

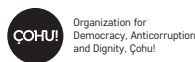


Projekt i Fondacionit të Kosovës për Shoqëri të Hapur
Projekat Kosovske Fondacije za Otvoreno Društvo
Project of the Kosovo Foundation of Open Society

Trajtoje me Kujdes! Është pronë e qytetarëve

Handle with care! Citizens' property

Rukuj pažljivo! Imovina građana



Në përgjithësi, studimet tona tregojnë se investimet kapitale, transformimet e pronave publike dhe koncesionimit e tjera në vend, janë karakterizuar me 5 numërues të përbashkët.

1

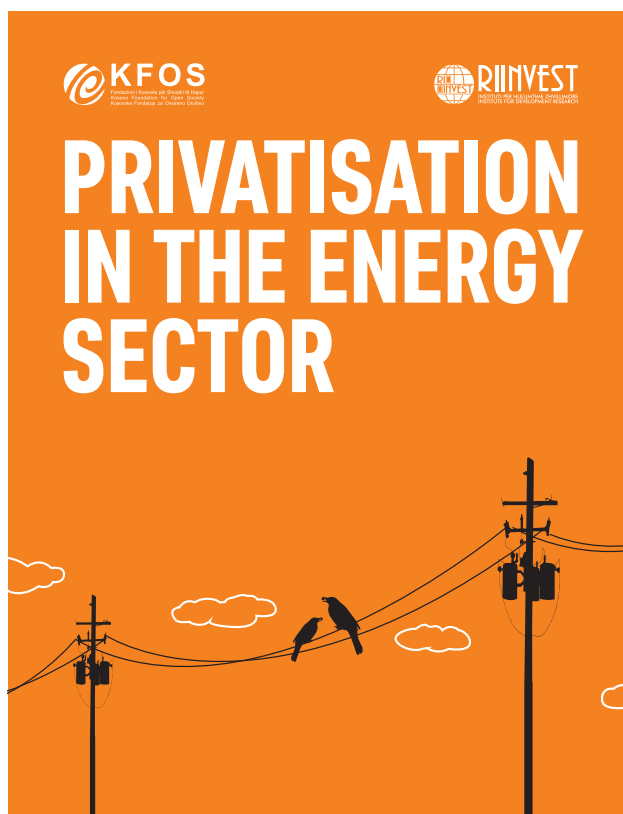
JOTRANSPARENCA

Pothuajse të katër studimet tregojnë se projektet në fjalë kanë shpërfaqur mungesë serioze të transparencës, që në kthim kanë ngritur dhe dyshimet bazë për keqmenaxhim e keqpërdorim. Në fakt, mbyllja për publikun e për palët me interes duket se është bërë një praktikë shumë e zakonshme – e pasankcionuar madje – e palëve të përfshira në proces.

2

KOSTOT E TRANSAKCIONEVE

Emëruesi i përbashkët i të gjitha proceseve të studiuara deri më tani, është se – në esencë – pala kosovare sa herë ka bërë blerje, ka blerë shtrenjtë; dhe sa herë që ka bërë shitje – të aseteve pra – ka shitur lirë.



3

MUNGESA E STUDIMEVE DHE ANASHKALIMI I KUVENDIT

Të gjitha investimet kapitale, privatizimet e koncesionimet, janë bërë pa qenë pjesë e një vizioni gjithëpërfshirës – të një udhërrëfyese strategjik që do të ndërlidhte të gjitha nismat në një qëllim. Mungesës së vizionit i ishte shtuar edhe mungesa e një diskutimi gjithëpërfshirës, në Parlament, në publik e në shoqëri. Kështu për shembull, tek:

4

MONITORIMI

Karakteristikë e përbashkët e katër studimeve tona është gjithashtu fakti se autoritetet e Kosovës kanë treguar neglizhencë të plotë sa i përket monitorimeve të projekteve në fjalë. Kështu për shembull, tek:

5

PAPËRGJEGJËSIA KORPORATIVE

Përfituesit e transferove të studiuara në Kosovë, kanë treguar mungesë serioze të përgjegjësisë korporative. Kështu për shembull, tek:



JOTRANSPARENCA

AUTOSTRADA

- Mos-hapja e kontratës së nënshkruar në mes të “Bechtel-Enka” dhe Qeverisë së Kosovës, përbën ndër rastet më të mbyllura e më jo transparente të regjistruara në vend. Shpenzimi i rreth 1.5 miliardë eurove të taksapaguesve kosovar – përkatësisht 850 milionë ë Rrugën 7 dhe 650 milionëve në Rrugën 6 – vazhdon të mbetet i mbyllur nën arsyetimin e mbrojtjes së sekreteve afariste.
- Dhe po aq e mbyllur vazhdon të mbetet vet kompania kontraktuese edhe sot. Ajo vazhdon të jetë pak e pranishme në publik, dhe me vështirësi e qasshme madje edhe për media, hulumtues e të interesuarit e tjerë.

AEROPORTI

- Procesi i përzgjedhjes së fituesit në garën e për koncesionim është shoqëruar me pakënaqësi e akuza për korrupsion nga pjesëmarrësit – akuza që nuk janë shqyrtuar e adresuar kurrë. 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 fushën e koncesionimit. Ajo ishte tërhequr nga gara tërësisht.



KEDS-i

➔ I gjithë procesi i privatizimit të distribucionit dhe furnizimit të KEK ishte karakterizuar nga mungesa e hapjes për publikun dhe nga mungesa e debateve gjithëpërfshirëse. Organizata të ndryshme kishin kërkuar në vazhdimësi qasje në dokumente publike. Kërkesat, të gjitha, ishin refuzuar. Mbyllja për publikun kishte rezultuar me vendimmarrje jo-të-hapur të Komisionit Qeveritar për Privatizim dhe Njësisë për Zbatimin e Projektit. Mungesa e transparencës gjatë gjithë procesit, ka nxitur dyshime për mbarëvajtjen dhe keqmenaxhimin e privatizimit të KEDS-it.



PTK

➔ Mungesa e transparencës ka qenë trajtë përshkruese përgjatë dy fazave të procesit të privatizimit të PTK-së. Përgjatë gjithë procesit, publiku asnjëherë nuk ka pasur qasje në dokumentet bazike, posaçërisht në dokumentacionit që është përpiluar nga Këshilltarët e Transaksionit; kosto e të cilëve ishte rreth 4.2 milionë euro.

2

KOSTOT E TRANSAKCIONEVE

AUTOSTRADA

→ Një kilometër rrugë i autostradave kosovare është ndërtuar me çmim mesatar prej mbi 11 milion eurove. Ky çmim, krahasuar me terrenet e ngjashme nëpër Evropë tejkalon dukshëm mesataret e regjistrua atje. Sipas hulumtimit tonë, vetëm në Austri kostoja e ndërtimit të rrugëve është e afërt me koston e ndërtimit të një kilometri autostradë në Kosovë. Në shumë vende të tjera Evropiane – që kanë terrene të ngjashme me të Kosovës – janë shënuar mesatare të kostove të ndërtimit nga 7 deri në 8 milion euro për kilometër.

AEROPORTI

→ Ndërlidhja e përfitimeve të Kosovës me qarkullim – dhe jo rëndom siç ndodhë me aksionarët në fitim – ndonëse në dukje të parë si marrëveshje shumë e mirë, ka nisur një trend të ri kontraktimi – rrjedhimisht dhe uljes së qarkullimit. Sipas studimit, 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 – që dalin të jenë ngushtë të ndërlidhura me koncesionerin. Ky transfer i aseteve, ulë vlerën e pjesëmarrjes së Qeverisë së Kosovës domosdoshmërisht.



