



REPUBLIKA E KOSOVËS
ZYRA E AUDITORIT TË PËRGJITHSHËM

Nr. i Dokumentit: 23.6.9-2010/2013-08

RAPORT I AUDITIMIT
PËR MBIKËQYRJEN E IMPLEMENTIMIT TË MARRËVESHJES PPP
TË AEROPORTIT NDERKOMBËTAR TË PRISHTINËS ADEM
JASHARI PËR PERIU DHËN NDERTIMORE 2010-2013

Auditim jostatutor

Prishtinë, gusht 2014

Zyra e Auditorit të Përgjithshëm (ZAP) kryen auditime të rregullsisë dhe të performancës. Auditori i Përgjithshëm, Lage Olofsson, është kreu i ZAP-it, i cili ka rreth 145 të punësuar.

Misioni ynë është “që të kontribuojmë në menaxhim të shëndoshë financiar në administratë publike”. Ne do të kryejmë auditime cilësore në përputhje me standardet e njohura ndërkombëtare të auditimit të sektorit publik dhe praktikat e mira evropiane. Ne do të ndërtojmë besim në shpenzimin e fondeve publike. Ne do të luajmë një rol aktiv në sigurimin e interesit të taksapaguesve dhe palëve tjera të interesit në rritjen e llogaridhënies publike.

Raportet e nxjerra nga ZAP promovojnë drejtpërsëdrejti llogaridhënien pasi që ato ofrojnë bazë për ti kërkuar llogari menaxherëve të çdo organizate buxhetore.

Auditimet e performancës kryen për të vlerësuar nëse programet qeveritare menaxhohen në mënyrë të duhur, kost-efektive dhe/apo efikase dhe nëse sistemet për matjen dhe raportimin e efikasitetit tyre janë funksionale.

Auditori i Përgjithshëm ka vendosur në lidhje me këtë raport të auditimit në konsultim me Zëvendës Auditorin e Përgjithshëm Artan Venhari, i cili e ka mbikëqyrur auditimin.

Raporti i lëshuar janë rezultat i auditimit të kryer nën menaxhimin e Drejtorit Myrvete Gashi, i mbështetur nga Samir Zymberi (Udhëheqës i ekipit), Liridona Berisha, Saranda Husaj dhe Ylber Sadiku.

TABELA E PËRMBAJTJES

Përmbledhje e përgjithshme	i
1 Hyrje.....	1
1.1 Historiku	2
2 Sistemi i PPP në Kosovë	3
2.1 Objektiva e Auditimit.....	5
3 Të gjeturat.....	6
3.1 Organizimi i mbikëqyrjes së Marrëveshjes-PPP për ANP AJ.....	6
3.1.1 Direktivat, rregullorja e punës dhe procesverbalet e KPPP.....	6
3.1.2 Dizajnimi i sistemit për mbikëqyrjen e projekteve të PPP	6
3.1.3 Monitorimi dhe raportimi nga Njësia për Menaxhimin e Projektit (NjMP)	8
3.1.4 Përgatitja e Marrëveshjes PPP për ANP-AJ.....	8
3.2 Adresimi i çështjeve gjatë implementimit të Marrëveshjes PPP	9
3.2.1 Leja ndërtimore për Terminalin e ri	9
3.2.2 Dhënia në shfrytëzim e Pronës së ANP-së për Partnerin Privat	10
3.3 Mbikëqyrja e implementimit të Marrëveshjes PPP	11
3.3.1 Kryerja e punëve ndërtimore dhe pranimi i tyre nga AK-KPPP.....	11
3.3.2 Mbikëqyrja e punëve të pa kryera	12
3.3.3 Raportet e Inxhinierit të Pavarur	12
3.3.4 Organizimi i dobët administrativ i KPPP	13
4 Konkluzionet.....	15
4.1 Konkluzion 1.....	15
4.2 Konkluzion 2.....	16
4.3 Konkluzion 3.....	16
5 Rekomandimet.....	17

Lista e shkurtesave

AAC	Autoriteti i Aviacionit Civil
AK	Autoriteti Kontraktues (ne rastin e ANP AJ është KPPP)
ANP AJ	Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës, Adem Jashari
DQPPP	Departamenti Qendror për Partneritet Publiko Privat në Kosovë
IP	Inxhinieri i Pavarur
KDNM-PPP	Komisioni Drejtues Ndër-Ministror i Partneriteteve Publiko Private
KPPP	Komiteti për Partneritete Publiko Private (Komiteti)
LKIA	Aeroporti Ndërkombëtar i Kosovës LIMAK (LIMAK Kosovo International Airport)
MF	Ministria e Financave
MMPH	Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor
NJMP	Njësia për Menaxhimin e Projektit
ONAC	Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (ICAO)
PP	Partneri Privat
PPP	Partneriteti Publiko Privat
ZAP	Zyra e Auditorit të Përgjithshëm

Përmbledhje e përgjithshme

Ky auditim adreson mbikëqyrjen e implementimit të Marrëveshjes së Partneritetit Publiko Privat të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari", për fazën e ndërtimit të Terminalit të ri. Objektivi e këtij auditimi është rishikimi i sistemit të mbikëqyrjes dhe dhënia e rekomandimeve bazuar në vlerësimin e këtij procesi. Jemi fokusuar në dy çështje kryesore: dizajnimi i sistemit të mbikëqyrjes dhe implementimi i mbikëqyrjes gjatë ndërtimit të Terminalit të ri.

Mbikëqyrja e punëve ndërtimore të Terminalit të ri bëhet nga tre akterë kryesor: Autoriteti Kontraktues, Njësia për Menaxhimin e Projektit dhe Inxhinieri i Pavarur. Në rastin e Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari" rolin e Autoritetit Kontraktues e ka Komiteti për Partneritete Publiko Private, i cili menaxhon implementimin e Marrëveshjes

Cilësinë e punëve ndërtimore e ka përcjellë Inxhinieri i Pavarur i kontraktuar nga palët kontraktuese. Ndërsa Partneri Privat duhet të realizojë planin e ndërtimit sipas Marrëveshjes së Partneritetit Publiko Privat.

Terminali i ri ka filluar operimin në nëntor 2013, në përputhje me Marrëveshjen PPP dhe është certifikuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës.

Procesi i mbikëqyrjes së projektit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari" kishte mangësi në implementim. Komiteti për Partneritet Publiko Privat nuk e ka bërë delegimin e detyrave si duhet dhe nuk ka marrë të gjitha përgjegjësitë. Njësia e përhershme për menaxhimin e projektit e cila është dashur të themelohet me fillimin e implementimit të Marrëveshjes nuk është themeluar ende. Marrëveshja vazhdon të mbikëqyret nga një njësi e përkohshme për menaxhim të projektit.

