



**UNIVERSITETI MESDHETAR I SHQIPËRISË  
FAKULTETI I SHKENCAVE EKONOMIKE  
DEPARTAMENTI FINANCË, BANKË DHE KONTABILITET**

**DISERTACION**  
**Doktoratë në Shkenca Ekonomike**

**PARTNERITETI PUBLIK-PRIVAT, RASTI I SHQIPËRISË**

**Doktorant:**  
**MSc. Egra IBRAHIMI**

**Drejtues shkencor:**  
**Prof. Asoc. Dr. Orkida ILOLLARI**

**Tiranë, 2025**



## DEKLARATA E AUTORËSISË

Unë, e nënshkruara Egra Ibrahim, kandidate për marrjen e titullit “Doktor”, deklaroj me përgjegjësi të plotë se disertacioni me titull “Partneriteti Publik-Privat, Rasti i Shqipërisë”, i dorëzuar në kuadër të plotësimit të kërkesave akademike për përfitimin e kësaj grade shkencore, përbën vepër tërësisht origjinale të autorësisë sime. Deklaroj se ky punim nuk është paraqitur, dorëzuar apo botuar më parë në asnjë institucion tjetër arsimor apo kërkimor për vlerësim, publikim, apo çfarëdo qëllimi tjetër akademik. Gjithashtu, konfirmoj se të gjitha materialet e përdorura nga burime të jashtme janë cituar dhe referuar në përputhje të plotë me rregulloret akademike për citimin dhe parandalimin e plagjiaturës.

Egra Ibrahim

---

© Egra Ibrahim

Tiranë, 2025.

Të gjitha të drejtat e këtij materiali i përkasin autorit.



## ABSTRAKT

Kërkesa globale për ofrimin e të mirave dhe shërbimeve publike, përfshirë infrastrukturën rrugore, portet, aeroportet, urat, furnizimin me energji elektrike, trajtimin e ujërave dhe mbetjeve, si dhe kujdesin shëndetësor, ka ardhur duke u rritur ndjeshëm sidomos gjatë 20 viteve të fundit. Në Shqipëri, zhvendosjet e popullsisë në zona të ndryshme, kryesisht nga zonat rurale në zonat urbane, zhvillimi i sektorit të turizmit, integrimi progresiv në tregjet rajonale e ndërkombëtare si edhe zhvillimi ekonomik i vendit kanë nxitur nevojën për zhvillim dhe përmirësim të kapacitetit të infrastrukturës ekzistuese. Megjithatë, pavarësisht rritjes ekonomike të Shqipërisë, sektori publik është përballur vazhdimisht me kufizime buxhetore që kanë ngadalësuar realizimin e investimeve strategjike. Prandaj, Partneritetet Publik-Private (PPP) janë parë si një alternativë që mundëson mobilizimin e kapitalit privat dhe ekspertizës teknike, në drejtim të rritjes së efikasitetit dhe përshpejtimit të projekteve madhore të ofrimit të të mirave dhe shërbimeve publike.

Evidencat kombëtare dhe ndërkombëtare tregojnë se rezultatet e PPP-ve varen ndjeshëm nga faktorë si: cilësia e planifikimit, menaxhimit dhe monitorimit të tyre. Raporti i Fondit Monetar Ndërkombëtar, i vitit 2024, ka theksuar se një mungesë e vlerësimit të qartë të elementit të vlerës për para, problematikat në proceset tenderuese, mangësitë në kuadrin ligjor dhe kufizimet në kapacitetet institucionale mund të rrisin rreziqet fiskale afatgjata, duke ndikuar negativisht në deficitin dhe borxhin publik.

Punimi synon që nëpërmjet një analize empirike t'i japë përgjigje pyetjes kërkimore bazë: *Cili është ndikimi i projekteve të Partneritetit Publik-Privat (PPP) në treguesit kryesorë të zhvillimit ekonomik në Shqipëri, si Produkti i Brendshëm Bruto (PBB), niveli i borxhit publik dhe punësimi?* Variablat e marra në shqyrtim janë PPP-të me mbështetje buxhetore (në miliona lekë), Prodhimi i Brendshëm Bruto (në miliona lekë), niveli i punësimit (llogaritur në numra) dhe niveli i borxhit publik (në miliona lekë). Në këtë studim janë përdorur të dhëna sekondare të siguruar nga institucione kombëtare dhe ndërkombëtare si Ministria e Financave dhe Ekonomisë, INSTAT, Ceeic, Statista dhe Banka Botërore, të cilat janë vlerësuar të vlefshme për qëllimet e këtij studimi. Duke iu referuar faktit se projektet PPP në Shqipëri janë zhvilluar më së shumti pas vitit 2004 dhe duke iu referuar të dhënave të disponueshme, periudha e marrë në shqyrtim është periudha kohore 2017-2023. Marrëdhënia e variablave të përcaktuara është analizuar nëpërmjet analizës së korrelacionit dhe analizës regressive. Përmes modeleve të përdorura, është mundësuar jo vetëm identifikimi i faktorëve që kanë ndikim domethënës, por edhe vlerësimi i madhësisë së këtij ndikimi.

Në përfundim të analizës, rezultoi se ka një lidhje pozitive midis PPP-ve me mbështetje buxhetore dhe parametrave makroekonomike si PBB, niveli i borxhit publik dhe niveli i



punësimit. Ndikimi më i lartë është në nivelin e borxhit publik, duke sjellë edhe nevojën e dhënies së rekomandimeve për sektorin publik dhe privat, rekomandime të cilat sugjerojnë përcaktimin më të saktë të nevojave emergjente për të mira dhe shërbime publike, zhvillimin dhe realizimin e proceseve transparente, realizimin e duhur të proceseve të tenderimit të kontratave të tilla, ndarjen e saktë dhe të qartë të riskut të dy sektorët e përfshirë etj.

***Fjalët kyçe:*** *Partneriteti Publik-Privat; Koncesione; Produkti i Brendshëm Bruto; Punësim; Borxh Publik; Sektor publik; Sektor privat*



## ABSTRACT

The global demand for the provision of public goods and services, including road infrastructure, ports, airports, bridges, electricity supply, water and waste treatment, as well as healthcare, has increased significantly, especially over the last 20 years. In Albania, population shifts across different areas—primarily from rural to urban zones—the development of the tourism sector, progressive integration into regional and international markets, and the country’s overall economic growth have all driven the need for the development and improvement of existing infrastructure capacity. However, despite Albania’s economic growth, the public sector has continually faced budgetary constraints that have slowed the implementation of strategic investments. Therefore, Public–Private Partnerships (PPPs) have been viewed as an alternative mechanism that enables the mobilization of private capital and technical expertise, enhancing efficiency and accelerating the realization of major projects for the provision of public goods and services. National and international evidence shows that the outcomes of PPPs depend significantly on factors such as the quality of their planning, management, and monitoring. The 2024 report of the International Monetary Fund emphasized that a lack of clear assessment of value for money, issues in tendering processes, shortcomings in the legal framework, and limitations in institutional capacities may increase long-term fiscal risks, negatively affecting the deficit and public debt.

This paper aims, through an empirical analysis, to answer the central research question: “What is the impact of Public–Private Partnership (PPP) projects on key economic development indicators in Albania, such as Gross Domestic Product (GDP), the level of public debt, and employment?” The variables examined include budget-supported PPPs (in millions of lekë), Gross Domestic Product (in millions of lekë), employment levels (measured in number of employees), and the level of public debt (in millions of lekë). The study uses secondary data obtained from national and international institutions such as the Ministry of Finance and Economy, INSTAT, Ceeic, Statista, and the World Bank, which were deemed valid for the purposes of this research. Considering that PPP projects in Albania have primarily developed after 2004 and based on available data, the period under review is 2017–2023. The relationships among the defined variables were analyzed through correlation analysis and regression analysis. Through the applied models, the study not only identifies the factors that have a significant impact but also assesses the magnitude of these effects.

The analysis concluded that there is a positive relationship between budget-supported PPPs and macroeconomic parameters such as GDP, public debt levels, and employment. The strongest impact is observed on public debt levels, highlighting the need to provide recommendations for the public and private sectors. These recommendations suggest a



more accurate identification of urgent needs for public goods and services, the development and implementation of transparent processes, proper execution of tendering procedures for such contracts, and a clear and precise allocation of risk between the two sectors involved, among others.

**Keywords:** *Public-Private Partnerships (PPP); Concessions; Gross Domestic Product; Employment; Public Debt; Private Sector; Public Sector*



## **DEDIKIMI**

Këtë punim, si pasqyrim i përfundimit të studimeve të mia pasuniversitare dhe të realizimit të ëndrrës sime të madhe për të mbrojtur gradën shkencore “Doktor”, ia dedikoj me dashuri të pafundme vajzës sime Ezli, e cila më lejoi që një pjesë jo të vogël të kohës së vyer të ndenjes dhe përkushtimit tim të vazhdueshëm ndaj saj, ta harxhoj për t’iu kushtuar studimeve pasuniversitare.

*Faleminderit, EZLI!*



## FALËNDERIME

Ky punim është produkt i një kërkimi shkencor të realizuar gjatë një periudhe 3-vjeçare, me mbështetjen dhe përkrahjen e familjes sime, udhëheqëses sime shkencore dhe kolegëve të mi.

Një falënderim të veçantë kam për udhëheqësen time shkencore, Prof. Asoc. Dr. Orkida Ilollari, e cila më ka orientuar dhe mbështetur në aspektin shkencor dhe akademik. Pa ndihmën dhe orientimet e saj do të ishte i pamundur realizimi i këtij punimi shkencor.

Gjithashtu, dëshiroj të shpreh me gjithë zemër falënderime për stafin akademik të Fakultetit të Shkencave Ekonomike në Universitetin Mesdhetar të Shqipërisë. Do t'ju kem të paharruar për të gjithë jetën.

Dëshiroj të falënderoj dhe t'i shpreh mirënjohjen vajzës sime Ezli dhe familjes sime.

## **PËRMBAJTJA E LËNDËS**

<b>DEKLARATA E AUTORËSISË</b> .....	1
<b>ABSTRAKT</b> .....	2
<b>ABSTRACT</b> .....	4
<b>DEDIKIMI</b> .....	6
<b>FALËNDERIME</b> .....	7
<b>LISTA E SHKURTIMEVE DHE E FJALORIT</b> .....	10
<b>LISTA E TABELAVE</b> .....	12
<b>LISTA E FIGURAVE</b> .....	14
<b>LISTA E GRAFIKËVE</b> .....	15
<b>LISTA E DIAGRAMAVE</b> .....	16
<b>KAPITULLI I: HYRJE</b> .....	17
<b>1.1 Qëllimi</b> .....	18
<b>1.2 Objektivat dhe hipotezat</b> .....	19
<b>1.3 Kufizimet e modelit të përdorur</b> .....	21
<b>1.4 Struktura e punimit</b> .....	22
<b>1.5 Rezultatet e analizës</b> .....	23
<b>KAPITULLI II: RISHIKIMI I LITERATURËS</b> .....	25
<b>2.1 Modelet e PPP-ve dhe financimi i tyre</b> .....	25
<b>2.2 Impakti i projekteve PPP në zhvillimin ekonomik të vendit</b> .....	40
<b>2.3 Qasjet teorike dhe empirike mbi rolin dhe rëndësinë e projekteve PPP</b> .....	47
<b>2.3.1 Kuadri i “Vlerës për para”</b> .....	51
<b>2.3.2 Analiza empirike e ndikimit të PPP-ve</b> .....	53
<b>2.4 Përvoja ndërkombëtare me PPP-të</b> .....	60
<b>2.4.1 Disa raste studimore të suksesshme në fushën e energjisë elektrike, shëndetësisë dhe infrastrukturës rrugore</b> .....	67
<b>2.4.2 Disa raste studimore më pak të suksesshme në fushën e energjisë elektrike, shëndetësisë dhe infrastrukturës rrugore</b> .....	75
<b>2.5 Analiza deskriptive e kontratave koncesione/PPP në Shqipëri</b> .....	80



2.5.1	Kuadri ligjor dhe institucional .....	81
2.5.2	Analiza e ecurisë së kontratave koncesione/PPP në Shqipëri.....	83
2.5.3	Shpërndarja e riskut në kontratat koncesionare/PPP .....	87
2.5.4	Analizë e shkurtër krahasuese Shqipëri – Vendet e Rajonit të Ballkanit Perëndimor.....	106
<b>KAPITULLI III: METODOLOGJIA E STUDIMIT .....</b>		<b>110</b>
3.1	Pyetjet kërkimore dhe hipotezat statistikore .....	110
3.2	Përdorimi i teknikës së rasteve studimore .....	111
3.3	Metodologjia dhe të dhënat e përdorura.....	111
3.4	Metoda e vlerësimit dhe testet diagnostikuese .....	114
3.5	Etika kërkimore.....	115
3.6	Kufizimet e metodës .....	116
<b>KAPITULLI IV: ANALIZA EMPIRIKE DHE KRAHASUESE E KONTRATAVE KONCENSIONE/PPP NË SHQIPËRI.....</b>		<b>119</b>
4.1	Analiza empirike dhe rezultat e saj .....	119
4.1.1	Të dhënat dhe korrelacioni.....	121
4.1.2	Analiza e lidhjes së PPP-ve me parametrat makroekonomikë.....	124
4.2	Analiza e rasteve studimore më të suksesshme dhe më pak të suksesshme të projekteve PPP në Shqipëri .....	133
<b>KAPITULLI V: KONKLUZIONE DHE REKOMANDIME.....</b>		<b>138</b>
5.1	Konkluzione .....	138
5.2	Kufizimet metodologjike dhe orientimet për kërkimet e ardhshme.....	147
5.3	Rekomandime .....	148
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>		<b>150</b>
<b>ANEX.....</b>		<b>169</b>



## LISTA E SHKURTIMEVE DHE E FJALORIT

<b>ADB</b>	<i>Asian Development Bank</i> (Banka Aziatike e Zhvillimeve)
<b>APP</b>	Agjencia e Prokurimit Publik
<b>ATRAKO</b>	Agjencia e Trajtimit të Koncesioneve dhe Partneriteteve Publike-Private
<b>BE</b>	Bashkimi Evropian
<b>BOO</b>	Ndërto – Merr në pronësi – Vër në funksion ( <i>Build – Own – Operate</i> )
<b>BOOT</b>	Ndërto – Merr në pronësi – Vër në funksion – Transfero ( <i>Build – Own – Operate – Transfer</i> )
<b>BOT</b>	Ndërto – Vër në funksion – Transfero ( <i>Build – Operate – Transfer</i> )
<b>DBF</b>	Dizenjo – Ndërto – Financo ( <i>Design – Build – Finance</i> )
<b>DBFO</b>	Dizenjo – Ndërto – Financo – Vër në funksion ( <i>Design – Build – Finance – Operate</i> )
<b>DBFM</b>	Dizenjo – Ndërto – Financo – Mirëmbaj ( <i>Design – Build – Finance – Maintenance</i> )
<b>DBMFO</b>	Dizenjo – Ndërto – Mirëmbaj – Financo – Vër në funksion ( <i>Design – Build – Maintenance – Finance – Operate</i> )
<b>DCMF</b>	Dizenjo – Ndërto – Mirëmbaj – Financim ( <i>Design – Construct – Maintenance – Finance</i> )
<b>EIB</b>	<i>European Investment Bank</i> (Banka Evropiane e Investimeve)
<b>FMN</b>	Fondi Monetar Ndërkombëtar
<b>GDP</b>	<i>Gross Domestic Product</i>



<b>INSTAT</b>	Instituti i Statistikave
<b>IO</b>	Infrastruktura Ontario
<b>JV</b>	Sipërmarrje e Përbashkët ( <i>Joint Ventures</i> )
<b>OECD</b>	Organizata për Zhvillimin dhe Bashkëpunimin Ekonomik ( <i>Organization for Economic Development and Cooperation</i> )
<b>O &amp; M</b>	Vër në funksion – Mirëmbaj ( <i>Operate – Maintenance</i> )
<b>OLS</b>	Metoda e katrorëve më të vegjël ( <i>Ordinary Least Squares Methods</i> )
<b>PAT</b>	Teoria Principal – Agjent
<b>PBB</b>	Produkti i Brendshëm Bruto
<b>PFI</b>	Iniciativa e Financimit Privat
<b>PPI</b>	Projekte Publike-Private në infrastrukturë
<b>PPP</b>	Partneriteti Publik-Privat
<b>PUN</b>	Niveli i punësimit
<b>ROT</b>	Rehabilito – Vër në Funksion – Transfero ( <i>Rehabilitate, Operate – Transfer</i> )
<b>SPV</b>	Mjet për qëllim të veçantë ( <i>Special Purpose Vehicle</i> )
<b>TIK</b>	Teknologjia e Informacionit, Komunikimit dhe Telekomunikacionit
<b>TCE</b>	Teoria e Kostove të Transaksionit



## LISTA E TABELAVE

Tabela nr. 1: Modelet më të përdorura të PPP-ve dhe karakteristikat kryesore

Tabela nr. 2: Të dhënat e kontratës së koncesionit “*Shërbimet e elektricitetit dhe ujit*”, Gabon, Afrikë

Tabela nr. 3: Të dhënat e kontratës së Göttelborn Solar Park, Gjermani

Tabela nr. 4: Të dhënat e kontratës së Spitalit Rajonal të Specialiteteve, Bajío, Guanajuato State, Mexico

Tabela nr. 5: Të dhënat e kontratës së Royal Children’s Hospital Project, Australi

Tabela nr. 6: Numri i kontratave koncesione/PPP sipas autoriteteve kontraktore

Tabela nr. 7: Kontratat koncesione/PPP me mbështetje buxhetore

Tabela nr. 8: Statistikat deskriptive

Tabela nr. 9: Koeficientet e korrelacionit

Tabela nr. 10: Rezultatet e testeve

Tabela nr. 11: Rezultatet e testeve për modelin e PUN

Tabela nr. 12: Rezultatet e testeve për modelin e Borxhit

Tabela nr. 13: Përmbledhje e studimeve empirike

Tabela nr. 14: Modeli PPP\_PBB

Tabela nr. 15: Modeli i vlerësuar PPP-PBB dhe trend

Tabela nr. 16: Teste mbi vlefshmërinë, modeli PPP-PBB

Tabela nr. 17: Modeli PUN\_PPP

Tabela nr. 18: Modeli i vlerësuar PUN-PPP me variabël dummy

Tabela nr. 19: Teste mbi vlefshmërinë, modeli PPP-PUN

Tabela nr. 20: Teste mbi hipotezën e dytë



Tabela nr. 21: Modeli PPP\_Borxh

Tabela nr. 22: Modeli i vlerësuar Borxhi-PPP me variabël dummy

Tabela nr. 23: Teste mbi vlefshmërinë, modeli PPP-Borxhi

Tabela nr. 24: Teste mbi hipotezën e tretë



## **LISTA E FIGURAVE**

Figura nr. 1: Modelet e PPP-ve

Figura nr. 2: Procesi i thjeshtuar i metodës “Vlera për para” e përdorur nga Infrastruktura Ontario

Figura nr. 3: Faktorët e suksesit

Figura nr. 4: Box-plot për variablat e marra në studim



## **LISTA E GRAFIKËVE**

Grafiku nr. 1: Vlera e projekteve PPP nëpër botë, për periudhën 1990-2023 (në miliona dollarë)

Grafiku nr. 2: PBB dhe rritja ekonomike 2018-2023

Grafiku nr. 3: Trendi i kontratave koncesione/PPP në Shqipëri

Grafiku nr. 4: Numri i projekteve Koncesionare/PPP aktive sipas sektorëve dhe vlera totale e investimit (në lekë), viti 2023

Grafiku nr. 5: Ndarja e riskut sipas sektorëve në kontratat koncesione/PPP

Grafiku nr. 6: Trendet e variablave të marra në studim

Grafiku nr. 7: Numri dhe vlera e projekteve të përmbyllura financiarisht për periudhën 2001-2016



## **LISTA E DIAGRAMAVE**

Diagrami nr. 1: Sektorët ekonomikë dhe socialë, pjesë e projekteve PPP

Diagrami nr. 2: Dallimi midis modelit tradicional të prokurimit publik dhe modelit PPP

Diagrami nr. 3: Skemat e financimit të projekteve PPP

Diagrami nr. 4: Roli i projekteve PPP në aspektet makroekonomike

## KAPITULLI I: HYRJE

Partneriteti Publik-Privat (PPP) konsiston në një model bashkëpunimi afatgjatë midis dy sektorëve me kontribut të rëndësishëm në ekonomi sektorit publik dhe atij privat, me objekt kryesor mundësimin e të mirave dhe shërbimeve publike për komunitetin. Projektet PPP mbështeten në skema financimi të cilat bazohen në disa drejtime kryesore globale: nga financimi tradicional i transportit dhe infrastrukturës në një zgjidhje më gjithëpërfshirëse të problemeve sociale nëpërmjet ndërtimit të faciliteteve/të mirave publike dhe pajisjeve të tyre si shkollat, stadiumet, klinikat, sistemet e furnizimit me ujë; nëpërmjet zhvillimit të projekteve ndërkombëtare; nëpërmjet rritjes së rolit të shtetit dhe qeverisë në financimin dhe menaxhimin e projekteve PPP, gjë e cila favorizon zhvillimin e tyre, si dhe evoluimit të mekanizmave të PPP-ve drejt formave të reja të tyre si kontratat e sektorit të energjisë, inovacionit, mbrojtjes së mjedisit etj. Ndryshe nga modelet tradicionale të prokurimit, në këto modele bashkëpunimi ka një ndarje rrisht midis dy sektorëve të përfshirë, ku proceset e planifikimit, projektimit, vënies në funksion, ndërtimit dhe mirëmbajtjes së të mirave publike merren përsipër kryesisht nga sektori privat.

Debate akademike dhe përkufizime të ndryshme institucionale janë realizuar me qëllim dhënien e përkufizimit të PPP-ve dhe aspektet e ndryshme të kategorizimit të tyre. (World Bank, 2002)<sup>1</sup> dhe Organizata për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ekonomik (OECD) i kanë cilësuar si kontrata afatgjata të nënshkuara midis dy sektorëve të ekonomisë, sektorit privat dhe atij publik, ku qëllimi kryesor është mundësimi i të mirave dhe shërbimeve publike. Karakteristikë kryesore e tyre është ndarja e risqeve sipas përgjegjësisë dhe funksioneve, midis sektorëve të përfshirë. Në përfundim të kontratës, përfitimi i sektorit publik është realizimi i ofrimit të të mirave dhe shërbimeve publike, ndërsa për sektorin privat, marrja e shpërblimit financiar. Bashkimi Evropian (BE) nuk ka kuadër ligjor specifik për PPP-të, por legjislacioni evropian ka përfshirë në procedurat e tij të prokurimit disa forma të PPP-ve. Konkretisht, në vitin 2004, legjislacioni i rishikuar parashikoi procedurën e bazuar në konkurrencë dhe për këtë u ofrua një kuadër ligjor për të cilat sektori publik ka një nevojë specifike dhe kërkon nga sektori privat ofrimin e një zgjidhjeje teknike optimale dhe efëente. Autorë të ndryshëm (Koppenjan, 2005) i kanë përkufizuar si formë bashkëpunimi midis dy sektorëve në drejtim të planifikimit/ndërtimit dhe/ose shfrytëzimit të projekteve infrastrukturore, ndërsa risku, përfitimet, burimet dhe përgjegjësitë ndahen midis tyre.

---

<sup>1</sup><https://ppp.worldbank.org/PPP> Online Reference Guide

Projektet PPP datojnë që nga shekulli XVII dhe më herët, por koncepti modern i tyre është zhvilluar në fund të shekullit XX (Grimsey & Lewis, 2007). Në të gjithë botën, këto lloje projektesh janë përdorur kryesisht në fushën e infrastrukturës, konkretisht në ndërtim, ofrim, vënie në funksion dhe mirëmbajtje të infrastrukturës arsimore, shëndetësore, transportit, rrjeteve të furnizimit me ujë (Andreeva, 2013). Ky model po përdoret akoma më shumë në të gjithë globin pasi është parë si një strategji efektive e cila adreson dy aspekte: sfidat e burimeve publike financiare të kufizuara dhe nevojat për zgjidhje efikase dhe inovative, gjë e cila sjell edhe reduktim të kostove. Bashkëpunimi i sektorit publik me sektorin privat konsiderohet edhe më i rëndësishëm kur financat publike për investimin në të mira dhe shërbime publike janë të kufizuara. Ky bashkëpunim është akoma më i rëndësishëm për vendet në zhvillim si Shqipëria, ku nevojat për infrastrukturë rrugore, energjetike dhe sociale janë të mëdha dhe emergjente për të siguruar zhvillimin ekonomik dhe të qëndrueshëm të vendit dhe në të njëjtën kohë, financat publike janë të kufizuara.

Në këtë kontekst, përdorimi i PPP-ve në prodhim, infrastrukturë dhe shërbime është i domosdoshëm. Por në të njëjtën kohë, është i rëndësishëm studimi i alternativave të ndryshme të PPP-ve duke marrë gjithnjë në konsideratë mundësitë reale të zbatimit masiv të tyre në ekonominë shqiptare, si edhe prioritizimi dhe zgjedhja e projekteve të cilat sigurojnë rritje ekonomike të qëndrueshme afatgjatë. Realizimi i projekteve të PPP-ve ka efekte në treguesit fiskal e monetar të ekonomisë, në të ardhurat, në shpenzimet, në treguesit e deficitit apo borxhit publik, dhe jo domosdoshmërisht ndikon në rritjen ekonomike afatgjate apo në përmirësimin e këtyre treguesve. Prandaj është shumë i rëndësishëm realizimi i një studimi empirik mbi impaktin e projekteve PPP në këta tregues, me qëllim edhe nxjerrjen e rekomandimeve për sektorin publik dhe atë privat të përfshirë në projekte të tilla.

## 1.1 Qëllimi

Qëllimi kryesor i këtij studimi është analizimi i projekteve PPP dhe i ndikimit të tyre në performancën makroekonomike në Shqipëri, në indikatorë si Produkti i Brendshëm Bruto (PBB), niveli i punësimit dhe borxhi publik. Analiza të ndryshme kanë nënvizuar faktin se projektet PPP në infrastrukturë stimulojnë rritjen ekonomike nëpërmjet rritjes së konektivitetit midis qyteteve, shteteve dhe rajoneve të ndryshme, duke reduktuar kështu kostot e transportit dhe duke nxjerrur tregtinë. Shpenzimet për infrastrukturën publike mund të kontribuojnë gjithashtu në krijimin e vendeve të punës përmes efekteve të drejtpërdrejta të punësimit (Moszoro, 2021). Një nga avantazhet e projekteve PPP është fakti se krijojnë mundësi punësimi direkt dhe indirekt. Në këtë mënyrë, ulet norma e papunësisë dhe rriten të ardhurat e familjes. Niveli më i lartë i investimeve kryesisht në infrastrukturën publike mund të rrisë prodhimin afatshkurtër duke stimuluar kërkesën agregate dhe gjithashtu duke

nxitur prodhimin afatgjatë si në vendet e zhvilluara (Abiad et al, 2016), ashtu edhe në vendet në zhvillim (Furceri & Li, 2017).

Rritja e punësimit shoqëruar si rrjedhojë dhe me rritje të të ardhurave krijojnë stimuj për rritje të konsumit dhe të prodhimit të brendshëm. Por, nga ana tjetër, projektet PPP mbartin një potencial për risqe të mëdha fiskale dhe rritje të kostove, nëse nuk menaxhohen mirë. Ndërsa PPP-të janë bërë një mjet gjithnjë e më i rëndësishëm investimi në rajon, vendimmarrësit duhet të shqyrtojnë me kujdes projektimin dhe implementimin e tyre dhe të monitorojnë e menaxhojnë ngushtë rreziqet e lidhura, që përfitimet potenciale të mund të realizohen plotësisht (Martijn et al, 2023). Në këtë rast është e nevojshme të ofrohen rekomandimet dhe sugjerimet përkatëse kryesisht për sektorin publik dhe konkretisht për institucionet përgjegjëse për procedurat e prokurimit, monitorimit dhe implementimit të projekteve PPP në bashkëpunim me sektorin privat.

## 1.2 Objektivat dhe hipotezat

Bazuar në qëllimin kryesor, ky punim doktoral synon të analizojë, përmes trajtimit teorik dhe empirik, lidhjen midis projekteve PPP dhe zhvillimit ekonomik të Shqipërisë: konkretisht impaktin e projekteve PPP me mbështetje buxhetore mbi PBB-në, borxhin publik dhe punësimin. Gjithashtu, studimi ofron krahasim të rasteve të suksesshme dhe më pak të suksesshme në Shqipëri, rajon e botë, si dhe formulim të rekomandimeve për përmirësimin e praktikave të prokurimit dhe menaxhimit të këtyre projekteve për rritjen e efekteve të tyre pozitive ekonomike e sociale.

### Pyetja kërkimore bazë dhe hipotezat e ngritura

Ky studim bazohet në një pyetje kërkimore bazë dhe disa pyetje ndihmëse, mbi bazën e të cilave janë ngritur hipotezat statistikore përkatëse:

**Pyetja bazë kërkimore:** *Cili është ndikimi i projekteve të Partneritetit Publik-Privat (PPP) në treguesit kryesorë të zhvillimit ekonomik në Shqipëri, si Produkti i Brendshëm Bruto (PBB), niveli i borxhit publik dhe punësimi?*

### Pyetja kërkimore nr. 1: *A ndikojnë projektet PPP në PBB-në e Shqipërisë?*

Për t'i dhënë përgjigje pyetjes kërkimore, nga ana statistikore janë ngritur hipotezat e mëposhtme:

H<sub>0</sub>:  $\beta_1 = 0$  (PPP nuk ka ndikim të rëndësishëm mbi PBB-në)

H<sub>a</sub>:  $\beta_1 > 0$  (PPP ka ndikim pozitiv të rëndësishëm mbi PBB-në)

**Pyetja kërkimore nr. 2: A ndikojnë projektet PPP në nivelin e punësimit në Shqipëri?**

Për t'i dhënë përgjigje pyetjes kërkimore, nga ana statistikore janë ngritur hipotezat e mëposhtme:

H<sub>0</sub>:  $\beta_1 = 0$  (PPP nuk ka ndikim të rëndësishëm mbi PUN)

H<sub>a</sub>:  $\beta_1 > 0$  (PPP ka ndikim të rëndësishëm pozitiv mbi PUN)

**Pyetja kërkimore nr. 3: A ndikojnë projektet PPP në nivelin e borxhit publik në Shqipëri?**

Për t'i dhënë përgjigje pyetjes kërkimore, nga ana statistikore janë ngritur hipotezat e mëposhtme:

H<sub>0</sub>:  $\beta_1 = 0$  (PPP nuk ka ndikim të rëndësishëm mbi borxhin)

H<sub>a</sub>:  $\beta_1 > 0$  (PPP ka ndikim të rëndësishëm pozitiv mbi borxhin)

Në këtë studim do të përdoren analiza e korrelacionit dhe analiza regresive si metoda statistikore plotësuese për vlerësimin e marrëdhënieve ndërmjet variablave të përzgjedhur. Analiza e korrelacionit do të shërbejë për të identifikuar dhe matur forcën si dhe drejtimin e lidhjes statistikore midis dy ose më shumë variablave, duke ndihmuar në përcaktimin nëse ndërmjet tyre ekziston një lidhje pozitive apo negative. Në vijim, analiza regresive do të përdoret për të modeluar marrëdhënien funksionale ndërmjet variablave, me qëllim vlerësimin e ndikimit që variablat e pavarur ushtrojnë mbi variablin e varur. Kjo metodë lejon interpretimin më të saktë të efekteve të secilit faktor dhe ndihmon në përcaktimin e rëndësisë statistikore të tyre, duke kontribuar në kuptimin më të thellë të mekanizmave përmes të cilëve PPP-të mund të ndikojnë në treguesit makroekonomikë të Shqipërisë.

**Të dhënat e përdorura në studim**

Për qëllime të studimit, janë përdorur të dhëna dytësore, të mbledhura nga institucione zyrtare dhe të besueshme kombëtare dhe ndërkombëtare, përfshirë Institutin e Statistikave të Shqipërisë (INSTAT), Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë, Bankën Botërore, platformën CEIC, si dhe databazën Statista. Këto burime janë përzgjedhur me kujdes për shkak të autoritetit të tyre institucional, saktësisë së të dhënave dhe rolit të tyre në mbledhjen dhe publikimin e statistikave makroekonomike. Megjithatë, duke qenë se këto institucione përfaqësojnë burime zyrtare dhe ndërkombëtarisht të njohura, të dhënat konsiderohen të vlefshme për përmbushjen e objektivave të studimit.

### 1.3 Kufizimet e modelit të përdorur

Ky studim përballet me disa kufizime metodologjike dhe praktike, të cilat duhet të merren në konsideratë gjatë interpretimit të rezultateve. Të dhënat e përdorura përfshijnë periudhën 2017–2023, ndërkohë që kontratat e para PPP në Shqipëri kanë filluar pas vitit 2004. Kjo kufizon mundësinë për të kapur efekte afatgjata ose strukturore të PPP-ve në ekonomi. Megjithatë, numri i konsiderueshëm i projekteve aktive gjatë periudhës së analizuar e bën të mundur vlerësimin e ndikimeve më të afërta. Aktualisht, statistikat zyrtare nuk ofrojnë një ndarje të qartë të vendeve të punës të krijuara drejtpërdrejt nga PPP-të, krahasuar me ato që burojnë nga investime të tjera publike ose private. Kjo mungesë ndarjeje pengon një vlerësim të saktë të kontributit specifik të PPP-ve në punësim dhe e detyron analizën të mbështetet kryesisht në të dhëna të agreguara ose në raste të veçanta projektesh. Informacioni i plotë mbi kushtet financiare dhe kontraktuale të disa PPP-ve mbetet i papublikuar ose konfidencial. Kjo kufizon transparencën dhe mundësinë për një analizë më gjithëpërfshirëse mbi ndikimet fiskale dhe mbi shpërndarjen e risqeve midis partnerëve.

Në këtë studim nuk janë përdorur metoda të grumbullimit të të dhënave primare për të vlerësuar perceptimet e aktorëve (publikë ose privatë) mbi efektet e PPP-ve. Kjo për dy arsye: së pari, ky punim ka për qëllim që nëpërmjet një analize empirike e mbështetur në të dhëna sasiore dhe burime zyrtare të analizojë tendencat dhe ndikimet ekonomike të PPP-ve në Shqipëri gjatë periudhës 2017–2023. Së dyti, perceptimet e aktorëve, ndonëse të vlefshme për një analizë cilësore, shpesh kanë tendencën të jenë subjektive dhe të ndikuara nga interesa specifike. Kjo mund të kufizojë objektivitetin e vlerësimit. Për këtë arsye, është zgjedhur një metodologji që fokusohet në analiza sasiore të të dhënave ekzistuese dhe shqyrtimin krahasues të rasteve të dokumentuara të PPP-ve, si mënyrë më e qëndrueshme për të vlerësuar ndikimet reale të tyre në ekonomi dhe financa publike.

Mbështetja vetëm në të dhëna dytësore, pavarësisht faktit se janë marrë nga burime të besueshme si INSTAT, Ministria e Financave dhe Banka Botërore, mbart rrezikun e mospërputhjeve metodologjike, mungesës së harmonizimit dhe mungesës së detajeve mikroekonomike. Megjithatë, duke qenë se këto institucione përfaqësojnë burime zyrtare dhe ndërkombëtarisht të njohura, të dhënat konsiderohen të vlefshme për përmbushjen e objektivave të studimit.