KEDS-i

- ➔ Vlera e shitjes së rrjetit të distribucionit – prej 26.3 milionë eurove – është vlerësuar si joproportionale me vlerën e aseteve, vlerën e investimeve të mëparshme e me vlerën e gjeneruar nga shitjet e ngjashme në rajon.
- ➔ Nga hulumtimi i dokumenteve zyrtare, në mënyrë të veçantë kontratës për grumbullimin e borxheve ndërmjet KEK dhe KEDS-it, parashihet që KEDS ka përfituar të drejtën e arkëtimit të një shume domethënëse të të hyrave financiare si të hyra fillestare. Sipas bisedave me zyrtarë të MZHE-së dhe KEK-ut, KEDS ka kërkuar që të ketë në dispozicion një kapital fillestar për të siguruar mbarëvajtjen e punës pas transferimit të pronës. KEK, sipas deklaratave të zyrtarëve të saj, nuk ka pranuar një aranzhman të tillë. Megjithatë, për të akomoduar një kërkesë të tillë të investitorit privat, është propozuar një zgjidhje alternative nga këshilltarët e KEK-ut. Zgjidhja e propozuar parashihte që investitori privat të ketë mundësi të arkëtoj faturat e pa grumbulluara të lëshuara gjatë dy muajve të fundit për konsumin e energjisë elektrike para datës së transferimit të pronës. Sipas të dhënave të ZRRE-së, rezultoi se KEDS ka përfituar një shumë rreth 20 milion euro prej arkëtimeve. KEDS ka marrë përsipër edhe disa obligime që KEK do të duhej të pa-guante për këtë periudhë megjithatë niveli i tyre dhe si rrjedhojë diferenca ndërmjet të hyrave fillestare dhe obligimeve, ka qenë e pamundur që të përcaktohet për shkak të mungesës së gatishmërisë nga ana e KEDS-it për të takuar ekipin e projektit.



PTK

- ➔ Më 2010, Qeveria e Kosovës kishte marrë vendim për fillim të procesit të privatizimit dhe njëkohësisht kishte pezulluar të gjitha investimet kapitale. Për më shumë se tri vite, PTK-ja është sfiduar nga mungesa e tërësishme e investimeve kapitale, gjë që ka ndikuar negativisht në performancën e gjithëmbarshme të ndërmarrjes dhe posaçërisht në ruajtjen dhe rritjen e tregut të telefonisë mobile. Nga mbi 70% të tregut të përdoruesve të telefonisë mobile që PTK-ja mbante më 2010, ajo sot mbanë pak më shumë se 53% të këtij tregu. Përderisa më 2010, PTK-ja kishte gjeneruar mbi 151 milion EUR të hyra bruto, më 2014, ajo ka arritur të gjeneroj vetëm 99.5 milionë EUR, pra një rënie mbi 50 milionë apo rreth 34%. Kurse, fitimi neto për vitin 2014, ishte vetëm 16.5 milionë EUR, për dallim nga 33.4 milionë më 2010, një rënie prej mbi 50% në Fitim neto.
- ➔ Mungesa e investimeve kapitale ka pamundësuar fillimin e procesit të strukturimit të PTK-së, i cili do të kishte ndihmuar transformimin e ndërmarrjes nga një operator i fokusuar kryesisht në ofrimin e shërbimeve të zërit, në një operator që ofron shërbime të shkëmbimit të të dhënave me shpejtësi super të shpejtë.
- ➔ Në fakt, fillimi i vonshëm i procesit të strukturimit të PTK-së - investimet kapitale filluan vetëm në fund të viti 2014 të cilat i mundësuar PTK-së lansimin e teknologjisë brezë-gjerë, (3/4GLTE), do të kenë pasojë edhe në vitet në vazhdim. Të dhënat tregojnë se në vitin 2015, PTK-ja do të shënojë rënien më të madhe në të hyra në gjithë historinë e saj.

