së Kosovës një mesatare prej 39.42% të të hyrave bruto të ANP-së për 20 vitet e ardhshme, në formë të tarifës variabile vjetore të koncesionit.²¹ Në bazë të marrëveshjes, konsorciumi i ka paguar qeverisë fillimisht dy tarifa fikse të koncesionit me vlerë dy milionë euro në vitin 2011 dhe dy milionë euro gjatë vitit 2012, për të vazhduar pastaj me tarifën variabile të koncesionit që përfshijnë një përqindje të caktuar të të ardhurave bruto në bazë të vitit kalendarik (shtojca

¹⁸ Republika e Kosovës dhe 'Limak Kosovo International Airport'. PPP Public Procurement Number PPP-09-001-611. 2010

¹⁹ Ndërsa, vlera totale e investimeve të realizuara nga konsorciumi fitues deri më tani nuk është e bërë publike dhe nuk na është ofruar e detajuar as nga Departamenti Qendror i PPP në MFPT.

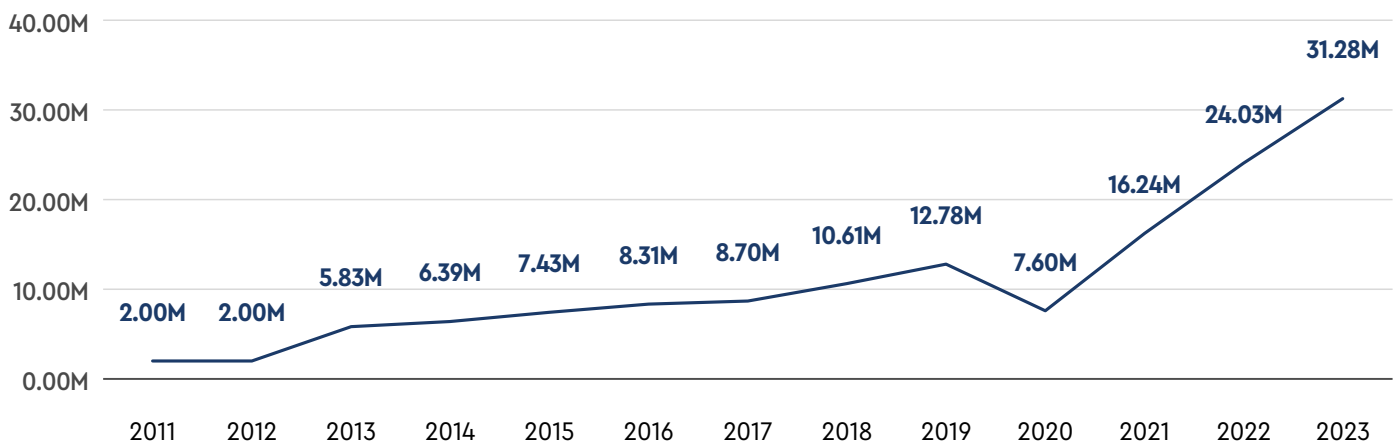
²⁰ Po aty.

²¹ Po aty.

1). Së fundmi, si pasojë e vështirësive dhe kufizimeve që kishte ANP "Adem Jashari" në operim gjatë situatës pandemike me COVID-19, Ministria e Financave Punës dhe Transfereve (MFPT) ka njoftuar se është nënshkruar amendamenti i marrëveshjes së koncesionimit. Sipas njoftimit, amendamenti parasheh që kompanisë 'LKIA' t'i kompensohet periudha e pandemisë dhe t'i zgjatet edhe për 20 muaj kontrata e koncesionimit të aeroportit. Në periudhën e parashikuar për kompenzim, tarifa e koncesionimit për Republikën e Kosovës do të jetë 55%, duke shënuar një rritje substanciale krahasuar me përqindjen e paraparë gjatë pandemisë në vitet 2020 dhe 2021, e cila ishte 34% dhe 37% përkatësisht.²²

Bazuar në këtë marrëveshje, nga viti 2013 me përjashtim të vitit 2020, të hyrat e qeverisë të realizuara nga tarifa koncesionare²³ kanë shënuar rritje për të arritur në vlerën vjetore rekorde prej 31 milionë euro gjatë vitit 2023. Gjithsej, në këtë periudhë 13 vjeçare, të hyrat e qeverisë nga kjo tarifë vlerësohen të jenë mbi 143 milionë euro.

Figura 2. Të hyrat e qeverisë nga tarifa koncesionare (në milionë euro)



*Të hyrat e qeverisë nga tarifa koncesionare për vitin 2023, janë kalkuluar nga Instituti GAP bazuar në të hyrat bruto të ANP 'Adem Jashari'.

Burimi: MFPT

Sa i përket investimeve të planifikuara, ndonëse në bazë të kontratës parashihej ndërtimi i një terminali të ri me një sipërfaqe prej 25,031 metra katror, konsorciumi fitues 'LKIA' e ka dyfishuar këtë sipërfaqe të investimit në 42,000 metra katror.²⁴ Përveç kësaj, viteve të fundit janë bërë edhe disa investime tjera si: rritja e sporteveleve konvencionale të kontrolleve dhe rritja e pajisjeve të trajtimit në tokë, projekti "touchless" për udhëtimin e pasagjerëve pa prekje, zgjerimi i kapacitetit të depove të ngarkesave, rikonfigurimi i vendqëndrimit të avionëve dhe ndërtimi i objektit të magazinimit kundër ngrirjes/shkrirjes në platformë, ripërtëritja e sistemit të zbulimit të eksplozivëve, ndërtimi i hapësirës shtesë për dyqanet e veturave me qira, aplikacioni biometrik dhe instalimi i harduerit për sistemin pa prekje të udhëtimin të pasagjerëve, si dhe zgjatja e portave në anën veriore dhe jugore, duke përfshirë infrastrukturën dhe pajisjet relevante për këtë qëllim. Gjithashtu, janë parashikuar investime të tjera të cilat do të realizohen nga partneri privat në të ardhmen.²⁵

²² Ministria e Financave Punës dhe Transfereve. [Nënshkruhet amendamenti i marrëveshjes PPP me Limak Kosovo International Airport](#). 2024.