Në përfundim, kufizimet e mësipërme tregojnë se rezultatet e këtij studimi duhen interpretuar me kujdes, duke marrë parasysh natyrën e të dhënave dhe mungesën e disa elementeve plotësuese si perceptimet e aktorëve. Megjithatë, pavarësisht këtyre kufizimeve, analiza empirike e paraqitur në kapitullin IV ofron evidenca të vlefshme mbi marrëdhënien midis projekteve PPP dhe treguesve kryesorë makroekonomikë në Shqipëri.

#### 1.4 Struktura e punimit

Punimi ndahet në pesë (5) kapituj. Kapitulli i parë i punimit tregon pjesën hyrëse të temës ku janë përshkruar elementet si qëllimi i punimit, pyetjet kërkimore, hipotezat dhe struktura e punimit.

Kapitulli i dytë bazohet në qasjen teorike në të cilën janë përfshirë elemente si përkufizimet e ndryshme të PPP-ve, llojet e ndryshme të kontratave dhe karakteri i tyre, kuadri i “Vlerës për para”, avantazhet e përfshirjes së sektorit privat në kontrata të tilla, nevoja për zhvillimin e të tilla investimeve, metodologjia e Infrastrukturës së Ontarios, teoritë institucionale në lidhje me shpërndarjen dhe menaxhimin e riskut, përmbledhje të teorive dhe studimeve që analizojnë lidhjen midis PPP-ve dhe parametrave makroekonomikë. Një element i rëndësishëm në këtë pjesë të parë është edhe analiza e rasteve globale më të suksesshme dhe më pak të suksesshme të kontratave PPP në fushat si infrastruktura, shëndetësia dhe energjia. Analizimi i tyre ndihmon për të identifikuar dhe kuptuar faktorët ndikues për marrjen e përfitimeve dhe shkaqet në dështimin dhe mos realizimin e objektivave të kontratës. Me shumë rëndësi është edhe analiza përshkuese e kontratave PPP në Shqipëri dhe konkretisht: objekti i tyre, vlera e investimit, mënyra e financimit, sektorët e përfshirë dhe ndarja e risqeve midis sektorit publik dhe atij privat. Në këtë pjesë janë analizuar gjithashtu kontratat me probleme dhe shkaqet përkatëse të tyre.

Kapitulli i tretë në këtë punim ka për qëllim përshkrimin e metodologjisë së përdorur për të realizuar analizën empirike të impaktit të PPP-ve me mbështetje buxhetore në Shqipëri në parametrat makroekonomikë si PBB, nivelin e punësimit dhe nivelin e borxhit publik. Në këtë kapitull janë përmendur gjithashtu edhe kufizimet e modelit të përdorur.

Kapitulli i katërt i punimit, realizon analizën empirike dhe deskriptive të kontratave koncesionare/PPP në Shqipëri. Analiza fillon me modelimin ekonometrik nëpërmjet analizave të korelacionit dhe regressive. Përsa i përket variablit PPP, theksohet se janë përdorur të dhënat për PPP-të me mbështetje buxhetore, për shkak se kanë ndikime të drejtpërdrejta në bilancin publik fiskal dhe gjithashtu ndikojnë në qëndrueshmërinë fiskale. Pjesë përbërëse e këtij kapitulli është edhe një analizë e rasteve më të suksesshme dhe më pak të suksesshme të PPP-ve në Shqipëri si edhe një analizë e shkurtër krahasuese e projekteve PPP në vendet e rajonit të Ballkanit Perëndimor.

Kapitulli i pestë i punimit tregon konkluzionet e të gjithë analizës së realizuar dhe rekomandimet për sektorin publik dhe atë privat. Ka shumë rëndësi që të dy sektorët të mund të bashkëpunojnë me njëri-tjetrin në të gjitha hallkat e procesit, si dhe t’i referohen

edhe praktikave më të mira ndërkombëtare, me qëllim marrjen e shembujve konkretë të suksesit.

### **1.5 Rezultatet e analizës**

Analiza përshkruese e realizuar në lidhje me rastet studimore më të suksesshme dhe më pak të suksesshme në sferën globale dhe kombëtare, ka konkluduar mbi faktorët ndikues në ecurinë me sukses ose jo të projekteve PPP. Ndër faktorët e identifikuar janë përcaktimi i saktë i kushteve të kontratës, bashkëpunimi midis sektorit privat dhe atij publik, parashikimi i saktë i kërkesës dhe nevojës për ofrimin e të mirave dhe shërbimeve publike, ndarja e qartë e roleve dhe risqeve të kontratave të tilla, përcaktimi i institucioneve apo njësisive përgjegjëse për proceset e prokurimit dhe monitorimit të kontratave të tilla, eksperiencia dhe aftësitë menaxheriale dhe teknike të sektorit privat të përfshirë në kontratë etj.

Autorë të ndryshëm (Yescombe, 2011) kanë identifikuar faktorë ndikues si mungesa e një kuadri të mirëpërcaktuar ligjor dhe rregullator; përcaktimi jo i qartë i kushteve të kontratës, kryesisht kushteve të rinegocimit; mungesa e aftësive financiare të sektorit privat; problematikat me shpronësimet; vonesa e marrjes së lejeve përkatëse për ndërtim apo zhvillim; problematika të bashkëpunimit midis dy sektorëve të përfshirë etj. Analiza empirike e realizuar bazuar në analizat e korrelacionit dhe regresionit ka nxjerrë si rezultat një lidhje pozitive midis variablit të pavarur Kontrata koncesione/PPP me mbështetje buxhetore dhe variablave të varur PBB, niveli i borxhit publik dhe niveli i punësimit. Ndikimi më i madh është në nivelin e borxhit publik, i cili sugjeron se investimet në PPP mund të kenë një efekt të konsiderueshëm në financat publike, duke ndikuar direkt në rritjen e borxhit publik, sidomos kur këto projekte shoqërohen me huamarrje ose detyrime shtesë për financimin e tyre (Baldwin & Giavazzi, 2020). Për më tepër, ky rezultat është i rëndësishëm në kuptimin se ndonëse PPP-të mund të sjellin përfitime ekonomike afatgjata, ato gjithashtu mund të krijojnë presione për borxhin publik në periudha afatshkurtra (Forte & Howes, 2016). Ky ndikim mund të mos jetë gjithmonë i dukshëm menjëherë, por mund të reflektohet në rritjen e borxhit publik pas investimeve të mëdha që kërkojnë financim shtesë, veçanërisht gjatë periudhave të krizave ekonomike (Ferri & Guiso, 2021).

Punimi propozon një sërë rekomandimesh për palët e përfshira si: (1) forcimi i kapaciteteve institucionale të sektorit publik në realizimin e analizës dhe menaxhimit të kontratave PPP; (2) ndërtimi i një kuadri ligjor gjithëpërfshirës, i cili mundëson dhe garanton barazi, transparencë dhe ndarje të drejtë të risqeve (3); përmirësimi i procedurave



të vlerësimit të “Vlerës për para” para se të nënshkruhet kontrata dhe (4) përfshirja e një mekanizmi monitorimi të pavarur që ofron dhe garanton transparencë ndaj publikut.

Gjithashtu, vlerësohet si urgjente ndjekja më efikase e procedurave të shpronësimit për projektet që prekin prona private, pasi vonesat e krijuara nga kjo fazë janë një nga pengesat kryesore për realizimin në kohë të investimeve publike. Pjesa vijuese synon të zgjerojë analizën duke shqyrtuar qasjet kryesore teorike dhe praktikat ndërkombëtare të Partneriteteve Publike-Private, të cilat shërbejnë si bazë për kuptimin e mënyrës se si këto modele zbatohen në sektorë dhe vende të ndryshme.

## **KAPITULLI II: RISHIKIMI I LITERATURËS**

Ky kapitull, i ndërtuar mbi objektivin e analizës teorike të projekteve të Partneritetit Publik-Privat (PPP), trajton aspektet themelore që lidhen me natyrën, funksionimin dhe ndikimin e tyre në zhvillimin ekonomik. Fillimisht paraqiten llojet kryesore të kontratave PPP, si kontratat e menaxhimit dhe vënies në përdorim, kontratat e qirasë, kontratat me çelësa në dorë<sup>2</sup> dhe koncesionet, si dhe mënyrat e financimit të tyre në varësi të përfshirjes së sektorit privat. Një pjesë e rëndësishme i kushtohet ndarjes së risqeve dhe përfitimeve ndërmjet sektorit publik dhe privat, si dhe konceptit të Vlerës për para (*Value for Money*), i cili thekson rëndësinë e efikasitetit dhe transparencës gjatë tenderimit dhe zbatimit të kontratave.

Kapitulli përfshin gjithashtu një analizë teorike të ndikimit të PPP-ve në zhvillimin ekonomik dhe në përmirësimin e infrastrukturës dhe shërbimeve publike, duke u mbështetur në teori institucionale si Teoria e kostove të transaksioneve dhe Teoria principal-agjent. Për të ilustruar zbatimin praktik të këtyre koncepteve, shqyrtohet modeli i Infrastrukturës Ontario, si shembull i menaxhimit efikas të projekteve PPP.

Në vijim paraqitet një analizë krahasuese e rasteve ndërkombëtare dhe rajonale, përfshirë ato më të suksesshme dhe më pak të suksesshme në sektorë si infrastruktura, shëndetësia dhe energjia, me qëllim nxjerrjen e mësimave praktike për përmirësimin e zbatimit të PPP-ve në Shqipëri. Pjesa përmbyllëse ofron një pasqyrë përshkruese të kontratave koncesionare/PPP në Shqipëri, duke i kategorizuar ato sipas nivelit të problematikave dhe performancës.

### **2.1 Modelet e PPP-ve dhe financimi i tyre**

Pavarësisht se PPP-të kanë marrë zhvillim të konsiderueshëm gjatë viteve të fundit, modele të ngjashme të tyre janë përdorur që para shekullit XX, në projekte bashkëpunimi midis sektorit publik dhe privat. Përfshirja e sektorit privat në proceset e kontraktimit të shërbimeve publike lindi si koncept në kohën e Perandorisë Romake, te projektet e transportit të drithërave për banorët e Romës, me qëllim që t'i shërbenin nevojave të komunitetit. Ky lloj shërbimi bazohej në një marrëdhënie afatgjatë midis perandorisë dhe kompanive private të anijeve, ku përcaktohej dhe ndarja e riskut midis tyre (Rickman, 1980). Në Francë, koncepti i koncesioneve u zhvillua rreth viteve 1170, gjatë regjimit të

---

<sup>2</sup> Kontratat “me çelësa në dorë” janë një formë specifike kontrate në të cilën kontraktori (ose kompania private) merr përsipër projektimin, ndërtimin dhe dorëzimin e plotë të një objekti ose projekti gati për përdorim, në mënyrë që pala porositëse (zakonisht sektori publik) ta marrë në dorëzim “me çelësa në dorë”, pra, pa pasur nevojë për ndërhyrje shtesë.

mbretit Louis VI<sup>3</sup>. Ky koncept bazohet në dhënien e të drejtave individëve apo grupeve të caktuara, për të menaxhuar disa aspekte të jetës ekonomike dhe infrastrukturore, si infrastruktura rrugore dhe shërbime të tjera publike, duke e parë si një mënyrë përfshirje të sektorit privat në aktivitete me rëndësi për komunitetin. Ky model u zhvillua akoma më shumë në shekullin XIII, në drejtim të zhvillimit dhe ndërtimit të urave, për të cilat lordët e kështjellave si investitorë mblidhnin taksat e rrugës (Mužina, 2003). Shekujt XVI dhe XVII shënuan periudhën kur u zhvilluan programet më të mëdha të koncesioneve të të mirave dhe shërbimeve publike kryesisht në Francë (Public-Private Infrastructure Advisory Facility (PPIAF), 2009)<sup>4</sup>, të fokusuar në ndërtimin e kanalizimeve, shtrimin e rrugëve, grumbullimin e mbetjeve, shpërndarjen e postës dhe përmirësimin e transportit publik. Projektet e koncesioneve vijuan zhvillimin edhe gjatë periudhave historike, gjatë industrializimit dhe krijimit të rrjeteve të transportit dhe infrastrukturës. Modeli i koncesionit të parë për shërbimet publike për mbledhjen dhe shpërndarjen e ujit në zonën e Parisit, i zhvilluar në vitin 1777, u përhap edhe në vende të tjera të Evropës dhe të globit. Koncesionet filluan të zhvilloheshin edhe në Mbretërinë e Bashkuar në shekullin XVII. Në vitin 1854 u zhvillua projekti koncesionar i Kanalit të Suezit. Shekulli XIX, i shoqëruar me industrializimin, ishte periudha (Herslag, 1980) kur koncesionet “lulëzuan”. Nëpërmjet investimeve private u zhvilluan dhe u zgjeruan rrjete publike të transportit si hekurudhat dhe tramvajet, projektet e furnizimit me ujë, energji elektrike dhe kanalizimet. Por zhvillimi i këtyre projekteve duket se u ngadalësua gjatë periudhës së Luftës së Parë Botërore, të zhvilluar në vitet 1914-1918 dhe Depresionit të madh në 1929-1939, kur situata ndryshoi. Shteti fuqizoi rolin e tij në ofrimin e të mirave dhe shërbimeve publike. Periudha pas Luftës së Parë Botërore u shoqërua me projekttime, ndërtime dhe financime të infrastrukturave të reja publike me fonde publike, ndërsa financimet private u kufizuan kryesisht në vendet në zhvillim. Projektet të cilat u zhvilluan me bashkëpunime private ishin ndërtimet e autostradave në Francë dhe Spanjë, në vitet '60. Në Shtetet e Bashkuara të Amerikës, projektet PPP kanë luajtur rol të vogël në zhvillimin e transportit, ku projektet e kanalizimeve dhe të hekurudhave u ndërtuan nga sektori privat, ndërsa autostradat moderne nga kompani publike.

Goditjet e ekonomisë dhe konkretisht recensionin e vitit 1980, i shkaktuar nga krizat e naftës, politikat monetare të rrepta, rënia e prodhimit industrial dhe normat e larta të interesit, bëri që në vitin 1992, qeveria britanike të prezantonte Iniciativën e Financimit Privat (PFI). PFI-të konsistonin në faktin që sektori privat merrte përsipër dizenjimin, financimin, ndërtimin dhe menaxhimin e infrastrukturës spitalore, arsimore dhe të

<sup>3</sup> <https://www.emerald.com/insight/publication/doi/10.1108/9781787144934>

<sup>4</sup> <https://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/highwaystoolkit/6/pdf-version/1-21.pdf>

sigurimit, ndërsa sektori publik për shërbimet e realizuara dhe për qiranë e ambienteve për të gjithë periudhën e dakordësuar. Pas përfundimit të afatit, pronësia e këtyre të mirave publike do të transferohej nga sektori privat te sektori publik.

Periudha 1980-1990 njihet si periudha kur u zhvilluan modelet *Ndërto-Vër në* (Yescombe, 2011) ku sektori privat ishte përgjegjës për financimin, dizenjimin, ndërtimin dhe vënien në funksion të projekteve të infrastrukturës. Ndërsa sektori publik merrte të drejtat mbi projektin, pas përfundimit të kontratës. Në këtë periudhë u zhvilluan gjithashtu dy modelet e tjera si *Ndërto-Merr në pronësi-Vër në funksion* (BOO) ku sektori privat merr gjithashtu të drejtën e pronësisë së të mirave publike dhe modeli tjetër *Ndërto-Merr në pronësi-Vër në funksion-Transfero* (BOOT). Në vitet 1990 e në vijim, u zhvilluan gjithashtu kontratat e qirasë financiare ku sektori privat në këto kontrata merrte përsipër një risk më të ulët ndërsa sektori publik riskun më të lartë. Këto projekte u implementuan kryesisht në aeroporte, porte dhe rrugë me pagesë. Gjithashtu, u zhvilluan edhe modelet e kontratave të menaxhimit, modele të bazuara në indikatorë dhe kritere performance. Rasti i modeleve të tilla janë projektet për impiantet e trajtimit të ujërave ku sektori privat menaxhon dhe vë në funksion këto impiante pa të drejtën e pronësisë. Në vitet 1990, në vendet në zhvillim, bankat e zhvillimit dhe kompanitë shumëkombëshe luajtën rol kryesor në zhvillimin e projekteve PPP në sektorët e ujit dhe energjisë. Sektori privat filloi të përfshihet më shumë në PPP gjatë këtyre viteve, çka shpjegohet me nevojën në rritje për shërbime, veçanërisht për ato shërbime për të cilat shteti është përgjegjës si shëndetësia, arsimi, shërbimet komunale, transporti etj. (Weber et al, 2016) Sipas (World Bank, 2016) investimet në PPP janë rritur në terma absolute që nga 1991-shi. PPP-të u rritën nga 7 bilionë dollarë në vitin 1991, në 91 bilion dollarë në vitin 1997. Maksimumin e tyre e arritën në vitin 2002, në 21,9 bilion dollarë (World Bank, 2016). Por PPP-të nuk i shpëtuan krizës financiare të periudhës 2007-2008, gjatë së cilës bankat nuk ishin më të gatshme të jepnin hua për kompanitë private për projekte kaq të mëdha afatgjata. Tejkalimi i krizës financiare dhe vitet 2010 sollën zhvillimin e modeleve si modelet e integruara që përfshinin dizenjimin, ndërtimin, financimin, vënien në funksion dhe mirëmbajtjen. Pas vitit 2013 ka patur përmirësime të strukturave ligjore dhe rregullatore, rritje të përdorimit të PPP-ve në sektorë të ndryshëm, dhe integrimin e aspekteve të qëndrueshmërisë dhe inovacionit në këto projekte. Në këtë periudhë, ky model ka pasur një zhvillim të dukshëm në nivel global, i cili është pasuar nga rritja e investimeve dhe një qasje më e kujdesshme për menaxhimin e rreziqeve dhe transparencës.

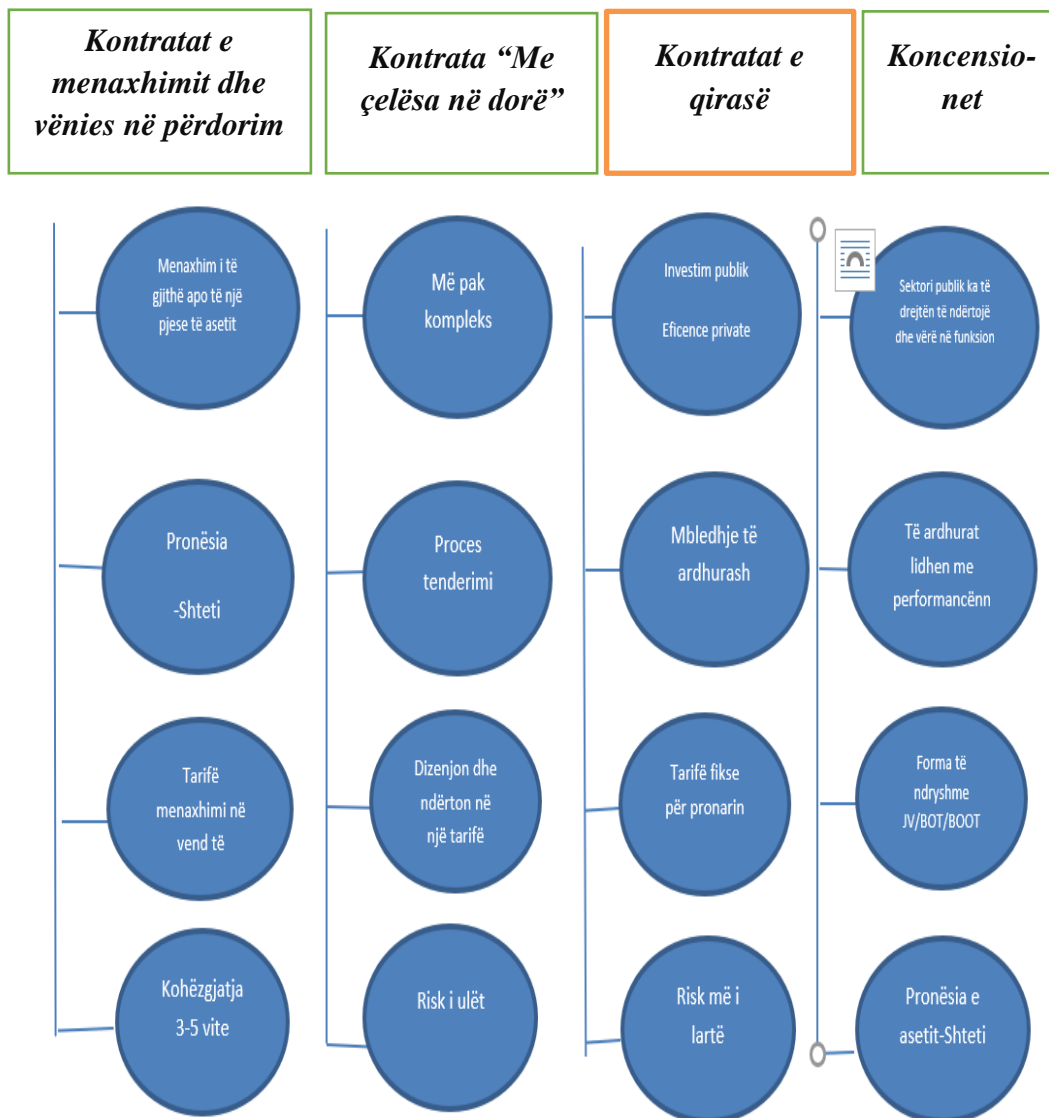
PPP-të përfshijnë modele të ndryshme partneriteti, por modelet më kryesore janë (Rossi et al, 2019):

***Kontratat e menaxhimit dhe vënies në përdorim: e cila është një kontratë e nënshkruar me qëllim*** implementimin e disa shërbimeve. Në këtë rast, sektori privat është i detyruar të mirëmbajë të mirën publike, si edhe të marrë përsipër disa risqe të funksionimit të saj, kundrejt një tarife fikse. Kohëzgjatja e kësaj kontrate është 2-5 vjet. Lloji më i përhapur janë kontratat e depozitimit dhe menaxhimit të mbetjeve. Përfitimi nga këto kontrata është arritja e efikasitetit, thjeshtësia dhe lehtësia në zhvillim.

***Kontrata “Me çelësa në dorë”:*** Është një model tradicional prokurimi për ofrimin e projekteve infrastrukturore, ku sektori privat zgjidhet përmes një procesi tenderimi dhe ka rolin e dizenjimit dhe ndërtimit të së mirës publike kundrejt një tarife fikse, duke marrë përsipër edhe riskun në këtë fazë.

***Kontratat e qirasë:*** Në këtë lloj kontrate, sektori publik si pronar i të mirës publike kontraktin një kompani private. Në këtë rast, kompania realizon vënien në funksion si edhe mirëmbajtjen e të mirës publike, me përjashtim të investimit për zhvillimin e saj. Të ardhurat për sektorin privat sigurohen nga tarifat e përcaktuara nga qeveria, e cila ka edhe në pronësi asetet dhe është përgjegjëse për shpenzimet në lidhje me projektin e ri, zëvendësimin e pajisjeve, borxhin, tarifat dhe politikat për rikuperimin e kostove. Kjo lloj kontrate zakonisht zgjat 8 deri në 15 vite, por parashikon një proces rivlerësimi çdo 4 apo 5 vjet. Rivlerësimi konsiston në elemente si performanca, kostot e projektit dhe tarifat e përcaktuara, kryesisht për çështje që lidhen me performancën, kostot dhe tarifat.

***Koncesionet:*** Sektori privat (koncesionari) në këtë kontratë merr nga sektori publik të drejtën për të përdorur asetet publike, si edhe përgjegjësinë për vënien në funksion, mirëmbajtje dhe kryerjen e disa investimeve në to. Objekti i këtyre kontratave janë projektet rrugore dhe ato hekurudhore. Kohëzgjatja 25-30 vite e kontratës mundëson kthime të mjaftueshme nga investimi për sektorin privat. Në fund të kontratës, e mira publike mbetet pronë e qeverisë, e cila gjatë zbatimit të kontratës ka përgjegjësinë e rregullimit të çmimit dhe cilësinë e shërbimit. Kjo kontratë ka avantazhet dhe disavantazhet e veta. Kontrata mund të tërheqë financime private si edhe të nxisë efikasitetin duke ulur kostot dhe si rrjedhojë gjeneron më shumë fitime, ndërsa si disavantazh shihet fakti që kontrata është komplekse dhe kërkon nevojën e përfshirjes së qeverisë për të rregulluar tarifat dhe standardet e performancës. Gjithashtu, disavantazh është konkurrenca e kufizuar, për shkak të vlerës së lartë të investimit.



**Figura nr. 1: Modelet e PPP-ve**  
Burimi: (Abdul Rahman et al, 2014)

Sipas (Gurgun & Touran, 2014) ekzistojnë shumë lloje kontratash PPP, si *Kontratat e ndërtimit – Vënies në funksion – Transferimit (BOT)*, *Kontratat e ndërtimit – Marrjes në pronësi – Vënies në funksion – Transferimit (BOOT)*, *Kontratat e ndërtimit – Marrjes në pronësi – Vënies në funksion (BOO)*, *Kontratat e projektim – ndërtim*, *Kontratat e Projektim – Ndërtim – Financim (DBF)*, *Kontratat e Projektim – Ndërtim – Financim – Vënie në funksion (DBFO)*, *Kontratat e Dizenjimit – Ndërtimit – Financimit – Mirëmbajtjes (DBFM)*, *Kontratat e Dizenjimit – Ndërtimit – Financimit – Mirëmbajtjes – Vënies në*

*funkcion (DBMFO), Kontratat e Projektim – Ndërtim – Mirëmbajtje – Financim (DCMF), Kontratat e Vënie në funksion – Mirëmbajtje (O & M), Kontratat e Sipërmarrjes së Përbashkët - Joint ventures (JV) dhe Kontratat e Koncesioneve. Për të strukturuar më qartë dallimet midis modeleve të partneriteteve publik-privat, paraqitet një tabelë krahasuese që përmbledh funksionet kryesore të sektorit privat, nivelin e transferimit të riskut dhe elementët kontraktualë të secilit model. Kjo tabelë paraqet një krahasim duke përfshirë karakteristikat kryesore të modeleve më të përdorura të Partneriteteve Publik-Privat.*

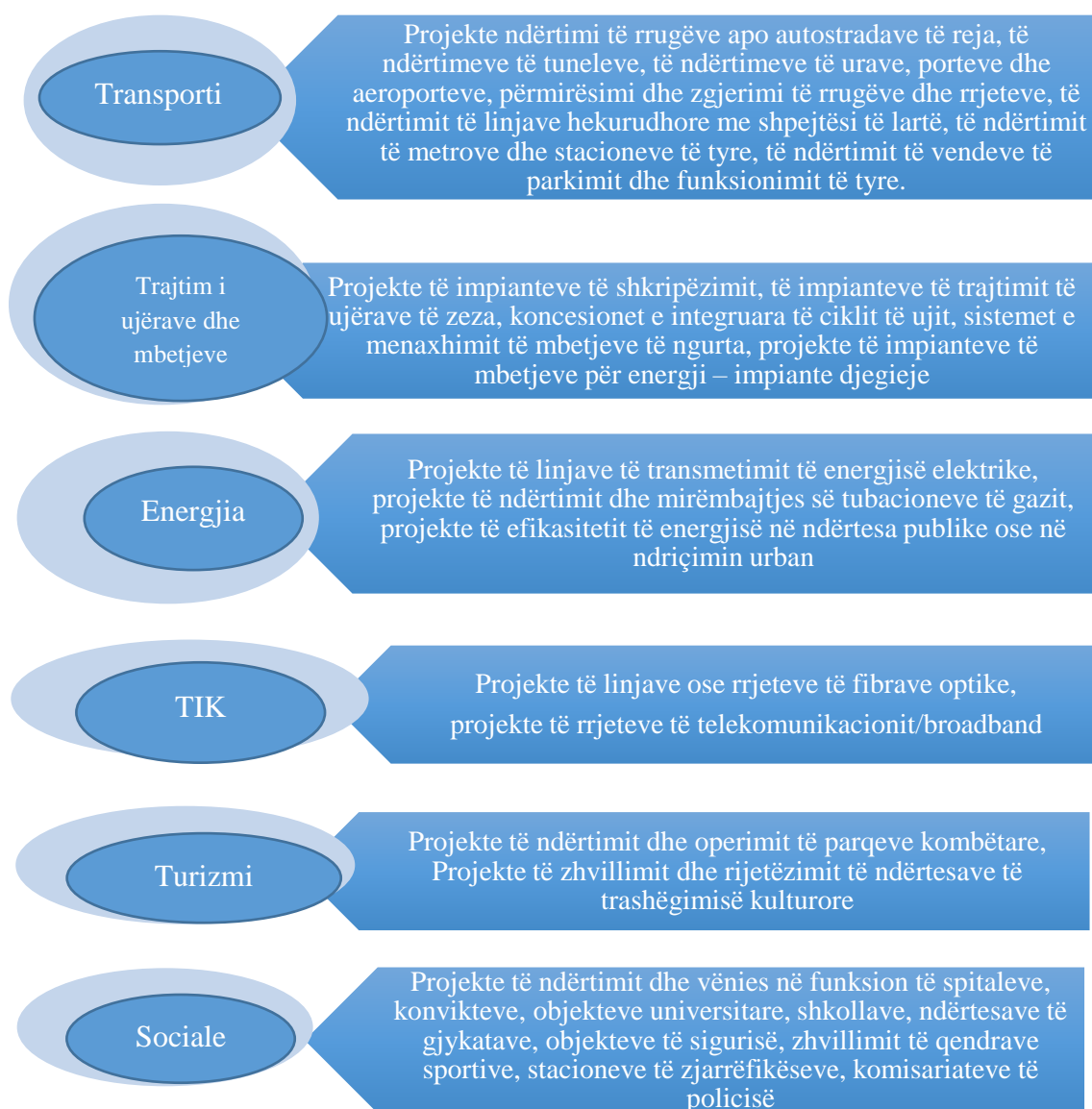
**Tabela nr. 1: Modelet më të përdorura të PPP-ve dhe karakteristikat kryesore**

<b>Modeli PPP</b>	<b>Përfshirja e Sektorit Privat</b>	<b>Transferimi i Riskut</b>	<b>Karakteristika Kryesore</b>
BOT	Ndërtim & operim	I lartë	Objekti kthehet shtetit pas periudhës së koncesionit.
BOOT	Ndërtim, operim & posedim	Mesatar - i lartë	Privati mban pronësinë për një periudhë të caktuar para transferimit.
BOO	Ndërtim, posedim & operim	Shumë i lartë	Objekti mbetet në pronësi të sektorit privat pa transferim.
DBFM	Projektim, ndërtim, financim & mirëmbajtje	Mesatar	Qeveria paguan për shërbimin përmes pagesave afatgjata.
DBFO	Projektim, ndërtim, financim & operim	Mesatar - i lartë	Privati operon objektin në mënyrë të vazhdueshme për periudha të gjata kohore.

Burimi: (Gurgun & Touran, 2014) (Yescombe, 2011) (Grimsey & Lewis, 2005)

Këto modele janë të ndryshme nga njëri-tjetri referuar metodave të tenderimit, furnizimit dhe zbatimit, ndarjes së përgjegjësisë dhe risqeve të palëve, llojit dhe kohëzgjatjes së kontratës, interesave, analizës kosto/përfitim, kuadrit ligjor dhe gjithashtu ndikimeve mjedisore.

Diagrami i mëposhtëm ofron një pasqyrë të sektorëve ekonomikë dhe socialë, të cilët janë pjesë e projekteve PPP:



**Diagrami nr. 1: Sektorët ekonomikë dhe socialë, pjesë e projekteve PPP**

Burimi: (APMG International, 2016)

Përdorimi i modeleve PPP në sektorët e mësipërm, në mënyrë të përgjithshme sjell përfitime si:

### **Në sektorin e transportit rrugor/ajror/hekurudhor**

*Realizim të përshpejtuar të projekteve:* (Cruz & Marques, 2013) kanë theksuar se projektet PPP ndihmojnë shumë në drejtim të lehtësimit të barrës financiare për sektorin publik, si edhe krijimin e mundësisë që këto projekte të realizohen më shpejt.

*Gjenerim të ardhurash për sektorin privat:* Arsyeja kryesore e përfshirjes së sektorit privat në projekte PPP është marrja e përfitimeve financiare, si edhe të fitimit të eksperiencave në projekte të mëdha. Gjenerimi i të ardhurave nga projekte të tilla realizohet nëpërmjet tarifave. Karakteri afatgjatë i këtyre kontratave i jep gjithashtu mundësinë e gjenerimit të të ardhurave. Sipas (Zhang et al, 2016), sektori privat ka mundësi që nëpërmjet marrjes së përgjegjësive për menaxhimin e projekteve për një periudhë afatgjatë mund ta ndihmojë këtë sektor të marrë përfitime financiare të qëndrueshme.

*Përfitime për komunitetin:* Zhvillimi i projekteve PPP në sektorin e infrastrukturës ndihmon dhe mundëson më shumë akses dhe lëvizshmëri për komunitetin e zonës ku realizohet projekti. Sipas (Hodge & Greve, 2007), këto projekte kontribuojnë në lëvizshmëri më të shpejtë të njerëzve, akses në infrastrukturë të përmirësuar etj.

*Përfitimet për përdoruesit e shërbimeve:* Sipas (Albalate & Fageda, 2014), PPP-të ndihmojnë në arritjen e efikasitetit dhe cilësisë së shërbimeve, dhe në këtë mënyrë sigurohen shërbime më të mira për përdoruesit e transportit publik.

*Përfitimet mjedisore:* Sipas (Vasquez & Tovar, 2015), projektet PPP përfshijnë studime të fizibilitetit dhe ndikimit në mjedis, si edhe fokusohen në ndërtimin e rrugëve më të gjelbëruara.

*Përfitimi nga përvojat e reja dhe inovacionet:* Disa nga përfitimet e përfshirjes së sektorit privat në projekte të ofrimit të të mirave dhe shërbimeve publike janë teknologjitë e avancuara, metodat moderne të ndërtimit dhe menaxhimit etj.

*Krijimi i vendeve të punës:* Ndërtimi, vënia në funksion dhe mirëmbajtja e projekteve të transportit nëpërmjet projekteve PPP, mund të krijojnë mundësi punësimi për stafe si staf drejtues, teknik dhe administrativ. Kjo nxit punësimin direkt dhe indirekt në vendet ku këto projekte implementohen. gjë e cila ndikon në rritjen e nivelit të punësimit në vendin apo rajonin ku implementohen këto projekte.

## **Në sektorin e trajtimit të ujërave dhe të mbetjeve**

*Lehtësimi i barrës financiare për sektorin publik:* modelet PPP janë parë si një alternativë e mirë investimi në ndërtimin e infrastrukturës dhe përdorimin e teknologjive moderne dhe eficiente në projektet e trajtimit të ujërave dhe të mbetjeve, të cilat kërkojnë vlera të mëdha financiare. Sektori publik nëpërmjet përdorimit të këtyre projekteve shmang ngarkimin e menjëhershëm të buxhetit të tij (Parker & Hartley, 2003).

*Përfitime financiare nga kontratat afatgjata:* Një pjesë e kontratave PPP kanë në themel të tyre sistemin e pagesës nga tarifat e përdoruesve, të cilat bëjnë që sektori privat të sigurojë burime të qëndrueshme të ardhurash (Bovaird, 2004).

*Mbrojtja e mjedisit:* Projektet PPP, sidomos në sektorin e trajtimit të ujërave dhe të mbetjeve, tentojnë përfshirjen e praktikave të qëndrueshme të menaxhimit të tyre, të cilat synojnë uljen e pasojave negative në mjedis. Teknologjitë e përdorura në këto projekte, kontribuojnë në mbrojtjen e burimeve natyrore dhe në zvogëlimin e ndotjes (Cointreau-Levine, 2000).

*Përmirësimi i shëndetit publik:* Një tjetër ndikim pozitiv i projekteve të tilla është zvogëlimi i përhapjes së sëmundjeve që shkaktohen nga ujërat e ndotura dhe mbetjet e patrajuara siç duhet.