3

MUNGESA E STUDIMEVE DHE ANASHKALIMI I KUVENDIT

AUTOSTRADA

- ➔ Para nënshkrimit të kontratës për ndërtimin e “Rrugës 7”, nuk kishte asnjë studim fizibiliteti që do të mund të shfrytëzohej si bazë për diskutim ekonomik. Mungesa e diskutimit/debatit publik ishte rezultat i argumentimit (nga ana e Qeverisë) se projekti ishte me rëndësi të lartë politike për Kosovën, sepse lidhte Kosovën me Shqipërinë, dhe në këtë formë u krijua një disponim automatik pozitiv lidhur me projektin.
- ➔ Në rastin e ndërtimit të “Rrugës 6”, pavarësisht zhvillimit të studimit të fizibilitetit ai nuk është bërë publik dhe nuk është diskutuar me opinionin e gjerë publik. Supozimet dhe arsyetimet pro ndërtimit të rrugës, të përfshira në studimin e fizibilitetit në të cilin studimi ynë kishte qasje paraprakisht, lënë hapësirë të madhe për diskutim.

AEROPORTI

- ➔ Procesi i koncesionimit të ANP-së, nuk është paraprakisht asnjëherë me ndonjë studim fizibiliteti mbi transformimin e pronësisë, mbi kushtet negociuese – dhe përfundimisht – mbi formatin e kapacitetit e ndërtimeve të reja në ANP. Në të vërtetë, propozimi për ndërtimin e kapaciteteve të tanishme, tejkalon secilin parashikim të arsyeshëm për numrin e udhëtarëve në të ardhmen. Një rritje e koston ndërtuese si kjo, ka parandaluar investimin në fusha të tjera me më interes për kosovarët.



KEDS-i

➔ Vendimi për privatizimin e të dy divizioneve dhe dhënia e tyre një kompanie të vetme nuk ishte paraprirë me ndonjë studim të mirëfilltë dhe shterues lidhur me skenarët e mundshëm se si ky proces mund të përmyllet. Vlen të rikujtohet, se studimi i fizibilitetit ka qenë kusht i vënë nga Parlamenti. Në fakt, vendimi pozitiv i Kuvendit mbi procesin e privatizimit të kësaj ndërmarrje, mund të ndodhte në varësi të rezultatit të studimeve të fizibilitetit – përkatësisht të konkluzioneve analitike në aspektin e afarizmit ekonomik; e që nuk ishin bërë asnjëherë.



PTK

➔ Që nga fillimi i procesit të transformimit të pronës së PTK-së, Qeveria e Kosovës nuk ka arritur të ofrojë shpjegime të domosdoshme rreth vendimit të saj për t'i privatizuar 75% të aksioneve të ndërmarrjes. Qeveria e Kosovës, gjatë gjithë procesit të privatizimit të PTK-së, ka tentuar vazhdimisht ta anashkalojë Kuvendin e Kosovës nga vendim-marrja, edhe pse roli i këtij organi ka qenë vendimtar për t'i dhënë dritën jeshile privatizimit të ndërmarrjes.

➔ Gjatë fazës së parë të privatizimit, Qeveria tentoi pa kuorum në Kuvend ta kalojë Strategjinë për Privatizimin e PTK-së, përderisa gjatë fazës së dytë në vitin 2011, Qeveria ndërmori një hap shumë të paprecedent duke përfshirë privatizimin e PTK-së në kuadër të nenit 4 të Ligjit të Buxhetit të Republikës së Kosovës.

4

MONITORIMI

AUTOSTRADA

- Qeveria e Kosovës në të dy rastet, pra edhe në ndërtimin e Rrugës 6 dhe Rrugës 7, ka angazhuar kompaninë ndërkombëtare Hill International në mbikëqyrje të projekteve. Mbikëqyrja dhe raportet e “Hill International” dorëzuar Qeverisë kanë qenë në vazhdimësi jashtë diskutimit publik. Për më shumë, konsiderohet se kompania “Hill International” është shumë e afërt me Bechtel&Enka. Sipas studimit, ajo drejtohet nga ish-punëtorët e “Bechtel-it”, të cilët punuan aty për disa dekada.
- Sipas kompanive vendore të intervistuar në studim, institucionet e Kosovës nuk e kanë mbikëqyrë kontratën në masën e duhur, dhe si rezultat i kanë dhënë liri të plotë kontraktorit kryesor që të eksploatojë resurset vendore.
- I njëjti konkluzion rezulton edhe nga intervistat me deputetët e Kuvendit të Kosovës. Ata deklarojnë se mbikëqyrja e kontratës dhe e punës në ndërtimin e Rrugës 7, nuk ka qenë permanente. Ata gjithashtu konsiderojnë se Ministria e Infrastrukturës, nuk ka kapacitete për të mbikëqyrur kontratën.