Si rezultat i mos zbatimit në tërësi të sistemit të mbikëqyrjes dhe mos adresimit të çështjeve të dala gjatë implementimit të Marrëveshjes, janë shfaqur dobësi në realizimin e projektit, si në vijim:

- Terminali i ri nuk është pajisur me leje ndërtimi, Qeveria nuk ka marrë veprime të duhura për të siguruar legalizimin e ndërtesës së Terminalit;
- Qeveria nuk e ka përmbush në tërësi zotimin e saj për dhënien e plotë të pronës, në shfrytëzim Partnerit Privat për ndërtimin e Terminalit të ri. Çështja mbi pronën është shfaqur ndërmjet Qeverisë dhe KFOR-it e cila ka rezultuar në mos zbatimin e tërësishëm të planit rreth Terminalit; dhe
- Nuk janë kryer të gjitha punët ndërtimore në Terminalin e ri dhe nuk është e qartë si do të kryhen punët e mbetura. Si pasoj aeroportit aktual nuk e ka arritur nivelin e pritur të kapacitetit sipas Marrëveshjes.

Disa prej këtyre mangësive e kanë zanafillën nga faza e planifikimit të projektit. Analizimi i pamjaftueshëm i rreziqeve në këtë fazë ka sjellë dobësi dhe pengesa në realizimin e planit ndërtimor të projektit.

Konkluzion

Nëse mangësitë e vërejtura në këtë auditim nuk eliminohen, mund të sjellin probleme serioze gjatë implementimit të Marrëveshjes në vitet ardhshme. Mbikëqyrja rigoroze e profesionale nga ana e Qeverisë është e domosdoshme për të siguruar rezultate gjatë tërë kohës së koncesionit.

Nëse përvojat e fituara nuk analizohen, adresohen dhe masat përmirësuese nuk merren, rreziku është që dobësitë e shfaqura të përsëriten në projektet tjera të ardhshme përmes Partneritetit Publiko Privat.

Në vijim do të japim rekomandime të përgjithshme për projektet përmes Partneritetit Publiko Privat dhe në veçanti për projektin e Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës Adem Jashari.

a) Ne rekomandojmë Qeverinë që:

- Të kryej analiza të mjaftueshme dhe gjithëpërfshirëse duke marrë parasysh aspektin pronësor dhe çështjet ligjore me rastin e planifikimit të projekteve PPP;
- Të përmirësoj procesin e mbikëqyrjes para se të filloj realizimi i projekteve tjera përmes Partneritetit Publiko Privat. Komiteti për PPP duhet të kryej detyrat e saj të parashikuara dhe të organizojë program mobilizimi për implementimin e plotë të sistemit PPP;
- Të formoj ekipin e përhershëm për menaxhimin e projekteve, që do të siguroj se Marrëveshja Partneritetit Publiko Privat, në këtë rast projekti i Aeroportit është duke u zbatuar në tërësi gjatë tërë periudhës.

b) Për projektin aktual të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari" rekomandojmë:

- Qeveria duhet të siguroj certifikatën për Terminalin e ri dhe sa më parë të merren veprime për legalizimin e objektit;
- Komiteti për PPP duhet të marrë veprime të menjëhershme lidhur çështjen e pronës së Aeroportit; të qartësohet çështja pronësore me KFOR-in, çështjet e papërfunduara rreth eksproprijimit të pronave private dhe të sigurohet zbatimi i Planit të përgjithshëm të Terminalit të ri;
- Komiteti për PPP të marr veprime për punët e pakryera, të bëhet e qartë se si do të zhvillohen dhe nga kush do të mbikëqyren. Për t'u siguruar se pranojnë Terminalin sipas Marrëveshjes.

Ministria e Financave përkatësisht Komiteti për PPP nuk kanë dhënë komente të shkruara lidhur me të gjeturat dhe konkluzionet tona dhe në takime janë zotuar se do ti bëjnë të gjitha përpjekjet për ti adresuar rekomandimet e dhëna.

1 Hyrje

Qëllimi i Qeverisë është që përmes formës së Partneritetit Publiko Privat të stimuloj sektorin privat për investime në infrastrukturën publike e cila pritet të ngrisë nivelin e fondeve dhe të ketë efekte pozitive në zhvillimin ekonomik të vendit. Ky efekt mund të mos arrihet nëse Qeveria nuk përmirëson organizimin e saj rreth mbikëqyrjes dhe administrimit të projekteve të këtylla.

Në vitin 2009 Kuvendi i Kosovës ka nxjerrë Ligjin për Partneritet Publiko Privat (PPP), ligjit i ka paraprirë një Direktivë për Politikën lidhur me PPP e nxjerrë nga Qeveria e Kosovës në vitin 2008. Qeveria e Kosovës deklaroi përkrahjen e saj për implementimin e PPP si mënyrë për stimulim të investimeve në infrastrukturën publike dhe në sigurimin e shërbimeve publike.

Qeveria e Kosovës në vitin 2010 ka nënshkruar një marrëveshje të koncesionit me investitorin privat Limak-Aeroport de Lyon për të bërë investime në infrastrukturën publike për ngritjen e kapaciteteve të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës – Adem Jashari (ANP-AJ). Projekti i ANP-së është ndër të parët dhe kontrata më e madhe deri me tani përmes PPP në vendin tonë. Mbikëqyrja dhe implementimi i këtyre lloji të Marrëveshjeve është përvojë e re tek ne, andaj është i rëndësishëm një vlerësim i këtij procesi para se Qeveria të filloj projekte të reja të PPP. Kjo na motivoi që ne të ndërmarrim një auditim lidhur me organizimin e mbikëqyrjes për Marrëveshjet PPP.

ZAP në planin e vitit 2013-14 ka përcaktuar auditimin në fushën e PPP në Kosovë, përkatësisht auditimin e Marrëveshjes PPP të ANPAJ. Ky auditim është kryer në periudhën nëntor 2013 – prill 2014.

Ne jemi fokusuar në mbikëqyrjen e Marrëveshjes nga ana e qeverisë dhe implementimin e sajë nga partneri privat. I audituari ynë ka qenë Komiteti për PPP¹ dhe Departamenti Qendror i PPP brenda Ministrisë së Financave.

Për këtë auditim kemi përgatitur dy grupe të pyetjeve: Grupi i parë përbën pyetjet lidhur me funksionimin e mbikëqyrjes. Ndërsa grupi i dytë ka të bëjë me implementimin e kushteve të Marrëveshjes deri në finalizimin e punëve ndërtimore. Kemi rishikuar dhe analizuar dokumentacion lidhur me Marrëveshjen PPP dhe sistemin mbikëqyrës. Intervistat janë zhvilluar me akterët përgjegjës në MF, PP dhe palët tjera të interesit.

¹ KPPP është Komiteti për Partneritetet Publiko Private ushtron detyrat e tij sipas Ligjit nr 04/L-45, i njëjti Komitet me ligjin e vjetër të PPP nr 03/L-090 është quajtur KDNM PPP. Për shkak të konsistencës në këtë raport ne do ti referohemi vetëm si KPPP edhe rasteve kur bëhet fjalë për KDNM-PPP.

1.1 Historiku

ANPAJ është aeroport funksional-komercial në Republikën e Kosovës. Funksionimi i tij ka filluar në vitin 1965 dhe ishte dizajnuar kryesisht për përdorim ushtarak. Në vitin 2000 ANP ishte nën mbikëqyrje dhe operim të Aviacionit Civil të Islandës. Prej vitit 2009 ANP është transformuar në Shoqëri Aksionare në pronësi të Qeverisë.