*Krijimi i mundësive të punësimit:* Për realizimin e projekteve të tilla kërkohet një numër i madh punonjësish përgjegjës për proceset e ndërtimit, vënies në funksion dhe mirëmbajtjes së sistemeve.

## **Në sektorin e energjisë**

*Zhvillim i përshpejtuar i projekteve:* Sektori privat nëpërmjet kapaciteteve të larta teknologjike dhe menaxheriale mund të ndikojë në mënyrë pozitive në zhvillimin më të shpejtë të projekteve PPP në fushën e energjisë (Hodge & Greve, 2007).

*Përmirësimi i cilësisë dhe efikasitetit të shërbimeve energjetike:* Në projekte të tilla, mundet të përmirësohet efikasiteti i përgjithshëm dhe të reduktohen humbjet dhe kostot operative, nëpërmjet përdorimit të teknologjive më të avancuara dhe praktikave më efikase që lidhen me vënien në funksion dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës (Bovaird, 2004).

*Përfitime financiare për sektorin privat:* Karakteri afatgjatë i kontratave ndikon edhe në këto projekte në sigurimin e të ardhurave të qëndrueshme, duke nxitur kështu zhvillimin e projekteve të energjisë së rinovueshme (Zhang et al, 2016).

*Përmirësimi i furnizimit me energji dhe aksesit për konsumatorët:* PPP-të mundësojnë aksesin e konsumatorit dhe komunitetit në burime të energjisë së qëndrueshme nëpërmjet përmirësimit të rrjetit të furnizimit me energji kryesisht në rajonet ku ka mungesë apo cilësi të ulët të kësaj infrastrukture (Cruz & Marques, 2013).

## **Në sektorin e Teknologjisë së Informacionit dhe Komunikimit**

*Lehtësira në investim apo financim të infrastrukturës:* Sektori publik në këtë rast ka mundësinë të reduktojë ngarkesën financiare për buxhetin e tij dhe shpërndarjen e riskut financiar midis sektorit publik dhe privat (Zhang et al, 2016). Këtë e bën duke marrë kapital privat nga sektori privat i përfshirë

*Përmirësim i menaxhimit të projekteve:* Përfshirja e sektorit privat në projekte të tilla mundëson një ekspertizë dhe teknologji më të avancuar në drejtim të menaxhimit efikas të këtyre projekteve.

*Cilësi e lartë shërbimi dhe akses në teknologji:* Duke përdorur eksperiencën dhe teknologjitë e avancuara, krijohen kushtet për zhvillimin e shërbimeve të cilësisë së lartë dhe përmirësimin e infrastrukturës TIK. Gjithashtu, mund të sigurohet një akses më i gjerë dhe më i barabartë në shërbimet e telekomunikacionit dhe TIK, kryesisht në rajonet më të izoluara ose ato me infrastrukturë të dobët. Sipas (Jayasuriya et al, 2016), ky përmirësim mund të nxisë zhvillimin e shërbimeve të tilla si e-shëndetësia, e-arsimi dhe e-administrata publike.

*Çmim i arsyeshëm:* Përdoruesit e shërbimeve, përfshirë individët dhe bizneset, mund të përfitojnë nga shërbime më të mira dhe me çmime konkurruese përmes zhvillimit të rrjeteve 5G, internetit me shpejtësi të lartë dhe shërbimeve të tjera të TIK-ut.

## **Në sektorin e turizmit**

*Rritja e investimeve dhe financimi i infrastrukturës:* Projektet PPP përdoren edhe në investime të tilla si ndërtimi dhe vënia në funksion të objekteve si aeroporte, rrugë në zona turistike, hoteleve dhe atraksioneve turistike. Në këtë mënyrë lehtësohet presioni mbi buxhetin e shtetit dhe përshpejtohet zhvillimi i nevojshëm (Pereira & Leahy, 2020).

*Përmirësimi i cilësisë së shërbimeve dhe diversifikimi i ofruesve të shërbimeve:* PPP-të mund të nxisin zhvillimin e shërbimeve që lidhen me menaxhimin e destinacioneve, aktivitete turistike dhe shërbimeve të tjera të lidhura me teknologjinë. Sipas (Sampieri & Mazzetto, 2025), kjo mund të çojë në rritjen e cilësisë së ofertave turistike dhe diversifikimin e shërbimeve të ofruara në treg.

*Përmirësimi i menaxhimit të destinacioneve dhe ruajtja e mjedisit:* Partneritetet me sektorin privat mund të mbështesin projekte promovuese të zhvillimit të qëndrueshëm dhe mbrojtjes së burimeve natyrore, duke promovuar në këtë mënyrë turizmin e qëndrueshëm dhe shpërndarjen e barabartë të shërbimeve turistike (Sampieri & Mazzetto, 2025).



*Përfitimet për turistët:* Turistët mund të shijojnë shërbime më të mira dhe atraksione më të zhvilluara përmes projekteve të PPP-ve, si hotelet moderne, parqet tematikë dhe aktivitetet kulturore (Pereira & Leahy, 2020).

### **Në sektorin e shëndetësisë, arsimit dhe banesave sociale**

*Përmirësimi i infrastrukturës shëndetësore:* PPP-të mund të përdoren gjithashtu në financimin dhe menaxhimin e infrastrukturës sociale, si ndërtim dhe menaxhim të spitaleve dhe klinikave mjekësore, duke zhvilluar një infrastrukturë moderne dhe një teknologji më të avancuar. Kjo bën që të përmirësohet cilësia e shërbimeve dhe e kushteve për pacientët (Pereira & Leahy, 2020).

*Rritja e aksesit në shërbime shëndetësore:* PPP-të në këtë sektor mund të kontribuojnë gjithashtu në rritjen e aksesit kryesisht në shërbimet shëndetësore. Kjo është më e nevojshme veçanërisht në zonat ku ka mungesa të këtij shërbimi.

*Përmirësimi i cilësisë së shërbimeve arsimore:* Sektori privat mund të kontribuojë me inovacion dhe teknologji në drejtim të përmirësimit të metodave të mësimdhënies dhe kështu edhe në drejtim të cilësisë së arsimit (Shih & Zhang, 2017).

*Përmirësimi i kushteve të jetesës dhe aksesit në strehim të qëndrueshëm:* Projektet PPP mund të sigurojnë kushte më të mira për jetesën e individëve dhe familjeve që janë në nevojë, duke kontribuar kështu në përmirësimin e cilësisë së jetesës dhe reduktimin e varfërisë urbane (Zhang et al, 2016).

### **Në sektorin e sporteve, emergjencave dhe sigurisë**

*Rritja e aksesit dhe pjesëmarrjes në aktivitetet sportive:* PPP-të mundësojnë zhvillimin e programeve sportive për individë të të gjitha grupmoshave dhe në këtë mënyrë nxisin dhe rrisin aksesin në aktivitete fizike (Pereira & Leahy, 2020).

*Fuqizimi i shërbimeve të sigurisë dhe menaxhimit të krizave:* Njëpërmjet përdorimit të teknologjisë dhe sistemeve të avancuara të komunikimit, lehtësohet reagimi i shpejtë ndaj situatave emergjente (Sampieri & Mazzetto, 2025).

*Ndërtimi dhe përmirësimi i infrastrukturës moderne administrative:* PPP-të mund të ndihmojnë në ndërtimin e ndërtesave dhe komplekseve që shërbejnë për zyra qeveritare, qendra administrative (Pereira & Leahy, 2020).

### **Financimi i projekteve PPP**

Pjesë e rëndësishme e projekteve PPP, përveç dy sektorëve të përfshirë dhe rëndësisë dhe impaktit të tyre, është edhe mënyra e financimit dhe gjenerimit të të ardhurave nga këto projekte. Ndryshe nga projektet tradicionale, ku sektori publik paguan njëpërmjet fondeve publike nga taksat, tarifat nga përdoruesit, fondet e marra hua apo grantet, për ndërtimin,

përmirësimin, vënien në funksion dhe mirëmbajtjen e të mirës publike, në projektet PPP sektori publik përpiqet të tërheqë sektorin privat, me qëllim financimin e të gjithë projektit apo një pjese të tij. Sektori privat e bën këtë gjë përkundrejt gjenerimit të të ardhurave nga përdorimi i objektit ose nëpërmjet kompensimeve të marra nga shteti.

**I gjithë procesi kontraktues i projekteve PPP ka dallime nga modeli tradicional:**

**Kontraktimi:** Në modelin tradicional të prokurimit publik çdo punë është e kontraktuar në mënyrë të ndarë, ndryshe nga modeli i PPP-ve ku kontraktimi varet nga lloji i kontratës. Në disa raste, të gjitha proceset kryhen brenda një kontrate, ndërsa në raste të tjera ndahen në kontrata specifike.

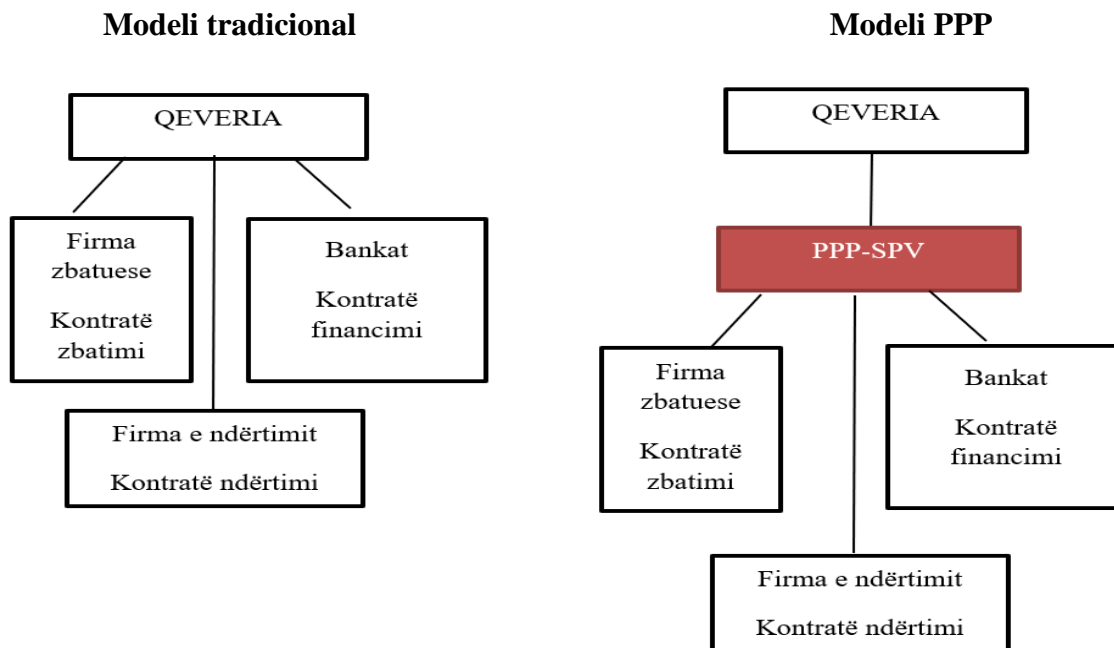
**Ndarja e riskut:** Në modelin tradicional të prokurimit publik, risku i mbetet sektorit publik. Në modelin PPP, bëhet një shpërndarje e riskut midis dy sektorëve të përfshirë. ndryshe nga modeli i PPP-ve ku risqet ndahen midis sektorit publik dhe atij privat.

**Financimi:** Në modelin tradicional të prokurimit publik, financimi vjen nga sektori publik, ndryshe nga modeli i PPP-ve ku një pjesë e financimit vjen nga sektori privat dhe më pas kompensohen nga të ardhurat e gjeneruara ose nga pagesat e realizuara nga shteti, ose kombinim i të dyja metodave.

**Pronësia e të mirës publike:** Në modelin tradicional të prokurimit publik, pronësia e të mirës publike i mbetet sektorit publik, ndryshe nga modeli i PPP-ve ku sektori privat mund të mbajë pronësinë e saj deri në përfundim të kontratës.

Modeli PPP, ndryshe nga modeli tradicional, parashikon që qeveria të lidhë një kontratë afatgjatë shërbimi me sektorin privat, ku ky i fundit konsiderohet mjet për qëllim special (*Special Purpose Vehicle - SPV*). SPV bashkon faza dhe funksione të ndryshme të projektit, duke lidhur kontrata ndërtimi me firmën ndërtuese, kontratë zbatimi me firmën zbatuese dhe kontratë financimi me bankat. Bazuar në të mirën apo shërbimin publik që do të ofrohet nëpërmjet kontratës, sektori privat mund të marrë përgjegjësinë e projektimit, ndërtimit/përmirësimit, financimit, mirëmbajtjes apo vënies në funksion. Mekanizmi i pagesës përcaktohet nga ndarja dhe përcaktimi qartë i funksionit apo funksioneve të sektorit privat të përfshirë në kontratën PPP.

Diagrami i mëposhtëm tregon dallimin midis modelit tradicional të prokurimit publik dhe modelit PPP:



**Diagrami nr. 2: Dallimi midis modelit tradicional të prokurimit publik dhe modelit PPP**

Burimi: EURAC RESEARCH. (2018).

Mënyrat e pagesës së sektorit privat mund të kategorizohen si:

**PPP-të e paguara nga tarifat e përdoruesve:** Kjo kontratë PPP parashikon që sektori privat të marrë në këmbim të ardhura që gjenerohen nga tarifat e vendosura për përdorimin e shërbimit. Ka raste që sektori publik mund të paguajë një pjesë të tarifës, si pagesë plotësuese në rastet e përdoruesve me të ardhura të ulëta.

**PPP-të të paguara nga qeveria:** Në këtë lloj kontrate, sektori privat i gjeneron të ardhurat nga pagesat periodike që paguhen nga qeveria, si rasti i autostradave ku përdoruesi e ka kalimin falas, rasti i ofrimit të shërbimit spitalor apo realizimit të *Check-up*-eve.

Faktorë të ndryshëm si natyra dhe lloji i projektit, industria e përfshirë dhe preferencat e sektorëve që janë pjesë, përcaktojnë edhe strukturën e financimit nga ana e sektorit privat të projekteve PPP. Sektori privat financon nëpërmjet instrumenteve të ndryshme të financimit si nga investitorët e përfshirë në projekt, financime nga bankat apo instrumente

të tjera financiare si bonot (Farquharson et al, 2011). Diagrami i mëposhtëm ofron një listë të skemave të ndryshme të financimit.



### **Diagrami nr. 3: Skemat e financimit të projekteve PPP**

Burimi: (Farquharson et al, 2011), (El-Hassan & Abdul Rahman, 2016), (OECD, 2015)

Financimi bazë/investimet e drejtpërdrejta përfshijnë investimin nëpërmjet kapitaleve të sektorit privat dhe sektorit publik, financimin nëpërmjet huave bankare, emetimit të obligacioneve, granteve dhe subvencioneve nga qeveria (Farquharson et al, 2011). Investitorët privat të përfshirë në projekte PPP mund të investojnë kapitalin e tyre në projekt, duke e bërë një aspekt pozitiv, pasi tregon se ky sektor merr përsipër me vullnetin e tij të ndajë risqet dhe përfitimet e lidhura me këtë projekt. Por sektori publik duhet të sigurohet nëpërmjet një analize, se sektori privat e ka kapacitetin dhe aftësinë për të investuar dhe çuar përpara investimin në të mirën/shërbimin publik. Sektori publik gjithashtu ofron financime nga buxheti tij qoftë nëpërmjet investimeve direkte, qoftë nëpërmjet sigurimit të tokës ose aktiveve të tjera.

Një formë tjetër është financimi nëpërmjet huave bankare. Në rast se sektori privat nuk ka kapacitet të mjaftueshëm ose projekti kërkon vlera të mëdha financiare, sektori privat mund të marrë kredi nga bankat ose institucionet financiare (Farquharson et al, 2011). Kreditë më pas paguhen nëpërmjet të ardhurave të gjeneruara nga projekti. Karakteristikë është se fitimi i bankave në këtë rast është relativisht i ulët, krahasuar me investitorët.

Financimi nëpërmjet emetimit të obligacioneve (Farquharson et al, 2011) është një tjetër mënyrë që përdoret për të financuar projekte PPP.

Kjo është një metodë që përdoret nga të dy sektorët për të mbledhur kapital dhe për të financuar projektin. Borxhi në këtë rast shlyhet sërish nga të ardhurat e gjeneruara nga projekti.

Në projekte PPP, financimi mund të vijë edhe nëpërmjet granteve dhe subvencioneve nga qeveria (Farquharson et al, 2011) (World Bank., 2014). Kjo realizohet për aspekte të veçanta të projektit dhe që janë në përputhje me objektivat e politikës publike ose për ato projekte që i shërbejnë një interesi më të gjerë publik.

Mekanizmat e kthimit të investimit përfshijnë disa forma të ndryshme, të cilat sigurojnë rikthimin e kapitalit të investuar përmes të ardhurave të gjeneruara nga projektet e infrastrukturës ose përmes mbështetjes së drejtpërdrejtë nga sektori publik. Një nga këto mekanizma janë pagesat për rrugët, ku përdoruesit e objekteve të caktuara, si impiantet e trajtimit të ujit, aeroportet, rrugët, urat apo infrastruktura sociale, paguajnë tarifa për shërbimet e ofruara. Këto tarifa shërbejnë si burim të ardhurash për projektin dhe krijojnë mundësi për investime të mëtejshme.

Një tjetër mekanizëm janë pagesat e disponueshmërisë, ku financimi ofrohet nga sektori publik për sektorin privat përmes pagesave periodike. Këto pagesa bëhen nëse infrastruktura është në dispozicion dhe funksionon sipas kriterëve të performancës së përcaktuara më parë. Kështu, sektori privat përfiton vetëm nëse arrin të sigurojë cilësinë dhe funksionalitetin e kërkuar të projektit.

Një formë tjetër është ajo e pagesave “në hije” (Farquharson et al, 2011), ku gjithashtu financimi realizohet nga sektori publik, por ndryshe nga pagesat e disponueshmërisë, këtu pagesa për sektorin privat varet nga numri i përdoruesve të shërbimit. Numri i lartë i tyre do të thotë pagesë e lartë e ofruar nga shteti.

Menaxhimi i riskut dhe strukturimi institucional janë elementë thelbësorë në realizimin e suksesshëm të projekteve të Partneritetit Publik-Privat (PPP). Një ndër mekanizmat e përdorur për menaxhimin e riskut janë garancitë qeveritare. Në këtë rast, shteti angazhohet si garant përballë huadhënësve apo investitorëve, veçanërisht në lidhje me risqe të caktuara që lidhen me projektin, si: vonesat në ndërtim, mungesat në të ardhura ose paqëndrueshmëria politike. Këto garanci rrisin besueshmërinë e projektit dhe ulin kostot e financimit për sektorin privat.

Gjithashtu, një instrument tjetër për mbrojtjen nga risku janë produktet e sigurimit. Legjislacionet kombëtare shpesh parashikojnë mbulimin e rreziqeve specifike përmes sigurimeve të ndryshme, të ofruara nga kompani të specializuara. Këto produkte mund të përfshijnë sigurimin ndaj fatkeqësive natyrore, ndryshimeve në politikat publike, apo edhe dështimeve teknike gjatë operimit të projektit (Grimsey & Lewis, 2005) (World Bank., 2014).

Në aspektin institucional, projektet PPP zakonisht strukturohen përmes kompanive të posaçme të projekteve, të njohura si SPV (*Special Purpose Vehicle*). Këto janë njësi juridike të pavarura, të krijuara posaçërisht për zhvillimin, financimin dhe operimin e projekteve të caktuara. SPV-të mundësojnë ndarjen e qartë të përgjegjësisë, përqendrimin e resurseve dhe menaxhimin e riskut në mënyrë më të efektshme, duke vepruar si ndërfaqe midis sektorit publik dhe privat.

Financimet ndërkombëtare në vendet në zhvillim, të ofruara nga institucione si Banka Botërore, Banka Aziatike për Zhvillim dhe bankat rajonale për zhvillim luajnë rol në realizimin e projekteve të Partneritetit Publik-Privat (PPP). Këto ofrojnë jo vetëm financim, por edhe garanci për projekte që kanë rëndësi strategjike për zhvillimin ekonomik dhe social të vendeve pritëse. Këto institucione fokusohen veçanërisht në projekte që rrisin aksesin në infrastrukturë dhe përmirësojnë cilësinë e shërbimeve publike.

Një tjetër burim inovativ financimi është përfaqësuar nga obligacionet e “gjelbra”, të cilat janë instrumente borxhi të destinuara për të financuar projekte me impakt pozitiv në mjedis. Ato përdoren gjerësisht për financimin e projekteve të energjisë së rinovueshme, transportit të qëndrueshëm, menaxhimit të mbetjeve ose reduktimit të emetimeve të karbonit. Ajo që i bën tërheqëse këto instrumente është ndërthurja e qëndrueshmërisë mjedisore me kthimet financiare, duke i bërë kështu atraktive për një rreth të gjerë investitorësh të përgjegjshëm (OECD, 2015).

Gjithashtu, financimi islamik përbën një alternativë të vlefshme për financimin e projekteve PPP, veçanërisht në vendet me shumicë myslimane. Një nga format më të njohura të tij është Sukuk – obligacione që respektojnë parimet e Sharias. Këto instrumente shmangin interesin (riban) dhe në vend të tij ofrojnë kthime të bazuara në fitimin nga një aset i caktuar. Kjo qasje siguron një mënyrë etike dhe gjithëpërfshirëse të financimit dhe është në gjendje të tërheqë kapital si nga burime vendore, ashtu edhe ndërkombëtare (El-Hassan & Abdul Rahman, 2016).

## **2.2 Impakti i projekteve PPP në zhvillimin ekonomik të vendit**

Përpara trajtimit dhe analizimit teorik të impaktit të projekteve PPP në ekonomi, vlen të analizohet fillimisht nevoja e përfshirjes së sektorit privat në projekte të ofrimit/zhvillimit/mirëmbajtjes së një mire apo shërbimi publik. Përfshirja e sektorit privat në një projekt PPP kërkon të plotësohen disa kushte: të jetë një qasje bashkëpunuese, të zhvillohet një proces i strukturuar dhe i projektuar mirë, si edhe një analizë financiare e specifikuar mirë. Qeveritë “kërkojnë” sektorin privat në projektet e PPP për disa arsye:

### ➤ **Nga konceptimi i projektit**

Përfshirja e sektorit privat në konceptimin e projekteve PPP mund të sjellë përfitimet e mëposhtme:

*Ekspertizën e sektorit privat:* Zbatimi me sukses i një PPP-je kërkon një sërë aftësish dhe eksperience të kompanisë/ive private përfshirë edhe stafin e tyre. Sektori privat e plotëson këtë kriter, pasi ka njohuri të specializuara dhe kuptim të kushteve të tregut. Një rast i suksesshëm është rasti i *Fentress Architects* dhe kompanisë inxhinierike, e cila luajti një rol kritik në fazën e konceptimit të projektit të “Aeroportit ndërkombëtar të Denverit”, konkretisht në fazën e dizenjimit dhe modelit operacional (*Fentress Architects.*, 1995).

*Mundësitë për inovacion:* Sektori privat ka gjithashtu avantazh edhe në sjelljen e qasjeve inovatore në dizenjimin dhe zbatimin e projekteve PPP. Në këtë mënyrë, ata sjellin zgjidhje më të efektshme dhe më efikase. Rast i suksesshëm është konsorciumi privat i udhëhequr nga Skanska, Vantage Airport Group dhe Meridiam, i cili propozoi një dizajn inovativ në projektin “Rikonstruksioni i Aeroportit LaGuardia (SHBA)”. Në këtë proces, ata përfshinë ndërtimin mbi strukturën ekzistuese, gjë që mundësoi reduktimin e problematikave të lidhura me ndërprerjet e fluturimeve dhe shërbimeve për pasagjerët, kryesisht gjatë fazës së ndërtimit. Avantazhi tjetër që ky konsorcium solli, ishin teknologjitë e avancuara si parkimi i automatizuar, identifikimi biometrik i pasagjerëve dhe tipare të ndërtesave inteligjente (*Skanska USA.*, 2018).

*Analiza e fizibilitetit:* Sektori privat në projekte të tilla mund të realizojë studime të plota fizibiliteti, duke përfshirë vlerësime financiare, teknike dhe mjedisore duke siguruar në këtë mënyrë realizueshmërinë dhe qëndrueshmërinë e projektit. Rast i suksesshëm është konsorciumi privat Eurotunnel, i cili luajti një rol të rëndësishëm gjatë fazës së konceptimit të projektit “Tuneli i Kanalit të Suezit (Mbretëria e Bashkuar-Francë)”, gjatë të cilit u kryen studime të detajuara fizibiliteti dhe u ofrua ekspertizë teknike nën kushte gjeologjike komplekse (*Eurotunnel Group*, 1994).

*Strategjitë për mitigimin e riskut:* Bazuar në eksperiencën e tij, sektori privat mundet të propozojë strategji efektive për mitigimin e riskut. Rast i suksesshëm është konsorciumi i udhëhequr nga Fluor Enterprises dhe Macquarie Capital, i cili propozoi një strategji për mitigimin e riskut në Projektin e shtrirjes së linjës së trenit Denver Eagle P3. Në këtë projekt, çmimi i ndërtimit ishte i fiksuar ndërsa risku i tejkalimit të kostove u transferua te sektori privat (*Regional Transportation District (RTD)*, 2016).

*Dizajni dhe inovacioni:* Sektori privat sjell gjithmonë njohuri teknike dhe zgjidhje inovative edhe në dizajnin e projektit. Nëpërmjet personalizimit të dizajnit të projektit, tenton ti përshtatet më mirë nevojave të përdoruesve përfundimtarë dhe palëve të interesuara. Rast i suksesshëm është sektori privat që propozoi një dizajn inovativ për rrugën me pagesë në N4 Toll Road, Afrikë e Jugut, projekt i cili përfshiu çmime të

ndryshueshme për lloje të ndryshme mjetesh dhe periudha të ndryshme të ditës, duke bërë që rruga të përshtatej më mirë për mjetet e rënda dhe për rritjet sezonale të trafikut (AIIM Africa, 2021).

*Rritja e besimit të publikut:* Kjo realizohet nëpërmjet proceseve transparente dhe përdorimit të mekanizmave të përgjegjesisë. Rast i suksesshëm është përfshirja e partnerëve privatë, Balfour Beatty dhe Skanska, e cila solli procese të strukturuar konsultimi në Projektin High-Speed 2 në Mbretërinë e Bashkuar. Ata përdorën platforma digjitale, më qëllim që të informonin palët e interesuara për zhvillimet e projektit, si edhe për të kërkuar mendime gjatë fazave të ndryshme të planifikimit dhe ndërtimit (HS2 Ltd., 2020).

#### ➤ **Në realizimin e projektit**

Sektori privat dhe përfshirja e tij në projekte të tilla mund të bëjë që projekti të përfitojë nga disa elementë si:

*Përfundimi më i shpejtë në kohë i projektit:* Ky përfitim ka shumë rëndësi sidomos në projektet e ndërtimit dhe ku koha shërben si matëse performance (European Investment Bank, 2022). Në këto projekte, sektori privat nëpërmjet kapaciteteve të tij financiare, teknike dhe menaxheriale mund të bëjë të mundur reduktimin e vonesave. Një rast konkret i suksesshëm është Projekti i Shtrirjes së Rrugës Kapitale I-495, SHBA, ku marrëveshja me konsorciumin privat të quajtur Transurban - Fluor çoi në përfundim në rreth katër vjet, shumë më shpejt se afatet mesatare për projekte të ngjashme publike (European Investment Bank, 2022).

*Rreziku i tejkalimeve të kohës dhe kostos:* Sektori privat ka nxitjen për t'i përfunduar projektet në kohë dhe sipas buxhetit, për të shmangur riskun e tejkalimit të tyre. Një rast i suksesshëm është projekti Gautrain Rapid Rail Link në Afrikën e Jugut, i bazuar në një kontratë që përfshinte dispozita për ndarjen e riskut midis palëve publike dhe private, duke inkurajuar zgjidhjen e problemeve në mënyrë efikase (Gautrain Management Agency, 2012).

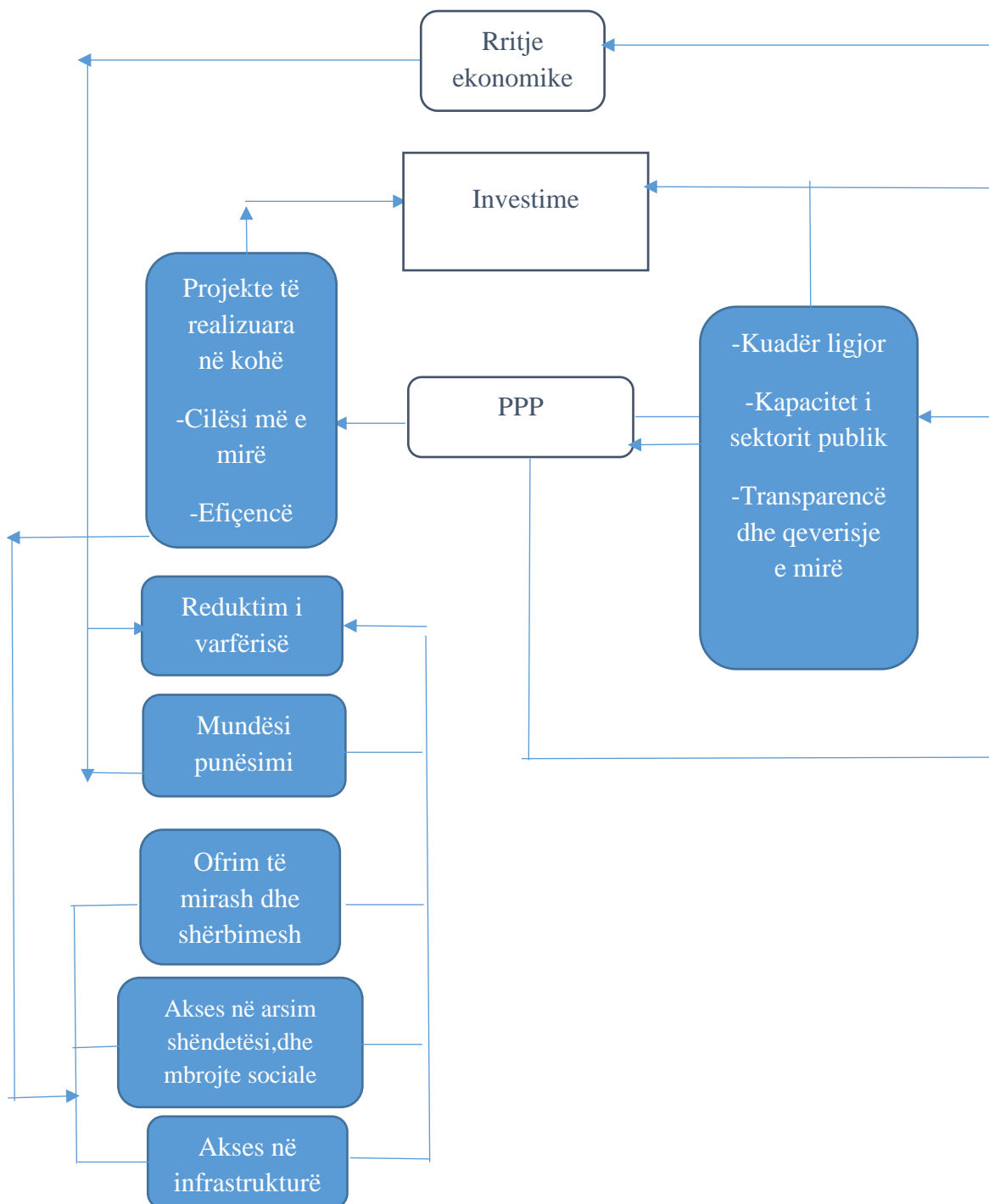
*Rritja e efikasitetit:* Efikasiteti i lartë në investime është një element i rëndësishëm nxitës për sektorin privat, pasi i sjell kosto më të ulët dhe maksimizim të fitimit. Një rast i suksesshëm është Projekti i tunelit *Thames Tideway* në Londër që përfshiu konsorciumin e përbërë nga BAM Nuttall, Ferrovial dhe Morgan Sindall. Ky projekt arriti efikasitetin dhe minimizoi kosto, duke sjellë për të fitime më të larta. Faktorët favorizues ishin teknikat e avancuara të ndërtimit, menaxhimi në kohë reale, ndarja e riskut dhe masat e marra për arritjen e qëndrueshmërisë (Thames Water., 2021) Një nga PPP-të më të suksesshme në Shqipëri, Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës, është menaxhuar nga operatorë privatë që nga viti 2005. Marrëveshja e koncesionit çoi në modernizimin e aeroportit dhe përmirësimin e shërbimeve, duke e bërë atë një qendër kyçe të transportit rajonal.



*Konfidencialiteti:* Risi në projektet PPP është edhe mbrojtja e pronësisë intelektuale dhe avantazhet konkurruese të krijuara nga risitë (Hovy, 2015). Rast i suksesshëm është ai i Siemens dhe Bombardier në projektin Crossrail në Mbretërinë e Bashkuar, të cilët nëpërmjet zhvillimit të sistemeve të avancuara të sinjalistikës dhe mjeteve shfrytëzuese energjetike të siguruara nga patentat dhe instrumentet e pronësisë intelektuale, siguruan ndalimin e kopjimit nga konkurrentët (Hovy, 2015).

*Përmirësimi i menaxhimit të riskut:* Sektori privat mund të jetë në gjendje të identifikojë dhe të menaxhojë shumë nga risqet kryesore dhe të marrin masat për reduktimin e tyre, me kosto më të ulëta krahasuar me sektorin publik. Rast i suksesshëm është ai i Projektit të tunelit të portit të Miami, ku sektori privat zhvilloi plane të mundshme dhe përdori teknologji të avancuar të ndërtimit të tunelit, për të shmangur rreziqet e mundshme (Miami Access Tunnel, 2014).

*Shtysë për performancën e projektit:* Në rastet e projekteve ku sektori privat merr të ardhura pasi përmbush standardet e performancës të dakordësuara me kontratë, sektori privat stimulohet që të arrijë performancën e projektit në kohë dhe brenda buxhetit. Rast i suksesshëm është tuneli i *Sydney Harbour*, i cili përfundoi përpara afatit dhe brenda buxhetit, duke i dhënë mundësinë për të mbledhur pagesa të hershme dhe duke sjellë përfitime të menjëhershme për të dy sektorët.



**Diagrami nr. 4: Roli i projekteve PPP në aspektet makroekonomike<sup>5</sup>**

<sup>5</sup> Burimi: (Lee et al, 2018)

Teksa përfshirja e palëve private në projektet PPP sjell shumë përfitime, ajo mund të sjellë edhe disa rreziqe e sfida:

**Suksesi:** Fakti që qeveria mund të dështojë në procesin e ofrimit të të mirave dhe shërbimeve publike tek komuniteti, nuk e bën më të suksesshëm procesin e përfshirjes së sektorit privat në projekte të tilla. (Klijn et al, 2003) argumentojnë se objektivat e papërcaktuara qartë mund të çojnë në konflikte dhe rezultate jo optimale, nëse nuk menaxhohen siç duhet përmes komunikimit të qartë dhe marrëveshjeve kontraktuale.

**Kthimi mbi investimin:** (Grimsey & Lewis, 2005) theksojnë se financimi për sektorin privat realizohet vetëm në ato raste kur flukset operative të parave të kompanisë së projektit pritet të ofrojnë një kthim mbi investimin.

**Rritja e kostove:** (Flyvbjerg, 2005) thekson se projektet e mëdha të infrastrukturës, përfshirë PPP-të, janë veçanërisht të prirura për rritje të kostove.