AEROPORTI

- Sipas marrëveshjes së PPP-së, autoriteti kontraktues – Qeveria e Kosovës pra – duhej të formonte “Njësinë për Mneaxhim të Porjektit” (NJMP) 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 Njësisë për PPP – një konflikt i pastër i interesit.
- 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. Staf i aktual që bën mbikëqyrjen e implementimit të kontratës – në kuadër pra të Njësisë për PPP – nuk e kanë si punë primare e as kualifikim profesional mbikëqyrjen e marrëveshjes së PPP-së. Mos funksionalizimi si duhet i NJMP-së paraqet dështim enorm të autoritetit kontraktues, respektivisht të 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.



KEDS-i

➔ Procesi i privatizimit të KEDS-it është lënë kryesisht në duar të Qeverisë, me përjashtim të detyrimit ligjor për një miratim paraprak të vendimit nëse do të nisë privatizimi i KEDS-it ose jo, me një shumicë të thjeshtë votash në Kuvend, por pa ndonjë mbikëqyrje të procesit në vazhdim. Gjithashtu, ligji nuk kishte udhëzime se çfarë duhet të përfshinte propozimi i Qeverisë për privatizimin e KEDS-it, i cili ju dërgua Kuvendit për votim. Nuk ka ndonjë udhëzim se çfarë lloj vendimi Ku-vendi duhet të marrë, aprovim apriori apo gjurmim më thellë për të analizuar çështjet që kanë të bëjnë me privatizimin e KEDS-it. Në një situatë të tillë, roli i Kuvendit si mbikëqyrës dhe garantues i fundit i interesit publik nuk është siguruar.



PTK

➔ Politizimi i skajshëm i strukturave drejtuese në PTK-së, ka bërë të pamundur një monitorim të mirëfilltë të performancës së PTK-së nga institucionet e Kosovës. Që nga shpallja e pavarësisë së vendit, kur PTK-ja kalon në pronësi publike me Qeverinë e Kosovës aksionarin e vetëm të saj, në krye të strukturave drejtuese kanë qenë dhe vazhdojnë të jenë të vendosur anëtarë aktiv të partive politike. Ky politizim në fakt ka pamundësuar funksionimin e mekanizimit të llogaridhënies edhe përkundër që ndërmarrja ka pësuar rënie të vazhdueshme në të hyra nga viti 2007.

➔ Në anën tjetër, Njësia për Politika dhe Monitorim të Ndërmarrjeve Publike, asnjëherë nuk ka ushtruar monitorim cilësor mbi ndërmarrjet publike, e veçmas të PTK-së, kryesisht për shkak të mungesës profesionale të resurseve njerëzore, por edhe për shkak të numrit të vogël të të punësuarve aty.

PAPËRGJEGJËSIA KORPORATIVE

AUTOSTRADA

- Kompania fituese, përkundër kontraktimit të 1.5 miliardë eurove, ka bërë shumë pak, për të mos thënë fare, në drejtim të përgjegjësisë sociale – përkatësisht përgjegjësisë korporative. Për dallim nga shumë korporata serioze – në Kosovë dhe më shumë – “Bechtel-Enka” nuk ka bërë as edhe një investim social në rrethin e punimeve.
- Kompania “Bechtel-Enka” është sjellë gjithashtu, në mënyrë të papërgjegjshme edhe ndaj kompanive vendore të angazhuara në projektet e rrugëve. Në mungesë të alternativave për negociim, ato janë detyruar të ulin çmimet nën çmimet e tregut dhe nën çdo nivel të arsyeshmërisë financiare.
- Sipas raportit tonë, punëtorët e “Bechtel-Enka” detyrohen të punojnë punë të rënda fizike nga 12 orë në ditë, ndërsa një orë pune u paguhet vetëm 1.35 euro. Kushtet e rënda e të padinjitetshme të punëtorëve, janë konfirmuar edhe nga Bashkimi Sindikatave të Punëtorëve të Kosovës (BSPK).