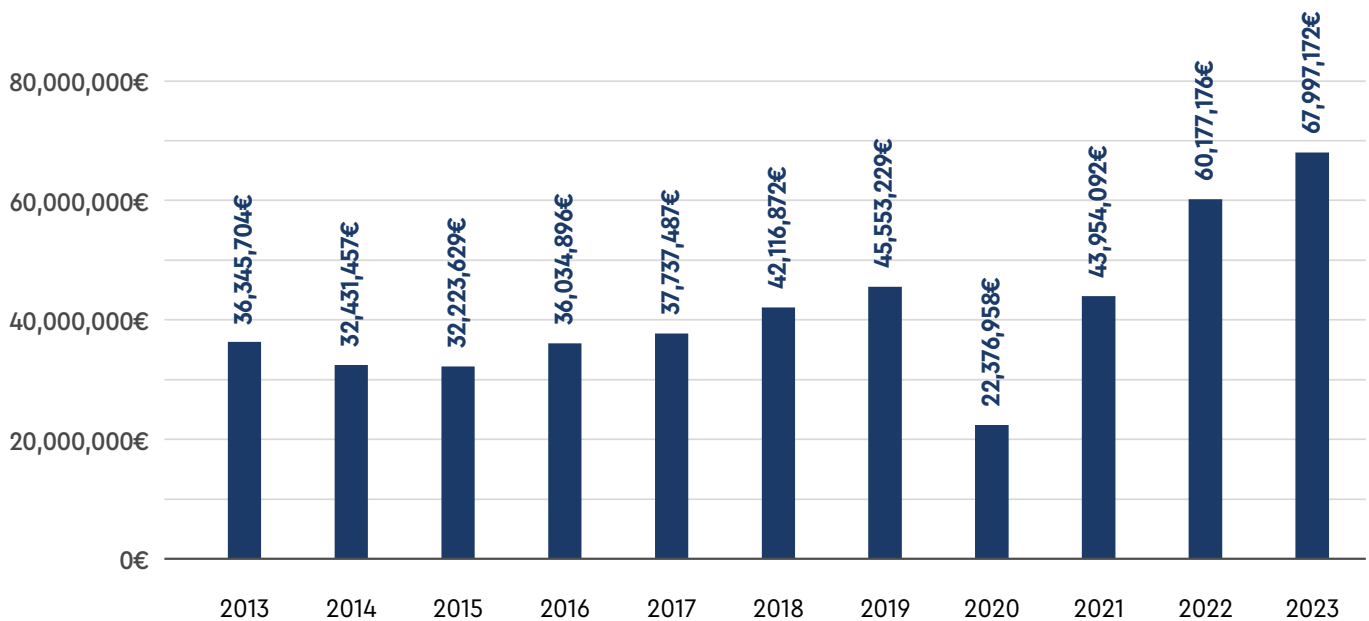
²³ Të hyrat nga taksa koncesionare = (Të ardhurat bruto të ANP + të ardhurat nga interesat bankare - tarifa për qasje - tarifën e Autoritetit të Aviacionit Civil - Kosto e shërbimeve) * përqindja e caktuar në bazë të vitit kalendarik

²⁴ Të dhëna të siguruar nga DPPP, MFPT

²⁵ Po aty.

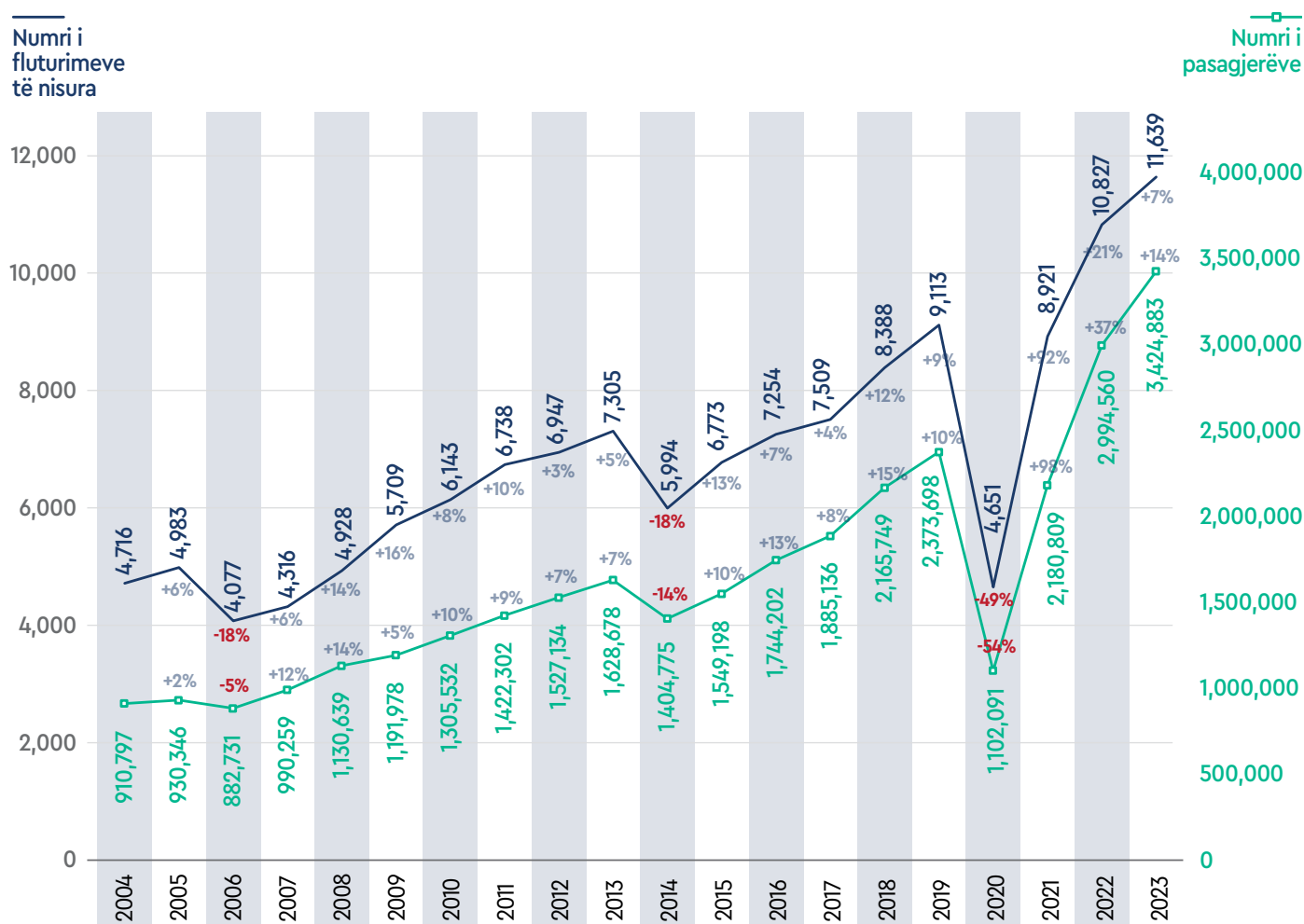
Në aspekt të performancës financiare, ANP "Adem Jashari" në fillimin e koncesionimit duket që ka hasur në vështirësi sa i përket gjenerimit të të ardhurave, meqë të hyrat bruto prej 36.3 milionë euro të gjeneruara gjatë vitit 2013 nuk ka arritur t'i tejkalojë deri në vitin 2017. Megjithatë, në vitin 2017, ANP "Adem Jashari" ka arritur të ketë të hyra bruto në vlerë prej 37.7 milionë euro, trend ky pozitiv i rritjes i cili ka vazhduar deri në vitin 2020 për të stagnuar pastaj gjatë pandemisë COVID-19 dhe rimëkëmbur përsëri në vitin 2021. Ndërsa, gjatë vitit 2023, ANP 'Adem Jashari' ka arritur gjenerim rekord të të hyrave bruto në vlerë prej afro 68 milionë eurove.