**Rreziqet:** Pranimi i riskut nga sektori privat duhet të realizohet në mënyrë shumë të kujdesshme, kryesisht risqe që ndodhen jashtë kontrollit të tyre të tilla si: risku i kursit të këmbimit, risku i pasurive ekzistuese etj. (Flyvbjerg, 2005).

**Performanca:** Qëllimi i sektorit privat për minimizimin e kostove mund të bjerë ndesh me arritjen e cilësisë dhe performancës së parashikuar në kontratë (Siemiatycki, 2010).

**Respektimi i rregullave:** Sektori privat i përfshirë në të tilla projekte interesohet nëse rregullat e përvcaktuara do të respektohen nga sektori publik. Më së shumti janë të interesuar në lidhje me angazhimet e ndërmarra nga sektori publik për rritjen e tarifave (Siemiatycki, 2010).

Ndikimi i projekteve PPP në zhvillimin makroekonomik të vendit është analizuar nga autorë të ndryshëm. (Khan & Reinhart, 1990) në studimin e tyre kanë arritur në konkluzionin se projektet infrastrukturore si infrastruktura rrugore, energjia elektrike dhe telekomunikacioni ndikojnë në një produktivitet më të lartë dhe nxisin formimin e kapitalit privat. Të dyja këto elemente kontribuojnë në rritjen e mëtejshme ekonomike. Studimet nga vendet e OECD shpesh tregojnë një korrelacion pozitiv midis investimeve PPP dhe rritjes së PBB-së. Për shembull, rritja e investimeve në infrastrukturën e transportit dhe komunikimit nëpërmjet PPP-ve është lidhur me ritme më të larta të rritjes ekonomike. PBB konsiderohet si një tregues i rëndësishëm makroekonomik që jep të dhëna dalluese për rritjen ekonomike të një vendi (Calderón et al, 2011). Teoria makroekonomike sugjeron se një rritje e investimeve PPP rezulton në një rritje të konsiderueshme të PBB-së, kështu që aktivitetet PPP janë të lidhura pozitivisht me rritjen e PBB-së (Pimentel, Aubyn, & Ribeiro, 2017). (Checherita C, 2009) analizoi ndikimin e PPP-ve në disa parametra

makroekonomikë, si investimet agregate private dhe publike, bilanci i buxhetit të shtetit, borxhi publik, rreziqet fiskale dhe norma e rritjes së PBB-së. Projektet PPP mund të reduktojnë pjesën e shpenzimeve buxhetore në ofrimin e të mirave dhe shërbimeve publike, por mund të mos ndodhë kështu në vendet në zhvillim. Kjo për arsyen se projekte të tilla kanë shfaqin tendenca për të dështuar apo braktisur nga sektori privat. Në këtë rast, një projekt i tillë bëhet një barrë e madhe fiskale për shtetin, dhe në mënyrë indirekte dhe për komunitetin. por edhe qytetarët të cilët do të paguajnë në mënyrë indirekte nëpërmjet taksave.

Sipas Bankës Aziatike për Zhvillim (Arezki et al, 2017), PPP-të mund të ndikojnë pozitivisht në zhvillimin kombëtar konkretisht në aspekte si:

***Përmirësimi i aksesit në infrastrukturë:*** Në sektorin e infrastrukturës, gjasat për të rritur cilësinë janë shumë të larta, pasi risku operativ transferohet. Një infrastrukturë e përmirësuar mund të sjellë përfitime si: më shumë investime private, produktivitet më i lartë dhe mundësi punësimi. Përmirësimi apo zhvillimi i infrastrukturës mund të rrisë edhe vlerën e pronës dhe në zhvillimin e pasurive të paluajtshme në zonat përreth.

***Përmirësimi i kapaciteteve teknike dhe institucionale, transparencës dhe aftësive organizative të sektorit publik:*** Bashkëpunimi me sektorin privat sjell risi dhe teknologji të reja në projekte, gjë që sjell rritjen e efikasitetit, konkurrencës dhe krijimit të industrive të bazuara në njohuri.

***Alokimi i investimeve në të mira publike:*** Projekte të tilla i mundësojnë sektorit publik të investojë në sektorë si arsimit, shëndetësia dhe sigurimet shoqërore. Duke qenë fusha të rëndësishme dhe ndikuese në zhvillimin social të komunitetit, rrisin edhe e standardin e jetesës, duke ndikuar dhe në zhvillimin ekonomik.

***Tërheqja e kursimeve private nëpërmjet investimeve afatgjata:*** Nëpërmjet projekteve PPP krijohet mundësia për të përfshirë fonde private të papërdorura dhe të painvestuara në investime kryesisht afatgjata, si fonde të ndryshme të ndërsjella institucionale, kursime, si dhe kursime private individuale. Zhvillimi kombëtar ndikohet edhe nga drejtimi i këtyre kursimeve drejt projekteve fitimprurëse PPP, duke optimizuar rishpërndarjen e të ardhurave (Arezki et al, 2017).

***Zgjidhje kreative dhe inovative:*** Referuar faktit që PPP-të kanë në fokus të tyre arritjen e rezultateve, sektorët privatë të përfshirë tentojnë që të integrojnë të gjitha proceset si projektim, ndërtim, financim, funksionim dhe mirëmbajtje me qëllim lehtësimin e procesit të zhvillimit të zgjidhjeve kreative dhe inovative. Arsyetimi prapa kësaj metodologjie është potenciali i ekonomive të shkallës, si dhe rrisitë në dizajn, përcaktimin e çmimit dhe ndarjen e riskut.

**Fitimi i aftësive, teknologjive dhe njohurive të reja:** Me përfshirjen e sektorit privat në këto marrëveshje, sektori publik mund të përfitojë duke marrë aftësi, teknologji dhe njohuri të reja.

**Shmangia e kufijve në lidhje me nivelin e borxhit publik:** Nëpërmjet kontratave PPP, shpesh krijohet mundësia e shmangies së kufijve në lidhje me nivelin e borxhit publik, duke bërë që borxhi të mos regjistrohet në pasqyrat financiare të sektorit publik.

### **2.3 Qasjet teorike dhe empirike mbi rolin dhe rëndësinë e projekteve PPP**

Kjo pjesë e studimit trajton në mënyrë specifike kuadrin teorik të kontratave PPP, ku përfshihen dy teoritë kryesore si Teoria e kostove të transaksionit (TCE) dhe Teoria principal-agjent. Këto dy teori janë të lidhura me menaxhimin e projektit dhe shpërndarjen e riskut. Modeli i Infrastrukturës së Ontarios është një tjetër element i rëndësishëm i studimit, pasi analizon konceptin e “vlerës për para” të projekteve PPP.

Përfshirja e sektorit privat në PPP ndihmon në shumë aspekte si mobilizimi i kapitalit, rritja e efikasitetit të veprimeve dhe ndarja e riskut, duke sjellë përfitime të dukshme për shërbimet publike dhe zhvillimin ekonomik të vendit. Nëpërmjet rritjes së cilësisë së shërbimeve, PPP-të krijojnë mundësi punësimi dhe si rrjedhojë ndikojnë edhe në rritjen ekonomike afatgjatë.

Interesimi për PPP-të është rritur kryesisht në 20 vitet e fundit, për shkak se sektori publik (qeveria) po përballet me borxhe të larta publike dhe kufizime financiare, të cilat kufizojnë rolin dhe përfshirjen totale të sektorit publik në investimin e projekteve infrastrukturore. Megjithatë, ky bashkëpunim pavarësisht përfitimeve ngre nevojën e shpërndarjes së duhur të risqeve mes palëve, me qëllim që të arrijë objektivat e përcaktuar.

Roli i projekteve PPP shtrihet edhe në drejtim të reformimit të sektorëve publikë dhe duke zhvilluar konceptin e menaxhimit të ri publik, që i afrohet stilit të menaxhimit të sektorit privat dhe konkretisht përdorimit të praktikave menaxheriale, bazuar në performancë dhe konkurrencë. Për ta analizuar më gjerësisht këtë çështje do të trajtohen dy teoritë institucionale që lidhen me dy aspekte kryesore: menaxhimin e projektit dhe shpërndarjen e riskut:

Teoria TCE është teoria që tenton të shpjegojë mënyrën se si PPP-të parashikojnë dhe realizojnë menaxhimin e risqeve dhe shpërndarjen e tyre. Përfshirja në projekte PPP e shoqëruar me një menaxhim të mirë të ndarjes së riskut, bëhet me qëllim arrijtjen e përfitimeve të përbashkëta në projekte infrastrukturore (Williamson, 1985). Sipas kësaj teorie, sa më shumë risk të marrë përsipër sektori privat, aq më të larta duhet të jenë përfitimet. Në marrëveshje të tilla, sektori publik duhet të menaxhojë riskun moral dhe të krijojë kushte të tilla që të tërheqë sa më shumë sektorin privat në financim. Por shpesh kostot e larta të transaksionit që lidhen me elemente si këshillimi ligjor dhe financiar,

negocimi i kontratave dhe monitorimi i projekteve, mundet të ndikojnë negativisht në qëndrueshmërinë financiare të PPP-ve. Megjithatë, investimi i sektorit privat mund të ndikojë pozitivisht në drejtim të kursimit të kohës dhe kostove në ciklin jetësor të projekteve.

Ndërsa teoria PAT, shqyrton konfliktet dhe mënyrën se si ndikojnë në fazat e menaxhimit të projektit dhe në shpërndarjen e riskut. Të dyja teoritë TCE dhe PAT në thelb të tyre sugjerojnë që menaxhimi i riskut dhe krijimi i një strukture të qeverisjes që redukton kostot e larta të transaksionit janë të nevojshme për të siguruar suksesin e projekteve PPP.

### **Teoria TCE**

Projektet PPP pavarësisht se krijojnë përfitime, shpesh kritikohen për faktin se krijojnë mundësinë e formimit të monopoleve, shkaktimit të eksternaliteteve dhe kostove të larta kontraktuese (Williamson, 1996) (Williamson, 1998), duke çuar në nevojën e ofrimit të infrastrukturës vetëm nga sektori publik. Megjithatë, lejimi i sektorit privat për të menaxhuar disa funksione të zbatimit të projektit mund të realizojë kursimin e kohës dhe kostove gjatë ciklit jetësor të projektit (Henk, 1998). Futja e sektorit privat në një marrëveshje të gjatë kontraktuale me sektorin publik, nevojitet të shoqërohet me elemente kryesore si skema dhe mënyra e financimit, shpërndarja e riskut, mënyra e menaxhimit të asetit, kohëzgjatja, mënyra e gjenerimit të të ardhurave etj. Prandaj, ka shumë rëndësi që të realizohet një analizë e thelluar e shkallës së riskut që ndërmeret sektori privat dhe e përfitimeve që rrjedhin nga të tilla projekte.

Nivele të ndryshme strukturimi të kontratave, përmbajnë nivele të ndryshme risku. Kjo nxit nevojën për menaxhimin e duhur të riskut nëpërmjet negociatave, drejtësisë dhe transparencës. Menaxhimi dhe qeverisja e tyre bëhet akoma më sfiduese edhe për faktin se kostot e transaksionit dhe ndikimi i tyre shpesh janë të nënvlerësuar. Shpesh kostot e transaksionit (kostot e këshillimit për çështje ligjore, kostot financiare dhe teknike, kostot për organizimin dhe pjesëmarrjen në procesin e tenderimit, kostot për negocimin e kontratës së koncesionit, kostot e monitorimit dhe menaxhimit të kontratës gjatë gjithë ciklit jetësor të projektit) bëhen shkas për pamundësi në ofrimin e të mirave dhe të shërbimeve publike.

Por ka edhe kosto të mëdha transaksioni që janë të fshehura dhe nuk mundet të vlerësohen lehtë, si kostot e oportunitetit për shkak të rinegocimit dhe problemeve të mirëmbajtjes (Ho, 2006). Këto lloje kostosh mund të dëmtojnë ndjeshëm përfitimet e pritura në PPP, prandaj kanë nevojë të parashikohen, vlerësohen dhe në këtë mënyrë, të shmangen apo të minimizohen deri diku. Kostot e larta të transaksioneve të PPP-ve sipas teorisë TCE mund të gjenerohen nga disa burime si:

*Kohëzgjatja e kontratës:* Periudha afatgjatë e shumë kontratave PPP bëhet shkak për kosto të larta të shërbimeve këshillimore. Sipas (Domberger et al, 1997) (Jensen, P. H., 1997) periudha e gjatë e kontratës mund të shkaktojë në mënyrë indirekte kosto ekonomike. Gjithashtu, afati i gjatë mund të zvogëlojë fuqinë disiplinore të konkurrencës ex ante dhe të rrisë mundësinë e rinegociimit të kushtueshëm të kontratës.

Kjo ndodh kryesisht në rastet kur është i nevojshëm rishikimi i strukturës financiare të projektit ose ndodhin ndryshime të mëdha në kërkesat e shërbimit (Domberger et al, 1997) (Jensen, P. H., 1997).

*Pronësia e të mirës publike dhe/ose shërbimit publik:* Krijimi i një PPP-je e cila ofron shërbime duke përdorur asete në pronësi private mund të sjellë kosto më të larta monitorimi. Ajo çfarë krijon më shumë vështirësi në matje dhe monitorim është aspekti i cilësisë. Në rast se aseti është në pronësi të sektorit publik, ky mund të ofrojë kushtet për të arritur cilësinë e dëshiruar dhe kërkuar për shërbimin publik që do të ofrohet. Ndërsa në rastin kur aseti është në pronësi të sektorit privat, cilësia mund të rrezikohet, për shkak se kërkohen më shumë investime në arritjen e efikasitetit produktiv.

*Kostot që shoqërojnë hyrjen dhe realizimin e procesit të tenderimit:* Hyrja në procesin e tenderimit shoqërohet me kosto të larta, të cilat shpesh bëhen një pengesë e dukshme për ofertuesit e mundshëm, duke cenuar ndonjëherë edhe fuqinë konkurrencës ex ante, e cila bëhet shkak për të penguar krijimin e vlerës për parandë përmes projekteve të tilla (Bovis, C. H. , 2016). Tenderuesit që angazhohen në këto procese shpesh kanë nevojë për konsulencë ligjore dhe financiare të specializuar, si dhe për studime të thelluara, e cila mund të jetë një kosto e papërbalueshme për shumë kompani të vogla. Mungesa e konkurrencës në procesin e tenderimit, mund të sjellë gjithashtu çmime më të larta dhe mund të bëhen pengesë në krijimin e stimujve për arritjen e efikasitetit maksimal.

*Veçoritë e ndarjes së riskut:* Një ndër elementet kyçe të PPP-ve është ndarja e riskut midis dy sektorëve të përfshirë, por si proces shoqërohet me vështirësi dhe pasiguri të mëdha. Ndarja në mënyrë jo të barabartë ose menaxhimi jo i duhur mund të sjellë humbje financiare të konsiderueshme për të dyja palët. Kur risku merret nga sektori privat, mund të çojë në kosto më të larta të financimit. Problematikë mbetet dhe fakti që risku më i madh merret përsipër nga sektori publik, duke ndikuar në stabilitetin ekonomik të projektit (Grimsey, D., & Lewis, M. K., 2004).

Në kontekstin e PPP-ve, TCE sugjeron disa ide kyçe si: PPP-të mund të gjenerojnë efikasitet, por vetëm kur kostot e transaksionit janë të menaxhueshme; nevojitet një përcaktim i kujdesshëm i kushteve të kontratës dhe mekanizma të fortë monitorimi; mundësia e shfaqjes së eksternaliteteve negative dhe humbjeve të mirëqenies publike theksojnë se strukturimi i kujdesshëm i kontratës është kritik; rritje të transparencës dhe drejtësisë në tenderim për të maksimizuar konkurrencën dhe “vlerën për parandë”.

## **Teoria PAT**

Kjo teori synon të analizojë marrëdhënien komplekse kontraktuale që krijohet midis sektorit publik në rolin e “Principal” dhe sektorit privat në rolin e “Agjent”, me qëllimin kryesor të mbajtjes së standardeve dhe cilësisë, gjë e cila mund të realizohet nëpërmjet mekanizmave të duhur të kontrollit. Arsyeja kryesore e përfshirjes së sektorit privat në një projekt ofrimi të të mirave dhe shërbimeve publike është shfrytëzimi i kualifikimeve dhe efikasitetit të palës private, duke ruajtur standarde dhe cilësinë. Në këtë kontratë, çështjet më komplekse për t’u marrë në konsideratë janë caktimi i saktë i detyrave të agjentit, matja e performancës së punës së agjentit dhe shkalla në të cilën principalit mund të kontrollojë dhe monitorojë performancën e agjentit (Eisenhardt, K. M., 1989).

Teoria PAT është teoria që eksploron konfliktet e interesave që gjenerohen nga informacioni asimetrike dhe sjellja oportunistike, që lindin gjatë procesit të prokurimit, zhvillimit dhe menaxhimit të tij, apo edhe të përmbushjes së objektivave të deklaruara të vetë projektit (Jensen, M. C., & Meckling, W. H., 1976). Në themel të kësaj teorie qëndrojnë dy supozime: (1) informacioni është asimetrik midis palëve dhe (2) agjenti ndjek interesat e tij, duke rënë shpesh ndesh me ato të principalit. Teoria është e fokusuar në dy probleme:

*Përzgjedhja e pafavorshme e agjentit:* Kjo ndodh kur principalit zgjedh një agjent të papërshtatshëm duke mos e njohur aftësinë e agjentit në kohën që bën përzgjedhjen e tij ose gjatë implementimit të kontratës.

*Risku moral:* Ndodh kur një agjent vepron në interes vetjak në kurriz të principalit. Kjo bëhet e mundur nga faktorë si pamundësia e aksesimit të informacionit, duke mos lejuar identifikimin e riskut moral nga ana e principalit. Kompanitë private të përfshira në projektet PPP shpesh kanë tendencën të ulin cilësinë e produktit me qëllim reduktimin e kostove të prodhimit, gjë e cila komprometon rezultatet.

Ndër risqet e identifikuara në këto kontrata janë:

*Risku i ndërtimit:* Ky risk është i lidhur me fazën e projektimit dhe ndërtimit. Shkak bëhen disa faktorë si përcaktimi jo i saktë i projektit, tejkalimi i kostove apo vonesat në dorëzim të të mirës së ndërtuar apo përmirësuar;

*Risku financiar:* Ky risk lidhet ngushtë me ndryshimet në politikën monetare dhe konkretisht normat e interesit dhe/ose kurset e këmbimit etj.;

*Risku i performancës dhe disponueshmërisë:* Ky risk është i lidhur me dorëzimin/disponueshmërinë e të mirës publike apo shërbimit publik sipas kushteve të kontratës.

*Risku i kërkesës:* Ky risk është i lidhur me nevojën aktuale për shërbimin apo të mirën publike. E thënë ndryshe me rrezikun që kërkesa e përgjithshme për shërbimin/aktivin të jetë më e ulët se sa ishte parashikuar më parë;

*Risku i vlerës së mbetur:* i lidhur ngushtë me çmimin e ardhshëm të tregut të të mirës publike apo shërbimit publik të krijuar apo përmirësuar, dhe merr rëndësi në rastet kur produkti i krijuar duhet t'i transferohet sërish sektorit publik në përfundim të kontratës.

Përdorimi i teorisë PAT është më i justifikueshëm se teoria TCE, për faktin se fokusohet më shumë në marrëdhënien midis principalit dhe agentit, ndërsa teoria e kostos së transaksionit fokusohet në tranzicione individuale. Teoria PAT është më e fokusuar në reduktimin e asimetrisë së informacionit dhe në shqyrtimin e problematikës së interesit vetjak të sektorit privat.

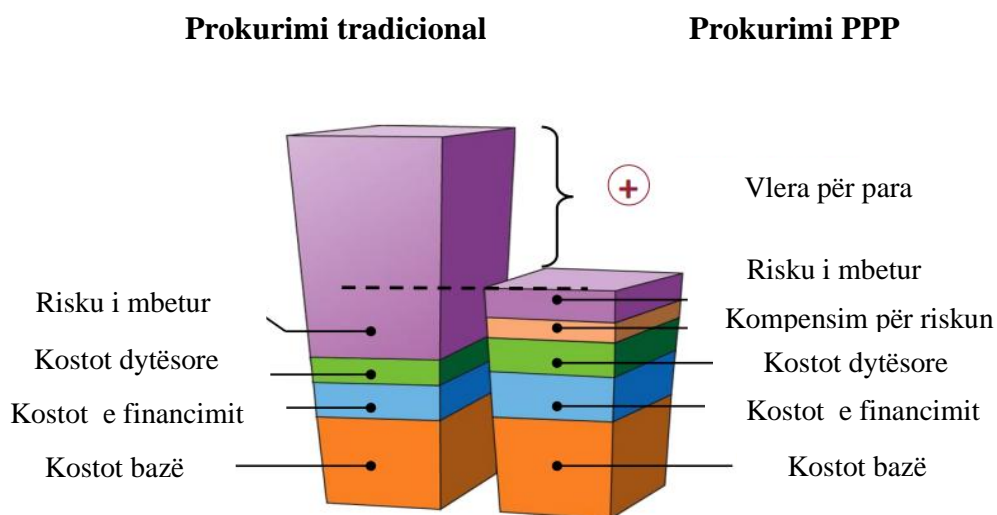
Përveç kësaj, teoria nënvizon rëndësinë e disa elementeve thelbësore që kontribuojnë në suksesin e kontratave të Partneritetit Publik-Privat. Së pari, është i domosdoshëm përcaktimi i penalteteve specifike në rast se konstatohet mashtrim apo devijim nga cilësia e përcaktuar për të mirën apo shërbimin publik të ofruar, çka shërben si mekanizëm frenues për sjelljet oportuniste. Së dyti, alokimi efikas i riskut përmes vendosjes së parametrave të kontrollit është thelbësor për të mundësuar ndarjen e drejtë dhe të arsyetuar të përgjegjësiive ndërmjet sektorit publik dhe atij privat, në përputhje me kapacitetin dhe ekspertizën që secila palë zotëron për menaxhimin e rrezikut përkatës. Së treti, siguria dhe transparenca në marrjen e informacionit mbi performancën realizohet përmes një sistemi të mirëstrukturuar monitorimi, i cili duhet të bazohet në standarde të përcaktuara saktë, të matshme në terma sasiorë dhe cilësorë, dhe të verifikueshme nga palë të treta të pavarura, si gjykatat apo organet e auditimit (Iossa, Spagnolo & Vellez, 2010). Këta komponentë janë të domosdoshëm për të siguruar që kontratat e PPP-ve të mos kufizohen vetëm në vlefshmërinë e tyre juridike, por të jenë gjithashtu operacionalisht efektive dhe të orientuara drejt rezultateve konkrete, të matshme dhe të kontrollueshme në praktikë.

### **2.3.1 Kuadri i “Vlerës për para”**

Një projekt PPP mund të arrijë përmirësime të vlerës për para kur realizon kosto të reduktuara të ciklit jetësor, alokim më efikas të riskut/qeve, zbatim më të shpejtë të kushteve të kontratës apo të vetë projektit, përmirësim të cilësisë së shërbimit, si dhe të ardhura shtesë. Përzgjedhja e mekanizmit më të përshtatshëm të PPP-ve që mundësojnë ofrimin e infrastrukturës varet nga faktorë si kosto e projektit të ciklit të jetës dhe profili i riskut ndaj avantazheve potenciale. Prandaj dhe shpesh krijohen pasiguri dhe vështirësi të vendimmarrësit gjatë procesit të vlerësimit dhe krahasimit të të gjitha alternativave të mundshme që kanë.

Figura e mëposhtme tregon komponentët themelorë të procesit të analizës të komponentit të “Vlerës për para”, që përdoret për të vlerësuar kostot dhe rreziqet midis një prokurimi tradicional dhe një projekti PPP, sipas shembullit të Infrastrukturës Ontario (IO).

Kjo metodë ri-llogarit rezultatet me kalimin e kohës ndërsa projektet përparojnë nëpër faza të ndryshme të zhvillimit dhe ka më shumë të dhëna të disponueshme.



**Figura nr. 2: Procesi i thjeshtuar i metodës “Vlera për para”, e përdorur nga Infrastruktura Ontario**

Burimi: (John, 2014)

Metodologjia IO përfaqëson një model shumë të mirë referimi, pasi mundëson një qasje sistematike dhe të strukturuar në procesin e përzgjedhjes së projekteve. Ajo ofron disa avantazhe të rëndësishme që e bëjnë të përshtatshme për vlerësimin dhe menaxhimin e projekteve në mënyrë efikase. Avantazhi i parë është karakteri dinamik dhe përmirësimi i vazhdueshëm, nëpërmjet përshtatjes me praktikën më të mirë dhe zhvillimet më të fundit në fushën e menaxhimit të projekteve. Së dyti, kjo metodologji përdor të dhëna të bazuara në performancën historike të projekteve të ngjashme, si dhe në databaza të mirëstrukturuara. Gjithashtu, ajo siguron përditësim të vazhdueshëm të vlerësimeve të riskut, duke e bërë më të lehtë identifikimin dhe menaxhimin e sfidave potenciale gjatë gjithë ciklit të jetës së projektit. Së fundi, një tjetër element që i shton vlerë kësaj metodologjie është përfshirja e konsulentëve të jashtëm dhe të paanshëm në procesin e vlerësimit dhe rishikimit, gjë që rrit transparencën dhe besueshmërinë e vendimmartjes. Ky model llogarit disa elementë të rëndësishëm si:

**Kosto bazë:** Sipas modelit të Infrastrukturës së Ontarios (IO), në vlerësimin e koston bazë, e cila është kategoria e parë dhe më e madhe e koston, përdoret perspektiva e “gjithë jetës”,

e cila ka si qëllim identifikimin e kostove të projektimit dhe ndërtimit, kostot e ciklit jetësor dhe kostot e veprimtarisë dhe mirëmbajtjes.

Analiza e riskut në këtë studim zbatohet duke përdorur një qasje lineare me katër hapa. Hapi i parë është identifikimi i risqeve kryesore që lidhen me projektin.

Më pas, kryhet një alokim konceptual i rreziqeve, ku përcaktohet se cili aktor, publik apo privat, mban përgjegjësinë për menaxhimin e secilit rrezik. Hapi i tretë përfshin vlerësimin e probabilitetit të shfaqjes së rrezikut individual si dhe ndikimin e tij në kostot e projektit, duke mundësuar një pasqyrë më të saktë të potencialit të humbjeve. Në përfundim, kryhet kuantifikimi i risqeve totale të projektit, i cili ndihmon në marrjen e vendimeve të informuara për menaxhimin dhe minimizimin e tyre gjatë zbatimit të PPP-ve. Pasi të identifikohen risqet, të bëhet shpërndarja dhe vlerësimi i ndikimeve të mundshme në kosto, aplikohet formula e mëposhtme për secilin nga zërat e rrezikut:

$$\text{Kostoja bazë} \times \text{Probabiliteti} \times \text{Ndikimi i kostos së mundshme} = \text{Kostoja e riskut}$$

**Vlera neto aktuale:** Në varësi të financimit, metodologjia IO përdor norma të veçanta skontimi. Për ato projekte që financohen pjesërisht nga komuna specifike dhe/ose qeveria federale, përdoret një mesatare e ponderuar.

**Analiza e vlerës për para në kohë:** Metodologjia IO, pasi arrin të zbulojë ndryshime të rëndësishme në supozimet e hershme, prodhon vlerësime informale të hershme dhe të mesme të zhvillimit.

### 2.3.2 Analiza empirike e ndikimit të PPP-ve

Projektet PPP, për shkak të nevojës, rëndësisë dhe impaktit që kanë në zhvillimin dhe ofrimin e të mirave dhe shërbimeve publike, lidhur ngushtë edhe me zhvillimin social dhe ekonomik të një vendi, janë studiuar gjithashtu edhe nëpërmjet analizave empirike nga autorë të ndryshëm. Në literaturën kombëtare dhe ndërkombëtare, ekzistojnë disa studime empirike dhe ekonometrike që shqyrtojnë ndikimin e projekteve PPP mbi parametrat makroekonomikë, si PBB, niveli i punësimit dhe borxhi publik. Shpeshherë, analizat fillestare të lidhjes ndërmjet këtyre variablave kryhen përmes vlerësimeve të korrelacionit, të cilat ofrojnë një pasqyrë të forcës dhe drejtimit të marrëdhënieve. Megjithatë, për të matur ndikimin konkret të PPP-ve mbi këta tregues dhe për të kontrolluar efektet e faktorëve të tjerë ndërmjetësues, përdoren analizat regresive lineare. Kështu, regresioni jo vetëm konfirmon lidhjet e evidentuara nga korrelacioni, por gjithashtu mundëson vlerësimin e madhësisë dhe rëndësisë ekonomike të efektit të PPP-ve.

Studimet janë realizuar kryesisht për projektet PPP në infrastrukturë, duke qenë se është fusha ku janë zhvilluar më së shumti. Analiza e rëndësisë së infrastrukturës publike në stimulimin e rritjes ekonomike gjendet në shumë studime teorike dhe empirike

(Aschauer, D. A., 1989) (Dintilhac et al, 2015); (Estache, A., & Garsous, G. , 2012); (Estache et al, 2005), konkretisht në dy të tretat e literaturës empirike të zhvilluar midis periudhës 1989 dhe 2007.

Debatet akademike mbi efektivitetin e Partneriteteve Publik-Privat (PPP) pasqyrojnë një tension të qëndrueshëm midis përfitimeve të pretenduara dhe risqeve të dokumentuara. Literatura argumenton se PPP-të përmirësojnë ofrimin e shërbimeve publike përmes inovacionit teknologjik, menaxhimit më efikas dhe ndarjes së riskut financiar me sektorin privat (Hodge & Greve, 2018). Studimet që mbështesin këtë qasje theksojnë se përdorimi i kapitalit privat redukton presionin mbi buxhetet publike dhe mundëson realizimin e projekteve që ndryshe do të vonoheshin (OECD, 2020). Në kontrast, qasja kritike evidenton se efektiviteti i PPP-ve nuk është universal, por i kushtëzuar nga cilësia e qeverisjes, transparenca dhe kapacitetet institucionale të autoriteteve publike (Schäfer & Sudholt, 2021). Kritikët theksojnë se kontratat komplekse dhe afatgjata krijojnë asimetri informacioni, rritje të kostove të transaksionit dhe rinegocime të shpeshta, të cilat mund të zhvendosin riskun financiar përsëri drejt sektorit publik (Flyvbjerg, 2021). Gjithashtu, disa studime paralajmërojnë se PPP-të mund të gjenerojnë detyrime të fshehura fiskale dhe të rrisin barrën e borxhit publik në afatgjatë, sidomos në vende me kapacitete të dobëta mbikëqyrëse (IMF, 2019). Këto argumente tregojnë se ndikimi i PPP-ve varet nga balanca midis incentivave të sektorit privat dhe kontrollit të sektorit publik, duke e bërë analizën institucionale një komponent thelbësor për vlerësimin e tyre.

### **Përmbledhje e literaturës që ka studiuar impaktin e PPP-ve në Produktin e Brendshëm Bruto**

Mittnik dhe Neumann (2001) në studimin e tyre konkluduan se investimet publike priren të ushtrorjnë efekte pozitive në PBB. Studimet empirike në tregjet në zhvillim, si ato në Azi dhe Amerikën Latine, kanë treguar gjithashtu se projektet PPP mund të rrisin ndjeshëm performancën ekonomike duke përmirësuar cilësinë dhe disponueshmërinë e infrastrukturës. Investimet PPP në infrastrukturën e transportit mund të zvogëlojnë kostot e transportit dhe të përmirësojnë aksesin në treg, duke ndikuar drejtpërdrejt në PBB duke lehtësuar tregtinë dhe tregtinë. Investimet në projektet energjetike (p.sh.: termocentralet, energjia e rinovueshme) përmes PPP-ve mund të sigurojnë një furnizim të besueshëm me energji, i cili është thelbësor për aktivitetet industriale dhe ekonomike.