AEROPORTI

- Një fushë tjetër kontraverze që shpërfaqet pas koncesionimit të ANP-së, përfshinë praktikat e procesit të prokurimit, i cili, pas koncesionimit, është mbështetur kryesisht në negociim individual e jo në procese të hapura e transparente. Deri më sot, 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. Rrjedhimisht, në vend të sjelljes së inovacionit e praktikave të mira korporative, koncesionimi në fjalë – në këtë aspekt – ka bërë regres.
- Studimi identifikon se 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-lejim të organizimit sindikal të punëtorëve dhe me ndikim të politikës në punësim. Për më tepër, punësimi u karakterizua 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.
- Në raste të dhëna, koncesioneri ka favorizuar aviokompani të caktuara, me apo pa qëllim të dhënë, siç dhe ka përjashtuar të tjera. Ky favorizim është drejtpërsëdrejti i lidhur 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.



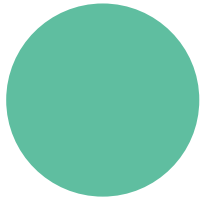
KEDS-i

➔ Sipas legjislacionit në fuqi, KEDS, edhe pse është një ndërmarrje në pronësi private, obligohet që të veproj në përputhje me Ligjin për Prokurim Publik (Nr. 04/L-042) të Kosovës për shkak se ofron shërbime publike dhe operon në një treg të rregulluar. Perderisa nuk ekziston një mbikëqyrje adekuate e kontratës se privatizimit, entiteti privat thjeshtë bën edhe injorimin/anashkalimin e Ligjit për Prokurim Publik. Përderisa KEDS operon në një treg të rregulluar si furnizues publik, është qenësorë që të sigurohet zbatimi i një standardi të tillë të transparencës që si burim ka dispozitat ligjore dhe jo hapjen vullnetare të ndërmarrjes.

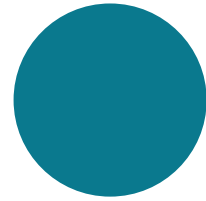


PTK

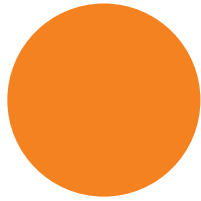
- ➔ Duke mos u bazuar në asnjë dokument strategjik apo plan të biznesit, më 2008, dhe përgjatë dy viteve në vijim, në PTK u punësuan më shumë se 820 individë. Raporte të ndryshme të mediave kishin vënë në pah punësimet politike e partiake.
- ➔ Krahas punësimit të paplanifikuar dhe të panevojshëm, strukturat drejtuese në PTK, më 2010, kishin rritur pragun e pagave bazë për veten e tyre, dhe gjatë viteve 2009-2012, kishin ofruar benefite të ndryshme në formë të bonuseve dhe honorarëve. Sipas raportit të auditimit të Zyrës së Auditorit të Përgjithshëm (ZAP), të vitit 2014, PTK-ja, nuk ka arritur asnjëherë që të vendosë kritere të matshme në deklaratat e kompensimit përmes të cilave do të bëhej vlerësimi i performancës mbi bazën e të cilave do të përfitohej e drejta në bonuse. Po ashtu, sipas raportit të ZAP, kriteret e vendosura në shumicën e deklaratave për pagesa stimuluese kanë të bëjnë me punë të rregullta të cilat do të duhej paguar sipas honorarit themelor e jo përmes bonuseve. Të gjitha këto vendim ishin marrë në kohën kur PTK-ja ishte duke u ballafaquar me rënie të vazhdueshme në të hyra.



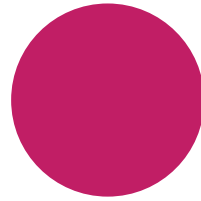
AUTOSTRADA



AEROPORTI



KEDS



PTK