Figura 3. Të ardhurat bruto të ANP "Adem Jashari"



Burimi: MFPT, Raportet e Auditimit

Tabela e mëposhtme tregon ndryshimet vjetore në numrin e pasagjerëve dhe fluturimeve të nisura në ANP 'Adem Jashari' nga viti 2004 deri në 2023. Është e qartë se gjatë kësaj periudhe ka një trend rritës, që tregon se numri i pasagjerëve dhe fluturimeve është rritur gradualisht me përjashtim të vitit 2006, 2014 dhe 2020. Duke nisur nga viti 2021, ka ndodhur një rikuperim i shpejtë me një rritje prej 98% në numrin e pasagjerëve dhe 92% në numrin e fluturimeve të nisura krahasuar me vitin 2020. Rritja ka vazhduar edhe në vitin 2022, ndërsa në vitin 2023 është thyer edhe rekordi i aeroportit me numrin më të madh të udhëtarëve dhe fluturimeve të nisura që nga themelimi i tij.

Tabela 3. Numri i pasagjerëve dhe fluturimeve të nisura – ANP "Adem Jashari"

Burimi: Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës (AAC)²⁶

2.1.2 Parkingu nëntokësor në Prishtinë

Problemet e komunikacionit dhe nevoja për hapësira më të mëdha parkimi janë një ndër sfidat kryesore për qytetarët e komunës së Prishtinës. Në përpjekje për të adresuar këto shqetësime, në fund të vitit 2019, Komuna e Prishtinës nënshkroi një kontratë në formë kontraktuese koncesionare me 'Parking Center Sh.P.K', ndonëse mbetet si dilemë nëse ky projekt është në harmoni të plotë me planin e mobilitetit të Prishtinës.²⁷ Kjo kontratë i dha koncesionarit përgjegjësinë për të projektuar, financuar dhe ndërtuar parkingun nëntokësor te hapësira e Fakultetit Filologjik. Aktualisht, vlera e investuar në ndërtimin e këtij parkingu është 10,166,891 euro nga 12,000,000 euro të planifikuara.²⁸ Lidhur me këtë investim, në bazë të kontratës, koncesionarit i jepet e drejta që të operojë, drejtojë, mirëmbajë dhe të kryejë shërbimet e parkingut me ç'rast edhe gjeneron të hyra nga ofrimi i këtyre shërbimeve. Këto të hyra bazohen në tarifat e përcaktuara në shtojcën 9 të kontratës, dhe parashihet të indeksohen një herë në 3 vjet bazuar në indeksin e akumuluar të çmimeve të publikuar nga ASK.²⁹

²⁶ Autoriteti i Aviacionit Civil. [Statistikat e udhëtarëve, fluturimeve dhe kargos në ANP "Adem Jashari". 2023](#)

²⁷ Komuna e Prishtinës. [Partneriteti Publiko-Privat Parking Nëntokësor te Fakulteti Filologjik në Prishtinë, Republika e Kosovës, 2019.](#)

²⁸ Të dhëna të dërguara nga Komuna e Prishtinës.

²⁹ Po aty.

Në bazë të kontratës, koncesionarit i lejohet edhe ndërtimi i objekteve afariste nëntokësore por vetëm nën kuotën 0.00 (kati përdhësë), dhe detyrimisht duhet të përfshihet ndërtimi i minimum 500 vend-parkingjeve me sipërfaqe 25 m² secila. Kohëzgjatja e kësaj kontrate parashihet të jetë 35 vite nga data e lëshimit në operim të parkingut. Ndërsa, në këmbim të të drejtave të tij, koncesionari obligohet që pas 25 muajve të parë t'i paguajë Komunës së Prishtinës tarifën koncesionare në 15% të të hyrave bruto për çdo tremujor të vitit kalendarik.³⁰ Gjenerimi i këtyre të hyrave nga Komuna e Prishtinës pritet të fillojë në muajin nëntor të vitit 2024, përkatësisht 25 muaj pas pranimit teknik të projektit.³¹

Përveç parkingut nëntokësor, Komuna e Prishtinës aktualisht ka edhe katër projekt-propozime aktive për të nisur PPP të tilla si: "Prishtina Center Sh.P.K" dhe ndërtimi i tri shkollave të reja në lagjet Sofali, Mat dhe Prishtina e Re.³²

2.1.3 Rregullimi i infrastrukturës së kompleksit të shkollave të mesme në Komunën e Gjilanit

Në dhjetor të vitit 2015, Komuna e Gjilanit ka nënshkruar një kontratë PPP me "Adea Fast Food Sh.P.K" për financimin, ndërtimin, mirëmbajtjen dhe menaxhimin e kampusit të shkollave të mesme në këtë komunë.³³ Në kontratë parashihet që koncesionari të ndërtojë dhe menaxhojë terrenet e hapura sportive (katër poligone hendbolli dhe katër volejbolli), poligonin sportiv të tipit të mbyllur, katër bufetë shkollore dhe hapësirat e gjelbra brenda kompleksit shkollor. Gjithashtu, koncesionari do të ndërtojë edhe rrugën me trotuare, parkingjet e veturave për personelin shkollor dhe një stacion lokal të autobusëve, ndonëse këto investime do të jenë nën menaxhimin e komunës. Si shpërblim për këto investime, koncesionarit ndër të tjera i jepet e drejta të arkëtojë të hyra për veprimtaritë shërbyese dhe komerciale që i ofron. Ndërsa, obligohet që në ditën e hyrjes në fuqi të kësaj kontrate të paguajë tarifën e transaksionit në vlerë prej 3,000 euro dhe tarifën e mbikëqyrjes së projektit në po të njëjtën vlerë.³⁴

Varësisht prej shumës së arkëtuar nga ofrimi i shërbimeve, pas vitit të gjashtë të kontratës, koncesionari obligohet që dy herë në vit³⁵ t'ia paguajë komunës një përqindje të caktuar të të hyrave bruto. Këto pagesa sipas tarifës së koncesionit deri në vitin e gjashtë janë 0% dhe nga viti i gjashtë deri në vitin e pesëmbëdhjetë duhet të jetë 1% e të hyrave vjetore bruto. Kohëzgjatja e kontratës është 15 vite dhe jepet mundësia që të vazhdohet në rast se ka pajtim të dyanshëm mes palëve.³⁶ Në bazë të marrëveshjes për PPP të nënshkruar mes koncesionit dhe Komunës së Gjilanit, të hyrat e realizuara nga kontrata e koncesionit nga viti 2017 deri në vitin 2022 kanë qenë afro 11 mijë euro.