(Brown et al, 2006) bazuar në studimin e realizuar, kanë treguar një lidhje pozitive midis rritjes ekonomike dhe PPP-ve të realizuara në investime infrastrukturore. (Herranz-Loncán, A. , 2007) konkludoi se investimet në infrastrukturë ndikuan në rritjen ekonomike spanjolle për periudhën gjatë viteve 1850-1935. Duke përdorur modelin vektorial autoregresiv (VAR) tregoi se në Spanjë pavarësisht se kthimet nga investimet në rrjetet e

mëdha të infrastrukturës nuk ishin aq të larta, ndikimi në rritje i investimeve në infrastrukturë ishte pozitiv. Në studimin e tij (Guasch, J. L., 2004) tregoi se në vendet ku numri i projekteve PPP ka qenë 70 e më shumë, vende të tilla kanë demonstruar një normë relativisht më të lartë të rritjes së PBB-së ndërmjet periudhës 1990-2003. Sipas studimit të tyre, një rritje prej 1% në vlerën e investimeve PPP ka rritur PBB-në për frymë me 0.3%. Duke përdorur të dhënat nga baza e të dhënave për projektet publiko-private në Infrastrukturë (PPI) të Bankës Botërore, (Checherita C, 2009) zbuloi se vendet që kanë më shumë gjasa të zbatojnë programe më të mëdha PPP ishin vendet që tashmë kishte përvojë me programe të tilla. Gjithashtu, studimi gjeti një faktor ndikues në përcaktimin e lidhjes që ekziston midis vlerës së PPP-ve dhe PBB, që është madhësia e ekonomisë. Megjithatë, jo gjithmonë ndodh kështu pasi ka ndodhur që PPP-të e zhvilluara në infrastrukturën publike mund të mos kenë patur efekte pozitive dhe për këtë arsye është se sektori privat është i interesuar më së shumti për fitimet, çmimin dhe kostot. (Bayliss K, 2002) analizozi ndikimin shpërndarës të pjesëmarrjes së sektorit privat duke përdorur raste empirike në sektorët e shërbimeve të disa vendeve në zhvillim, kryesisht në Afrikë dhe Amerikën Latine. Në studimin e tij argumentohet se nga përfshirja e sektorit privat nuk kanë përfituar të varfrit. (Jasiukevičius, L., & Vasiliauskaitė, A., 2013) kanë analizuar lidhjen midis rritjes ekonomike dhe zhvillimit të tregut PPP në vendet e BE-së. Rezultatet e metodologjisë që kombinonte literaturën shkencore dhe analizën e të dhënave statistikore kanë treguar se rritja e PBB-së iu përgjigj pozitivisht zhvillimit të tregut PPP, por rezultatet ishin të ndryshme në shtete të ndryshme. Banka Evropiane e Investimeve në vitin 2013, nëpërmjet studimit të realizuar në vendet e BE-së, arriti në konkluzionin se projektet PPP patën efekt pozitiv në PBB, dhe kryesisht PPP-të në sektorin e transportit, kujdesit shëndetësor dhe arsimit. (Andrés et al, 2013) nëpërmjet studimit të tyre empirik për 32 vende për periudhën kohore 1995-2006, kanë arritur në konkluzionin se ka ndikim pozitiv dhe domethënës të pjesëmarrjes së sektorit privat në mbulimin e shërbimit, cilësinë e tij dhe produktivitetin e punës, veçanërisht në rastet kur kuadri rregullator është i fortë. Studimet empirike të zhvilluara nga (Estache, A., & Saussier, S., 2014) kanë argumentuar dhe provuar se PPP-të në infrastrukturë mund të sjellin përmirësime të efikasitetit, por jo domosdoshmërisht. Projekte të shoqëruara me përfitime në efikasitet janë Terminali i Kontejnerëve në Brazil, Porti i Toamasina në Madagaskar, Projekti Hyderabad MirpurKhas Dual Carriage Way në Pakistan, Projekti Hidroenergjetik Ashta në Shqipëri, Société Nationale d'Electricité në Kamerun, shërbimi i ujit Hidrodrini Radoniqi në Kosovë etj. Studime të tjera përfshijnë analizën e (Roehrich et al, 2014), të cilët theksuan rëndësinë e bashkëpunimit efektiv publik–privat dhe menaxhimit të rreziqeve në suksesin e projekteve PPP. Këto studime nxorën argumentin se ka një lidhje të ngushtë të

performancës me strukturën e marrëveshjes. Gjithashtu, edhe niveli i besimit ndërmjet partnerëve ndikon në këtë lidhje. (Yescombe, E. R., 2015) në veprën e tij mbi financimin e PPP-ve, evidenton se ndikimi ekonomik i tyre është i ndjeshëm ndaj përgatitjes së projektit, analizës së fizibilitetit dhe shpërndarjes së riskut. (Hodge et al, 2018) kanë analizuar përvojat ndërkombëtare dhe kanë gjetur se PPP-të mund të ofrojnë vlerë për para vetëm nëse monitorimi dhe transparencja janë të larta gjatë gjithë ciklit të projektit. Në mënyrë të ngjashme, “OECD, 2020” në raportin e saj mbi PPP-të në vendet anëtare, ka theksuar se efektet në punësim, rritje ekonomike dhe inovacion varen nga shkalla e konkurrencës në tenderim dhe aftësia institucionale e sektorit publik për të menaxhuar kontratat. Në nivel rajonal, “Peci, V., & Krasniqi, B. A., 2011” kanë analizuar zhvillimin e PPP-ve në Ballkanin Perëndimor, duke konkluduar se vendet e rajonit përballen me sfida institucionale dhe mungesë transparence në proceset e tenderimit, gjë që ndikon në efikasitetin dhe rezultatet ekonomike të projekteve. (UNDP Albania, 2016) në një raport mbi partneritetet publik-private në Shqipëri theksoi se shumica e projekteve janë përqendruar në sektorin e infrastrukturës rrugore dhe energjisë, me ndikim të dukshëm në rritjen e punësimit gjatë fazës së ndërtimit, por me sfida në garantimin e qëndrueshmërisë afatgjatë. “KfW Development Bank, 2017” në studimin për infrastrukturën e ujit dhe menaxhimin e mbetjeve në Shqipëri dhe Mal të Zi, ka theksuar se përfshirja e sektorit privat përmes PPP-ve ka sjellë përmirësim të shërbimeve, por është kufizuar nga kapacitetet e dobëta institucionale për monitorim. Po ashtu, “World Bank, 2018”, në një raport për vendet e Evropës Juglindore ka theksuar se projektet PPP në rajon mund të tërheqin investime të huaja. Megjithatë, për ta realizuar këtë, kërkohet një kuadër i mirë ligjor i harmonizuar me standardet e BE-së dhe rritje të kapaciteteve teknike të administratës publike. “Gjini, A., & Kukeli, A., 2019” në analizën e tyre mbi Shqipërinë argumentojnë se PPP-të mund të jenë një mjet efikas për zhvillimin e infrastrukturës dhe turizmit në vend, por vetëm nëse bazohen në analiza të plota të kostove dhe përfitimeve dhe në një shpërndarje të drejtë të riskut. Së fundi, “European Investment Bank, 2021” në një raport mbi performancën e PPP-ve në vendet candidate për anëtarësim në BE, përfshirë Shqipërinë, konkludoi se përmirësimi i mekanizmave të prokurimit, rritja e transparencës dhe forcimi i kapaciteteve negociuese të qeverive janë faktorë kyç për rritjen e ndikimit pozitiv të projekteve në PBB, punësim dhe cilësinë e shërbimeve publike. Një analizë nga Banka Aziatike për Zhvillim (ADB, 2015), e fokusuar në vendet aziatike, evidenton një korrelacion pozitiv mes investimeve në PPP dhe rritjes së PBB-së, veçanërisht në sektorët e transportit dhe energjisë. Vendet si India, Filipinet dhe Indonezia kanë shfaqur përmirësime të dukshme ekonomike falë kuadrit të fuqishëm të PPP-ve. Megjithatë, studime të tjera ofrojnë një perspektivë më kritike. Inácia Pimentel, Miguel St. Aubyn dhe Nuno Ribeiro (2016), në një analizë për Portugalinë, tregojnë se ndryshe nga investimet

publike dhe private që kanë efekt pozitiv në PBB, investimet në PPP kanë kontribuar në mënyrë negative në rritjen ekonomike të vendit.

Nga ana tjetër, një raport i OECD-së (2017) mbi vendet anëtare të saj thekson se PPP-të në infrastrukturën sociale, si objektet shëndetësore dhe institucionet arsimore, kanë gjeneruar mundësi të rëndësishme punësimi, si gjatë ndërtimit, ashtu edhe në operimet pasuese. Në vijim, një tjetër raport i Bankës Botërore (2018) rikthehet te vendet në zhvillim, ku konfirmohet se investimet në PPP kanë ndikuar në ritme më të larta të rritjes së PPP-së. Kjo është parë më së shumti në sektorët si transport, energji dhe ujë. Në një analizë për Turqinë, Hakan Yurdakul dhe Rifat Kamasa (2020) gjejnë një lidhje të dobët mes numrit të projekteve PPP dhe rritjes së PBB-së, duke sugjeruar se ndikimi mund të ndikohet nga faktorë të tjerë makroekonomikë. Së fundmi, Monica-Lavinia Dan (2022) analizoi ndikimin e PPP-ve në sektorin e energjisë në një grup të gjerë vendesh, duke përfshirë Brazilin, Indinë, Afrikën e Jugut, Kinën dhe të tjera. Ajo gjeti se ndikimi pozitiv i PPP-ve në rritjen ekonomike është i dukshëm vetëm në rastet e ekstremeve ekonomike, ku vlera e lartë e kontratave në energji mund të nxisë ndjeshëm zhvillimin ekonomik në vendet në zhvillim.

### **Përmbledhje e literaturës që ka studiuar impaktin e PPP-ve në nivelin e punësimit**

Projektet e infrastrukturës priren të kenë efektet më të rëndësishme të krijimit të vendeve të punës, ndërsa sektorë si kujdesi shëndetësor dhe arsimit mund të shohin rezultate më të përziera (Hodge, G. A., & Greve, C., 2007). Autorët (Estache, 2002) në studimin e tyre ku përdorën metodologjinë e kufirit të prodhimit stokastik gjatë periudhës 1996-1999, modele të vlerësimit të eficiencës duke vlerësuar inefficiencën, në lidhje me portin Meksikan, kanë konkluduar se ka një ndikim pozitiv në punësim. PPP-të e zhvilluara në sektorë të tillë si kujdesi shëndetësor dhe arsim kanë mundësuar një forcë punëtore më të kualifikuar për tregun e punës. Në mënyrë indirekte përmirësimi i produktivitetit të punës ka nxitur rritjen ekonomike të vendit ku janë implementuar këto lloj projektsh. Në studimin e tyre, (Birdsall, N., & Nellis, J., 2003) konkluduan se në vendet në tranzicion, programe të tilla kanë ndikuar në përkeqësim të shpërndarjes së ardhurave dhe asetëve. Studimi i (Foster, V, 2004) për Argjentinën, konkludoi se reformat e mëparshme infrastrukturore në këtë vend nuk kanë marrë parasysh shqetësimet sociale që lidhen me ofrimin e shërbimeve bazë. (Yehoue et al, 2006) përdorën të dhënat panel për projektet e zbatuara në vendet në zhvillim gjatë viteve 1990-2003. Në studimin e tyre u konkludua se PPP-të tentojnë të rezultojnë më të suksesshme në ato vende ku kërkesa agregate është më e lartë. Autorët (Patrinos et al, 2009) analizuan ndikimin e PPP-ve në projekte si ndërtim dhe menaxhim i infrastrukturës arsimore, shërbime operationale dhe menaxheriale, trajnime të stafit etj., duke konkluduar se mund të çojnë në krijimin e vendeve të punës për mësuesit, stafin

administrativ dhe personelin mbështetës, veçanërisht në zonat e pashërbyera. (Barrera-Osorio et al, 2012) theksuan se PPP-të e arsimit mund të rrisin rezultatet arsimore dhe të krijojnë vende pune, por duhet kujdes në dizenjimin dhe menaxhimin e tyre. Banka Botërore, në raportin e saj të vitit 2014 konkluduan se PPP-të e realizuara në vendet në zhvillim sollën një rritje të konsiderueshme të punësimit sidomos në sektorët si transporti, energjia dhe ujërat. (Engel et al, 2014) në studimin e tyre, zbuluan se projektet PPP mund të çojnë në krijimin indirekt të vendeve të punës nëpërmjet nxitjes së ekonomisë lokale dhe tërheqjes së investimeve të mëtejshme. Përfitimet e punësimit të PPP-ve mund të mbahen për një afat të gjatë, veçanërisht në sektorë si ndërtimi dhe mirëmbajtja (Moretti, E., 2010). Kryesisht në studimet ekonometrike që analizojnë lidhjen midis PPP-ve dhe punësimit janë përdorur teknikat e të dhënave panel, krahasueshmërisë dhe serive kohore. Kjo e fundit analizon ndryshimet në punësim me kalimin e kohës në lidhje me zbatimin e projekteve PPP si edhe efektet dinamike dhe tendencat afatgjata në punësim. (Moretti, E., 2010) përdori të dhëna të serive kohore për të studiuar rritjen e qëndrueshme të punësimit që rezulton nga projektet PPP. Analizat për vende si Belgjika, Irlanda, Franca dhe Mbretëria e Bashkuar kanë treguar një korrelacion të fortë midis rritjes së PBB-së dhe PPP-ve. Literatura e cituar mbështet konkluzionin se ka ndikim pozitiv rritja e investimeve në infrastrukturë në rritjen ekonomike të vendit (Trebilcock, M. J., & Rosenstock, M. , 2015). Banka Aziatike për Zhvillim në vitin 2015, nëpërmjet metodologjisë korrelative të zhvilluar për vendet aziatike, konkludoi se pati një lidhje pozitive midis PPP-ve dhe PBB-së kryesisht të ardhur nga investimet në transport dhe energji. OECD në vitin 2017 arriti në konkluzionin se projektet PPP në vendet pjesëtare patën ndikim pozitiv në punësim në fazën e ndërtimit dhe vënies në funksion. Banka Botërore në studimin e saj në vitin 2018 për vendet në zhvillim konkludoi se PPP-të patën ndikim pozitiv në PBB. Ndër studimet e analizuara, studimi i (Yurdakul, M., Demir, A., & Çelik, M. , 2020) gjetën një lidhje të dobët midis numrit të projekteve PPP dhe rritjes së PBB-së në Turqi, për shkak se mendonin se ndikim mund të kenë edhe faktorë të tjerë makroekonomikë. Monica Lavinia, në studimin e vitit 2022 për një sërë shtetesh si Brazili, Kolumbia, Republika Çeke etj., përdori të dhënat panel vjetore dhe arriti në përfundimin se PPP-të ndikonin pozitivisht në rritjen ekonomike, por vetëm në kuantile ekstreme, duke sugjeruar se një vlerë më e lartë e kontratës në energji mund të sjellë rritjen ekonomike të vendeve që janë në zhvillim. Banka Botërore (2014), në studimin e saj mbi vendet në zhvillim, ka treguar se projektet e zhvilluara PPP në sektorin e transportit, energjisë dhe trajtimit të ujërave, kanë ndikuar pozitivisht në punësim përgjatë dy fazave kryesore si janë faza e ndërtimit dhe faza operative.

## **Përmbledhje e literaturës që ka studiuar impaktin e PPP-ve në nivelin e borxhit publik**

Autorë si (Calderón et al, 2011) në studimin e tyre kanë përdorur metodën statistikore dhe modelin e të dhënave panel për të arritur në konkluzionin se në vendet e Amerikës Latine, PPP-të mund të sjellin rritje të borxhit publik, sidomos në rastet kur ka vonesa të projektit apo kërkojnë kosto shtesë. Calderón et al. (2011), në një studim mbi vendet e Amerikës Latine, përdorën analizën statistikore dhe modelin e të dhënave panel për të treguar se PPP-të mund të kontribuojnë në rritjen ekonomike, por në të njëjtën kohë mund të rrisin borxhin publik, sidomos në rastet kur projektet hasin vonesa të konsiderueshme dhe kërkojnë financim shtesë. (Liping Fu et al, 2022) në studimin e tyre për Republikën Popullore të Kinës, nëpërmjet metodës OLS, regresioneve kuantile dhe testeve të tjera kanë konkluduar se projektet PPP mund të ndikojnë në nivelin e borxhit publik të këtij vendi.

Edhe pse shumica e studimeve empirike tregojnë se projektet publiko-private (PPP) mund të kontribuojnë pozitivisht në rritjen ekonomike, punësim dhe përmirësimin e infrastrukturës, ekziston një debat i gjerë akademik mbi efektivitetin e tyre real dhe rreziqet që mbartin. Ky debat përqendrohet në tri aspekte kryesore:

Autorët (Guasch, 2004; Andrés et al., 2013; Estache & Saussier, 2014) në studimet e tyre kanë gjetur një lidhje pozitive midis investimeve të realizuara nga PPP-të në infrastrukturë dhe rritjes së PBB-së. Investimet në transport, energji dhe ujë kanë rezultuar në ulje të kostove, përmirësim të aksesit në treg dhe rritje të produktivitetit.

Megjithatë, analiza të tjera ofrojnë një pamje më kritike. Pimentel et al. (2016) tregojnë se në Portugali investimet PPP nuk kontribuuan pozitivisht në rritjen ekonomike, ndërsa Yurdakul & Kamasa (2020) gjetën një lidhje të dobët midis numrit të projekteve PPP dhe rritjes së PBB-së në Turqi. Këto gjetje sugjerojnë se efektiviteti i PPP-ve varet nga një sërë faktorësh, si kapaciteti institucional, madhësia e projektit, kuadri rregullator dhe dinamika e tregut lokal.

Një kritikë e rëndësishme ndaj PPP-ve lidhet me prioritetet e sektorit privat. Bayliss (2002) argumenton se përfshirja e sektorit privat shpesh nuk përfiton të varfrit dhe mund të përqendrojë përfitimet te aktorët më të fuqishëm ekonomikisht. Foster (2004) dhe Birdsall & Nellis (2003) evidentojnë se reformat infrastrukturore të bazuara në PPP shpesh nuk adresojnë shqetësimet sociale, duke rritur rrezikun e pabarazisë në ofrimin e shërbimeve publike. Nga ana tjetër, raportet e OECD (2017) dhe Bankës Botërore (2018) tregojnë se PPP-të mund të krijojnë vende pune dhe të përmirësojnë cilësinë e shërbimeve, por ky efekt është i lidhur ngushtë me transparencën, konkurrencën dhe kapacitetet menaxheriale të sektorit publik.

PPP-të janë projekte komplekse që mbartin rreziqe financiare, operative dhe institucionale. Roehrich et al. (2014) dhe Yescombe (2015) theksojnë rëndësinë e menaxhimit të riskut dhe shpërndarjes së drejtë të përgjegjësive midis partnerëve. Mungesa e monitorimit dhe transparencës mund të rezultojë në kosto të larta për qeverinë dhe përfundim të projekteve me efikasitet të ulët (Hodge et al., 2018). Raportet rajonale për Ballkanin Perëndimor (Peci & Krasniqi, 2011; UNDP Albania, 2016; KfW, 2017) evidentojnë se dobësitë institucionale dhe mungesa e kornizës ligjore të qartë kufizojnë ndikimin pozitiv të PPP-ve.

Duke u mbështetur në qasjet teorike të paraqitura më sipër, seksioni vijues synon të thellojë analizën duke paraqitur modelet kryesore të partneriteteve publike-private, si bazë për kuptimin e aplikimeve praktike në kontekste të ndryshme.

#### **2.4 Përvoja ndërkombëtare me PPP-të**

Pas paraqitjes së kornizës teorike, është e nevojshme të shqyrtohen mënyrat se si këto koncepte janë zbatuar në praktika konkrete. Për këtë arsye, nënkapitulli i mëposhtëm analizon përvojat ndërkombëtare, duke ndihmuar në identifikimin e modeleve të suksesshme dhe sfidave të zakonshme në zbatimin e PPP-ve.

Sipas të dhënave të Bankës Botërore mbi projektet e partneriteteve publik-privat (PPP) në infrastrukturë, rezulton se sektori i energjisë është më i zhvilluari në Amerikën Latine dhe Karaibe, të cilat kryesojnë për nga numri i projekteve, ndërsa Afrika Veriore renditet e dyta. Në të kundërt, rajoni me përfshirjen më të ulët të PPP-ve në energji është Azia Lindore dhe Paqësori. Në fushën e Teknologjisë së Informacionit dhe Komunikimit, numri i projekteve PPP në shkallë globale është relativisht i kufizuar. Rajoni që dallon për përdorimin më të madh të tyre është Evropa dhe Azia Qendrore, ndërsa më pak të pranishme janë këto projekte në Afrikën Veriore dhe Lindore. Sektori i transportit paraqet përqendrimin më të lartë të PPP-ve në Amerikën Latine dhe Karaibe, i ndjekur nga Azia Lindore dhe Paqësori. Ndërkaq, përdorimi më i pakët i PPP-ve në këtë sektor shënohet në Afrikën Veriore dhe Lindore. Sa i përket furnizimit me ujë, numri më i madh i projekteve PPP gjendet në Azinë Lindore dhe Paqësorin, ndërsa Azia Jugore ka përfshirjen më të ulët.

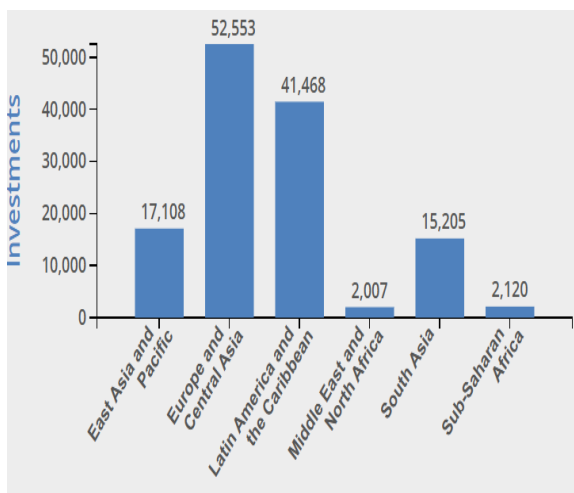
##### **➤ Shpërndarja e projekteve PPP sipas sektorëve**

Grafikët e mëposhtëm japin të dhëna sipas (World Bank, 2023)<sup>6</sup> mbi projektet PPP në infrastrukturë për periudhën 1990-2023 si aeroporte, transport, stacione të rimbushjes së makinave elektrike, elektricitet, teknologji informacioni dhe komunikimi, menaxhimi i integruar i mbetjeve, gazi natyror, porte, hekurudha, furnizim me ujë dhe rrugë në Rajonet

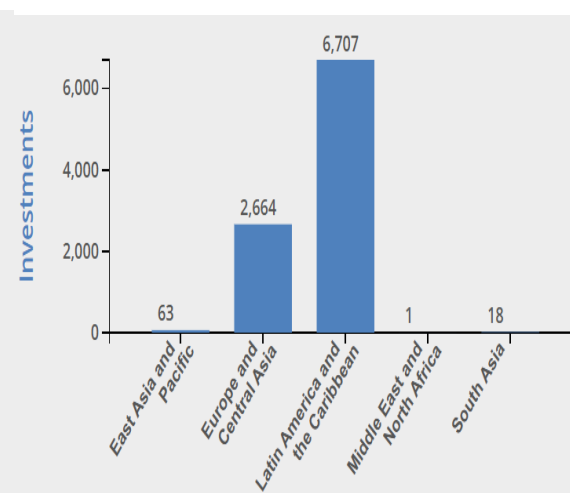
<sup>6</sup> <https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/PPI-2023-Annual-Report-Final.pdf>

e Evropës dhe Azisë Qendrore, Azisë Lindore dhe Paqësorit, Amerikës Latine dhe Karaibeve, Lindja e Mesme dhe Afrika Veriore, Azia Jugore dhe Afrika Nën-Sahariane.

### Aeroporte

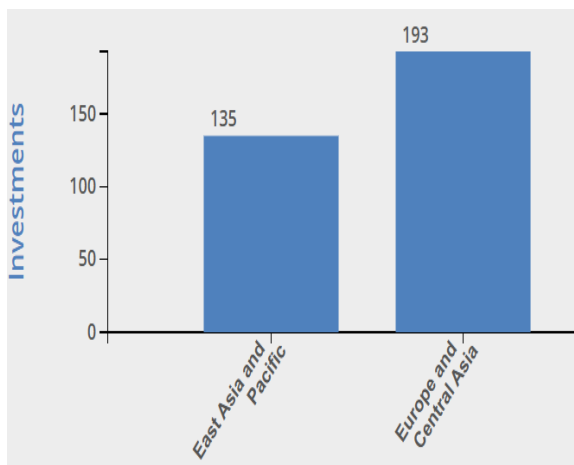


### Grumbullim dhe transport

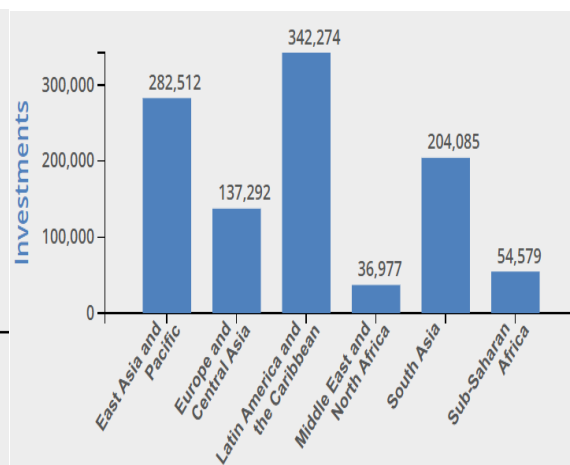


Burimi: (World Bank, 2023)

### Stacione rimbushjeje për makina elektrike



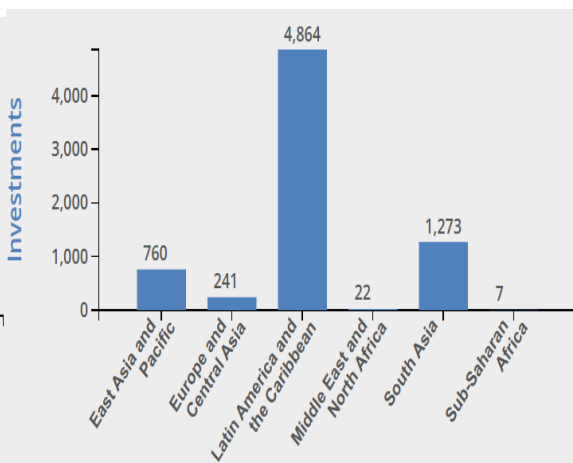
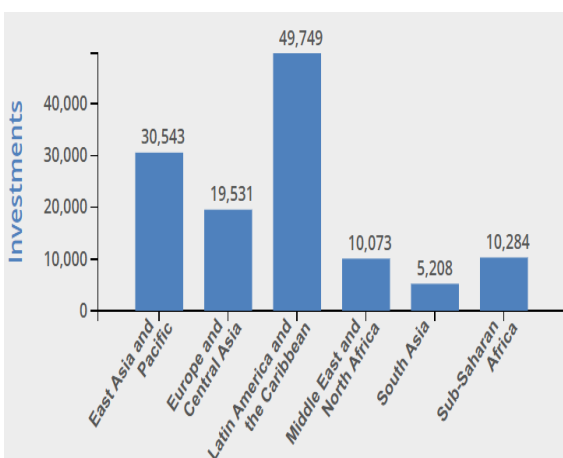
### Elektricitet



Burimi: (World Bank, 2023)

### Teknologji informacioni dhe komunikimi

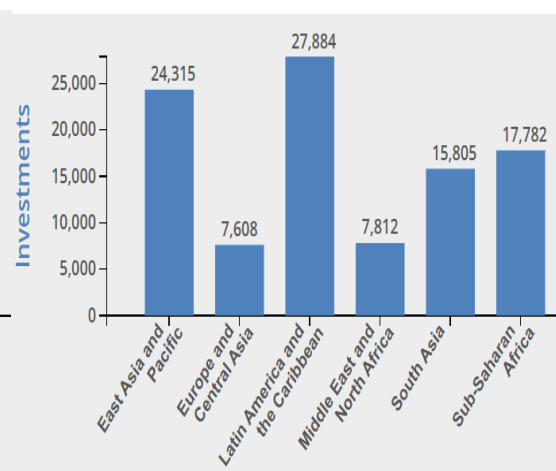
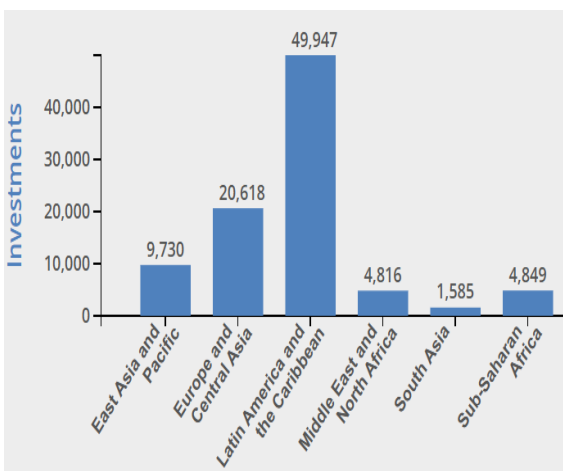
### Menaxhimi i integruar i mbetjeve



Burimi: (World Bank, 2023)

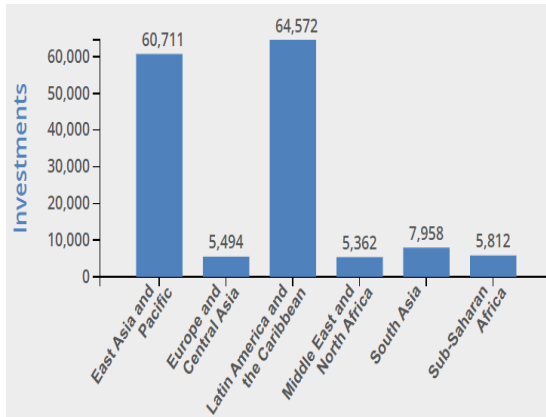
### Gazi natyror

### Portet

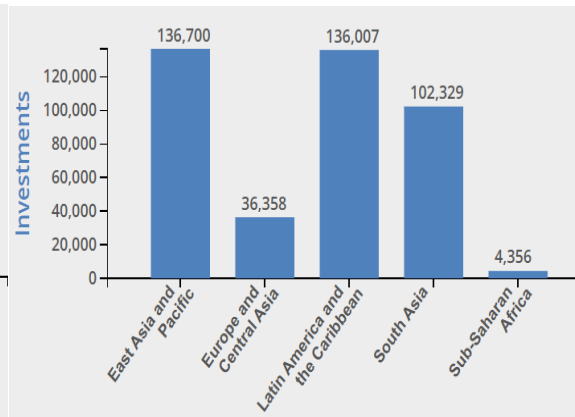


Burimi: (World Bank, 2023)

### Hekurudhat

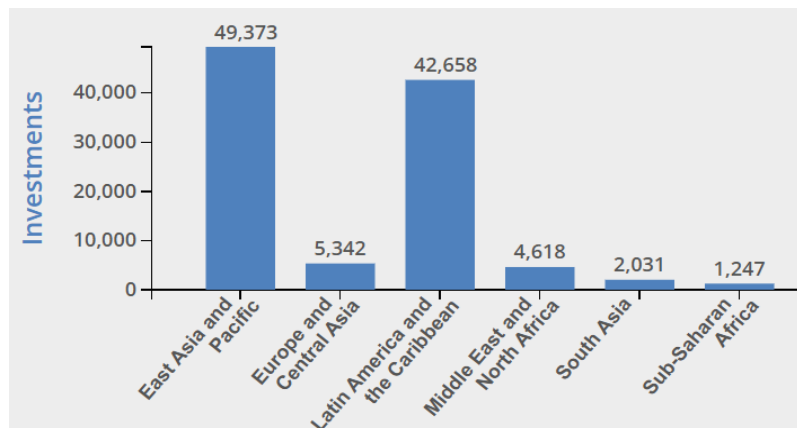


### Rrugët



Burimi: (World Bank, 2023)

### Furnizimi me ujë dhe kanalizime



**Grafiku nr. 1: Vlera e projekteve PPP nëpër botë për periudhën 1990-2023 (në miliona dollarë)**

Burimi: (World Bank, 2023)

*Projektet PPP për aeroporte:* Sipas të dhënave të Bankës Botërore për periudhën 1990-2023, 52 vende në botë kanë përdorur projekte PPP për ndërtimin dhe funksionimin e aeroporteve. Rajoni me përqindjen më të lartë të investimeve është Evropa dhe Azia Qendrore me 40.28%. Tipi i projektit me investimin më të madh është Brownfield (45.79%), dhe gjithashtu ky lloj ka përqindjen më të lartë në numrin e projekteve (65.4%). Në total, 211 projekte janë realizuar financiarisht me investime prej 130.460 milionë \$.

Projekte të anuluar apo problematike janë 15, që përbëjnë 4.61% të investimit total. Në Shqipëri, Aeroporti Ndërkombëtar i Rinasit është zhvilluar nën model PPP, me pjesëmarrje private për menaxhimin dhe shërbimet e aeroportit. Gjithashtu, ekzistojnë kontrata koncesionare për Aeroportin e Kukësit dhe projektin e Aeroportit Ndërkombëtar të Vlorës.

*Projektet PPP për grumbullim dhe transport:* Për periudhën 1990-2023, 8 vende kanë përdorur projekte PPP në këtë fushë. Rajoni me investimin më të lartë është Amerika Latine dhe Karaibet (70.95%). Tipi i projektit më i investuar është kontrata e menaxhimit dhe qerasë (99.38%), dhe ky lloj ka përqindjen më të lartë në numrin e projekteve (92.33%). 76 projekte janë realizuar me sukses me investime prej 9.453 milionë \$, ndërsa nuk ka pasur projekte të anuluar. Në Shqipëri, aktualisht ka një kontratë koncesionare me objekt shërbimin e grumbullimit, transportit dhe seleksionimit të mbetjeve urbane në zonën e Kamzës.

*Projektet PPP për stacionet e rimbushjes së makinave elektrike:* Vetëm 3 vende në botë kanë përdorur projekte PPP për këtë fushë, me rajonin e Evropës dhe Azisë Qendrore që ka investuar më shumë (58.8%). Tipi i projektit me investimin më të madh është Greenfield (58.8%). Të tria projektet janë realizuar financiarisht me 328 milionë \$ investime, dhe nuk ka pasur probleme apo anulime. Shqipëria nuk ka ende projekte të tilla.

*Projektet PPP për energjinë:* Në fushën e energjisë, gjithsej 119 shtete kanë zbatuar projekte PPP, ku pjesa më e madhe e investimeve është përqendruar në Amerikën Latine dhe Karaibe, të cilat zënë rreth një të tretën e totalit. Formatu *greenfield* përfaqëson modelin dominues, si për nga vlera e investuar, ashtu edhe për nga numri i projekteve të realizuara. Në total, janë finalizuar financiarisht mbi 4 mijë projekte, me vlerë afërsisht 1.057 miliardë dollarë, ndërsa një përqindje e vogël, pak mbi 5%, rezulton të ketë qenë e anuluar ose problematike gjatë zbatimit. Sa i përket Shqipërisë, aktualisht ekzistojnë dy kontrata që lidhen me prodhimin e energjisë dhe 103 marrëveshje që përfshijnë ndërtimin, operimin dhe mirëmbajtjen e hidrocentraleve.

*Projektet PPP për teknologji informacioni dhe komunikimi:* 112 vende kanë përdorur projekte PPP në këtë fushë. Rajoni me investimet më të larta është Amerika Latine dhe Karaibe (38.59%). Ndërsa lloji i investimit me vlerën më të lartë është tipi Divestiture (57.62%) dhe gjithashtu me numrin më të lartë të projekteve (70.67%). Janë realizuar 551 projekte me 125.018 milionë \$ investime, dhe 54 projekte (8.48%) janë problematike.

*Projektet PPP në menaxhimin e integruar të mbetjeve:* 9 vende kanë përdorur këtë model, me Amerikën Latine dhe Karaibet që kanë investuar më shumë (67.86%). Kontrata e menaxhimit dhe qerasë është tipi me investimin më të madh (68.1%) dhe më shumë projekte (60.5%). Janë realizuar 50 projekte me 7.167 milionë \$ investime.

Shqipëria ka rreth 5 kontrata koncesionare në këtë fushë, disa prej të cilave kanë pasur problematika, kryesisht për inceneratorët.

*Projektet PPP për gazin natyror:* Sipas të dhënave të Bankës Botërore për projektet PPP në infrastrukturë, për periudhën 1990-2023 janë në total 38 vende në të gjithë botën, që kanë përdorur këto lloje projektesh. Rajoni me përqindjen më të lartë të investimit është rajoni i Amerikës Latine dhe Karaibe me 55.3432%. Tipi i projektit me përqindjen më të lartë në investim është Greenfield me 63.7132%, ndërsa lloji me përqindjen më të lartë në projekte po prapë janë Greenfield me 76.8947%. Projektet të cilat janë realizuar financiarisht janë 378 me një total investimi prej 91.546 milionë \$. Projekte të cilat janë anuluar apo kanë shfaqur problematika janë 21 në total (3.83% të investimit total).

*Projektet PPP për portet:* 73 vende kanë përdorur projekte PPP për porte, me Amerikën Latine dhe Karaibet që kanë investuar më shumë (27.1%). Greenfield është tipi më i investuar dhe më i përdoruri (57.98%). Janë realizuar 512 projekte me 101.205 milionë \$ investime, dhe 13 projekte (1.68%) janë problematike. Në Shqipëri ekzistojnë rreth 8 kontrata koncesionare për porte, kryesisht porte jahti.

*Projektet PPP për hekurudhat:* 44 vende kanë përdorur projekte PPP për hekurudha, me Amerikën Latine dhe Karaibet që kanë investuar më shumë (43.03%). Greenfield është tipi më i investuar (65.23%) dhe më i përdoruri (75.12%). Janë realizuar 162 projekte me 149.909 milionë \$ investime, ndërsa 20 projekte (13.03%) janë problematike. Aktualisht në Shqipëri ka një kontratë koncesionare me objekt rehabilitimin dhe operimin e infrastrukturës hekurudhore Fier-Ballsh-Fier-Vlorë.

*Projektet PPP për rrugët:* 37 vende kanë përdorur projekte PPP për rrugët, me Azinë Lindore dhe Paqësorin që ka investuar më shumë (32.85%). Brownfield është tipi më i investuar (50.45%) dhe më i përdoruri (70.94%). Janë realizuar 1.329 projekte me 415.750 milionë \$ investime, ndërsa 72 projekte (38.21%) janë problematike. Shqipëria ka 3 kontrata koncesionare për projektim, ndërtim dhe mirëmbajtje rrugore.

*Projektet PPP për furnizimin me ujë dhe kanalizime:* Sipas të dhënave të Bankës Botërore për projektet PPP në infrastrukturë, për periudhën 1990-2023 janë në total 69 vende në të gjithë botën që kanë përdorur këto lloje projektesh. Rajoni me përqindjen më të lartë të investimit është rajoni i Azisë Lindore dhe Paqësorit me 46.9019%. Tipi i projektit me përqindjen më të lartë në investim është Brownfield me 55.437%, ndërsa lloji me përqindjen më të lartë në projekte po prapë janë Brownfield me 51%. Projektet të cilat janë realizuar financiarisht janë 1205 me një total investimi prej 105.269 milionë \$. Projekte të cilat janë anuluar apo kanë shfaqur problematika janë 63 në total (16.03% të investimit total).