Qeveria në vitin 2008 ka nxjerr vendim mbi themelimin Komisionit Drejtues Ndërministror për analizimin dhe implementimin e një Partneriteti Publiko Privat për operimin dhe zgjerimin e ANP- Adem Jashari. Në 2009 Qeveria merr vendim për PPP për ANP-AJ. Pas zhvillimit të procedurave Konzorciumi Limak - Aeroport de Lyon shpallet si fitues me Strukturën Kontraktuale Dizajno-Ndërto-Financo-Opero-Transfero (DNFOT) në qershor 2010 si në vijim:

- Marrëveshja e PPP me kohëzgjatje prej 20 viteve;
- Struktura e Transaksionit PPP/DNFOT, Dizajno-Ndërto-Financo-Opero dhe në fund transfero asetet Qeverisë;
- Vend i ri për Terminal me kapacitet prej 25,000m², për arsye që lidhen me vend ndërtimin e Terminalit, plani u zgjerua dhe Terminali i ri u ndërtua 42,474m², me kosto të bartur nga PP;
- Performancat e ANP-AJ do të arrijnë nivelin e kualitetit "C" sipas Asociacionit Ndërkombëtar të Transportit Ajror (IATA C);
- Fusha e shërbimeve sipas Marrëveshjes PPP të gjitha funksionet e ANP-së do të bartet Partneri Privat, përveç Shërbimit të kontrollit ajror (SHKA) i cili do të jetë në pronësi të shtetit të Kosovës si Ndërmarrje Publike;
- Të punësuarve të ANP-AJ në datën e Marrëveshjes PPP, iu garantohet puna për tri vite me orar të plotë;
- Partneri Privat do të paguaj Qeverisë taksën e koncesionit mesatarisht 39.42% në të hyrat bruto, e cila fillon të aplikohet nga viti i dytë me 18% dhe viti i fundit arrin në 55% e të hyrave bruto, në vitin 2012 pagesa e parë është bërë fikse;
- Partneri Privat do të nënshtrohet sistemit tatimor të vendit;
- Pronësia e aseteve mbetet në sektorin publik, ato vetëm transferohen për shfrytëzim gjatë Marrëveshjes.

Ndërsa Qeveria i bartë në vete kryesisht rreziqet lidhur me: Shërbimin e kontrollit ajror, rregullatorin, aspektin politik, çështjen e pronës (shpronësimin) dhe rrezikun nga forcat madhore e ndajnë së bashku.

2 Sistemi i PPP në Kosovë

Sistemi i PPP në Kosovë është i përcaktuar nga Ligji i PPP, Direktivat për zbatimin e ligjit, rregullorja e punës e KPPP dhe akte tjera përcjellëse siç është manuali i punës.

Komiteti për Partneritetin Publiko Privat - KPPP

Qeveria ka themeluar Komitetin për PPP i cili është organi më i lartë lidhur me zhvillimin dhe aprovimin e PPP-ve. KPPP e ka rolin udhëheqës për zhvillimin e politikave, projekteve dhe programeve të PPP dhe përgatit rekomandime për Qeverinë për shqyrtim dhe miratim. KPPP përbëhet prej pesë anëtarëve të përhershëm. Ministri për Financa është anëtar i përhershëm i KPPP dhe është kryesuesi i KPPP. Katër anëtarët tjerë të përhershëm të KPPP, të cilët duhet të jenë në rang të Zëvendës-Kryeministrit ose të Ministrit, caktohen me vendim të Qeverisë. Në vitin 2012 është emëruar Komiteti i ri në përbërje nga: Ministri i Financave – kryesues, Përfaqësuesi i Kryeministrit, Ministri i Infrastrukturës, Ministri i Tregtisë dhe Industrisë dhe Ministri i Zhvillimit Ekonomik.

Departamenti Qendror për Partneritet Publiko Privat - DQPPP

Në kuadër të Ministrisë së Financave është themeluar Departamenti Qendror për PPP² për të ndihmuar dhe këshilluar KPPP, Ministrin e Financave dhe Autoritetet e tjera Publike për të gjitha aktivitetet që ndërlidhen me Partneritetin Publiko Privat. Departamenti PPP i raporton dhe i përgjigjet në mënyrë të drejtpërdrejtë KPPP.

Autoriteti Kontraktues - AK

AK i gëzon të gjitha të drejtat e përcaktuara në marrëveshje, duke përfshirë por pa u kufizuar, në të drejtën për inspektimin e aktiviteteve të Partnerit Privat sipas marrëveshjes si dhe për të siguruar përputhshmërinë e plotë me kushtet e marrëveshjes.

Kur KPPP vepron në cilësinë e AK për një projekt të caktuar (si në rastin e ANP AJ), shpërndarja e kostos lidhur me zbatimin e Projektit përcaktohet me vendim të KPPP ndërsa procedurat mbështetën dhe kryhen nga DQPPP.

AK i cili mund të jetë lokal apo qendror, ndër të tjera duhet të:

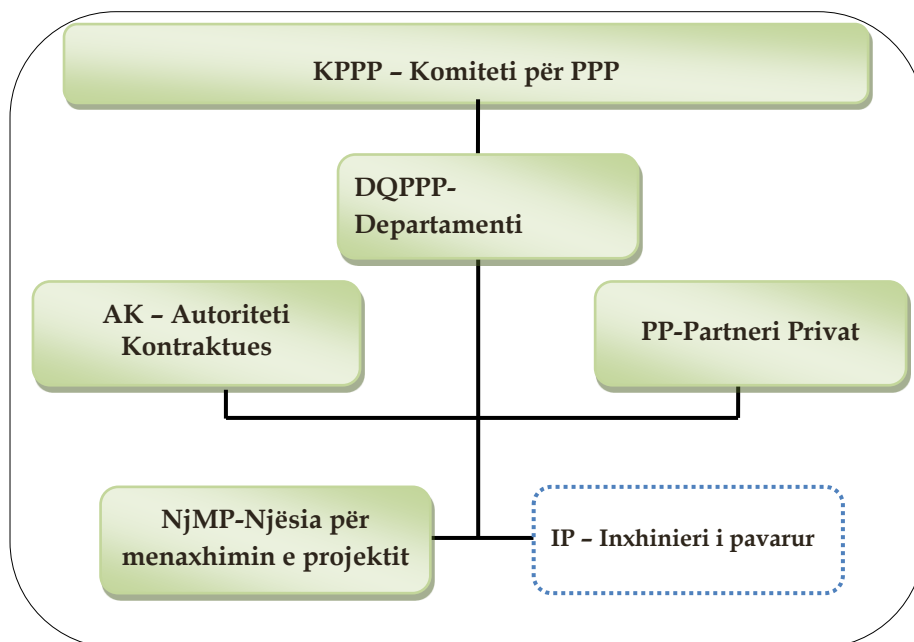
² Departamenti Qendror i PPP është themeluar me Ligjin e ri të PPP, i njëjti organ ka ekzistuar edhe me ligjin e vjetër të PPP por i emërtuar si Njësia Qendrore për PPP. Në këtë raport do ti referohemi vetëm si DQPPP edhe për rastet kur bëhet fjalë për NjQPPP.