Përveç kampusit të shkollave të mesme, Komuna e Gjilanit aktualisht ka edhe katër projekt-propozime aktive për të nisur PPP të tilla si: krijimi i zonës ekonomike industriale, ndërtimi i qendrës së inovacionit (TIK), rregullimi i ndriçimit publik në qytet, si dhe rregullimi i pendës së Liqenit të Livoqit.³⁷

30 Po aty.

31 Të dhëna të dërguara nga Komuna e Prishtinës.

32 Po aty.

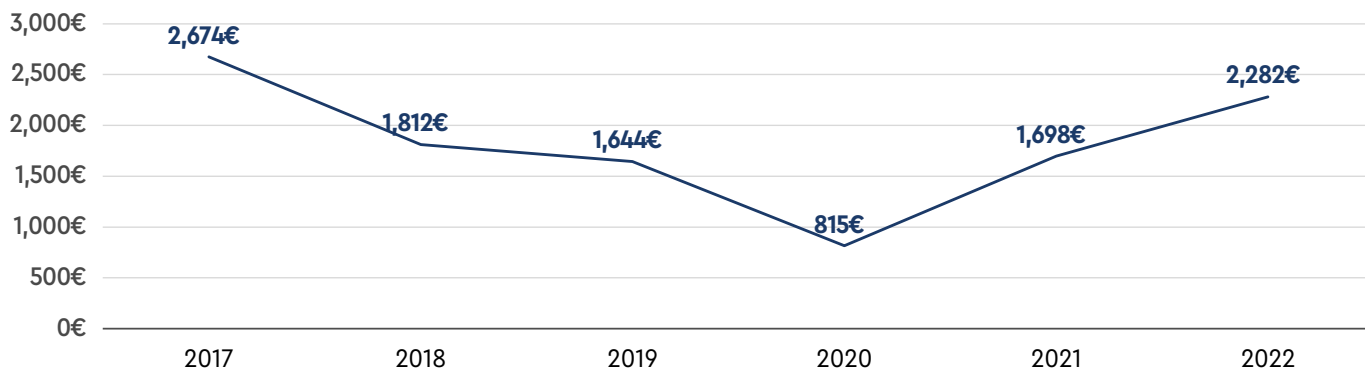
33 Komuna e Gjilanit. Kontratë Koncesioni Nr. 1687. 2015

34 Po aty.

35 Pagesa dy herë në nënkupton nga 50% të pagesës vjetore të tarifës së koncesionit.

36 Komuna e Gjilanit. Kontratë Koncesioni Nr. 1687. 2015

37 Të dhëna të dërguara nga Komuna e Gjilanit.

Figura 4. Të hyrat e Komunës së Gjilanit nga kontrata e koncesionit

*Mungojnë të dhënat për vitet e tjera

Burimi: Komuna e Gjilanit

2.2 Sektorët me potencial për PPP në Kosovë

Në Kosovë, ka disa sektorë me potencial për PPP që janë një mundësi shumë e mirë për të përmirësuar infrastrukturën dhe nxitur zhvillimin ekonomik të vendit. Për shembull, sektori i transportit dhe infrastrukturës rrugore ka potencial të madh për investime, meqë lehtësimi i qasjes dhe lëvizjes së njerëzve dhe mallrave është një faktor kyç për rritjen ekonomike dhe zhvillimin e sektorëve të tjerë, duke përfshirë tregtinë dhe turizmin. Kjo do të mund të realizohej përmes ndërtimit dhe përmirësimit të rrugëve, autostradave dhe infrastrukturës së transportit publik. Gjithashtu, sektori shëndetësor dhe arsimor janë dy sektorë tjerë me potencial të lartë për PPP. Investimet në këta sektorë mund të ndihmojnë në përmirësimin e cilësisë dhe qasjes në shërbimet shëndetësore dhe arsimore. Kjo do të mund të realizohej përmes ndërtimit të qendrave të shëndetësisë dhe shkollave të reja që ofrojnë shërbime më cilësore për qytetarët. Në sektorin e arsimit, siç u përmend edhe më lartë, veçse ka filluar zbatimin e disa projekteve me PPP nëpër komuna, si për shembull: ndërtimi dhe menaxhimi i mirëmbajtjes së shkollave fillore dhe të mesme për një periudhë të caktuar. Ngjashëm, për të ulur barrën financiare të qeverisë, edhe në sektorin e shëndetësisë do të mund të realizoheshin projekte infrastrukturore si ndërtimi/menaxhimi i mirëmbajtjes në qendrat e mjekësisë familjare apo spitale.

Në Kosovë, aktualisht potencial të madh për PPP shfaqin edhe sektori i minierave dhe ai i energjisë së ripërtëritshme. Investimet në sektorin e minierave do të ndihmonin në eksplorimin dhe shfrytëzimin e burimeve minerare, gjë që do të mund të ndihmonte në rritjen e ekonomisë dhe krijimin e vendeve të reja të punës. Në anën tjetër, investimet në sektorin e energjisë së ripërtëritshme do të kontribuonin në diversifikimin e burimeve të energjisë dhe reduktimin e varësisë nga burimet tradicionale të prodhimit të energjisë. Kjo do të mund të realizohej përmes ndërtimit dhe futjes në operim të impianteve të energjisë së ripërtëritshme, të tilla si parqet e erës apo panelet diellore. Siç theksohet edhe në Strategjinë e Energjisë së Kosovës 2022–2031, Kosova ka nevojë për investime të mëdha në fushën e energjisë, me qëllim të përmirësimit të sigurisë së furnizimit dhe efijencës, gjë që kërkon një buxhet të konsiderueshëm. Për më shumë, dekarbonizimi dhe promovimi i energjisë së ripërtëritshme është objektivi i dytë strategjik i Strategjisë së Energjisë, e që e dëshmon fokusin e qeverisë drejt tranzicionit energjetik. Një ndër caqet kryesore të këtij objektivi është zhvillimi i kapaciteteve të reja nga BRE-të (600 MW erë, 600 MW fotovoltaike, 20 MW biomase dhe 100 MW kapacitet nga konsumatorët

vetë-prodhues). Marrë parasysh koston e lartë të këtyre investimeve, përveç financimit nga buxheti i qeverisë dhe granteve të donatorëve, paraqitet nevoja për mobilizimin e investimeve private. Më konkretisht, investimet private do të mund të mobilizoheshin tek komponenti i ndërtimit të kapaciteteve të reja gjeneruese nga burimet e ripërtëitshme, investimet në efikasitet të energjisë si dhe ato në rrjet të shpërndarjes.³⁸

Lidhur me investimet në gjenerim të kapaciteteve të reja, në mars të vitit 2024 u nënshkrua një marrëveshje në mes të Ministrisë së Ekonomisë dhe Korporatës Financiare Ndërkombëtare (IFC). Kjo marrëveshje u nënshkrua për zhvillimin e Ankandit të parë të Erës në Kosovë, me kapacitet prej 150 MW. Qëllimi i kësaj marrëveshje sipas Ministrisë së Ekonomisë është të tërheqë investime private për projektet e erës, duke përfshirë projektimin, financimin, ndërtimin dhe funksionimin e tyre. E në anën tjetër, qeveria krijon siguri tek investitorët qoftë përmes marrjes së obligimeve për blerje të energjisë së prodhuar për një kohë të caktuar, ofrimin e infrastrukturës përcjellëse bazike, etj. Një faktor i rendësishëm është që në këtë marrëveshje, Ministria e Ekonomisë ka paraparë një komponent për partneritete publiko-private (PPP).³⁹ Ky mund të konsiderohet një hap i rendësishëm i Qeverisë për realizimin e projekteve të tilla në drejtim të tranzicionit të gjelbër, si dhe një precedent për projekte të ngjashme në të ardhmen e afërt.