Sipas Raportit Global 2023 të Bankës Botërore, në vitet 2023, projektet me pjesëmarrje private në infrastrukturë shtete si Kina, Brazili, Filipinet, India dhe Peru janë

Ilogaritur në rreth 77% të investimeve globale në infrastrukturë. 5 vendet me nivelet më të larta të investimeve në vitin 2023 si përqindje e PBB-së kombëtare ishin Cabo Verde, me 7.4%; Republika Demokratike e Lao me 6.2% dhe Bosnja Hercegovina me 2%. Evropa dhe Azia Qendrore pësuan një rritje me 4% të investimeve private krahasuar me vitin 2022, numri i projekteve shkoi në 35 krahasuar me vitin 2022 kur kishte vetëm 15 projekte.

Vendet e Amerikës Latine dhe Karaibeve patën një ulje të nivelit të investime me 43% krahasuar me vitin 2023. Kjo për shkak të uljeve në investimet private në Brazil dhe Meksikë. Brazili renditet i dyti në rang global, duke kontribuar me 9.5% në vitin 2023. Peruja ka qenë vendi i dytë në rang rajoni me 12 projekte, 9 nga të cilat janë në sektorin e energjisë, 2 në teknologji informacioni dhe komunikimi dhe 1 në sektorin e ujërave. Investimet në rajonin e Afrikës Veriore dhe Lindore në vitin 2023, arritën në 2.9 bilionë \$. Sektori i transportit vazhdon të dominojë, duke reflektuar një nevojë të vazhdueshme për zhvillimin e infrastrukturës që mbështet si rikuperimin ekonomik ashtu edhe rritjen afatgjatë të qëndrueshme. Projektet High Speed 2 (HS2) në Mbretërinë e Bashkuar jo vetëm që theksojnë shkallën e investimeve në këtë sektor, por gjithashtu angazhimin për të përmirësuar lëvizshmërinë dhe qëndrueshmërinë. Australia dhe Irlanda gjithashtu kanë një përdorim të konsiderueshëm të projekteve PPP. Franca, Italia dhe Spanja kanë përdorim të projekteve PPP, por pjesa e tyre në totalin e investimeve publike është e vogël. PPP-të në Kanada dhe Japoni dominohen nga projektet rrugore.

Amerika Latine, Kili, Kolumbia dhe Meksika kanë përdorur PPP-të për të promovuar pjesëmarrjen e sektorit privat në projektet e investimeve publike. Projektet PPP të zhvilluara në Kili janë fokusuar më së shumti në projekte të infrastrukturës rrugore, aeroportive, ndërtesave të burgjeve dhe sistemeve të ujitjes. Kolumbia i ka përdorur PPP-të që nga fillimi i viteve 1990, por projektet e hershme nuk ishin të dizenuara mirë. Në Meksikë, PPP-të u përdorën për herë të parë në vitet 1980 për financimin e rrugëve, por pa sukses. PPP-të më të suksesshme të zhvilluara në Meksikë që nga mesi i viteve 1990, kanë qenë projekte në sektorin e energjisë. Në Azi, përdorimi i PPP-ve po vijon në mënyrë të suksesshme në Korenë e Jugut dhe një program investimesh të gjerë në Kinë.

Sipas raportit të vitit 2024 të InfraPPP<sup>7</sup>, në tremujorin e tretë të vitit 2024, tregu global i partneriteteve publike-private (PPP) ka përjetuar ndryshime të rëndësishme ku kanë ndikuar faktorë si zhvillimi ekonomik dhe dinamikat gjeopolitike globale. Pavarësisht

---

<sup>7</sup> [https://s3.eu-west-2.amazonaws.com/infrapp.com/25686/Quarterly-PPP-Report-Q3-2024.pdf?X-Amz-Content-Sha256=UNSIGNED-PAYLOAD&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIAVCWCR7ZB5N4KFSMI%2F20250321%2Ffeu-west-2%2Fs3%2Faws4\\_request&X-Amz-Date=20250321T204758Z&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Expires=900&X-Amz-Signature=f2eb0b7347234cee00b974daf4939dbd56a2af9bdf3b84edaa94225fb3e43401](https://s3.eu-west-2.amazonaws.com/infrapp.com/25686/Quarterly-PPP-Report-Q3-2024.pdf?X-Amz-Content-Sha256=UNSIGNED-PAYLOAD&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIAVCWCR7ZB5N4KFSMI%2F20250321%2Ffeu-west-2%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20250321T204758Z&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Expires=900&X-Amz-Signature=f2eb0b7347234cee00b974daf4939dbd56a2af9bdf3b84edaa94225fb3e43401)

inflacionit, përdorimi i politikave të shtrënguara monetare ka krijuar një mjedis më të përshtatshëm për investimet në infrastrukturë, veçanërisht në vendet e zhvilluara.

#### **2.4.1 Disa raste studimore të suksesshme në fushën e energjisë elektrike, shëndetësisë dhe infrastrukturës rrugore**

Institucione dhe autorë të ndryshëm, në raportet dhe studimet e tyre kanë identifikuar projektet PPP që kanë rezultuar më të suksesshme në fusha të ndryshme si energjia, shëndetësisë, infrastruktura rrugore etj. Gjithashtu, kanë analizuar faktorët ndikues në suksesin e tyre. Analiza e mëposhtme realizohet nëpërmjet metodës deskriptive dhe krahasuese midis rasteve studimore të ndryshme midis projekteve PPP në vende në zhvillim dhe ato të zhvilluara.

#### **Projekte të suksesshme në fushën e energjisë elektrike**

##### **Rasti studimor 1: Kontrata koncesionare për “Shërbimet e elektricitetit dhe ujit” Gabon, Afrikë**

Ky rast studimor është një kontratë koncesionare e nënshkruar në vitin 1997 midis Qeverisë së Shtetit të Gabon dhe kompanisë ndërkombëtare Société d’Energie et d’Eau du Gabon (Vivendi Water) për një periudhë 20-vjeçare me objekt “Shërbimet e elektricitetit dhe ujit”. Qëllimi i kësaj kontrate është prodhimi, transporti dhe shpërndarja e ujit dhe energjisë elektrike në shtetin e Gabonit, Afrikë.

**Tabela nr. 2: Të dhënat e kontratës së koncesionit “Shërbimet e elektricitetit dhe ujit”, Gabon, Afrikë**

Vlera e kontratës	Konsorciumi
<b>135 milionë dollarë amerikanë</b>	Société d’Energie et d’Eau du Gabon (Vivendi Water):  Përqindja e pjesëmarrjes nga sektori privat është 51% dhe nga sektori publik: 49%.

Burimi: (Farquharson et al, 2011)

Ky proces e pati pikënisjen në realizimin e disa prej reformave të nevojshme në drejtim të:

*Kuadrit ligjor:* Gjatë periudhës kur u nënshkrua kontrata, u miratuan 3 ligje të cilat kishin si qëllim rregullimin e dy sektorëve të rëndësishëm: sektori i ujit dhe ai i energjisë elektrike.

*Rritjes së tarifave në nivele që mbulonin kostot: e cila konsistonte në thjeshtimin e strukturës së tarifave. Kjo do të bënte të mundur eliminimin e tarifave speciale për kategori të ndryshme shoqërore dhe profesionale.*

Procesi i hapjes së ofertave u zhvillua në mënyrë publike me qëllim sigurimin e transparencës maksimale. Pas përzgjedhjes së ofertuesve, faza tjetër e procesit u organizua në një mënyrë që kufizoi negociatat, duke siguruar kështu një procedurë të drejtë dhe të qartë (World Bank & Public-Private Infrastructure Advisory Facility, 2002). Një karakteristikë e veçantë e kësaj kontrate ishte fakti që sektori privat kontribuoi edhe me 130 milionë dollarë amerikanë shtesë, për të përmirësuar performancën dhe për të mbuluar nevojat e rrjetit. Faktorët kryesorë që ndikuan në suksesin e kësaj kontrate u identifikuan nga autorët Farquharson, Edward, Mästle, Clemencia, Yescombe, E R dhe Encinas, Javier (2011). Angazhimi i fortë politik i qeverisë së Gabonit, e cila përgatiti terrenin për pjesëmarrjen e sektorit privat përmes zhvillimit të kuadrit ligjor dhe institucional, si dhe vendosjes së një politike të qëndrueshme çmimesh ishte një ndër faktorët kryesorë. Për më tepër, qeveria ndërmori reformat e nevojshme përpara realizimit të transaksionit, duke përfunduar të gjitha rregulloret që mundësonin ristrukturimin e sektorit privat para fillimit të kontratës.

Një tjetër faktor i rëndësishëm ishte përcaktimi i qartë në kontratë i detyrimeve dhe objektivave që duhej të arriheshin përgjatë kohëzgjatjes së saj. Kontrata specifikoi me saktësi investimet e kërkuara dhe targetet që duhet të plotësoheshin. Në të njëjtën kohë, u vendosën afate kohore të qarta për negociatat e mundshme të kushteve të kontratës, duke siguruar kështu që çdo ndryshim të realizohej brenda një periudhe të përcaktuar kohore, për të ruajtur disiplinën dhe transparencën në proces.

Në rastin e kësaj kontrate koncesionare, ajo çfarë luajti rol kryesor në realizimin me sukses ishte roli që luajti qeveria e Gabon në kuadrin ligjor dhe rregullator. Një proces transparent dhe kushte të përcaktuara qartë në kontratë ndihmojnë shumë në arritjen dhe plotësimin e objektivave të përcaktuara në projekt.

## **Rasti studimor 2: Göttelborn Solar Park, Gjermani**

Rasti studimor Göttelborn Solar Park është një kontratë koncesionare me fokus ndërtimin e dy fazave të para të parkut fotovoltaiik Göttelborn, e bazuar në një kontratë bashkëpunimi e sektorit publik në Gjermani me palën private City Solar. Faktor kyç për suksesin e kësaj kontrate ishte roli i rëndësishëm i luajtur nga sektori privat në drejtim të zhvillimit dhe implementimit të projektit. Gjithashtu, qeveria gjermane mbështeti zhvillimin e projektit përmes Ligjit për energjinë të rinovueshme (EEG), ligj i cili ofroi një tarifë të garantuar për prodhuesit e energjisë diellore për një periudhë afatgjatë.

City Solar mori përsipër vënien në funksion të parkut diellor pas përfundimit të ndërtimit, duke siguruar që impianti të funksiononte me efikasitet të lartë dhe të arrinte nivele të larta të prodhimit të energjisë. Përgjegjësia e sektorit privat ishte mirëmbajtja e sistemit, duke siguruar që infrastruktura të funksiononte pa probleme për një periudhë të gjatë kohore. Faza e parë përfundoi në gusht të vitit 2004, ndërsa faza e dytë përfundoi tre vjet më vonë, në nëntor të vitit 2007. Faza e parë e impiantit përfshiu 23.500 module diellore nga prodhuesi francez “Photowatt”, me një efikasitet të vlerësuar prej 14%, dhe një prodhim nominal energjie prej 4 MWp, duke mbuluar një sipërfaqe totale prej 50.000 metrash katrorë (538.196 këmbë katrorë). Ndërsa ndërtimi i fazës së dytë kërkoi edhe 50.000 module diellore të tjera.

**Tabela nr. 3: Të dhënat e kontratës së Göttelborn Solar Park, Gjermani**

Vlera e kontratës	Konsorciumi
<b>30 milionë euro</b>	City Solar dhe Komuna Quierschied

Burimi: (Farquharson et al, 2011)

Faktorët që ndikuan në suksesin e kësaj kontrate përfshijnë disa elemente kyçe. Së pari, një mbështetje e fortë politike dhe krijimi i një kuadri ligjor inkurajues për investimet në energjinë e rinovueshme luajtën rol thelbësor. Kjo mbështetje u konkretizua në vitin 2000, kur Gjermania miratoi Ligjin për Energjinë e Rinovueshme, i cili krijoi një mjedis të favorshëm për investimet në energjinë diellore dhe në energjinë e rinovueshme në përgjithësi. Ky ligj mundësoi investime masive nga sektori privat për ndërtimin e fermave diellore, duke ofruar tarifa mbështetëse për prodhuesit privatë të energjisë diellore. Së dyti, kapacitetet e sektorit privat, të përfaqësuara nga City Solar, ishin të rëndësishme në zhvillimin e projekteve të mëdha të energjisë diellore. Kjo tregoi aftësinë dhe ekspertizën e sektorit privat për të menaxhuar dhe implementuar projekte të kapaciteteve të konsiderueshme. Së fundi, një faktor tjetër ndikues ishte angazhimi i shtetit gjerman për uljen e emetimeve të karbonit, duke vendosur objektiva konkrete për këtë qëllim, çka nxit dhe mbështet zhvillimin e projekteve të energjisë së rinovueshme dhe zbutjen e ndikimit ambiental. Rasti i sektorit privat City Solar tregon se ka rëndësi që të ndërthuren përpjekjet rregullatore dhe ligjore të sektorit publik me kapacitetet prodhuese dhe menaxhuese të sektorit privat.

Të dyja rastet studimore evidentojnë rëndësinë e një kuadri ligjor dhe rregullator të qëndrueshëm si bazë për bashkëpunimin efektiv midis sektorit publik dhe atij privat. Angazhimi politik dhe reforma para fillimit të projekteve krijojnë kushtet për një partneritet

të suksesshëm, duke minimizuar pasigurinë dhe duke garantuar transparencë. Gjithashtu, përcaktimi i qartë i detyrimeve, objektivave dhe procedurave gjatë kontratave, si dhe mbështetja financiare nga sektori privat përtëj marrëveshjeve fillestare, janë elementë kyç për realizimin e projekteve madhore. Këto elemente përforcojnë idenë se suksesi i partneriteteve publike-private kërkon jo vetëm burime financiare, por edhe një strukturë institucionale dhe ligjore të fortë, ku roli i sektorit privat dhe publik plotësohet dhe harmonizohet për të arritur objektivat e zhvillimit.

### **Projekte të suksesshme në fushën e shëndetësisë**

#### **Rasti studimor 1: Spitali Rajonal i Specialiteteve, Bajío, Guanajuato, Meksikë**

Rasti studimor i Spitalit Rajonal të Specialiteteve, Bajío, Guanajuato, Meksikë, është një kontratë koncesionare e nënshkruar për një periudhë 25 vjet, me qëllim “Projektimin, ndërtimin, financimin, pajisjen dhe mirëmbajtjen” e një spitali rajonal me 184 shtretër dhe një njësie të specializuar mbështetëse mjekësore në shtetin e Guanajuato, Meksikë.

**Tabela nr. 4: Të dhënat e kontratës së Spitalit Rajonal të Specialiteteve, Bajío, Guanajuato, Meksikë**

Vlera e kontratës	Konsorciumi
<b>230 milionë dollarë amerikanë</b>	Acciona Financues BVA

Burimi: (Farquharson et al, 2011)

Zhvillimi i shpejtë ekonomik në Meksiko, nxiti nevojën për një shërbim mjekësor më të përmirësuar dhe më të specializuar (Farquharson et al, 2011). Me qëllim adresimin e këtyre nevojave, në vitin 2002 qeveria meksikane lançoi një program ambicioz për infrastrukturën e shëndetësisë ku parashikohej edhe zhvillimi i një programi qeveritar për PPP-të. Duke u bazuar në eksperiencat ndërkombëtare, qeveria meksikane krijoi njësinë PPP pjesë e Ministrisë Meksikane të Financave si edhe zhvilloi një politikë të PPP të përshtatur me kuadrin administrativ, ligjor dhe atë të tregut. Bashkëpunimi i ngushtë midis strukturës së ngritur të PPP-ve me institucionin përgjegjës për shëndetësinë rezultoi i suksesshëm në drejtim të identifikimit dhe përcaktimit të spitalit rajonal të Bajío. Ky spital u përcaktua si një projekt pilot që mund të zhvillohej me procedura tenderimi PPP. Kuadri rregullator dhe përgatitja e projektit zgjati 3 vjet, dhe më pas u zhvillua procesi i tenderimit, një proces shumë i mirë kontraktues. Në fund të procesit, kontrata u nënshkrua midis

sektorit publik dhe grupit Acciona. Procesi i konstruksionit dhe parapërgatitjes zgjati 14 muaj dhe spitali u hap në 2007-ën. Sektori privat në këtë projekt mbajti përsipër riskun e dizenjimit, pajisjes, vënies në funksion dhe administrimit të së mirës publike. Pagesat në këtë rast u lidhën direkt me disponueshmërinë dhe cilësinë e vazhdueshme të aseteve fizike dhe shërbimeve të ofruara nga spitali.

Faktorët që ndikuan në suksesin e kësaj kontrate u identifikuan si më poshtë: Së pari, zhvillimi i kuadrit ligjor dhe institucional ishte thelbësor. Procesi i krijimit të këtij kuadri ligjor dhe rregullator, i nevojshëm për të rregulluar marrëdhëniet midis sektorit publik dhe atij privat, zgjati për tre vjet, një periudhë që rezultoi e mjaftueshme për vendosjen e ekuilibrave dhe për zhvillimin e projekteve të ndryshme. Gjithashtu, ngritja e një strukture ndërsektoriale PPP ofroi një mbështetje të rëndësishme për zhvillimin e qasjeve të programit. Së dyti, menaxhimi i mirë dhe ekspertiza e përdorur gjatë gjithë procesit luajtën një rol të rëndësishëm në përshpejtimin dhe planifikimin efikas të programeve dhe projekteve të parashikuara, duke përfshirë edhe procesin e prokurimit dhe menaxhimit të tyre. Një faktor tjetër kyç ishte bashkëpunimi i ngushtë midis sektorëve publikë, konkretisht ndërveprimi mes Ministrisë së Financave dhe Ministrisë së Shëndetësisë, i cili ishte vendimtar për identifikimin dhe realizimin e projektit pilot. Në fund, gjatë realizimit të kontratës u morën parasysh interesat dhe shqetësimet e të dy sektorëve, duke siguruar që në çdo etapë të procesit të kuptoheshin dhe të adresoheshin nevojat dhe pritshmëritë e kontraktorëve dhe financuesve privatë, çka kontribuoi në stabilitetin dhe suksesin e marrëveshjes.

Ky rast studimor, rithekson faktin që nevojitet një kuadër i mirë rregullator dhe institucional, një bashkëpunim i mirë midis dy sektorëve. Çfarë e bën më specifik dhe vlerë të shtuar krahasuar me projektet e tjera është bashkëpunimi i ngushtë midis dy institucioneve publike, të cilat mbulojnë të dyja fushën ku është investuar.

### **Rasti studimor 2: Royal Children's Hospital Project, Viktoria, Australi**

Rasti studimor i Royal Children's Hospital Project në Australi është një kontratë PPP me kohëzgjatje 25 vjet për ndërtimin dhe operimin e një spitali të ri për fëmijët në Melbourne, Victoria. Sipas Qendrës së PPP-ve<sup>8</sup>, faktorët ndikues në suksesin e kësaj kontrate u identifikuan faktorët si vizioni i qartë, buxhetim dhe programim real, qeverisje efektive, skuadër projekti me eksperiencë, dizajn me cilësi të lartë, efikasitet, kërkesa të qarta në lidhje me dokumentacionin, menaxhim aktiv i kontratës, përkufizim i qartë i termit modifikim i kontratës dhe mekanizmit të çmimit. Ky rast studimor tregon shumë qartë se përveç kuadrit ligjor, me interes është edhe pasja e një sektori privat me eksperiencë, të

---

<sup>8</sup>[https://ppp.gov.ph/wp-content/uploads/2015/08/PH-AUS-PPP-Policy-Dialogue\\_Case-Study-Royal-Childrens-Hospital\\_Tony-Lubofsky.pdf](https://ppp.gov.ph/wp-content/uploads/2015/08/PH-AUS-PPP-Policy-Dialogue_Case-Study-Royal-Childrens-Hospital_Tony-Lubofsky.pdf)

aftë për të menaxhuar punën dhe kontratën. Por gjithashtu nevojitet që të jetë përcaktuar mirë edhe mekanizmi i çmimit dhe si rrjedhojë edhe i pagesave.

**Tabela nr. 5: Të dhënat e kontratës së Royal Children’s Hospital Project, Australi**

Vlera e kontratës	Konsorciumi
<b>Faza e ndërtimit 1: 900 milionë dollarë</b>	Ministria e Shëndetësisë
<b>Faza e ndërtimit 2: 160 milionë dollarë</b>	CHP Babcock & Brown International Pty Ltd Bovis Lend Lease Pty Ltd Spotless P&F Pty Ltd

Burimi: (World Bank, 2024)<sup>9</sup>

Të dyja rastet theksojnë rëndësinë e krijimit të një kuadri ligjor dhe institucional të mirëfilltë, i cili siguron stabilitet dhe rregullim të qartë të marrëdhënieve midis sektorit publik dhe privat. Menaxhimi aktiv i kontratave, përcaktimi i qartë i kushteve dhe përgjegjësi, si dhe angazhimi i stafit me eksperiencë janë faktorë kyçë për të arritur sukses në projekte PPP. Bashkëpunimi i ngushtë midis institucioneve publike dhe sektorit privat është gjithashtu thelbësor për realizimin efikas dhe të qëndrueshëm të investimeve në infrastrukturë shëndetësore.

### **Projekte të suksesshme në fushën e infrastrukturës rrugore**

#### **Rasti studimor 1: Autostrada kombëtare në Indi**

Rasti studimor i Autostradës kombëtare në Indi është një kontratë PPP e bazuar në një program zhvillimi me 7 faza (program më i madh në Indi), ku sektori privat mori përgjegjësinë e zhvillimit, mirëmbajtjes dhe funksionimit të autostradave kombëtare (Government of India, 2020). Të ndodhur përpara faktit që nuk kishte fonde mjaftueshëm dhe për t’iu përgjigjur nevojës dhe kërkesës për të zhvilluar dhe mirëmbajtur projekte të tilla, u ndërmor iniciativa për projekte PPP dhe u krijua Komiteti për infrastrukturën. Ky institucion u ngrit me qëllimin për të mbikëqyrur procesin e përzgjedhjes së programeve

<sup>9</sup>[https://ppp.worldbank.org/sites/default/files/2024-07/RCH-Project-Summary\\_FINAL.pdf](https://ppp.worldbank.org/sites/default/files/2024-07/RCH-Project-Summary_FINAL.pdf)

dhe projekteve prioritare më të përshtatshme për PPP-të, për ti monitoruar projektet si dhe për të shpërndarë dhe dhënë udhëzime në drejtim të kërkimit dhe gjetjes së mënyrave të përshtatshme për financimin, hartimin, vlerësimin dhe zbatimin e projekteve të tilla. Ky projekt është ende në proces zhvillimi, megjithatë konsiderohet si një projekt i suksesshëm, ku kanë ndikuar disa faktorë si:

*Zhvillimi i agjencive kombëtare dhe sektoriale:* Këto lloj agjencish krijohen me qëllim mbështetjen e proceseve si hartimi, implementimi dhe monitorimi i projekteve të PPP-ve në Indi.

*Ndryshimet ligjore:* Ndryshimet e legjislacionit në Indi janë trajtuar në nivel programi, me qëllimin që të ketë më shumë përgjegjësi nga kërkesave të këtij sektori dhe të krijohet më shumë konsistencë.

*Modeli i standardizuar në hartim dokumentacioni:* Shteti i Indisë ka zhvilluar një model të unifikuar për përgatitjen e dokumenteve që përdoren në procedurat e kontratave koncesionare dhe në proceset e prokurimit publik. Ky model standard lehtëson përcaktimin e qartë të kushteve kontraktuale dhe kontribuon në rritjen e transparencës gjatë zhvillimit të procedurave të prokurimit. Rasti i projektit të autostradave në Indi thekson sërish faktin se një kontratë e suksesshme PPP ka nevojë për një kuadër të mirë legjislativ dhe institucional, që mbështet fort implementimin e projekteve të tilla. Hartimi i saktë i dokumentacionit gjatë procesit të prokurimit është shumë i nevojshëm në drejtimin të sigurimit të transparencës dhe rregullsisë së proceset.

## **Rasti studimor 2: Projekti i autostradës me pagesë A-23 Beira Interior, Portugali**

Projekti i autostradës me pagesë A-23 Beira Interior në Portugali bazohet në një kontratë BOT me fokus projektimin, ndërtimin, vënien në funksion dhe mirëmbajtjen e autostradës A-23 (European PPP Expertise Centre, 2015). Ky projekt në vetvete është ndryshe nga shumë projekte të tjera, pasi është kombinim i disa infrastrukturave ekzistuese dhe ndërtimit të një rruge me pagesë në qendër të Portugalisë, e cila lidh aksin veri-jug A1, afër kufirit me Spanjën. Kontrata u nënshkrua midis sektorit publik dhe sektori privat SCUTVIAS–Auto Estradas da Beira Interior, S.A. Sektori privat kishte përgjegjësinë për pjesën më të madhe të projektit dhe për të gjitha proceset e parashikuara në kontratë. Në përfundim të kontratës, autostrada iu dorëzua sektorit publik.

Sipas analizës së kryer nga autorët Liyanage, Champika dhe Villalba-Romero (2015), ky projekt rezultoi i suksesshëm për disa arsye kryesore. Një element i rëndësishëm ishte mekanizmi i pagesave, ku duke qenë se kontrata ishte e tipit BOT (Build-Operate-Transfer), shlyerja e investimit bëhej përmes një kombinimi pagesash në “hije”, pagesave të disponueshmërisë dhe mbledhjes direkte të tarifave nga përdoruesit e autostradës.

Një tjetër faktor kyç ishte ndarja efektive e riskut, ku risqet e kërkesës u ndanë midis sektorit publik dhe atij privat. Sektori publik ishte përgjegjës për mbledhjen e tarifave nga përdoruesit dhe paguante sektorin privat me tarifa në “hije” bazuar në matjet e trafikut. Kjo ndarje e riskut siguronte që sektori privat të përballonte analizën dhe menaxhimin e rrezikut të ndryshimit të kërkesës për shërbim. Gjithashtu, projekti parashikonte realizimin e negociatave të gjata dhe intensive midis sektorit publik dhe atij privat. Këto negociata ishin të domosdoshme, pasi pa to, projekti nuk do të ishte i realizueshëm ekonomikisht dhe socialisht, duke pasur parasysh shumën e pagesave që qeveria do të duhej të mbulonte për sektorin privat.

Konkluzionet e përbashkëta që dalin nga të dyja rastet studimore theksojnë rëndësinë e një kuadri ligjor dhe institucional të fortë dhe të qartë, i cili siguron stabilitet dhe besueshmëri për investitorët dhe palët publike. Përcaktimi i qartë i risqeve dhe ndarja e tyre mes sektorit publik dhe atij privat është thelbësor për të lehtësuar menaxhimin dhe për të reduktuar konfliktet gjatë zbatimit të projekteve. Në të njëjtën kohë, përdorimi i skemave të ndryshueshme të pagesave – si pagesat në hije apo ato të bazuara në disponueshmëri – u jep projekteve mundësinë të reagojnë më mirë ndaj kushteve aktuale të tregut dhe niveleve të trafikut, gjë që kontribuon në forcimin e qëndrueshmërisë së tyre financiare. Po ashtu, mbajtja e negociatave të hapura dhe të vazhdueshme është thelbësore për të garantuar që marrëveshjet të mbeten të balancuara dhe të qëndrueshme, jo vetëm ekonomikisht, por edhe në aspektin social. Kombinimi i këtyre elementeve krijon një ambient të përshtatshëm për zhvillimin e projekteve PPP dhe rrit gjasat për sukses në infrastrukturë. Duke marrë parasysh faktin se kontratat PPP janë kontrata komplekse, sektori publik dhe privat duhet të parashikojë rastet kur mund të vendoset përballë sfidave të ndryshme që mund të çojnë edhe në dështimin e tyre, të tilla si sfida të natyrës ekonomike, organizative apo menaxhuese të burimeve dhe risqeve. Këto lloje projektesh jo gjithmonë mund të rezultojnë të suksesshëm, për shkak të disa faktorëve të ndryshëm si risku i kërkesës, mungesa e një kuadri ligjor dhe rregullator të fortë, barra financiare, mungesa e transparencës dhe korrupsioni, mungesa e kapaciteteve teknike dhe menaxheriale, ndryshimet politike etj. Analiza e rasteve më pak të suksesshme në sektorë të ndryshëm si energjia, shëndetësia, transporti etj., bazohet në një analizë deskriptive të faktorëve ndikues.

## 2.4.2 Disa raste studimore më pak të suksesshme në fushën e energjisë elektrike, shëndetësisë dhe infrastrukturës rrugore

### **Rast studimor 1: Tampa Bay Water, Shtetet e Bashkuara të Amerikës**

Sektori privat në këtë kontratë mori përgjegjësinë e projektimit, ndërtimit, vënies në funksion dhe mirëmbajtjes së fabrikës së desalinizimit. Pjesa e financimit të këtij projekti nga ana e sektorit privat ishte 10% të vlerës së projektit. Ndërsa, sektori publik mori përsipër përgjegjësinë për të paguar për sasinë e ujit të marrë nga fabrika, të monitorojë cilësinë e ujit, me qëllim sigurimin e përmbushjes së standardeve. Veçoria është se në këtë rast ka të drejtën të blejë fabrikën në një periudhë të caktuar kohore. Bazuar në analizën e realizuar nga (Smith, A, 2014), faktorët ndikues në mos realizimin e suksesshëm të këtij projekti në fillimet e tij, ishin:

- ✓ Në qershor të vitit 2000, kompania e përfshirë në këtë projekt Stone & Webster, shpalli falimentimin duke mos qenë në gjendje përmbushjen e detyrimeve të kontratës. Në vitin 2001, kjo kompani u zëvendësua nga Covanta Energy, por kjo e fundit nuk arriti të sigurojë garancinë e nevojshme për të përfunduar ndërtimin në dhjetor të vitit 2001.
- ✓ Në maj të 2002, kompania Tampa Bay Water bleu projektin nga Tampa Bay Desal. Qëllimi ishte financimi nën vlerësimin e tyre të kredive, por nuk rezultoi i suksesshëm si proces, për shkak se vetëm dizajni dhe lejet e impiantit ishin 100% të përfunduara, ndërsa ndërtimi ishte vetëm 30% i përfunduar.
- ✓ Në muajin shtator 2003, projekti sërisht pati probleme pasi impianti dështoi në testimin e pranimit, duke bërë që të mbyllej përfundimisht në muajin qershor 2005.

Megjithatë, për të shmangur dështimin e projektit, kompania Tampa Bay Water hyri në kontratë bashkëpunimi me American Water – Pridesa për kryerjen e shërbimeve të rikuperimit dhe vënies në funksion afatgjatë të impiantit. American Water – Pridesa bëri të mundur korrigjimin e defekteve të impiantit duke rifilluar funksionimet e suksesshme në vitin 2008. Dështimet e kësaj kontrate PPP, tregojnë se kapacitetet dhe aftësitë financiare dhe teknike të sektorit privat janë faktorë të rëndësishëm në realizimin dhe implementimin në kohë dhe me sukses të projekteve PPP.

### **Rast studimor 2: Manila Water, West Zone, Filipine**

Në vitin 1993, qeveria e Filipine miratoi për kontratat BOT dhe Aktin e Krizës së Ujit, duke i dhënë mundësinë zhvillimit të projektit të Manila Water në Filipine. Kontrata PPP u nënshkrua me një vlerë fillestare investimi prej 100 milionë dollarë (Smith, A, 2014)

midis sektorit publik dhe konsorciumit Maynilad Water Services, Inc në vitin 1997 dhe do të përfundonte pas 25 viteve. Ky projekt rezultoi jo i suksesshëm për disa arsye.

Sipas UNECE, faktorët që penguan zhvillimin e këtij projekti u identifikuan si më poshtë:

- ✓ Efektet e El Niños reduktuan furnizimin me ujë të Manilës me 40%.
- ✓ Humbja e vlerës së pesos filipineze nga 26 në 55/\$, e shkaktuar nga kriza financiare aziatike, e cila zgjati nga viti 1997 deri në vitin 2001.
- ✓ Borxhet me të cilat u përball Maynilad bënë që në vitin të ndërpreheshin pagesat e koncesionit.
- ✓ Në vitin 2002, një nga partnerët e koncesionit në pamundësi për të përmbushur detyrimet e tij, paraqiti kërkesën e tij në gjykatën e arbitrazhit për ndërprerjen e koncesionit.

Të dyja rastet e analizuar më sipër tregojnë se PPP-të mund të përballen me sfida të ndryshme si kriza financiare, mungesë kapacitetesh të menaxhimit të zhvillimit të asetit, të cilat kanë rrezikuar të gjithë projektin.

Në rastin e Tampa Bay Water, dështimi i fillestar i kompanisë kryesore Stone & Webster për të përmbushur detyrimet financiare dhe teknike shkaktoi vonesa dhe ndërprerje serioze në ndërtimin dhe funksionimin e impiantit të desalinizimit. Vetëm falë ndërhyrjes dhe bashkëpunimit me një partner të ri – American Water-Pridesa – arriti të përmirësohej situata dhe të rifillonte operimi i impiantit në mënyrë të suksesshme në vitin 2008. Kjo tregon se kapacitetet teknike dhe financiare të sektorit privat janë kyçe për zbatimin efektiv të projekteve PPP (Smith, 2014).

Nga ana tjetër, rast studimor i Manila Water në Filipine ekspozon ndikimin e faktorëve të jashtëm, si kriza financiare aziatike dhe fatkeqësitë natyrore (efektet e El Niños), të cilat minuan qëndrueshmërinë financiare të koncesionarit dhe e bënë të pamundur përmbushjen e detyrimeve kontraktuale. Humbja dramatike e vlerës së pesos filipineze dhe ndërprerja e pagesave çuan në konflikte ligjore dhe ndërprerje të kontratës (Smith, 2014).

Të dyja rastet nxjerrin në pah se, përveç planifikimit të mirë dhe analizave paraprake, kapacitetet financiare, teknike dhe menaxheriale të sektorit privat janë kritike për suksesin e projekteve PPP. Për më tepër, këto raste tregojnë rëndësinë e menaxhimit të riskut dhe nevojën për fleksibilitet në marrëveshje, përballë krizave ekonomike apo faktorëve të papritur jashtë kontrollit të palëve.

## **Projektet më pak të suksesshme në sektorin e shëndetësisë**

### **Rast studimor 1: Brampton Civic Hospital, Ontario, Canada**

Në vitin 2003, Shteti i Ontarios nënshkroi një kontratë bashkëpunimi për një periudhë 25 vjet me Qendrën Shëndetësore William Osler, me qëllim ndërtimin e një spitali të ri Brampton Civic. Kontrata kishte në fokus projektimin, ndërtimin dhe financimin i një spitali të ri me 608 shtretër. Sipas analizës së realizuar nga UNECE projekti hasi disa vështirësi:

- ✓ Në kohën e ndërtimit të spitalit të ri, spitali tjetër Peel Memorial Hospital u mbyll duke bërë që 234 pacientë të transferoheshin në spitalin Brampton Civic. Kjo çoi në uljen e numrit neto të shtretërve të përlogaritur për komunitetin e asaj zone.
- ✓ Arsyeja e ndërmarrjes së një kontrate të tillë PPP ishte plotësimi i nevojave të popullsisë në rritje në Brampton, kryesisht përmes emigracionit. Por pavarësisht qëllimit të mirëpërcaktuar, mbyllja e spitaleve të tjera në rajon, bëri që numri i shtretërve të parashikuar të mos ishte më i mjaftueshëm.

Duke mos u bazuar në një analizë të plotë të të gjithë faktorëve, ky projekt nuk mundi të vlerësojë si duhet konceptin e “Vlerës për para”. Ky rast studimor se faktori kryesor në dështim ishte përcaktimi jo i saktë nga ana e sektorit publik të nevojave të komunitetit. Mungesa e analizave financiare të detajuara dhe kapacitetet jo të duhura të stafit ishin gjithashtu faktorë kyç në dështimin e projekteve të tilla.