- Themelojë një Ekip të kualifikuar profesional për menaxhimin e kontratës, për monitorimin dhe sigurimin e zbatimit të kushteve të marrëveshjes nga partneri privat; dhe
- Sigurojë informata, të cilat kërkohen në mënyrë të arsyeshme nga KPPP dhe Departamenti Qendror i PPP dhe koordinimin e aktiviteteve dhe përputhshmërisë me rregulloret e nxjerra nga KPPP si dhe sqarimet dhe udhëzimet e nxjerra nga Departamenti PPP.

Inxhinieri i Pavarur - (IP)

Po ashtu angazhimi i IP për mbikëqyrjen e kontratës është aplikuar në Kontratën e ANP AJ i cili është angazhuar nga palët kontraktuese përmes Ministrisë së Financave, ndërsa pagesa e tij kryhet 50/50 nga AK dhe partneri privat. IP ka qasje të plotë dhe është përgjegjës për implementimin e të gjitha kushteve të kontratës. Për punën e tij IP përgatitë raporte të rregullta për DQPPP dhe për partnerin privat. Në vijim paraqesim diagramin se si duhet të funksionojë sistemi i PPP i përshkruar më lartë.

Diagrami: Sistemi i PPP në Kosovë



2.1 Objektiva e Auditimit

Objektivë e këtij auditimi është rishikimi i sistemit të mbikëqyrjes së projekteve përmes PPP dhe dhënia e rekomandimeve për të adresuar çështjet rreth mbikëqyrjes së projekteve PPP.

Lidhur me këtë auditimi i kontratës do të përgjigjet në pyetjet vijuese:

- A është i dizajnuar sistemi i mbikëqyrjes në përputhje me ligjin e PPP dhe rregullat e brendshme?
- Si është mbikëqyrur implementimi i Marrëveshjes PPP?

Objekt i auditimit tonë është Marrëveshja PPP e ANP-së, ndërsa fushëveprimi është i kufizuar në periudhën nga nënshkrimi i Marrëveshjes së ANP-AJ deri në datën e përfundimit final të punëve ndërtimore.

Përgjegjës për mbikëqyrjen e Marrëveshjes është AK-KPPP përmes mekanizmave të sajë dhe ekipeve që duhet të formojë.

Kriteret për vlerësimin e mbikëqyrjes janë përcaktuar me ligjin e PPP, direktivat dhe rregulloret përkatëse. Ndërsa për implementimin e projektit të ANP-së kemi trajtuar Marrëveshjen PPP, Plani Ndërtimor dhe kontrata për shërbimet e IP.

3 Të gjeturat

3.1 Organizimi i mbikëqyrjes së Marrëveshjes-PPP për ANP AJ

Qeveria e Kosovës ka dizajnuar një sistem rreth funksionimit të projekteve përmes PPP. Ky sistem nuk ka gjetur zbatim të mjaftueshëm në praktikë rreth: aplikimit të rregulloreve të punës, formimi i Njesisë së përhershme për menaxhimin e projektit, raportimit të rregullt dhe përdorimit të gjuhëve zyrtare në përpilimin e Marrëveshjeve dhe kontratave.

3.1.1 Direktivat, rregullorja e punës dhe procesverbalet e KPPP

Për zbatimin e Ligjit të PPP, Qeveria ka nxjerrë Direktivën për politikën e PPP ndërsa KPPP ka nxjerrë pesë Direktiva tjera dhe rregulloren e punës së KPPP. Dy prej direktivave nuk janë nënshkruar ende. Këto Direktiva janë në zbatim por nuk janë ndjekur procedurat administrative për nënshkrimin dhe protokollimin e tyre.

KPPP nuk e ka nënshkruar as Statutin dhe Rregulloren e punës të cilën gjithashtu nuk e ka zbatuar me rastin e mbajtjes së takimeve. Sipas rregullosës KPPP duhet të takohet një herë në muaj, mirëpo brenda 30 muajve KPPP ka mbajtur 11 takime. Në vitin 2012 Komiteti është takuar një herë për të diskutuar projektin e ANP AJ.

Procedurat nuk janë zbatuar as në rastin e procesverbaleve, pasi deri në vitin 2013 asnjë nga procesverbalet nuk janë nënshkruar nga Kryesuesi i Komitetit. Takimet e KPPP janë incizuar ndërsa nënshkrimi i procesverbaleve ka filluar të praktikohet në qershor të vitit 2013.

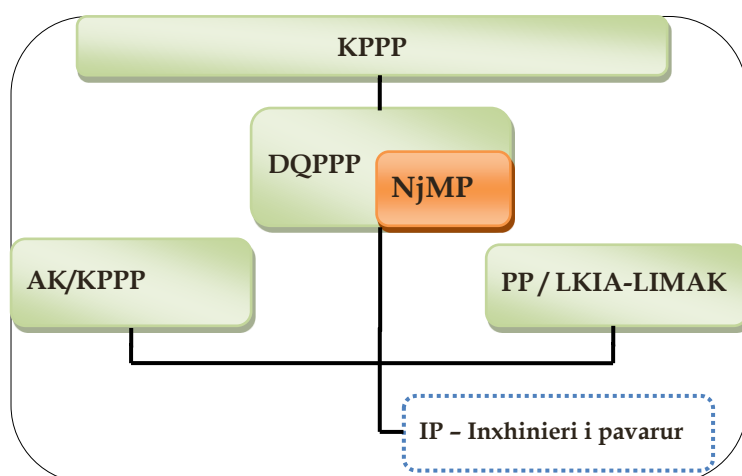
Për shkak të mos nënshkrimit të dokumenteve zyrtare, ato mund të mos konsiderohen si të detyrueshme dhe ekziston rreziku të mos zbatohen vendimet e marra në këto raste.

3.1.2 Dizajnimi i sistemit për mbikëqyrjen e projekteve të PPP

Mbikëqyrja dhe monitorimi i Projekteve të PPP-së në Kosovë duhet të organizohet në përputhje me kërkesat e Ligjit për PPP dhe Direktivave për zbatimin e këtij ligji.

Organizimi për projektin e ANP AJ është bërë në pajtim me kërkesat e sistemit, me përjashtim të Njesisë për menaxhimin e projektit pasi themelimi i saj nuk është bërë në pajtim me kërkesat e sistemit. Në rastin e ANP AJ, Komiteti kryen dy funksione, pasi është edhe AK, siç e kemi paraqitur në diagramin vijues:

Diagrami 2: Sistemi aktual për Mbikëqyrjen e Marrëveshjes PPP për ANP-AJ



Njësia për menaxhimin e projektit (NjMP) ka rol kyç në mbikëqyrjen e një kontrate të PPP. Autoriteti kontraktues duhet që të themelojë një ekip të pavarur, të kualifikuar dhe profesional për menaxhimin e projektit prej nënshkrimit të Marrëveshjes dhe gjatë gjithë kohëzgjatjes së saj. Për këtë detyrë NjMP duhet ti raportoj rregullisht AK-KPPP.

AK-KPPP nuk ka themeluar njësinë e përhershme për menaxhimin e projektit. Në takimin e nëntorit 2010 KPPP aprovoj që NjMP të kontraktohej nga MF-i. Kjo njësi do të përbëhet nga një strukturë e thjeshtë nga pesë persona: drejtori i NjMP, inxhinier, ekspert i operimit të aeroportit, ekspert financiar dhe ekspert ligjor.