2.2.1 Sektori i minierave

Me burime të pasura natyrore të mineraleve si plumbi, zinku, shkëmbinj tjerë mineral dhe metale të rënda, PPP-të do të mund të sjellin investime të mëdha në kërkimin, zhvillimin dhe shfrytëzimin e këtyre mineraleve. Miniera më e madhe që merret me nxjerrjen dhe përpunimin e këtyre mineraleve në Kosovë është ajo e Trepçës. Aktualisht, Trepça është në një gjendje të vështirë financiare dhe pajisjet ekzistuese janë në gjendje jo të mirë.⁴⁰ Ajo gjithashtu ka lënë pas ndotje të konsiderueshme mjedisore, si dhe ka prodhimtari minimale, gjë që ndikon negativisht edhe në prodhimin industrial të Kosovës, pasi shumica e produkteve të Trepçës eksportohen. Si rrjedhojë, sipas Komunës së Mitrovicës së Jugut, për të riaktivizuar Trepçën, nevojiten investime dhe ndërhyrje të menjëhershme në pajisjet dhe stabilimentet kryesore, të cilat viteve të fundit kanë pësuar dëme si pasojë e mungesës së mirëmbajtjes së rregullt profesionale.⁴¹

Në mungesë të një strategjisë së qartë të qeverive në Kosovë për zhvillimin e Trepçës që nga paslufta, pamundësive buxhetore, por edhe për shkak të ekspertizës e efikasitetit që sjellin investitorët privatë, PPP-të mund të jenë një formë atraktive për rivitalizimin e Trepçës. Ligji për Trepçën parashikon dispozita lidhur me PPP-të në kontekstin e transformimit dhe ristrukturimit të ndërmarrjes.⁴² Në nenin 12 të ligjit, përcaktohet se "Trepça Sh.A." do të krijojë mundësi për të qenë atraktive për investitorët privatë vendor dhe të jashtëm nëpërmjet PPP-ve, investimeve direkte private, investimeve të përbashkëta, ose emetimit dhe shitjes së aksioneve. Kjo dispozitë specifikon se Ligji për Trepçën inkurajon dhe rregullon PPP-të si një mjet për zhvillimin e ndërmarrjes dhe për të siguruar investime të nevojshme që do të sillnin revitalizimin e saj.

Gjithashtu, Ligji për Investime Strategjike, përmes nenit 2, specifikon që projektet

³⁸ Ministria e Ekonomisë. [Strategjia e Energjisë e Republikës së Kosovës 2022-2031](#). 2022

³⁹ Ministria e Ekonomisë. [Nënshkruhet marrëveshja për zhvillimin e ankandit të Energjisë nga Era ndërmjet ME-së dhe IFC-së](#). 2024

⁴⁰ Komuna e Mitrovicës së Jugut. [Draft Plani Zhvillimor Komunal i Mitrovicës së Jugut](#). 2019.

⁴¹ Po aty.

⁴² Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës. [Ligji Nr. 05/L-120 Për Trepçën](#).

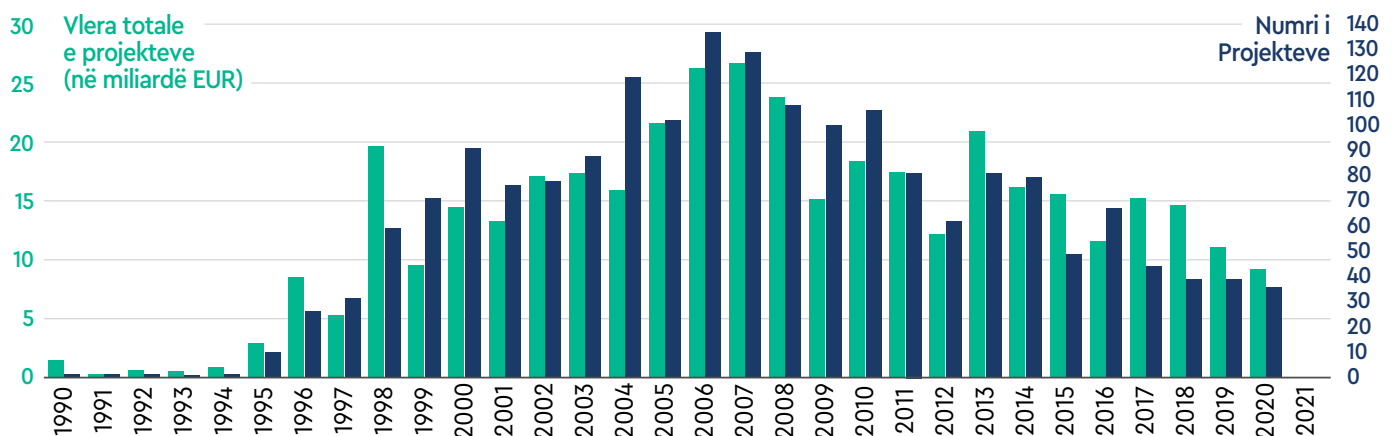
investuese strategjike në Republikën e Kosovës duhet të jenë në sektorët prioritar me interes publik të zhvillimit ekonomik dhe social të vendit. Këta sektorë sipas këtij neni duhet të kontribuojnë në rritjen ekonomike, punësimin, zbatimin e teknologjive të reja, rritjen e aftësisë konkurruese, rritjen e eksportit, zvogëlimin e deficitit tregtar dhe në përgjithësi në rritjen e mirëqenies dhe kushteve të jetesës së qytetarëve të Kosovës.⁴³ Ndonëse ligji nuk përmend drejtëpërdrejt rolin e PPP-ve, përmes nenit 4, theksohet që qeveria mund të ftojë subjektet investuese për të aplikuar për projekte strategjike, nëse vlerëson se interesi publik mund të realizohet përmes procedurave tenderuese sipas Ligjit për PPP apo Ligjit për prokurimin publik.

Në një model PPP, qeveria do të mund të hapte tender për kompanitë private të interesuara për të investuar në modernizimin e infrastrukturës së minierës dhe për të ndarë të ardhurat nga prodhimi i mineraleve. Në këtë mënyrë, qeveria do të siguronte kushtet e favorshme për investitorët, ndërsa kompanitë private do të kontribuonin me kapitalin dhe përvojën e tyre në menaxhimin dhe modernizimin e minierës.