### **Rast studimor 2: Projekti i spitalit të madh të Port Elizabeth, Afrika e Jugut**

Kontrata e bashkëpunimit për ndërtimin e spitalit të madh të Port Elizabeth dhe rajoneve përreth në Afrikën e Jugut erdhi si nevojë e rritjes së konsiderueshme të popullsisë në këto rajone. Rritja e popullsisë shoqërohet me nevoja në rritje të zhvillimit të infrastrukturës rrugore dhe shëndetësore.

Pavarësisht qëllimit të kontratës dhe përpjekjeve të kryera, projekti nuk rezultoi i suksesshëm për shkak të disa faktorëve kryesorë. Një arsye e rëndësishme ishte dështimi për të përmbushur nevojat reale të komunitetit, pasi nuk u krye një vlerësim i saktë i kërkesave aktuale dhe as nuk u parashikua në mënyrë adekuate rritja e popullsisë në të ardhmen. Kjo mungesë në planifikim ndikoi negativisht në përshtatshmërinë dhe efektivitetin e projektit. Një tjetër faktor që ndikoi ishte dështimi për sigurimin e fondeve të mjaftueshme nga sektori privat i përfshirë në projekt. Mungesa e financimit të qëndrueshëm dhe e burimeve të nevojshme shkaktoi vonesa të konsiderueshme në ndërtimin e spitalit. Për më tepër, menaxhimi i dobët i financave dhe planifikimi i

pamjaftueshëm për të mbështetur projektin gjatë gjithë periudhës së kontratës kontribuan si pengesa të mëtejshme në realizimin e tij.

Rastet studimore të analizuar nga Brampton Civic Hospital në Ontario, Kanada, dhe projekti i spitalit të madh të Port Elizabeth në Afrikën e Jugut tregojnë qartë sfidat kryesore që ndikojnë në mosrealizimin e suksesshëm të projekteve PPP në sektorin e shëndetësisë. Një nga arsyet kryesore që shfaqet në të dyja rastet është dështimi për të përmbushur nevojat reale të komunitetit. Shkak për këtë bëhet mungesa e vlerësimeve dhe parashikimeve të sakta lidhur me rritjen e popullsisë dhe kërkesat shëndetësore në të ardhmen. Kjo lidhet me kufizimet në kapacitetet institucionale dhe teknike të sektorit publik, të cilat nuk arrijnë të zhvillojnë analiza gjithëpërfshirëse të nevojave dhe riskut (Yescombe, 2011; Grimsey & Lewis, 2005).

Gjithashtu, mungesa e financimit të qëndrueshëm dhe i pamjaftueshëm nga sektori privat, e kombinuar me menaxhimin e dobët financiar dhe planifikimin e pamjaftueshëm gjatë periudhës së kontratës, janë faktorë të tjerë të rëndësishëm që pengojnë suksesin e projekteve PPP (Hodge & Greve, 2017). Këto sfida financiare lidhen shpesh me një vlerësim jo të plotë të rrezikut dhe mungesë transparence në kontrata, çka rezulton në probleme në mbajtjen e angazhimeve financiare gjatë realizimit të projekteve (Engel, Fischer & Galetovic, 2014).

Në përmbledhje, këto faktorë: dështimi për të përcaktuar saktë dhe përmbushur nevojat e komunitetit dhe mungesa e financimit të qëndrueshëm janë shkaqet kryesore që ndikojnë në mosrealizimin efektiv të projekteve PPP në fushën e shëndetësisë, pavarësisht nivelit të zhvillimit ekonomik të vendit. Përmirësimi i planeve të parashikimit, kapaciteteve institucionale dhe mekanizmave financiarë do të ishte thelbësor për rritjen e sukseseve në këtë fushë (Yescombe, 2011; Hodge & Greve, 2017; Grimsey & Lewis, 2005).

### **Projektet më pak të suksesshme në sektorin e infrastrukturës rrugore**

#### **Rasti studimor 1: Light Railway Transit (LRT) Project – the Metro Sul do Tejo (MST), Portugali**

Ky rast studimor është një kontratë koncesionare me kohëzgjatje 30 vjet dhe me një investim total prej 325 milionë euro (Cruz & Marques, 2013). Sipas APMG International dhe autorëve Carlos Oliveira Cruz dhe Joaquim Miranda Sarmento, ky projekt nuk eci përtej fazës së parë të ndërtimit, për shkak të faktorëve si ndarje e paqartë e risqeve, mungesa e dokumenteve mbështetëse për menaxhimin e kontratës, pa ndarje planesh për situatat emergjente, mungesa e ekspertizës së stafit për menaxhimin kompleks të kontratës, niveli i ulët i trafikut dhe vonesa në ndërtim, mungesë planifikimi dhe kapaciteti për

administratën publike, pavlefshmëri ekonomike e projektit pas 8 vitesh, si edhe mungesa e stabilitetit politik.

### **Rasti studimor 2: Panagarh - Palsit Highway Project, India**

Ky rast studimor i referohet një kontrate koncesionare e nënshkruar në vitin 2001 midis Autoritetit Kombëtar të Autostradave të Indisë dhe Gamuda – CT. Periudha e kontratës ishte 17 vjet dhe kishte si qëllim projektimin, ndërtimin, vënien në funksion dhe mirëmbajtjen e autostradës Panagarh - Palsit në Indi. Sipas kësaj kontrate, financimi do të kryhej nëpërmjet një huaje afatgjatë prej INR 1.000 crore, por sipas APMG International, projekti hasi disa probleme si:

- ✓ Projekti pati vonesa në fazën e ndërtimit. Ai përfundoi 5 muaj pas afatit të parashikuar. Shkak për këtë u bë mosmarrja në kohë e tokës dhe një ndryshim në qëllimin e kontratës.
- ✓ Strukturim jo efektiv i marrëveshjes që shkaktoi humbje kohe dhe cilësi jo të mjaftueshme të punimeve.

Të dyja rastet e analizuara, konkludojnë në faktin se është e rëndësishme të bëhet një ndarje e qartë e risqeve si edhe një planifikim i duhur i nevojës së kapaciteteve të mjaftueshme për menaxhimin e kontratës. Faktorët si vonesat, mungesa e stabilitetit politik, mungesa e kapaciteteve të sektorit privat etj., bëhen shkak për të penguar zhvillimin e projekteve PPP dhe për të krijuar pasiguri për të dy sektorët e përfshirë.

Të dyja rastet e mësipërme theksojnë rëndësinë e ndarjes së qartë të risqeve midis sektorit publik dhe atij privat, si dhe nevojën për planifikim të detajuar dhe kapacitete të mjaftueshme për menaxhimin e kontratave PPP. Sipas autorëve si Grimsey dhe Lewis (2004), mungesa e një ndarjeje transparente të risqeve dhe dobësitë në menaxhimin kontraktual janë ndër faktorët kryesorë që ndikojnë negativisht në realizimin e suksesshëm të projekteve PPP. Po ashtu, Flyvbjerg et al. (2003) theksojnë se vonesat dhe ndryshimet në planifikim janë burime të mëdha të riskut dhe pasigurisë në projekte infrastrukturore. Në rastin e projektit MST në Portugali, mungesa e ekspertizës së menaxhimit dhe paqëndrueshmëria politike ishin pengesa të rëndësishme, ndërsa në rastin e autostradës në Indi, sfidat kryesore lidhen me vonesat administrative dhe strukturimin joefektiv të marrëveshjeve financiare. Këto faktorë bashkërisht krijojnë pasiguri për të dy sektorët dhe ndikojnë në dështimin e projektit. Në përfundim, për të siguruar suksesin e projekteve PPP është e domosdoshme që të krijohet një kuadër ligjor dhe institucional i qëndrueshëm, të ndahen risqet, në mënyrë të drejtë dhe transparente, të përmirësohet kapaciteti menaxhues i të gjitha palëve të përfshira, si dhe të ketë një planifikim të detajuar dhe fleksibilitet për menaxhimin e situatave emergjente (Yescombe, 2014; Grimsey & Lewis, 2004).

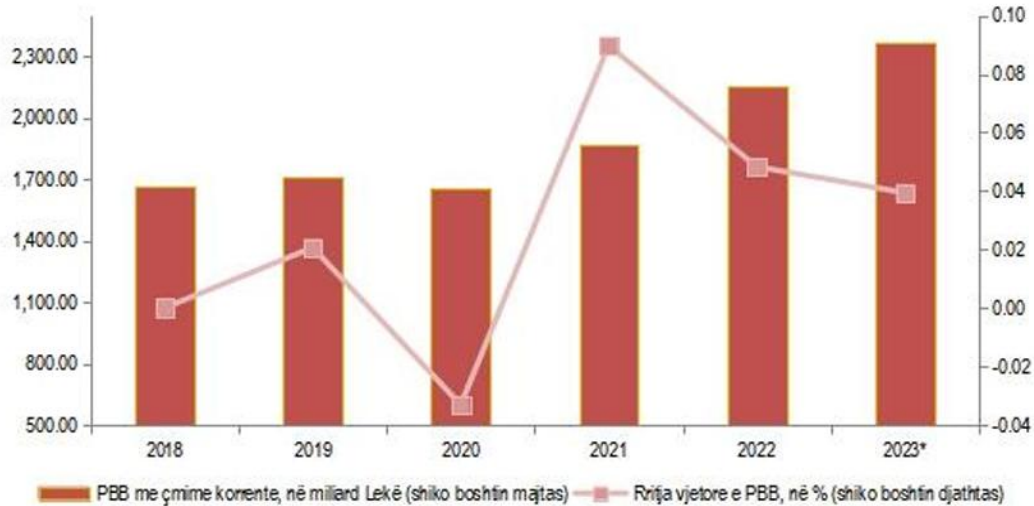
## 2.5 Analiza deskriptive e kontratave koncesione/PPP në Shqipëri

Përvoja e vendeve të tjera ofron një bazë të vlefshme krahasimi, megjithatë, efektiviteti i PPP-ve varet gjithmonë nga konteksti specifik i secilit shtet. Për këtë arsye, pjesa që vijon fokusohet në situatën shqiptare, duke analizuar kornizën ligjore, rastet konkrete dhe sfidat institucionale. Vitet 1990 u shoqëruan me ndryshime politike për Shqipërinë. Rënia e periudhës së komunizmit bëri që Shqipëria të futet në një periudhë tranzicioni me ndikime të fuqishme në ekonomi dhe jetën sociale. Megjithatë, pasi kaloi këtë periudhë, vendi filloi të stabilizohet dhe të përjetojë rritje të konsiderueshme ekonomike. Ndër faktorët kontribuues në rimëkëmbjen e ekonomisë përmenden investimet e huaja, privatizimi i ndërmarrjeve shtetërore dhe rritja e sektorëve si sektori i ndërtimit, infrastrukturës dhe turizmit. Por Shqipëria, ashtu si edhe rajoni dhe e gjithë bota, nuk ka arritur dot t'i shmanget pasojave të shkaktuara nga kriza financiare globale e vitit 2008, edhe pse ndikimi i drejtpërdrejtë i krizës ishte më i lehtë se në shumë vende të tjera dhe periudhës së pandemisë Covid-19.

Pas krizës së vitit 2008, sipas INSTAT, vendi filloi të përballej me një rënie të ritmeve të rritjes ekonomike, rreth 4-5% në vitet para krizës dhe sektorët e ndërtimit dhe turizmit, ndaluan zhvillimin. Kjo periudhë u shoqërua gjithashtu me një rritje të borxhit publik, që ishte një sfidë e madhe për menaxhimin e ekonomisë.

E gjendur përballë kësaj situatë, qeveria ndërmori një sërë masash për të kontrolluar deficitin buxhetor, duke rritur taksat dhe zvogëluar shpenzimet publike. Në vitin 2014, Shqipëria mori statusin e vendit kandidat në BE, e cila kontribuoi në rritjen e pritshmërive për thithjen e më shumë investimeve të huaja dhe realizimin e reformave të mëtejshme. Periudha 2014-2020, është shoqëruar me mbështetje të ekonomisë kryesisht në sektorët e shërbimeve dhe ndërtimit, por me një ndryshim duke pësuar diversifikim të sektorëve përfshirë sektorët e teknologjisë dhe energjisë.

Viti 2020 dha goditje për ekonominë globale, përfshirë edhe Shqipërinë. Pandemia COVID-19 shkaktoi rënie të PBB-së, për shkak të bllokimit të aktiviteteve ekonomike dhe ndikimit të madh në turizëm dhe sektorët e shërbimeve. Sipas INSTAT, PBB u tkurr me rreth 4,3%. Pas pandemisë, ekonomia e Shqipërisë filloi të rimëkëmbet gradualisht. PBB-ja e vendit shënoi një rritje të konsiderueshme në vitin 2021 dhe 2022, falë zhvillimeve në sektorët e ndërtimit, turizmit dhe eksportit, si dhe nga flukset e investimeve të huaja.



**Grafiku nr. 2: PBB dhe rritja ekonomike 2018-2023**

Burimi: (Instat, 2024) <sup>10</sup>

Sektori i energjisë ka qenë një ndër sektorët më të fuqishëm kontribuues në rritjen ekonomike. Edhe sektori i turizmit pati një rimëkëmbje, sidomos gjatë periudhës 2022-2023. Në vitin 2022, ekonomia shqiptare pati një rritje prej 4.84% krahasuar me vitin 2021, megjithatë inflacioni tejkaloi targetin prej 3% të Bankës së Shqipërisë. Norma e tij vjetore ishte 6.7%. Sipas të dhënave të INSTAT, PBB vijoi të tregonte rritje pozitive në tremujorin e katërt të vitit 2022, e cila ishte 4.73%, më e lartë se në tremujorin e katërt të vitit 2021. Sektorët ndikues në këtë rritje ishin ndërtimi, tregtia, transporti, shërbimi i akomodimit dhe ushqimit, industria, energjia, aktivitetet e shitjes dhe blerjes së pronave, komunikimi dhe informacioni dhe aktivitetet financiare dhe të sigurimit.

### 2.5.1 Kuadri ligjor dhe institucional

Në vitet 1995 dhe 1999, qeveria shqiptare miratoi ligjin nr. 7973, datë 26.7.1995 “Për koncesionet dhe pjesëmarrjen e sektorit privat në shërbimet publike dhe infrastrukturë” dhe ligjin nr. 8527, datë 23.9.1999 “Për privatizimin e hidrocentraleve vendore”. Pavarësisht periudhës kur ky ligj u miratua, nevoja për përdorim dhe zhvillim të projekteve të tilla është shfaqur dhe rritur pas viteve 2000. Fokusi ka qenë kryesisht në financimin e investimeve publike dhe ndërtimin e infrastrukturës publike. Raporti vjetor mbi Performancën e Kontratave të Koncesionit dhe të Partneritetit Publik-Privat, të publikuar

<sup>10</sup> <https://www.instat.gov.al/media/13726/raporti-vjetor-2023.pdf>

nga Ministria e Financave në vitin 2023, ka theksuar se pas viteve 2000 ka patur një rritje të kërkesës së aplikimit të koncesioneve dhe PPP-ve nga qeveria shqiptare, ku qëllimi ka qenë financimi i investimeve publike dhe ndërtimi i infrastrukturës publike. Koncesioni i parë pas viteve 2000 është koncesioni i aeroportit “Nënë Tereza”, një projekt me impakt të gjerë (Ministria e Financave, 2024).

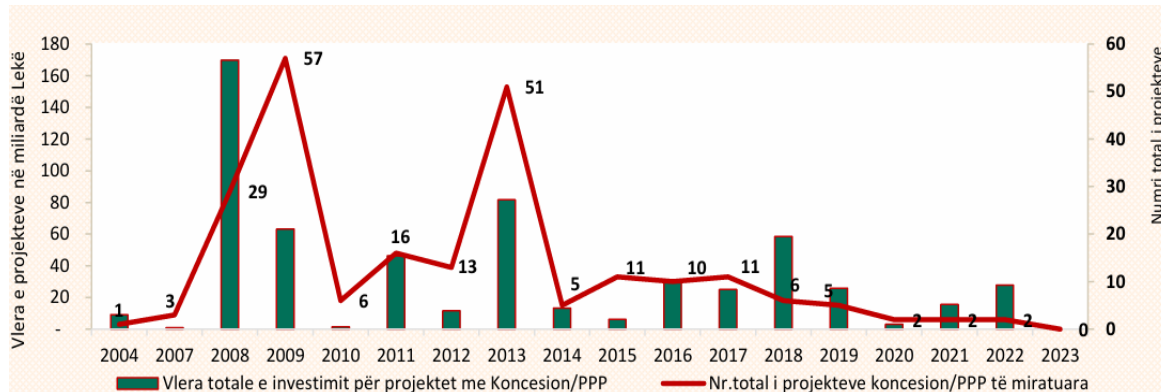
Në vitin 2006, qeveria shqiptare miratoi ligjin e ri me nr. 9663, datë 18.12.2006, “Për koncesionet”, i cili ka pësuar disa herë ndryshime. Sipas këtij ligji, termi “koncesion” i referohet:

*“Marrëveshje, pavarësisht nga emri që i jepet, ndërmjet autoritetit kontraktues dhe koncesionarit, ku përcaktohen kërkesat dhe kushtet e saj dhe në kuptimin e së cilës koncesionari: a) realizon një veprimtari ekonomike që, në të kundërt, do të kryhej nga autoriteti kontraktues për një projekt koncesioni, kontratë administrimi apo shërbime të tjera publike; b) merr përsipër të gjitha ose një pjesë thelbësore të rrezikut të lidhur me këtë veprimtari ekonomike; c) merr një përfitim nëpërmjet: i) pagesave të drejtpërdrejta nga autoriteti kontraktues apo për llogari të këtij të fundit; ii) tarifave ose pagesave, që mbliidhen nga përdoruesit ose blerësit; iii) një ndërthurjeje të këtyre tarifave dhe pagesave të drejtpërdrejta”.*

Aktualisht, korniza ligjore që rregullon partneritetet publike-private (PPP) në Shqipëri bazohet kryesisht në ligjin nr. 125/2013, i cili përcakton procedurat për identifikimin, vlerësimin dhe implementimin e projekteve koncesionare (Fletorja Zyrtare, 2013). Në dekadën e fundit, vendi ka zbatuar një sërë projektesh të rëndësishme PPP në sektorë si shëndetësia, infrastruktura dhe energjia, përfshirë programin e *Check-up-it*, sterilizimin, inceneratorët dhe projektet e mëdha rrugore, si Milot–Fier (Ministria e Financave dhe Ekonomisë, 2022). Megjithatë, raportet ndërkombëtare evidentojnë se zbatimi i PPP-ve në Shqipëri përballlet me sfida të konsiderueshme institucionale. FMN (2023) thekson se analizat e “Value for Money” dhe vlerësimi i detyrimeve afatgjata janë shpesh të pamjaftueshme, duke rritur rreziqet fiskale. Po ashtu, Komisioni Evropian (2023) vëren se proceset e tenderimit dhe rinegociimet kontraktuale karakterizohen nga mungesë transparence dhe kapacitete të kufizuara mbikëqyrëse. OECD (2021) shton se autoritetet publike shqiptare shpesh përballen me kufizime teknike në menaxhimin e riskut dhe monitorimin e kontratave, çka mund të ndikojë negativisht në performancën e projekteve. Këto elemente tregojnë se, megjithëse PPP-të përfaqësojnë një mekanizëm të rëndësishëm për zhvillimin e infrastrukturës, efektiviteti i tyre në Shqipëri varet ndjeshëm nga forcimi i qeverisjes, transparencës dhe kapaciteteve institucionale.

### 2.5.2 Analiza e ecurisë së kontratave koncesione/PPP në Shqipëri

Grafiku i mëposhtëm ofron një tablo të trendit të kontratave koncesione/PPP pas vitit 2004 deri në vitin 2024.



**Grafiku nr. 3: Trendi i kontratave koncesione/PPP në Shqipëri**

Burimi: (Ministria e Financave, 2024)<sup>11</sup>

Gjatë viteve 2004–2013 janë miratuar gjithsej 176 kontrata koncesionare/PPP, ndërsa në periudhën pasuese, 2014–2023, numri i kontratave të miratuara arrin në 54. Sipas raportit përmbljedhës të Ministrisë së Financave (2024), deri në fund të vitit 2023 Shqipëria ka miratuar në total 230 kontrata koncesioni/PPP, nga të cilat gjashtë janë ndërprerë. Kjo do të thotë se aktualisht janë aktive 224 kontrata të tilla. Në tabelën e mëposhtme paraqitet shpërndarja e kontratave sipas institucioneve që veprojnë si autoritete kontraktore.

**Tabela nr. 6: Numri i kontratave koncesione/PPP sipas autoriteteve kontraktore**

Nr.	Autoriteti kontraktor	Numri i kontratave
1	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë	208
2	Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale	4
3	Ministria e Financave dhe Ekonomisë	6
4	Ministria e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural	1

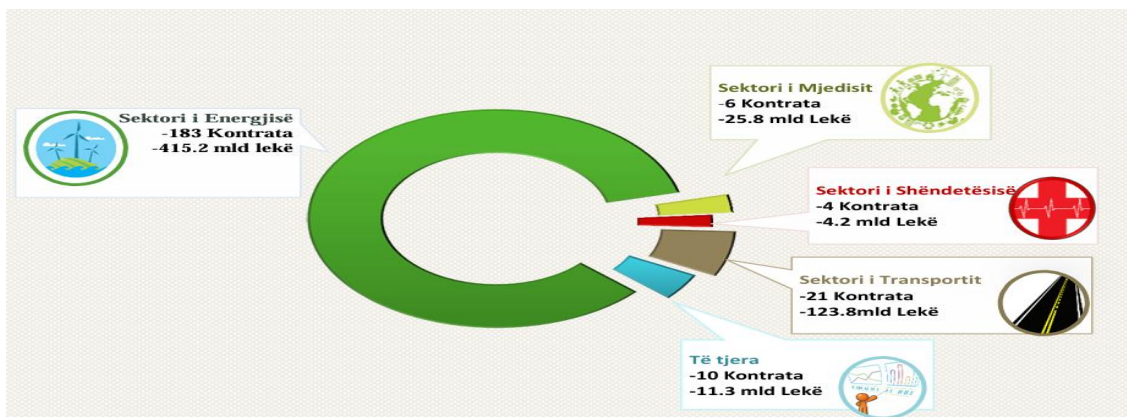
<sup>11</sup> <https://financa.gov.al/wp-content/uploads/2024/07/Raporti-Vjetor-i-Permbledhur-PPP-2023.pdf>

5	Ministria e Turizmit dhe Mjedisit	6
6	Ministria e Brendshme	1
7	Bashkia Tiranë	2
8	Bashkia Vlorë	1
9	Bashkia Kamëz	1
	<b>Total</b>	<b>230</b>

Burimi: (Ministria e Financave, 2024)<sup>12</sup>

Pjesa më e madhe e kontratave koncesionare/PPP është nënshkruar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, e cila mban numrin më të lartë me gjithsej 208 marrëveshje. Pas saj renditen Ministria e Financave dhe Ministria e Turizmit dhe Mjedisit, të cilat kanë secila nga gjashtë kontrata. Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale rezulton me katër kontrata të miratuara. Ndërkohë, Bashkia Tiranë ka formalizuar dy kontrata, ndërsa institucionet e tjera qendrore apo lokale kanë nënshkruar nga një kontratë.

Grafiku në vijim tregon shpërndarjen e kontratave koncesionare/PPP sipas sektorëve ekonomikë. Sektori i energjisë zë pjesën më të madhe si për nga numri i kontratave, ashtu edhe për nga vlera e tyre totale, duke arritur në 183 kontrata me një vlerë kumulative prej rreth 415.2 miliardë lekësh.



**Grafiku nr. 4: Numri dhe vlera totale e investimit (në lekë) të projekteve koncesionare/PPP aktive sipas sektorëve, 2023**

Burimi: (Ministria e Financave, 2024)<sup>13</sup>

<sup>12</sup> <https://financa.gov.al/wp-content/uploads/2024/07/Raporti-Vjetor-i-Permbledhur-PPP-2023.pdf>

<sup>13</sup> <https://financa.gov.al/wp-content/uploads/2024/07/Raporti-Vjetor-i-Permbledhur-PPP-2023.pdf>

Sektori i transportit renditet i dyti për nga pesha në vlerën totale të kontratave, me 21 marrëveshje që kapin rreth 123.8 miliardë lekë. Më pas vjen sektori i mjedisit, i cili numëron gjashtë kontrata me një vlerë të përgjithshme prej 25.8 miliardë lekësh; këto projekte lidhen kryesisht me ndërtimin e sistemeve të trajtimit të mbetjeve, administrimin e pyjeve dhe përdorimin e burimeve ujore. Në fushën e shëndetësisë janë miratuar katër kontrata koncesionare/PPP, me vlerë afërsisht 4.2 miliardë lekë. Ndërkohë, në kategorinë e klasifikuar si “Të tjera” përfshihen dhjetë kontrata të shpërndara në sektorë të ndryshëm, si bujqësia, kontrolli fiskal dhe zhvillimi ekonomik e urban, me një vlerë totale prej rreth 11.3 miliardë lekësh. Kontratat koncesionare/PPP që marrin mbështetje nga buxheti i shtetit kanë një rëndësi të veçantë për analizimin e ndikimeve të tyre në zhvillimin ekonomik dhe në nivelin e borxhit publik. Aktualisht, në Shqipëri ekzistojnë 15 kontrata të tilla, ndërsa gjatë vitit 2023 kanë qenë aktive 11 prej tyre. Gjatë të njëjtit vit, pagesat e kryera nga buxheti për këto kontrata kanë arritur rreth 12.66 miliardë lekë. Tabela në vijim paraqet llojet e kontratave, vlerën e investimeve përkatëse dhe afatin e tyre kohor.

**Tabela nr. 7: Kontratat koncesione/PPP me mbështetje buxhetore**

Nr.	Emërtimi	Vlera e investimit	Kohëzgjatja e kontratës
1	Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e autostradës Milot-Morinë”	5.3 miliardë lekë	30 vjet
2	Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Rrugës së Arbrit”	26.5 miliardë lekë	13 vjet
3	Kontrata koncesionare/PPP “Për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e rrugës “Porti i Jahteve- By Pass Orikum-Dukat (Ura e Shën Elizës)”	5.81 miliardë lekë	13 vjet
4	Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtim landfilli, inceneratori dhe rehabilitim i venddepozitimeve ekzistuese Tiranë dhe prodhimin e energjisë elektrike”	17.1 miliardë lekë	30 vjet

<b>5</b>	Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin dhe administrimin e impiantit të përpunimit të mbetjeve urbane të Qarkut të Elbasanit”	3 miliardë lekë	7 vjet
<b>6</b>	Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënien me koncesion/PPP të shërbimit të pastrimit, grumbullimit, transportimit, dhe seleksionimit të mbetjeve urbane të Bashkisë Kamëz”	1.35 miliardë lekë	12 vjet
<b>7</b>	Kontrata koncesionare/PPP “Për shërbime të integruara për ofrimin e setit të personalizuar të instrumenteve kirurgjikale, furnizimin me materiale mjekësore sterile njëpërdorimshe në sallat kirurgjikale, si dhe trajtimin e mbetjeve me rrezik biologjik dhe dezinfektimin e sallave kirurgjikale”	1.5 miliardë lekë	10 vjet
<b>8</b>	Kontrata koncesionare/PPP “Për paketën e shërbimeve të kontrollit mjekësor bazë për grupmoshat 35-70”	172 milionë lekë	10 vjet
<b>9</b>	Kontrata koncesionare/PPP “Për ofrimin e shërbimit të hemodializës”	1.17 miliardë lekë	10 vjet
<b>10</b>	Kontrata koncesionare/PPP “Për ofrimin e shërbimeve laboratorike mjekësore”	1.31 miliardë lekë	10 vjet
<b>11</b>	Kontrata koncesionare/PPP “Financimi, ngritja dhe operimi i shërbimit të skanimit të kontejnerëve e automjeteve të tjera në RSH”	2.83 miliardë lekë	15 vjet

Burimi: (Ministria e Financave, 2024)<sup>14</sup>

Sipas të dhënave, kontratat me mbështetje buxhetore janë kryesisht kontrata të sektorit të transportit, energjisë, trajtimit të mbetjeve dhe të shëndetësisë.

<sup>14</sup> <https://financa.gov.al/wp-content/uploads/2024/07/Raporti-Vjetor-i-Permbledhur-PPP-2023.pdf>

### 2.5.3 Shpërndarja e riskut në kontratat koncesionare/PPP

Sipas ligjit nr. 125/2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik-privat”, të ndryshuar, që prej vitit 2019 autoritetet kontraktuese, së bashku me strukturat e tyre mbështetëse dhe ekzekutive, si edhe njësitë pranë Ministrisë së Financave dhe ATRAKO-s, kanë detyrimin të raportojnë dhe të hartojnë raportin vjetor përmbledhës mbi zbatimin e kontratave të koncesioneve/PPP. Ky raport përfshin vlerësimin e shpërndarjes së risqeve, si dhe evidentimin e problematikave që lidhen me kontratat përkatëse. Risqet kryesore të konstatuara, të ndara sipas sektorëve, janë:

**Risku material nga vendimet politike:** Ky është një risk që përgjithësisht rëndon mbi sektorin publik, por që ka ndikim të drejtpërdrejtë edhe në të gjithë kontratën PPP dhe ndikon në mënyrë të konsiderueshme në ecurinë e operacioneve të sektorit privat. Lidhet kryesisht me periudhat apo situatat që shkaktohen nga kundërshtime politike, probleme me shpronësimet, jostabiliteti politik etj. Risku material nga vendimet politike në Shqipëri është identifikuar si risk i ndërmarrë nga Autoriteti kontraktues apo ndryshe sektori publik në disa nga kontratat si:

- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e autostradës Milot-Morinë”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Rrugës së Arbrit”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtim landfilli, inceneratori dhe rehabilitim i venddepozitimeve ekzistuese Tiranë dhe prodhimin e energjisë elektrike”. Autoritetet kontraktuese: Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë/Ministria e Turizmit dhe Mjedisit.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin e administrimit e impiantit të trajtimit të mbetjeve urbane të Qarkut Fier dhe prodhimin e energjisë”. Autoritetet kontraktuese: Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë/Ministria e Turizmit dhe Mjedisit.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënien me koncesion/PPP të shërbimit të pastrimit, grumbullimit, transportimit, dhe seleksionimit të mbetjeve urbane të Bashkisë Kamëz”. Autoriteti kontraktues është Bashkia Kamëz.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shfrytëzimin e burimit ujor Sasaj, Bunec”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Mjedisit.
- 
-

- Kontrata koncesionare/PPP “Për shërbime të integruara për ofrimin e setit të personalizuar të instrumenteve kirurgjikal, furnizimin me materiale mjekësore sterile njëpërdorimshe në sallat kirurgjikale, si dhe trajtimin e mbetjeve me rrezik biologjik dhe dezinfektimin e sallave kirurgjikale”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për paketën e shërbimeve të kontrollit mjekësor bazë për grupmoshat 35-70”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ofrimin e shërbimit të hemodializës”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ofrimin e shërbimeve laboratorike mjekësore”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për projektimin, financimin, ndërtimin, pronësinë, shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe transferimin e hidrocentralit Ashta”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për projektimin financimin, ndërtimin, marrjen në pronësi, shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe transferimin e projektit të hidrocentralit në lumin Devoll”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë.
- Kontrata koncesionare/PPP “Financimi, ngritja dhe operimi i shërbimit të skanimit të kontejnerëve e automjeteve të tjera në RSH”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Financave dhe Ekonomisë.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shërbimin e kontrollit ligjor të instrumenteve matëse, nëpërmjet verifikimit të instrumenteve shpërndarëse të karburantit dhe gazit të lëngshëm”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Financave dhe Ekonomisë.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shërbimin e markimit dhe monitorimit të karburanteve”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Financave dhe Ekonomisë.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për projektimin, financimin, dizenjimin, prodhimin dhe ngritjen e një sistemi për emetimin, shpërndarjen, gjetjen dhe monitorimin e pullave fiskale e të pullave të kontrollit të barnave”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Financave dhe Ekonomisë.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për përmirësimin e infrastrukturës arsimore në Bashkinë Tiranë Loti 1” me nr. 9513 Rep., dhe Nr. 3756 Kol., datë 17.10.2018”. Autoritetet kontraktuese janë Bashkia Tiranë dhe Ministria e Arsimit.
- 
-

- Kontrata koncesionare/PPP “Për përmirësimin e infrastrukturës arsimore në Bashkinë Tiranë Loti 4” me nr. 4907 Rep., dhe Nr. 1874 Kol., datë 08.09.2020”. Autoritetet kontraktuese janë Bashkia Tiranë dhe Ministria e Arsimit.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënien me koncesion të aktivitetit të Regjistrimit të Barrëve Siguruese”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Financave dhe Ekonomisë.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënien me koncesion të aktivitetit të prodhimit të kripës në Nartë, Vlorë”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë.

**Risku i projektimit dhe ndërtimit:** Ky risk lidhet me mundësinë që ndërtimi i një të mire publike të zgjasë më shumë se koha e parashikuar në kontratë ose të kushtojë më shumë se vlera e planifikuar fillimisht. Ai përfshin gjithashtu situatat kur cilësia e projektimit dhe e ndërtimit nuk përputhet me kërkesat dhe standardet e përcaktuara për projektin. Risku i projektimit dhe ndërtimit në Shqipëri është identifikuar si risk i ndërmarrë nga sektori privat në disa nga kontratat si:

- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Rrugës së Arbrit”. Sektori privat është Gjoka 87 sh.p.k.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e rrugës “Porti i Jahteve- By Pass Oriku Dukat (Ura e Shën Elizës)”. Sektori privat është “Rruga Oriku-Llogara” sh.p.k.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtim landfilli, inceneratori dhe rehabilitim i venddepozitimeve ekzistuese Tiranë dhe prodhimin e energjisë elektrike”. Sektori privat është “Integrated Energy BV SPV”.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shërbime të integruara për ofrimin e setit të personalizuar të instrumenteve kirurgjikale, furnizimin me materiale mjekësore sterile njëpërdorimshe në sallat kirurgjikale, si dhe trajtimin e mbetjeve me rrezik biologjik dhe dezinfektimin e sallave kirurgjikale”. Sektori privat është Sani Service sh.p.k.

**Risku i lejeve dhe licencave:** Ky risk lidhet me kostot që mund të lindin për shkak të vonësive në marrjen ose dhënien e lejeve për ndërtimin, vënien në funksion ose mirëmbajtjen e projektit. Në Shqipëri, rreziku i lidhur me lejet dhe licencat është kryesisht i ndarë mes sektorit publik dhe atij privat në shumicën e kontratave, ndërsa në disa sektorë të veçantë është shumë më pak i përfshirë, si:

- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtim landfilli, inceneratori dhe rehabilitim i venddepozitimeve ekzistuese Tiranë dhe prodhimin e energjisë elektrike”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë/Ministria e Turizmit dhe Mjedisit dhe sektori privat është “Integrated Energy BV SPV”.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shërbime të integruara për ofrimin e setit të personalizuar të instrumenteve kirurgjikale, furnizimin me materiale mjekësore sterile njëpërdorimshe në sallat kirurgjikale, si dhe trajtimin e mbetjeve me rrezik biologjik dhe dezinfektimin e sallave kirurgjikale”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale dhe sektori privat është Sani Service sh.p.k.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për paketën e shërbimeve të kontrollit mjekësor bazë për grupmoshat 35-70”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale dhe sektori privat është “3P Life Logistic” sh.p.k.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ofrimin e shërbimit të hemodializës”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale dhe sektori privat është “Dia Vita” sh.p.k.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ofrimin e shërbimeve laboratorike mjekësore”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale dhe sektori privat është “Labopharma” sh.p.k.
- Kontrata koncesionare/PPP “Financimi, ngritja dhe operimi i shërbimit të skanimit të kontejnerëve e automjeteve të tjera në RSH”. Në këtë rast risku i lejeve dhe licencave është ndarë te sektori privat që është “S2 Albania” sh.p.k.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënie me koncesion të aktivitetit të prodhimit të kripës në Nartë, Vlorë”. Në këtë rast risku i lejeve dhe licencave është ndarë tek Autoriteti kontraktues që është Ministria e Ekonomisë, Tregtisë dhe Energjetikës

**Risku i kërkesës:** Ky risk lidhet me rastet kur përdorimi i objektit ose shërbimit është më i ulët ose ndryshe nga sa ishte parashikuar, ose kur të ardhurat që gjenerohen nuk arrijnë nivelin e pritshëm fillestar. Në Shqipëri, risku i kërkesës është zakonisht i ndarë mes sektorit publik dhe atij privat në kontrata, dhe klasifikohet sipas sektorëve si vijon:

- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e autostradës Milot-Morinë”. Autoriteti kontraktues është Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, ndërsa sektori privat është “Albania Highway Concession Company”.