Kjo njësi profesionale, e përhershme dhe e pavarur, deri tani nuk është themeluar.

Rolin e kësaj njësie e kryen një ekip i përkohshëm nga Departamenti Qendror i PPP dhe këtë detyrë kryesisht e kanë kryer dy zyrtarë të këtij Departamenti. Pjesëmarrja e tyre ka qenë në të gjitha fazat e projektit, prej inicimit, përzgjedhjes së fituesit dhe nënshkrimit të kësaj marrëveshje. Kjo rezulton se ky ekip i vetëm po mbikëqyr një Marrëveshje që është rezultat nga puna e tyre.

Gjendja e njëjtë shfaqet edhe në kohën e raportimit, pasi NjMP i dorëzon raportet e tij në DQPPP, që në rastin tonë bëhet fjalë për të njëjtit zyrtar që kryejnë dy funksionet.

Kjo gjendje ka ardhur për shkak se MF nuk kishte arritur të formojë NjMP-në e përhershme. MF kishte paraqitur shpallje publike në vitin 2011 por nuk kishte arritur të bëjë përzgjedhje, ndërsa përkushtimi AK-KPPP lidhur më këtë ishte i pamjaftueshëm.

3.1.3 Monitorimi dhe raportimi nga Njësia për Menaxhimin e Projektit (NjMP)

Sipas direktivës së dytë, NJMP nëpërmjet DQPPP duhet të raportojë në baza të rregullta, tek AK dhe KPPP për çështjet që ndërlidhen me zbatimin e Marrëveshjes PPP.

Për shkak se direktiva nuk specifikon afatet kohore të raportimit, NjMP ka përgatitur vetëm tri raporte për KPPP për tri vite gjatë kohëzgjatjes së punëve ndërtimore në Terminalin e ri. Informimi i KPPP-së ishte bërë edhe në takime përmes prezantimeve.

3.1.4 Përgatitja e Marrëveshjes PPP për ANP-AJ

Përgatitjen e Marrëveshjes PPP për dhënien e Aeroportit të Prishtinës me Koncesion e ka bërë Këshilltari ndërkombëtar i transaksionit.

Marrëveshja e përgatitur është miratuar nga AK-KPPP dhe këtë e ka pranuar Partneri Privat. Kjo Marrëveshje është përpiluar dhe nënshkruar vetëm në gjuhën angleze. Nuk ekziston asnjë formë e nënshkruar në gjuhën zyrtare të vendit, të përcaktuara me Kushtetutën e Republikës së Kosovës dhe me ligjin mbi përdorimin e gjuhëve.

Edhe kontrata e nënshkruar me Inxhinierin e Pavarur për mbikëqyrjen e punëve ndërtimore dhe të gjitha raportet e tij ishin në gjuhën angleze.

KPPP dhe DQPPP nuk i kanë kushtuar rëndësi përkthimit të kontratave dhe raporteve në gjuhët zyrtare të vendit.

3.2 Adresimi i çështjeve gjatë implementimit të Marrëveshjes PPP

Mangësitë e identifikuara gjatë implementimit të Marrëveshjes lidhur me mungesën e lejes ndërtimore të terminalit dhe pengesat rreth shfrytëzimit të pronës nga PP, nuk janë adresuar me kohë dhe si duhet nga AK-KPPP.

3.2.1 Leja ndërtimore për Terminalin e ri

Leja e ndërtimit duhet të sigurohet nga Partneri Privat në pajtim me planin e miratuar për punë ndërtimi deri në masën e kërkuar në datën e hyrjes në fuqi të Marrëveshjes. KPPP sipas Marrëveshjes duhet të ndihmojë Partnerin Privat në sigurimin e të drejtave që lidhen me lokacionin e projektit. Ndërsa Ligji për ndërtim kërkon që leja ndërtimore të sigurohet para se të fillojnë punët ndërtimore.

Lejen ndërtimore për projektin e Terminalit të ri duhet ta lëshojë Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor. PP ka bërë kërkesën për lejen e ndërtimit, por leja e ndërtimit nuk i është lëshuar ende rrjedhimisht as Certifikata për përdorimin e objektit. MMPH kishte dhënë Lejen paraprake³, Pëlqimin Mjedisor dhe Lejen Urbanistike për Terminalin e ri.

Zyrtarët e kësaj Ministrie kanë pohuar se nuk kanë arritur të pajisin me leje ndërtimi Terminalin e ri se projekti i Terminalit të ri ishte kompleks dhe plan dinamik që Ligji për Ndërtim nuk ka parashikuar projektet e tilla. Sipas tyre ndërtimi i Terminalit të ri pritet të trajtohet me Ligjin për Trajtimin e Ndërtimeve pa Leje. Nëse terminali i ANP-AJ legalizohet, kjo do të konsiderohet edhe si Certifikatë e përdorimit.

Inxhinieri i Pavarur e kishte trajtuar mungesën e lejes ndërtimore menjëherë dhe e ka paraqitur këtë në secilin raport që kishte përgatitur për AK-KPPP dhe PP. Për këtë çështje takuam DQPPP, PP dhe MMPH. Këta ishin në dijeni për mungesën e lejes së ndërtimit dhe pohuan se masat e marra nuk ishin të mjaftueshme për të evituar ndërtimin e terminalit të ri pa leje ndërtimore duke mos ndërhyrë në procesin e punës.

Kjo çështje është trajtuar në mënyrë jo adekuate prej fillimit, pasi Këshilltari i Transaksionit dhe DQPPP kanë rekomanduar hyrjen në fuqi të Marrëveshjes PPP pa u plotësuar kushti i lejes ndërtimore. KPPP ka aprovuar hyrjen në fuqi të Marrëveshjes, njëkohësisht fillimin e punëve pa leje ndërtimi. KPPP e as MMPH nuk kanë siguruar plotësimin e këtij kushti në kohen e duhur, si rrjedhojë Terminali i ri është ndërtuar pa leje.

³ Marrja e lejes paraprake nënkupton që Investuesi mund të fillojë punët përgatitore, por nuk mund të fillojë punët ndërtimore

3.2.2 Dhënia në shfrytëzim e Pronës së ANP-së për Partnerin Privat

Sipas Marrëveshjes PPP dhënësi⁴ i jep partnerit privat për shfrytëzimin ekskluziv të gjithë pronën e paluajtshme, duke përfshirë edhe tokën për gjithë kohëzgjatjen e marrëveshjes. Dhënësi ka lëshuar certifikatën e pronësisë nëpërmes së cilës konfirmon dhënien e së drejtës pa kufizim për shfrytëzim të qetë të tokës së ANP-së me qëllim që partneri privat të zbatoj planin për ndërtimin e Terminalit të ri.