3. Praktikrat e PPP-ve në BE dhe në vendet e rajonit

Në përgjithësi, në Evropë, PPP-të janë përdorur për të adresuar sfidat e financimit, përmbushur nevojat për projekte infrastrukturore dhe për të përmirësuar cilësinë dhe efikasitetin e shërbimeve publike. Në këtë kontekst, shumë sektorë kanë identifikuar mundësitë për të përfituar nga përdorimi i PPP-ve për të përmbushur qëllimet e tyre zhvillimore dhe për të siguruar shërbime më të mira për qytetarët. PPP-të në Evropë kishin përhapje në mesin e viteve 2000. Nga viti 1990 deri më 2021, në Evropë janë realizuar rreth 2000 projekte PPP me vlerë të investimeve prej 403 miliardë euro. Nga viti 2023 vërehet një trend rënës i investimeve përmes PPP në Evropë, që mund të jetë edhe i rënies së nevojës për investime të mëdha infrastrukturore. Sipas sektorëve, transporti del të jetë sektori dominues me PPP për nga numri i projekteve të financuara, pasuar nga shëndetësia, edukimi, mjedisi, telekomunikacioni dhe zhvillimi urban. Ndërkaq, sipas shteteve, vërehet një përhapje më e madhe e PPP-ve tek Britania e Madhe, Franca dhe Gjermania.⁴⁴ Forma kryesore e kryrjes së investimeve përmes PPP në Evropë ka qenë ajo ku qeveritë paguajnë për disponueshmërinë e infrastrukturës apo shërbimeve.⁴⁵

Figura 5. PPP në Evropë sipas vlerës, numrit të projekteve dhe shteteve, 1990-2021



43 Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës. [Ligji Nr. 05/L-079 Për Investimet Strategjike Në Republikën e Kosovës.](#)

44 EPEC. [Data Portal.](#) 2021.

45 Fondi Monetar Ndërkombëtar. [The Future of PPPs in the Western Balkans.](#)



Burimi:(EPEC)

Në rajon, parku i Krnovës me erë është projekti më i rëndësishëm i energjisë së rinovueshme në Mal të Zi. Projekti u zhvillua nga kompania austriake 'Ivicom Consulting' dhe kompania franceze 'Akvo Energy', si dhe u mbështet nga Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH), KfW (Banka Gjermane e Zhvillimit) dhe Proparko (institutcion financiar francez i zhvillimit). Shuma totale e financimit të projektit shkon rreth 140 milionë euro, dhe kohëzgjatja e koncesionimit përfshin një periudhë 20 vjeçare.⁴⁶ Në marrëveshjen e koncesionimit përfshihet toka prej 219,097 m² e dhënë me qera nga qeveria, e cila ka marrë përsipër që çmimi i blerjes së energjisë elektrike të prodhuar në parkun e erës do të garantohet dhe fiksohet për 12 vitet e para të funksionimit në jo më pak se 95.99 euro për MWh. Me një kapacitet të instaluar prej 72 MW, ferma ka potencialin të prodhojë rreth 200–230 GWh energji elektrike në vit, e cila është e mjaftueshme për të furnizuar me energji rreth 50,000 familje. Parku i Krnovës filloi me operim provues në vitin 2017 dhe që atëherë ka kontribuar në rritjen e kapacitetit të energjisë së rinovueshme të Malit të Zi duke përfaqësuar 6% të prodhimit total të energjisë elektrike të vendit.⁴⁷

⁴⁶ ISSP. [Krnovo Wind Farm Pilot Case Analysis](#). 2018.

⁴⁷ Po aty.

Po ashtu, projekti i Autostradës "Istrian Y" në Kroaci ishte nisma fillestare e PPP-së në këtë vend. Ky projekt përfshinte një marrëveshje koncesioni të nënshkruar në vitin 1995 midis Republikës së Kroacisë dhe "Bina-Istra d.d", për të financuar, zhvilluar, ndërtuar dhe operuar një rrjet rrugor prej 141 km.⁴⁸ Marrëveshja ka kohëzgjatje prej 32 vjet, pas së cilës parashihet që autostrada t'i transferohet shtetit kroat pa kompensim shtesë. Financimi për projektin përfshin kapitalin privat, financim nga bankat komerciale dhe mbështetjen e qeverisë. Të ardhurat nga projekti gjenerohen përmes taksave (kryesisht nga shfrytëzimi i tunelit të Uçkës). Ndërsa, si pjesë e marrëveshjes, qeveria garanoi nivele minimale të të ardhurave në rastet kur trafiku binte nën parashikimet. Suksesi i projektit bëri që Kroacia të përdorë PPP-të edhe në financime tjera të nivelit qendror si për shembull, autostrada Zagreb-Macelj, impianti i trajtimit të ujërave të zeza në Zagreb apo Aeroporti i Zagrebit.⁴⁹

Në Shqipëri, PPP-të janë mjaft të përhapura dhe janë përdorur për të zhvilluar projekte të rëndësishme infrastrukturore duke nisur nga autostradat, aeroporti, deri tek projektet e energjisë alternative përmes hidrocentraleve. Numri i projekteve koncesionare aktive sipas Projektligjit për buxhetin e vitit 2024, është 219 projekte me një vlerë totale prej 635 miliardë lekë (6.3 miliardë euro), nga të cilat 182 projekte, përaktësisht, 83% prej tyre janë në sektorin e energjisë.⁵⁰

Hidrocentrali 'Ashta' i ndërtuar mbi lumin Drin, është një projekt i rëndësishëm energjetik i zhvilluar përmes një partneriteti publiko-privat në mes të Qeverisë së Shqipërisë dhe 'Verbund' (kompanisë më të madhe të energjisë elektrike në Austri).⁵¹ Gjatë një periudhe tre-vjeçare, projekti mobilizoi 262 milionë investime private, ndërsa kthimi fiskal i realizuar ishte 26.2 milionë euro, duke treguar një rezultat pozitiv ekonomik si për investitorët ashtu edhe për qeverinë. Ndër të tjera, projekti mundësoi qasjen në shërbime të përmirësuara të energjisë elektrike për 170,000 njerëz, që përbën afërsisht 5% të popullsisë, si dhe rriti kapacitetin e prodhimit të energjisë elektrike me 53 MWh duke kontribuar në sigurinë energjetike të vendit dhe reduktuar varësinë nga energjia elektrike e importuar.⁵²

Megjithatë, një nga PPP-të më me bujë në Shqipëri mbetet ai i inceneratorëve. Inceneratori është një impiant që prodhon energji elektrike nga djegia e mbeturinave. Në Shqipëri, ideja e përdorimit të mbeturinave për të prodhuar energji nisi në vitin 2014, por ka qenë e kontestuar që nga fillimi, pasi devijonte nga strategjia kombëtare e riciklimit të mbeturinave dhe u kritikua edhe në raportin e progresit të Komisionit Evropian të vitit 2018, meqë nuk përputhej me direktivën e cila kishte për synim riciklimin e mbetjeve, kurse asgjësimin e konsideronte si opsion të fundit.⁵³ Për të realizuar këtë ide, tre kompani dorëzuan oferta të pa-kërkuara për menaxhimin e mbetjeve.

Që nga ajo kohë në Shqipëri u ndërtuan gjithsej tre inceneratorë, përkatësisht në Elbasan, Fier dhe Tiranë. Këta inceneratorë kanë marrë rreth 122 milionë euro nga buxheti i shtetit që nga viti 2017, por vetëm 4.4% e mbetjeve të gjeneruara në vitin 2022 u eliminuan me djegie.⁵⁴ Kostot e menaxhimit të mbetjeve për Bashkinë e Tiranës janë dyfishuar në vitin 2024 krahasuar me vitin 2017. Ndërsa,

48 Metaxas, Theodore & Preza, Elisavet. "Public- Private Partnerships in Southeastern Europe: The case of Croatia." 2012. MPRA Paper.

49 Po aty.

50 Open Data Albania, [Koncesione PPP Aktive më 1 janar 2024](#)

51 Banka Botërore. [Public-Private Partnerships Briefs Albania: Ashta Hydropower](#). 2015.

52 Po aty.

53 Komisioni Evropian. [Albania 2018 Report](#), 2018.

54 Revista Monitor. [Inceneratorët po "djegjin" vetëm fondet publike \(120 mln euro\); Eurostat: 4% e mbetjeve në Shqipëri u përpunuan më 2022](#). 2024

përpunimi i mbetjeve po i kushton më shumë Bashkisë së Durrësit, e cila shpenzon mbi gjysmën e të ardhurave të saj vetëm për mbrojtjen e mjedisit.⁵⁵ Përveç kësaj, qytetet kryesore po përballen me kosto të larta të trajtimit të mbetjeve dhe një emergjencë mjedisore me rritjen e deponive.⁵⁶ Shkeljet e shumta ligjore, falsifikimi i dokumenteve dhe aferat korruptive në themelimin e këtyre inceneratorëve u bënë shkak që Struktura e Posaçme kundër Korrupsionit dhe Krimet të Organizuar (SPAK) të nisë hetimet dhe lëshojë urdhërarreste për një numër të madh të zyrtarëve të Ministrisë së Mjedisit dhe kompanive përkatëse të përfshira në kontrata.⁵⁷

55 Po aty.

56 Zëri i Amerikës. [Shqipëri: Inceneratorët që nuk djegin rrezikojnë një krizë të re mjedisore](#). 2023

57 Gazeta Shqip. [SPAK firmos 13 urdhër arreste për Inceneratorët, Policia e Shtetit fillon operacionin, ndalohet ish-administratori](#). 2022.

4. Përfundime dhe rekomandime

PPP-të janë të rëndësishme për zhvillimin e infrastrukturës dhe shërbimeve publike për shkak të potencialit të tyre për të sjellë investime të mëdha dhe për të përmirësuar cilësinë e shërbimeve. Këto partneritete janë parë nga shumë vende si një mjet kyç për të adresuar nevojat infrastrukturore dhe publike, duke integruar njohuritë dhe burimet e sektorit privat në nxitjen e inovacionit dhe efikasitetit në sektorin publik. Megjithatë, përvoja e vendeve tjera ka treguar se jo çdo kontratë PPP ka qenë e suksesshme dhe ka ndikuar pozitivisht në zhvillimin e vendit. Në disa raste, PPP-të kanë përjetuar sfida të mëdha si rezultat i mungesës së përgatitjes së duhur para fillimit të projekteve, mungesës së mbikëqyrjes së duhur gjatë zbatimit, dhe përfaqësimit të interesave të partnerëve në mënyrë jo të barabartë. Ngjashëm PPP duhet të shfrytëzohen vetëm në sektorë apo për projekte që nxisin zhvillim të qendrushëm ekonomik, dhe nuk sjellin kosto tjera sikurse ambientale etj.

Në Kosovë, PPP-të nuk janë shumë të përhapura, kryesisht për shkak të praktikës së kufizuar të autoriteteve publike për investime të tilla, duke bërë që vendi të humbasë mundësi për të përfituar nga investimet private. Aktualisht, në Kosovë janë vetëm pesë projekte aktive të PPP-ve, tri prej të cilave janë në fazën e operimit. Kohëve të fundit, për të nxitur më tej këto partneritete është paraparë një projektligj i ri për PPP, i cili ende nuk është dërguar në Kuvendin e Kosovës për miratim.

Instituti GAP rekomandon që të kryhen hapa të mëtejshëm për të promovuar dhe lehtësuar praktikën e PPP në Kosovë:

- Shqyrtimin dhe aprovimin e projektligjit të ri për PPP-të në Kuvend në mënyrë që nismat e reja të PPP të bëhen në harmoni me legjisllacionin e ri, i cili duhet të jetë më pak burokratik, dhe me mekanizma të duhur mbikëqyrës;
- Identifikimin e asetëve strategjike të vendit që kanë potencial dhe nevojë për investime për të përmirësuar efikasitetin dhe rritur kapacitetet e tyre;
- Orientimin e PPP-ve drejt burimeve alternative për prodhimin e energjisë elektrike, siç janë teknologjitë e energjisë diellore dhe asaj të erës;
- Sigurimin se çdo kontratë PPP përmban kushtet e nevojshme për mbrojtjen e interesave publike, duke përfshirë kriteret për cilësinë e shërbimeve që duhet të ofrohen, transparencën dhe llogaridhënien financiare;
- Krijimin e kornizave të duhura dhe forcimin e mekanizmave mbikëqyrës së këtyre projekteve;
- Rritjen e transparencës për projektet e PPP-ve: transparenca më e madhe do të mundësonte parandalimin e shkeljeve ligjore dhe rritjen e besueshmërisë edhe tek partnerët privat të interesuar për partneritete;
- Kostimin e duhur të projekteve të PPP dhe përfshirjes së tyre dhe obligimeve që sjellin në dokumentin e buxhetit, si dhe në planin afatmesëm, në rast të përhapjes së madhe të PPP-ve, të mendohen edhe kufizime apo kufinjë të vlerës apo stokut të PPP-ve në raport me rritjen ekonomike apo buxhetin e institucioneve;
- Krijimin e fushatave apo informatorëve ku palët private do të mund të kuptonin mundësinë e partneriteteve të tilla; si dhe
- Identifikimin e potencialit privat që do të mund të shfrytëzohej për interes publik. Kjo nënkupton seleksionim të partnerëve privat me përvojë, kapacitet financiar dhe reputacion të mirë për të menaxhuar dhe operuar projektin me efikasitet.