Partneri Privat ka hasur pengesa në shfrytëzimin e tokës dhe nuk ka arritur të realizoj në tërësi planin e tij. Pengesat janë shfaqur në dhjetor 2012, rreth 1 vit e gjysmë pas fillimit të punimeve për ndërtimin e Terminalit të ri. Kjo situatë ka ardhur pasi Qeverisë i ka dal një çështje me KFOR-in i cili pretendon se ka mandat mbi pronën e ANP-së. Me këtë arsytim KFOR-i ka kërkuar që ndërtimet e Terminalit të ri të mos bëhen afër pjesës së tyre për shkaqe sigurie. Me këtë rast nuk janë realizuar ende katër pika të planit ndërtimor të cilat përfshijnë 23 pozicione të punëve ndërtimore.

Sipas zyrtareve të DQPPP-së kjo gjendje është shfaqur përkundër faktit se KFOR-i në vitin 2010 është njoftuar lidhur me ndërtimin e Terminalit të ri, por nuk kanë marrë ndonjë përgjigje nga ta. Ndërsa në vitin 2012 KFOR-i e ka njoftuar KPPP-në se duhet të ndalen punimet afër tyre. Komiteti gati pas një viti e ka diskutuar këtë çështje, në takimin e nëntorit të vitit 2013.

Në këtë takim është rekomanduar për amendamentimin e certifikatës së pronësisë, pasi Qeveria nuk po mund të përmbush obligimet dhe zotimet e saj të dhëna PP-së lidhur me shfrytëzimin e pa kufizuar të pronës. Në këtë rast Marrëveshja PPP po shkon drejt variacioneve të disa pikave të planit ndërtimor.

Për këtë çështje palët kontraktuese në korrik të 2014 janë pajtuar që punët ndërtimore të planifikuara për ndërtim afër KFOR-it, të zhvendosen në anën tjetër të Terminalit.

ANP nuk e ka përfunduar ende as çështjen e pronave private që janë ekspropriuar për nevojat e zgjerimit të ANP-AJ. Janë edhe rreth 26 ha të shpronësuar që nuk janë kompensuar për arsye të mospajtit ndërmjet pronarëve të tokave dhe organeve shpronësuese. Për shkaqe të tilla nuk është realizuar ende rruga në hyrje të Aeroportit. Deri në hyrje të pronës së Aeroportit është obligim i Qeverisë të siguroj rrugë dhe qasje të mirë për në Aeroport. Brenda pronës së ANP-së është obligim i Partneri Privat të siguroj rrugë dhe qasje të mirë deri në Terminal.

KPPP nuk ka arritur të marrë parasysh të gjitha rreziqet kur e ka dhënë certifikatën për shfrytëzimin e tokës. Gjatë ndërtimit të Terminalit prania e KFOR-it në Aeroport kishte

⁴ Dhënësi - në Marrëveshjen PPP për ANPAJ nënkupton KPPP apo Qeverinë e Kosovës.

ndikimin e vet dhe në këtë mënyrë implementimi i planit dhe Marrëveshjes PPP për ANP-AJ është gjetur në situatë të pafavorshme.

3.3 Mbikëqyrja e implementimit të Marrëveshjes PPP

AK-KPPP nuk ka qenë mjaft efektive në organizimin e sistemit të PPP, mbikëqyrjen e Marrëveshjes dhe pranimin e punëve ndërtimore. Si rrjedhojë janë shfaqur dobësitë në vijim:

3.3.1 Kryerja e punëve ndërtimore dhe pranimi i tyre nga AK-KPPP

Sipas Marrëveshjes afati kohor për përfundimin e punëve të përgjithshme është nëntëqind (900) ditë apo më 19 shtator 2013, ndërsa finalizimi i punëve të tërësishme është paraparë me datë 18 dhjetor 2013.

Pas përfundimit të punëve palët kontraktuese, Dhënësi, PP dhe IP duhet të nënshkruajnë dy certifikata.

Përfundimi final punëve do të jetë ndër të tjera kur: a) të gjitha punët e listuara në Datën e Kompletimit Substancial do të jenë kryer, korrektuar ose performuar; dhe b) PP dhe IP kanë certifikuar tek Dhënësi koston totale të Punëve të Kompletuara të Ndërtimit.

Lidhur me pikën e parë disa punë kanë mbetur të pa përfunduara edhe në datën finale. Në janar 2014 të papërfunduara ishin 4 pika të aneksit 13 të Marrëveshjes. Këtu përfshihen pozicione që lidhen me kapacitetin dhe sigurinë e aeroportit si: punët në zonën e sigurisë në fund të Pistës (RESA), Krahët e rrugës⁵ për akomodimin e aeroplanëve, Platforma për shkrirjen e akullit dhe Zona e improvizuar e trajnimit të zjarrfikësve. Dy pikat e para do të paraqesim me gjerësisht për shkak të ndikimit që kanë.

Sipas IP-së, RESA ndërtohet në fund të Pistës e cila shërben si zonë sigurie në rastet kur Aeroplani nuk mund të ndalet brenda shtegut të Pistës. Sipas Marrëveshjes PPP, RESA ekzistuese duhet të zgjatet dhe të zgjerohet me qëllim të ngritjes së nivelit të sigurisë. Ky është rekomandim edhe nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (ONAC). Por sipas Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës (AAC) standardet e domosdoshme të ONAC i plotëson edhe RESA aktuale.

Ndërsa mungesa e hapësirës së mjaftueshme në krahë të rrugës ndikon në siguri dhe redukton kapacitetin e aeroportit, pasi vonon akomodimin dhe lëvizjen e aeroplanëve në platformë.

⁵ Është rrugë në aeroport - platformë, të cilat i lidhin rrugët nga terminalët dhe objekte të tjera. Zakonisht janë të asfaltuara ose prej betoni, në aeroporte më të vogla janë edhe me bari ose zhavorr

Për këto vonesa palët janë arsyetuar me: pengesat nga KFOR-i dhe zgjatja e pistës e cila është diskutuar në takimet e KPPP.

Këto çështje rrjedhin nga faza e planifikimit, pasi Qeveria e Kosovës në vitin 2008 ka vendos për zgjerimin e operimeve të ANP Adem Jashari përmes formës PPP. Por në këtë kohë ngritja e kapacitetit të Pistës nuk është paraparë. Nevoja e zgjatjes së Pistës është diskutuar pas nënshkrimit të Marrëveshjes PPP në takimet e KPPP-së. Andaj ndërtimi i zonës RESA është i ndërlidhur direkt me Pistën. Në këtë mënyrë zgjerimi i kapaciteteve të ANP-AJ nuk është planifikuar në të gjitha drejtimet dhe si tërësi.

Gjendja e krijuar kërkon marrjen e vendimeve urgjente nga Palët (KPPP dhe PP). Por KPPP është takuar një herë brenda pesë muajve dhe për shkak të paqartësisë mbi punët e pakryera nuk kanë qenë në gjendje të bëjnë pranimin e punëve dhe të nënshkruajnë certifikatat përkatëse.

Në korrik të 2014, palët janë pajtuar për ndryshimin e planit lidhur me punët e pakryera. Me këtë rast KPPP i ka nënshkruar certifikatat e pranimin të punëve edhe pse nuk kanë përfunduar ende. Në anën tjetër Marrëveshja e arritur nga palët nuk specifikon: kur do të kryhen punët dhe si e nga kush do të mbikëqyren këto punë.