5. Shtojcat

Shtojca 1. Tarifa koncesionare variabile e ANP 'Adem Jashari'

Viti	Tarifa e koncesionit (si përqindje e të hyrave bruto)	
2013	2 ^{të}	18%
2014	3 ^{të}	22%
2015	4 ^{të}	23%
2016	5 ^{të}	23%
2017	6 ^{të}	23%
2018	7 ^{të}	25%
2019	8 ^{të}	28%
2020	9 ^{të}	34%
2021	10 ^{të}	37%
2022	11 ^{të}	40%
2023	12 ^{të}	46%
2024	13 ^{të}	51%
2025	14 ^{të}	52%
2026	15 ^{të}	53%
2027	16 ^{të}	54%
2028	17 ^{të}	55%
2029	18 ^{të}	55%
2030	19 ^{të}	55%
2031	20 ^{të}	55%

Shtojca 2. Tarifa koncesionare variabile e parkingut nëntokësor në Komunën e Prishtinës

Viti kalendarik	Tarifa e koncesionit (si përqindje e të hyrave bruto)
1 ^{rë}	0 %
2 ^{të}	0 %
3 ^{të}	15 %
4 ^{të}	15 %
5 ^{të}	15 %
6 ^{të}	15 %
7 ^{të}	15 %
8 ^{të}	15 %
9 ^{të}	15 %
10 ^{të}	15 %
11 ^{të}	15 %
12 ^{të}	15 %
13 ^{të}	15 %
14 ^{të}	15 %
15 ^{të}	15 %
16 ^{të}	15 %
17 ^{të}	15 %
18 ^{të}	15 %
19 ^{të}	15 %
20 ^{të}	15 %
21 ^{të}	15 %
22 ^{të}	15 %
23 ^{të}	15 %
24 ^{të}	15 %
25 ^{të}	15 %
26 ^{të}	15 %
27 ^{të}	15 %
28 ^{të}	15 %
29 ^{të}	15 %
30 ^{të}	15 %
31 ^{të}	15 %
32 ^{të}	15 %
33 ^{të}	15 %
34 ^{të}	15 %
35 ^{të}	15 %

Shtojca 3. Tarifa koncesionale variabile e kompleksit të shkollave të mesme në Komunën e Gjilanit

Viti	Tarifa e koncesionit (si përqindje e të hyrave bruto)
1 ^{rë}	0 %
2 ^{të}	0 %
3 ^{të}	0 %
4 ^{të}	0 %
5 ^{të}	0 %
6 ^{të}	1 %
7 ^{të}	1 %
8 ^{të}	1 %
9 ^{të}	1 %
10 ^{të}	1 %
11 ^{të}	1 %
12 ^{të}	1 %
13 ^{të}	1 %
14 ^{të}	1 %
15 ^{të}	1 %

Instituti GAP është think-tank i themeluar në tetor të vitit 2007 në Kosovë. Qëllimi kryesor i GAP-it është të tërheqë profesionistë për të krijuar një ambient të zhvillimit dhe hulumtimit profesional, që haset në institucione të ngjashme në shtetet perëndimore. Kjo gjithashtu u ofron mundësi kosovarëve për hulumtimin, zhvillimin dhe implementim e projekteve me qëllim të avancimit të shoqërisë kosovare. Prioritet për këtë Institut është mobilizimi i profesionistëve në adresimin e sfidave ekonomike, politike dhe sociale të vendit. Qëllimet kryesore të GAP-it janë të plotësojë zbrazëtitë mes qeverisë dhe qytetarëve, si dhe të plotësojë zbrazëtitë në mes të problemeve dhe zgjidhjeve.

www.institutigap.org

Sejdi Kryeziu, Blloku 4, Nr. 4, 10000 Prishtinë

Tel.: +383 38 609 339

info@institutigap.org

Instituti GAP mbështetet nga:



Rockefeller
Brothers Fund

Philanthropy for an Interdependent World

Ky projekt është mbështetur nga

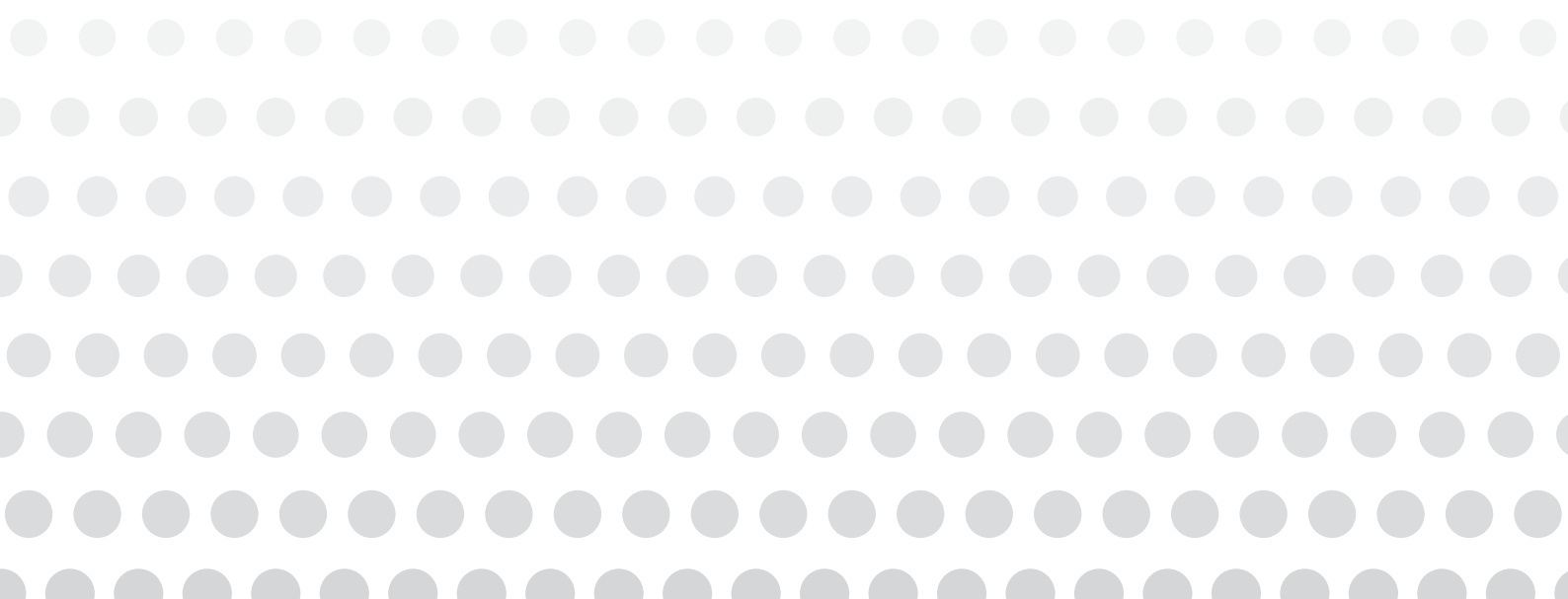


Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Cooperation Office Kosovo



Sweden
Sverige



**Investimet përmes
Partneritetit Publiko-Privat (PPP)
në Kosovë dhe rruga përpara**