Sa i përket kostos totale të punëve të kryera deri tani, IP dhe PP kanë dorëzuar certifikatën sipas të cilës totali i punëve në Terminalin e ri të ANP-AJ është në vlerë prej 97,750,448€.

3.3.2 Mbikëqyrja e punëve të pa kryera

Punët rreth Terminalit të ri është dashtë të kryhen më 18 dhjetor 2013 ndërsa IP ka përfunduar shërbimet e tij më 18 Janar 2014, bazuar në kontratën për shërbimet e IP-së. Por edhe pas kësaj date kanë mbetur punë të papërfunduara. Pasi IP ka përfunduar kontratën këto punë nga janari 2014 nuk kanë mbikëqyrje nga ndonjë organ i pavarur; ato mbikëqyren vetëm nga njësia e përkohshme për menaxhimin e projektit. Plani për përfundimin e punëve të pakryera nuk ekziston.

3.3.3 Raportet e Inxhinierit të Pavarur

IP ka pasur për obligim të dorëzojë raporte të rregullta javore dhe mujore lidhur me progresin e punëve ndërtimore. Po ashtu, IP ka pasur për obligim të paraqesë arsyet dhe masat e propozuara për korrigjim në rast se punët nuk shkojnë mire apo në rast të vonesave në kryerjen e punëve.

IP ka dorëzuar raporte të rregullta javore dhe mujore. Mirëpo, në këto raporte nuk janë paraqitur arsye të qarta lidhur me vonesat dhe nuk ka propozuar masa për zgjidhjen e çështjeve të raportuara.

Raportet e IP nuk ishin në pajtim me kërkesat e kontratës për shërbimet e tij ndërsa KPPP nuk ka reaguar lidhur me këtë.

3.3.4 Organizimi i dobët administrativ i KPPP

KPPP nuk kishte siguruar organizim të mirë administrativ, si rrjedhojë ka mangësi rreth ndjekjes së procedurave rreth aktiviteteve të saj. Ne vijim do të paraqesim tri çështje të kësaj natyre:

1) Variacionet e bëra në kushtet e Marrëveshjes PPP nuk janë bërë formale

Në Marrëveshjen-PPP, thuhet se “të gjitha shtesat, amendamentimet dhe variacionet e kësaj Marrëveshje do të jenë detyruese dhe të lejueshme ligjërisht vetëm nëse janë të formalizuara me shkrim dhe konsistente me qëllimet origjinale të kësaj Marrëveshje të nënshkruara nga një përfaqësues i autorizuar nga secila Palë dhe të bashkangjitura kësaj Marrëveshje.

Disa variacione nga kushtet dhe termat e Marrëveshjes kanë ndodhur, të cilat nuk janë të formalizuara dhe të nënshkruara, si në rastet në vijim:

Rilokimi i radarit kur anëtarët e Komitetit aprovuan unanimisht kërkesën e Partnerit Privat dhe ANP (Kontrolli Ajror) rreth rilokimit të radarit – Instalimeve ekzistuese të Navigimit Ajror, për të cilën punë në kompensim Partneri Privat ka pranuar 130 punëtorë të ANP për dy vitet e ardhshme. Këta punëtor ishin të punësuar në ANP por nuk figuronin në listën e të punësuarve me rastin e nënshkrimit të Marrëveshjes.

Punët shtesë në Terminalin e ri të cilat i ka kryer Partneri Privat dhe shtyrja e afatit për përfundimin e punëve substanciale nuk janë formalizuar. Për disa nga këto punë shtesë KPPP është njoftuar nga DQPPP në vitin 2012, ndërsa më në detaje është njoftuar në takimin e KPPP në shtator 2013, kur me vendim edhe është aprovuar kërkesa e Partnerit privat për shtyrjen e afatit për përfundimin e punëve substanciale për 60 ditë. Këto veprime nuk janë të formalizuara konform Marrëveshjes.

Mbikëqyrja e tillë e Marrëveshjes vetëm në formë të diskutimeve nuk është në pajtim me kërkesat e Marrëveshjes dhe sistemit mbikëqyrës. Është e paqartë se si palët tejkalojnë këto çështje në mënyrë jo formale, pa nënshkruar vendime përkatëse.

2) Vendimet e KPPP nuk janë përpiluar

Në bazë të Rregullores së punës së KPPP, vendimet e tyre përpilohen me shkrim nga DQPPP dhe nënshkruhen nga kryesuesi i KPPP. Ky departament duhet të raportoj edhe mbi ecurinë dhe nivelin e zbatimit të vendimeve të Komitetit.

Në asnjë rast nuk janë përpiluar vendimet e marra në takimet e KPPP, por ato janë të përshkruara vetëm në procesverbale. Si rrjedhojë ka munguar edhe raportimi në KPPP mbi ecurinë e zbatimit të këtyre vendimeve.

3) Pranimi i shërbimeve të Inxhinierit të Pavarur

Shërbimet e IP-së janë të lidhura me punët ndërtimore të Terminalit të ri. Në bazë të kontratës për shërbimet e IP-së, IP ka pasur për obligim të dorëzoj te dhënësi një njoftim së bashku me një raport për përfundimin e shërbimeve të tij. Dhënësi e shqyrton këtë njoftim dhe konfirmon nëse IP ka përfunduar shërbimet e tij ose jo.

IP nuk e ka dorëzuar te dhënësi njoftimin për përfundimin e shërbimeve të tij dhe as raportin e kërkuar sipas kontratës. Mos dorëzimi i njoftimit ka sjellë paqartësi nëse shërbimet e IP janë pranuar të përfunduara apo jo.

Pranimi formal i shërbimeve të IP nuk është bërë me kohë dhe ende nuk dihet se kur do të pranohen.

4 Konkluzionet

Qeveria ka vendosur bazën ligjore për projektet PPP, mirëpo ka munguar implementimi i plotë i sistemit gjatë realizimit të projekteve individuale. Çështjet e dala gjatë implementimit të Marrëveshjes nuk janë adresuar si duhet. Kjo rrezikon që Marrëveshjet PPP të dalin jashtë monitorimit të Qeverisë. Veçori e PPP është se janë projekte afatgjate dhe zotësia e Qeverisë për administrimin e tyre është e domosdoshme.

Në rastet kur KPPP është Autoritet Kontraktues delegimi i duhur i detyrave dhe marrja e përgjegjësive duhet të përmirësohet.

Në vijim konkluzionet do ti ndajmë në tri grupe: 1) ato që kanë të bëjnë në përgjithësi me sistemin PPP dhe kërkojnë adresim para se të fillojnë projektet tjera PPP dhe grupi 2 dhe 3 i konkluzioneve që lidhen me projektin aktual dhe në të njëjtën kohë janë mësimet për të ardhmen.

4.1 Konkluzion 1

Në sistemin aktual të mbikëqyrjes në realizimin e projektit ANP-AJ janë identifikuar mangësi të cilat nuk duhet të përsëriten në projektet e ardhshme. Këto mangësi duhet ti analizoj Qeveria dhe ti shërbejnë si mësimet për projektet tjera PPP.

1. Disa akte të nxjerra për implementimin e sistemit mbikëqyrës nuk janë nënshkruar ende dhe ka mangësi në zbatimin e tyre. KPPP ishte takuar rrallë për përcjelljen e progresit të Marrëveshjes PPP. Ekziston rreziku që edhe projektet tjera të përcjellën me të njëjtat dobësi dhe sistemi i dizajnuar nuk e arrin efektin e pritur.
2. KPPP nuk kanë siguruar formimin e NjMP-së së përhershme dhe profesionale, kjo tregon se sistemi i dizajnuar për mbikëqyrje nuk është implementuar në tërësi. Aktualisht mungesa e ekspertëve të kërkuar dhe ky lloj organizimi e ka vështirësuar mbikëqyrjen. E njëjta gjë mund të ndodhë në projektet e tilla në të ardhmen;
3. Direktiva nuk ka specifikuar afatet e raportimit si rrjedhojë NjMP e përkohshme ka përgatitur vetëm tri raporte për tri vitet e periudhës së ndërtimit të Terminalit. Ndërsa KPPP është takuar rrallë për të marrë informata nëpërmjet formave të ndryshme-prezantimeve. Nëse KPPP nuk ka informata të mjaftueshme dhe me kohë vendimet e saj mund të mos jenë të duhura;
4. KPPP nuk kanë siguruar përpilimin dhe nënshkrimin e Marrëveshjes PPP dhe Kontratës së IP në gjuhët zyrtare të vendit. Kjo sjellë paqartësi dhe ekziston rreziku që këto dokumentet të mos kuptohen nga zyrtarët përgjegjës për zbatimin apo monitorimin e tyre.

4.2 Konkluzion 2

KPPP e cila ka rolin e AK nuk i ka adresuar me kohë dhe si duhet çështjet e dala gjatë implementimit të Marrëveshjes PPP. Si rrjedhojë e kësaj nuk është siguruar leja për ndërtimin e ANP AJ dhe shfrytëzimi i pronës nga Partneri Privat është përcjellë me kufizime.

1. KPPP nuk është angazhuar sa duhet për sigurimin e Lejes ndërtimore për ndërtimin e Terminalit të ri. Praktika e tillë nuk është shembull i mirë për vendin. Tash Terminali është pa leje ndërtimi dhe nëse zbatohen kërkesat ligjore për ndërtim i ekspozohet rreziqeve nga inspektorati ndërtimor.
2. Qeveria nuk ka arritur të përmbush zotimin për dhënien e plotë të pronës në shfrytëzim për Partnerin Privat, për shkak të çështjes me KFOR-in. Çështja e pronës sjellë rreziqe të ndryshme si: mos zbatimi i plotë i planit apo ndërprerja e kontratës e cila mund të ketë kosto të lartë për vendin. Kjo mund të krijojë përshtypje për Qeverinë si partner jo të sigurt si dhe nxjerrë në pah relacionet e paqarta në mes të Qeverisë me KFOR-in.

4.3 Konkluzion 3

Nëse mangësitë e vërejtura nuk eliminohen mund të sjellin probleme serioze në mbikëqyrjen e Marrëveshjes në 17 vitet e ardhshme e cila është periudha e koncesionit. Mbikëqyrja rigorozë e profesionale nga ana e Qeverisë është e domosdoshme për të siguruar rezultate gjatë tërë kohës.

1. Qeveria nuk i ka pranuar ende të gjitha punët rreth Terminalit sipas Marrëveshjes PPP. Punët e pa kryera kanë ndikuar që ANP-AJ nuk e ka arritur nivelin e pritur të kapacitetit;
2. Faza ndërtimore e Projektit të ANPAJ nuk është finalizuar plotësisht siç është paraparë me Marrëveshje sepse ende nuk janë përfunduar disa pika të planit. Palët janë pajtuar për ndërtimin e këtyre 4 pikave por ende nuk ka siguri se kur do të kryhen dhe kush do të mbikëqyrë kualitetin e tyre. Andaj ekziston rreziku që punët e mbetura të mos kryhen në cilësinë e pritur;
3. Raportet e IP ishin të mangëta pasi nuk kanë informuar mirë AK-KPPP lidhur me arsyet për vonesat në kryerjen e punëve dhe propozimet për korrigjim. Ekziston rreziku që mbikëqyrja (IP) të mos jap efektin e pritur: dhe
4. KPPP nuk ka siguruar ekzekutimin e procedurave administrative me rastin a marrjes së vendimeve (nënshkrimin dhe protokollimin), si të tilla ato nuk e kanë fituar efektin juridik. Implementimi i tyre nuk është përcjellë dhe po ashtu shërbimet e IP-së nuk janë pranuar në mënyrë formale. Ekziston rreziku që vendimet e marra të mos implementohen fare dhe shërbimet e IP-së të mos pranohen nga Qeveria.

5 Rekomandimet

Me qëllim të menaxhimit të sigurt të projekteve KPPP dhe DQPPP duhet të sigurojnë planifikim cilësor të projekteve PPP dhe analizim të mjaftueshëm të të gjitha rreziqeve në këtë fazë. Qeveria dhe akterët relevant duhet të kryejnë detyrat dhe përgjegjësitë në pajtim të kërkesat ligjore dhe përveç këtyre ata duhet të adresojnë rekomandimet në vijim:

a) Gjatë planifikimit të projekteve PPP, e rekomandoj Qeverinë të sigurojë që:

- Rekomandimi 1** Të gjitha procedurat administrative respektohen me rastin e nxjerrjes së direktivave, rregulloreve dhe mbajtjes së takimeve;
- Rekomandimi 2** Njësia e përhershme për menaxhimin e projektit është themeluar. Formimi i njësisë së pavarur të jetë parakusht për hyrjen në fuqi të marrëveshjeve PPP;
- Rekomandimi 3** Komiteti për PPP të qartësoj afatet e raportimit përmes direktivave dhe rregulloreve, dhe në të ardhmen të siguroj raporte sipas kërkesave të parashkruara; dhe
- Rekomandimi 4** Të gjitha dokumentet zyrtare dhe Marrëveshjet të jenë në dispozicion në gjuhët zyrtare të vendit.

b) Për përmbylljen e projektit aktual e rekomandoj Qeverinë të sigurojë që:

- Rekomandimi 5** Mungesa e lejes ndërtimore të Terminalit të ri të trajtohet sa më parë dhe të mobilizohen akterët përgjegjës për legalizimin e objektit;
- Rekomandimi 6** Veprime të menjëhershme janë ndërmarrë lidhur me kontestin e pronës me KFOR-in, për qartësimin kontestit dhe të përmbyllë çështjet e hapura rreth shpronësimit të pronave private, që të përfundoj ndërtimi i rrugës në hyrje të ANP-AJ. Për me tepër të bëhen plotësim-ndryshimet e nevojshme bazuar në kushtet e Marrëveshjes;
- Rekomandimi 7** Terminali i ri pranohet sipas Marrëveshjes PPP, me nivel të pritur të sigurisë dhe kapaciteteve; dhe
- Rekomandimi 8** Komiteti për PPP të marr veprime lidhur me punët e mbetura duke bërë të qartë se si do të zhvillohen dhe nga kush do të mbikëqyren si dhe të hartojë një raport për shërbimet e IP nëse janë përfunduar në pajtim me Kontratën.