- Kontrata koncesionare/PPP “Për rehabilitimin, operimin, transferimin e aeroportit të Kukësit”. Në këtë kontratë, risku i kërkesës është marrë përsipër nga sektori privat që është “Kukës International Airport” sh.p.k.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për rehabilitimin, operimin dhe transferimin e infrastrukturës hekurudhore Fier-Ballsh, Fier-Vlorë”. Në këtë kontratë, risku i kërkesës është marrë përsipër nga sektori privat që është “ALBRAIL” sh.p.k.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin e administrimin e impiantit të trajtimit të mbetjeve urbane të Qarkut Fier dhe prodhimin e energjisë”. Risku është ndarë midis Autoritetit kontraktues Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë/Ministria e Turizmit dhe Mjedisit dhe sektorit privat “Integrated Technology Waste”.
- Kontrata koncesionare/PPP “Menaxhimi dhe zhvillimi teknologjik i prodhimit të fidanëve pyjor/arrorë në fidanishten shtetërore të Cërrikut, Elbasan”. Risku është marrë përsipër nga sektori privat “Almex Greenwood” sh.p.k.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shërbime të integruara për ofrimin e setit të personalizuar të instrumenteve kirurgjikale, furnizimin me materiale mjekësore sterile njëpërdorimshe në sallat kirurgjikale, si dhe trajtimin e mbetjeve me rrezik biologjik dhe dezinfektimin e sallave kirurgjikale”. Risku është ndarë midis Autoritetit kontraktues Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale dhe sektorit privat Sani Service sh.p.k.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për paketën e shërbimeve të kontrollit mjekësor bazë për grupmoshat 35-70”. Risku i kërkesës është ndarë midis Autoritetit kontraktues Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale dhe sektorit privat “3P Life Logistic” sh.p.k.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ofrimin e shërbimit të hemodializës”. Risku është ndarë midis Autoritetit kontraktues Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale dhe sektorit privat “Dia Vita” sh.p.k.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ofrimin e shërbimeve laboratorike mjekësore”. Risku është ndarë midis Autoritetit kontraktues Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale dhe sektorit privat “Labopharma” sh.p.k.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shërbimin e kontrollit ligjor të instrumenteve matëse, nëpërmjet verifikimit të instrumenteve shpërndarëse të karburantit dhe gazit të lëngshëm”. Risku i kërkesës është alokuar te sektori privat “Noa Inspect” sh.p.k.

**Risku i vënies në funksion dhe mirëmbajtjes:** Ky risk lidhet me situatat kur asetit ose shërbimi që përfshihet në kontratë nuk ofrohet me cilësinë, efikasitetin dhe efektivitetin e pritshëm. Në Shqipëri, risku i lidhur me vënien në funksion dhe performancën shpesh

ndahet mes sektorit publik dhe atij privat në kontrata, dhe klasifikohet sipas sektorëve si vijon:

- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Rrugës së Arbrit”. Risku i vënies në funksion dhe mirëmbajtjes është transferuar te sektori privat “Gjoka 87 sh.p.k”.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shërbimin e kontrollit ligjor të instrumenteve matëse, nëpërmjet verifikimit të instrumenteve shpërndarëse të karburantit dhe gazit të lëngshëm”. Risku i vënies në funksion dhe mirëmbajtjes është transferuar te sektori privat “Noa Inspect” sh.p.k.

**Risku financiar:** Ky risk lidhet me ndikimet e ndryshimeve në normat e interesit, kursin e këmbimit, nivelin e inflacionit dhe faktorë të tjerë ekonomikë. Në Shqipëri, risku financiar zakonisht ndahet mes sektorit publik dhe atij privat në kontrata, dhe shpërndahet sipas sektorëve si vijon:

- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e autostradës Milot-Morinë”. Risku financiar është ndarë midis Autoriteti Kontraktues Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe sektorit privat “Albania Highway Concession Company”.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Rrugës së Arbrit”. Risku financiar është transferuar te sektori privat “Gjoka 87 sh.p.k”.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për rehabilitimin, operimin, transferimin e aeroportit të Kukësit”. Risku financiar është transferuar te sektori privat “Kukës International Airport” sh.p.k dhe Autoriteti kontraktues, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për rehabilitimin, operimin dhe transferimin e infrastrukturës hekurudhore Fier-Ballsh, Fier-Vlorë”. Risku financiar është transferuar te sektori privat “ALBRAIL” sh.p.k.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtim landfilli, inceneratori dhe rehabilitim i venddepozitimeve ekzistuese Tiranë dhe prodhimin e energjisë elektrike”. Risku financiar është transferuar tek Autoriteti kontraktues, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë/Ministria e Turizmit dhe Mjedisit.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin e administrimit të impiantit të trajtimit të mbetjeve urbane të Qarkut Fier dhe prodhimin e energjisë”. Risku financiar është transferuar te sektori privat “Integrated Technology Waste”.

- Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënien me koncesion/PPP të shërbimit të pastrimit, grumbullimit, transportimit, dhe seleksionimit të mbetjeve urbane të Bashkisë Kamëz”. Risku financiar është transferuar te sektori privat “Eco Cleaning” sh.p.k dhe Autoriteti kontraktues, Bashkia Kamëz.
- Kontrata koncesionare/PPP “Menaxhimi dhe zhvillimi teknologjik i prodhimit të fidanëve pyjor/arrorë në fidanishten shtetërore të Cërrikut, Elbasan”. Risku financiar është transferuar te sektori privat “Almex Greenwood” sh.p.k.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shfrytëzimin e burimit ujqor Sasaj, Bunec”. Risku financiar është transferuar te sektori privat “Blue Eye One” sh.p.k.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shërbime të integruara për ofrimin e setit të personalizuar të instrumenteve kirurgjikale, furnizimin me materiale mjekësore sterile njëpërdorimshe në sallat kirurgjikale, si dhe trajtimin e mbetjeve me rrezik biologjik dhe dezinfektimin e sallave kirurgjikale”. Risku financiar është transferuar tek Autoriteti kontraktues, Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për paketën e shërbimeve të kontrollit mjekësor bazë për grupmoshat 35-70”. Risku financiar është transferuar tek Autoriteti kontraktues Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ofrimin e shërbimit të hemodializës”. Risku financiar është transferuar tek Autoriteti kontraktues, Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ofrimin e shërbimeve laboratorike mjekësore”. Risku financiar është transferuar tek Autoriteti kontraktues Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për projektimin, financimin, ndërtimin, pronësinë, shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe transferimin e hidrocentralit Ashta”. Risku financiar është transferuar te sektori privat “Energji Ashta” sh.p.k.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për projektimin financimin, ndërtimin, marrjen në pronësi, shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe transferimin e projektit të hidrocentralit në lumin Devoll”. Risku financiar është transferuar te sektori privat “Devoll Hydropoëer” sh.a.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shërbimin e markimit dhe monitorimit të karburanteve”. Risku financiar është transferuar te sektori privat “GFI Albania” sh.p.k.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për përmirësimin e infrastrukturës arsimore në Bashkinë Tiranë Loti 1” me nr. 9513 Rep., dhe Nr. 3756 Kol., datë 17.10.2018”. Risku financiar është ndarë midis sektorit publik Bashkia Tiranë dhe Ministria e Arsimit, Sportit dhe Rinisë dhe sektorit privat Z.M.A sh.p.k.

- Kontrata koncesionare/PPP “Për përmirësimin e infrastrukturës arsimore në Bashkinë Tiranë Loti 4” me nr. 4907 Rep., dhe Nr. 1874 Kol., datë 08.09.2020”. Risku financiar është ndarë midis sektorit publik Bashkia Tiranë dhe Ministria e Arsimit, Sportit dhe Rinisë dhe sektorit privat Shoqëria Tirana 4 sh.p.k.

**Risku i forcës madhore:** Ky risk lidhet me ngjarje jashtë kontrollit të palëve kontraktuese, si fatkeqësitë natyrore, konfliktet ushtarake ose trazirat civile, të cilat mund të ndikojnë drejtpërdrejt në zbatimin e projektit. Në Shqipëri, risku i forcës madhore shpesh ndahet mes sektorit publik dhe atij privat në kontrata, dhe shpërndahet sipas sektorëve si vijon:

- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e autostradës Milot-Morinë”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Rrugës së Arbrit”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për rehabilitimin, operimin, transferimin e aeroportit të Kukësit”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për rehabilitimin, operimin dhe transferimin e infrastrukturës hekurudhore Fier-Ballsh, Fier-Vlorë”. Risku i forcës madhore është transferuar te sektori privat.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtim landfilli, inceneratori dhe rehabilitim i venddepozitimeve ekzistuese Tiranë dhe prodhimin e energjisë elektrike”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin e administrimit e impiantit të trajtimit të mbetjeve urbane të Qarkut Fier dhe prodhimin e energjisë”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënien me koncesion/PPP të shërbimit të pastrimit, grumbullimit, transportimit, dhe seleksionimit të mbetjeve urbane të Bashkisë Kamëz”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Menaxhimi dhe zhvillimi teknologjik i prodhimit të fidanëve pyjor/arrorë në fidanishten shtetërore të Cërrikut, Elbasan”. Risku i forcës madhore është transferuar tek sektori privat.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shfrytëzimin e burimit ujor Sasaj, Bunec”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.

- Kontrata koncesionare/PPP “Për shërbime të integruara për ofrimin e setit të personalizuar të instrumenteve kirurgjikale, furnizimin me materiale mjekësore sterile njëpërdorimshe në sallat kirurgjikale, si dhe trajtimin e mbetjeve me rrezik biologjik dhe dezinfektimin e sallave kirurgjikale”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për paketën e shërbimeve të kontrollit mjekësor bazë për grupmoshat 35-70”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ofrimin e shërbimit të hemodializës”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ofrimin e shërbimeve laboratorike mjekësore”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për projektimin, financimin, ndërtimin, pronësinë, shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe transferimin e hidrocentralit Ashta”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Ndërtim, operim, transferim e hidrocentraleve Gavran dhe Gavran I”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Ndërtim, operim, transferim e hidrocentraleve Gojan, Gjegjan, Peshqesh, Ura e Fanit, Fangu”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Ndërtim, operim, transferim e hidrocentraleve Kasollet e Selcës”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Ndërtimi, operimi dhe mirëmbajtja e hidrocentralit Kryezi dhe Kryezi i Epërm”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Ndërtimi i hidrocentralit, operim dhe transferim i hidrocentralit Lengarica 1 dhe 2”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Financimi, ngritja dhe operimi i shërbimit të skanimit të kontejnerëve e automjeteve të tjera në RSH”. Risku i forcës madhore është alokuar te sektori publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shërbimin e kontrollit ligjor të instrumenteve matëse, nëpërmjet verifikimit të instrumenteve shpërndarëse të karburantit dhe gazit të lëngshëm”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.

- Kontrata koncesionare/PPP “Për shërbimin e markimit dhe monitorimit të karburanteve”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për projektimin, financimin, dizenjimin, prodhimin dhe ngritjen e një sistemi për emetimin, shpërndarjen, gjetjen dhe monitorimin e pullave fiskale e të pullave të kontrollit të barnave”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik
- Kontrata koncesionare/PPP “Për përmirësimin e infrastrukturës arsimore në Bashkinë Tiranë Loti 1” me nr. 9513 Rep., dhe Nr. 3756 Kol., datë 17.10.2018. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënien me koncesion të aktivitetit të Regjistrimit të barrëve siguruese”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënien me koncesion të aktivitetit të prodhimit të kripës në Nartë, Vlorë”. Risku i forcës madhore është ndarë mes sektorit privat dhe publik.

**Risku i ndryshimeve ligjore:** Ky risk lidhet me ndryshimet në legjislacion ose rregullore që mund të ndikojnë në zbatimin e projektit, si p.sh. ndryshimet në ligjin tatimor për korporatat, ndryshimet në rregullat e këmbimit valutor, dhe të tjera të ngjashme. Në Shqipëri, risku i lidhur me ndryshimet ligjore shpesh ndahet mes sektorit publik dhe atij privat në kontrata, dhe shpërndahet sipas sektorëve si vijon:

- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e autostradës Milot-Morinë”. Risku i ndryshimeve ligjore është mbajtur nga sektori publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Rrugës së Arbrit”. Risku i ndryshimeve ligjore është mbajtur nga sektori publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për rehabilitimin, operimin, transferimin e aeroportit të Kukësit”. Risku i ndryshimeve ligjore është mbajtur nga sektori privat.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin e administrimit e impiantit të trajtimit të mbetjeve urbane të Qarkut Fier dhe prodhimin e energjisë”. Risku i ndryshimeve ligjore është mbajtur nga sektori publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënien me koncesion/PPP të shërbimit të pastrimit, grumbullimit, transportimit, dhe seleksionimit të mbetjeve urbane të Bashkisë Kamëz”. Risku i ndryshimeve ligjore është mbajtur nga sektori publik.

- Kontrata koncesionare/PPP “*Menaxhimi dhe zhvillimi teknologjik i prodhimit të fidanëve pyjor/arrorë në fidanishten shtetërore të Cërrikut, Elbasan*”. Risku i ndryshimeve ligjore është ndarë midis sektorit publik dhe atij privat.
- Kontrata koncesionare/PPP “*Për shfrytëzimin e burimit ujor Sasaj, Bunec*”. Risku i ndryshimeve ligjore është mbajtur nga sektori publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “*Për shërbime të integruara për ofrimin e setit të personalizuar të instrumenteve kirurgjikale, furnizimin me materiale mjekësore sterile njëpërdorimshe në sallat kirurgjikale, si dhe trajtimin e mbetjeve me rrezik biologjik dhe dezinfektimin e sallave kirurgjikale*”. Risku i ndryshimeve ligjore është mbajtur nga sektori publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “*Për paketën e shërbimeve të kontrollit mjekësor bazë për grupmoshat 35-70*”. Risku i ndryshimeve ligjore është mbajtur nga sektori publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “*Për ofrimin e shërbimit të hemodializës*”. Risku i ndryshimeve ligjore është mbajtur nga sektori publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “*Për ofrimin e shërbimeve laboratorike mjekësore*”. Risku i ndryshimeve ligjore është mbajtur nga sektori publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “*Për projektimin, financimin, ndërtimin, pronësinë, shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe transferimin e hidrocentralit Ashta*”. Risku i ndryshimeve ligjore është mbajtur nga sektori publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “*Për projektimin financimin, ndërtimin, marrjen në pronësi, shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe transferimin e projektit të hidrocentralit në lumin Devoll*”. Risku i ndryshimeve ligjore është mbajtur nga sektori publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “*Financimi, ngritja dhe operimi i shërbimit të skanimit të kontejnerëve e automjeteve të tjera në RSH*”. Risku i ndryshimeve ligjore është mbajtur nga sektori publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “*Për shërbimin e markimit dhe monitorimit të karburanteve*”. Risku i ndryshimeve ligjore është mbajtur nga sektori publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “*Për projektimin, financimin, dizenjimin, prodhimin dhe ngritjen e një sistemi për emetimin, shpërndarjen, gjetjen dhe monitorimin e pullave fiskale e të pullave të kontrollit të barnave*”. Risku i ndryshimeve ligjore është mbajtur nga sektori publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “*Për përmirësimin e infrastrukturës Arsimore në Bashkinë Tiranë Loti 1, me nr. 9513 Rep., dhe Nr. 3756 Kol., datë 17.10.2018*”. Risku i ndryshimeve ligjore është mbajtur nga sektori privat.
- 
-

- Kontrata koncesionare/PPP “Për përmirësimin e infrastrukturës Arsimore në Bashkinë Tiranë Loti 4, me nr. 4907 Rep., dhe Nr. 1874 Kol., datë 08.09.2020.” Risku i ndryshimeve ligjore është mbajtur nga sektori privat.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënien me koncesion të aktivitetit të Regjistrimit të barrëve siguruese”. Risku i ndryshimeve ligjore është mbajtur nga sektori publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënien me koncesion të aktivitetit të prodhimit të kripës në Nartë, Vlorë”. Risku i ndryshimeve ligjore është mbajtur nga sektori publik.

**Risku i rinegocimit:** Ky risk lidhet me situatat ku ndryshimet në kontratë sjellin nevojën për rinegocim, duke shkaktuar kosto shtesë fiskale për buxhetin e shtetit. Në Shqipëri, risku i rinegocimit shpesh ndahet mes sektorit publik dhe atij privat në kontrata, dhe shpërndahet sipas sektorëve si vijon:

- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e autostradës Milot-Morinë”. Risku i rinegocimit është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Rrugës së Arbrit”. Risku i rinegocimit është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për rehabilitimin, operimin, transferimin e aeroportit të Kukësit”. Risku i rinegocimit është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për rehabilitimin, operimin dhe transferimin e infrastrukturës hekurudhore Fier-Ballsh, Fier-Vlorë”. Risku i rinegocimit është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtim landfilli, inceneratori dhe rehabilitim i venddepozitimeve ekzistuese Tiranë dhe prodhimin e energjisë elektrike”. Risku i rinegocimit është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin e administrimit të impiantit të trajtimit të mbetjeve urbane të Qarkut Fier dhe prodhimin e energjisë”. Risku i rinegocimit është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënien me koncesion/PPP të shërbimit të pastrimit, grumbullimit, transportimit, dhe seleksionimit të mbetjeve urbane të Bashkisë Kamëz”. Risku i rinegocimit është transferuar te sektori publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shfrytëzimin e burimit ujor Sasaj, Bunec”. Risku i rinegocimit është ndarë mes sektorit privat dhe publik.

- Kontrata koncesionare/PPP “Për shërbime të integruara për ofrimin e setit të personalizuar të instrumenteve kirurgjikale, furnizimin me materiale mjekësore sterile njëpërdorimshe në sallat kirurgjikale, si dhe trajtimin e mbetjeve me rrezik biologjik dhe dezinfektimin e sallave kirurgjikale”. Risku i rinegocimit është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për paketën e shërbimeve të kontrollit mjekësor bazë për grupmoshat 35-70”. Risku i rinegocimit është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ofrimin e shërbimit të hemodializës”. Risku i rinegocimit është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ofrimin e shërbimeve laboratorike mjekësore”. Risku i rinegocimit është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për projektimin, financimin, ndërtimin, pronësinë, shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe transferimin e hidrocentralit Ashta”. Risku i rinegocimit është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për projektimin financimin, ndërtimin, marrjen në pronësi, shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe transferimin e projektit të hidrocentralit në lumin Devoll”. Risku i rinegocimit është transferuar te sektori publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Financimi, ngritja dhe operimi i shërbimit të skanimit të kontejnerëve e automjeteve të tjera në RSH”. Risku i rinegocimit është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shërbimin e kontrollit ligjor të instrumenteve matëse, nëpërmjet verifikimit të instrumenteve shpërndarëse të karburantit dhe gazit të lëngshëm”. Risku i rinegocimit është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shërbimin e markimit dhe monitorimit të karburanteve”. Risku i rinegocimit është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për projektimin, financimin, dizenjimin, prodhimin dhe ngritjen e një sistemi për emetimin, shpërndarjen, gjetjen dhe monitorimin e pullave fiskale e të pullave të kontrollit të barnave”. Risku i rinegocimit është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënien me koncesion të aktivitetit të Regjistrimit të barrëve sigurorese”. Risku i rinegocimit është ndarë mes sektorit privat dhe publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënien me koncesion të aktivitetit të prodhimit të kripës në Nartë, Vlorë”. Risku i rinegocimit është ndarë mes sektorit privat dhe publik.

**Risku transferimit të aseteve:** Ky lloj risku lidhet ngushtë me pronësinë e aseteve dhe me mundësinë e uljes së vlerës së tyre, për shkak të faktorëve të tillë si vjetërsimi i teknologjisë, ndryshimet në vlerën e asetit në përfundim të kontratës etj. Në Shqipëri, risku i transferimit të aseteve ndahet midis sektorit publik dhe privat përmes kontratave të ndryshme, si:

- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e autostradës Milot-Morinë”. Risku i transferimit të aseteve është transferuar te sektori privat.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Rrugës së Arbrit”. Risku i transferimit të aseteve është transferuar te sektori privat.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtim landfilli, inceneratori dhe rehabilitim i venddepozitimeve ekzistuese Tiranë dhe prodhimin e energjisë elektrike”. Risku i transferimit të aseteve është transferuar te sektori privat.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin e administrimin e impiantit të trajtimit të mbetjeve urbane të Qarkut Fier dhe prodhimin e energjisë”. Risku i transferimit të aseteve është transferuar te sektori privat.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënie me koncesion/PPP të shërbimit të pastrimit, grumbullimit, transportimit, dhe seleksionimit të mbetjeve urbane të Bashkisë Kamëz”. Risku i transferimit të aseteve është transferuar te sektori privat.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shfrytëzimin e burimit ujor Sasaj, Bunec”. Risku i transferimit të aseteve është transferuar te sektori privat.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shërbime të integruara për ofrimin e setit të personalizuar të instrumenteve kirurgjikal, furnizimin me materiale mjekësore sterile njëpërdorimshme në sallat kirurgjikale, si dhe trajtimin e mbetjeve me rrezik biologjik dhe dezinfektimin e sallave kirurgjikale”. Risku i transferimit të aseteve është transferuar te sektori privat.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për paketën e shërbimeve të kontrollit mjekësor bazë për grupmoshat 35-70”. Risku i transferimit të aseteve është transferuar te sektori privat.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ofrimin e shërbimit të hemodializës”. Risku i transferimit të aseteve është transferuar te sektori privat.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ofrimin e shërbimeve laboratorike mjekësore”. Risku i transferimit të aseteve është transferuar te sektori privat.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për projektimin, financimin, ndërtimin, pronësinë, shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe transferimin e hidrocentralit Ashta”. Risku i transferimit të aseteve është transferuar te sektori privat.

- Kontrata koncesionare/PPP “*Financimi, ngritja dhe operimi i shërbimit të skanimit të kontejnerëve e automjeteve të tjera në RSH*”. Risku i transferimit të aseteve është ndarë midis palëve.
- Kontrata koncesionare/PPP “*Për shërbimin e kontrollit ligjor të instrumenteve matëse, nëpërmjet verifikimit të instrumenteve shpërndarëse të karburantit dhe gazit të lëngshëm*”. Risku i transferimit të aseteve është transferuar te sektori privat.
- Kontrata koncesionare/PPP “*Për shërbimin e markimit dhe monitorimit të karburanteve*”. Risku i transferimit të aseteve është transferuar te sektori privat.
- Kontrata koncesionare/PPP “*Për projektimin, financimin, dizenjimin, prodhimin dhe ngritjen e një sistemi për emetimin, shpërndarjen, gjetjen dhe monitorimin e pullave fiskale e të pullave të kontrollit të barnave*”. Risku i transferimit të aseteve është transferuar te sektori privat.
- Kontrata koncesionare/PPP “*Për dhënien me koncesion të aktivitetit të Regjistrimit të barrëve sigurorese*”. Risku i transferimit të aseteve është transferuar te sektori privat.
- Kontrata koncesionare/PPP “*Për dhënien me koncesion të aktivitetit të prodhimit të kripës në Nartë, Vlorë*”. Risku i transferimit të aseteve është transferuar te sektori privat.

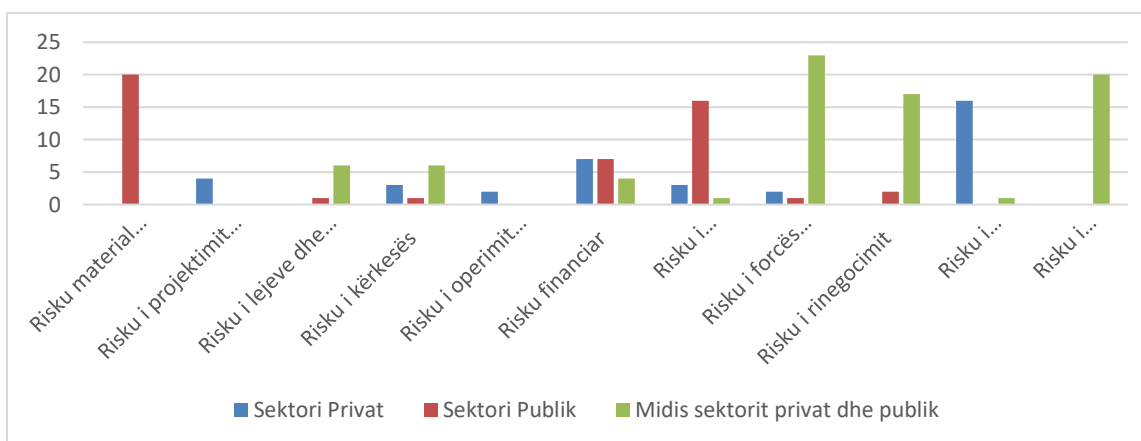
**Risku i ndërprerjes së kontratës:** Ky risk lidhet me ndërprerjen e kontratës, e cila ka pasoja të mëdha dhe shoqërohet me kosto fiskale për buxhetin e shtetit. Risku i ndërprerjes së kontratës në Shqipëri është ndarë midis sektorit publik dhe atij privat në kontratat si:

- Kontrata koncesionare/PPP “*Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e autostradës Milot-Morinë*”. Risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë midis sektorit privat dhe atij publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “*Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Rrugës së Arbrit*”. Risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë midis sektorit privat dhe atij publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “*Për rehabilitimin, operimin, transferimin e aeroportit të Kukësit*”. Risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë midis sektorit privat dhe atij publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “*Për rehabilitimin, operimin dhe transferimin e infrastrukturës hekurudhore Fier-Ballsh, Fier-Vlorë*”. Risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë midis sektorit privat dhe atij publik.

- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtim landfilli, inceneratori dhe rehabilitim i venddepozitimeve ekzistuese Tiranë dhe prodhimin e energjisë elektrike”. Risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë midis sektorit privat dhe atij publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin e administrimit e impiantit të trajtimit të mbetjeve urbane të Qarkut Fier dhe prodhimin e energjisë”. Risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë midis sektorit privat dhe atij publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënien me koncesion/PPP të shërbimit të pastrimit, grumbullimit, transportimit, dhe seleksionimit të mbetjeve urbane të Bashkisë Kamëz”. Risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë midis sektorit privat dhe atij publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shfrytëzimin e burimit ujor Sasaj, Bunec”. Risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë midis sektorit privat dhe atij publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shërbime të integruara për ofrimin e setit të personalizuar të instrumenteve kirurgjikale, furnizimin me materiale mjekësore sterile njëpërdorimshe në sallat kirurgjikale, si dhe trajtimin e mbetjeve me rrezik biologjik dhe dezinfektimin e sallave kirurgjikale”. Risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë midis sektorit privat dhe atij publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për paketën e shërbimeve të kontrollit mjekësor bazë për grupmoshat 35-70”. Risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë midis sektorit privat dhe atij publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për ofrimin e shërbimeve laboratorike mjekësore”. Risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë midis sektorit privat dhe atij publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për projektimin, financimin, ndërtimin, pronësinë, shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe transferimin e hidrocentralit Ashta”. Risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë midis sektorit privat dhe atij publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për projektimin financimin, ndërtimin, marrjen në pronësi, shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe transferimin e projektit të hidrocentralit në lumin Devoll”. Risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë midis sektorit privat dhe atij publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Financimi, ngritja dhe operimi i shërbimit të skanimit të kontejnerëve e automjeteve të tjera në RSH”. Risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë midis sektorit privat dhe atij publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për shërbimin e markimit dhe monitorimit të karburanteve”. Risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë midis sektorit privat dhe atij publik.

- Kontrata koncesionare/PPP “Për projektimin, financimin, dizenjimin, prodhimin dhe ngritjen e një sistemi për emetimin, shpërndarjen, gjetjen dhe monitorimin e pullave fiskale e të pullave të kontrollit të barnave”. Risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë midis sektorit privat dhe atij publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për përmirësimin e infrastrukturës arsimore në Bashkinë Tiranë Loti 1” me nr. 9513 Rep., dhe Nr. 3756 Kol., datë 17.10.2018”. Risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë midis sektorit privat dhe atij publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për përmirësimin e infrastrukturës arsimore në Bashkinë Tiranë Loti 4” me nr. 4907 Rep., dhe Nr. 1874 Kol., datë 08.09.2020”. Risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë midis sektorit privat dhe atij publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënien me koncesion të aktivitetit të Regjistrimit të barrëve sigurose”. Risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë midis sektorit privat dhe atij publik.
- Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënien me koncesion të aktivitetit të prodhimit të kripës në Nartë, Vlorë”. Risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë midis sektorit privat dhe atij publik.

Nga të dhënat e siguruar nëpërmjet raportit të Ministrisë së Financave, ku autoritetet kontraktuese dhe mbikëqyrëse kanë raportuar ndarjen e risqeve midis dy sektorëve privatë dhe publikë, është ndërtuar grafiku i mëposhtëm, i cili tregon për secilin risk transferimin te sektorët e përfshirë:



**Grafiku nr. 5: Ndarja e riskut sipas sektorëve në kontratat koncesione/PPP**

Burimi: (Ministria e Financave, 2024)<sup>15</sup>

<sup>15</sup> <https://financa.gov.al/wp-content/uploads/2024/07/Raporti-Vjetor-i-Permbledhur-PPP-2023.pdf>

Sipas të dhënave të pasqyruara në grafikun përkatës, konstatohet se risku material është transferuar tërësisht te sektori publik në 20 kontrata koncesionare apo PPP. Risku i projektimit dhe ndërtimit i është alokuar sektorit privat në 4 kontrata, duke reflektuar përgjegjësinë e këtij sektori për fazat fillestare të realizimit të projekteve. Në lidhje me riskun e lejeve dhe licencave, ai është mbartur nga sektori publik në 1 kontratë dhe është ndarë midis sektorit publik dhe atij privat në 6 kontrata të tjera, duke treguar një qasje të përbashkët në menaxhimin e aspekteve administrative dhe rregullatore. Risku i kërkesës është transferuar te sektori privat në 3 kontrata, te sektori publik në 1 kontratë dhe është ndarë midis të dy sektorëve në 6 kontrata, duke reflektuar pasigurinë mbi përdorimin apo konsumimin e shërbimeve/produkteve që rrjedhin nga projektet përkatëse. Risku i vënies në funksion dhe performancës është alokuar sektorit privat në 2 kontrata, çka nënkupton që përgjegjësia për ofrimin e shërbimit në përputhje me standardet e përcaktuara i takon këtij sektori. Sa i përket riskut financiar, ai është ndarë në mënyrë të barabartë midis sektorit publik dhe atij privat në nga 7 kontrata secili, ndërkohë që në 4 kontrata, risku është ndarë ndërmjet palëve, duke pasqyruar një ndarje të balancuar të ekspozimit financiar.

Në aspektin ligjor, risku i ndryshimeve ligjore është mbartur nga sektori publik në 16 kontrata, ndërsa në 3 kontrata ai i është kaluar sektorit privat, dhe në 1 kontratë është ndarë midis sektorit publik dhe privat. Risku i forcës madhore është marrë përsipër nga të dy sektorët në 23 kontrata, i është alokuar sektorit privat në 2 kontrata dhe sektorit publik në 1 kontratë, duke reflektuar natyrën e paparashikueshme të këtij risku.

Për sa i përket riskut të rinegocimit, ai është mbartur nga sektori publik në 2 kontrata dhe është ndarë midis sektorit publik dhe privat në 17 kontrata, duke nënkuptuar një nevojë për fleksibilitet në trajtimin e ndryshimeve eventuale në termat kontraktuale. Risku i transferimit të asetëve i është alokuar sektorit privat në 16 kontrata dhe është ndarë midis palëve në 1 kontratë. Së fundmi, risku i ndërprerjes së kontratës është ndarë në mënyrë të përbashkët midis sektorit publik dhe privat në 20 kontrata, duke treguar përfshirje të ndërsjellë në menaxhimin e pasojave që burojnë nga përfundimi i parakohshëm i marrëveshjeve.

Disa nga kontratat koncesionare/PPP janë analizuar si kontrata me probleme për arsye të ndryshme. Kontrata koncesionare/PPP “*Për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e segmentit rrugor Milot-Balldren*” ka shfaqur probleme me përmbushjen e kushteve të kontratës nga ana e sektorit privat dhe për këtë është kërkuar zgjidhja e saj. Kontrata koncesionare/PPP “*Për menaxhimin, operimin dhe mirëmbajtjen e terminalit të trageteve të portit të Durrësit*” e nënshkruar në vitin 2013, ka shfaqur gjithashtu probleme pasi nuk është realizuar ndërtimi i parashikuar në kontratë i kalatës 9-c. Kontrata koncesionare/PPP “*Për rehabilitimin, operimin dhe transferimin e infrastrukturës*

hekurudhore Fier-Ballsh, Fier-Vlorë” e nënshkruar në vitin 2017 ka patur një progres vetëm 47%, pasi në vitin 2023 nuk është mundur të zhvillohen investime në drejtim të rehabilitimit të infrastrukturës hekurudhore. Shkak për këtë është bërë edhe mungesa e financimit nga bankat. Pjesë e problematikës është edhe kërkesa e realizuar nga shoqëria koncesionare për shtyrjen e periudhës së rehabilitimit, duke arsyetuar forcat madhore, zëniet e pronave si dhe zënien e trasesë hekurudhore nga vagonët e “HSH” Sh.a në Ballsh.

Problematika janë shfaqur edhe me kontratën koncesionare/PPP “Për ndërtim landfilli, inceneratori dhe rehabilitim i venddepozitimeve ekzistuese Tiranë dhe prodhimin e energjisë elektrike”. Në këtë kontratë është vënë sekuestro për kompaninë koncesionare E njëjta problematikë rezulton edhe për Kontratën koncesionare/PPP “Për ndërtimin dhe administrimin e impiantit të përpunimit të mbetjeve urbane të Qarkut të Elbasanit”. Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënien me koncesion/PPP të shërbimit të pastrimit, grumbullimit, transportimit, dhe seleksionimit të mbetjeve urbane të Bashkisë Kamëz” dhe kontratën koncesionare/PPP “Menaxhimi dhe zhvillimi teknologjik i prodhimit të fidanëve pyjor/arrorë në fidanishten shtetërore të Cërrikut, Elbasan”. Për këtë të fundit është evidentuar dhe ka ndodhur risku i forcës madhore në vitin 2016, risk i materializuar për shkak të përmbajtjeve dhe se ka ndikuar në mosrealizimin e objektit të kontratës brenda afatit kohor të përcaktuar. Për shkak të mos dorëzimit të tokës nga sektori publik te koncesionari, nuk është bërë e mundur nisja e zbatimit të Kontratës koncesionare/PPP “Për shfrytëzimin e burimit ujqor Sasaj, Bunec” të lidhur në muajin gusht 2014.

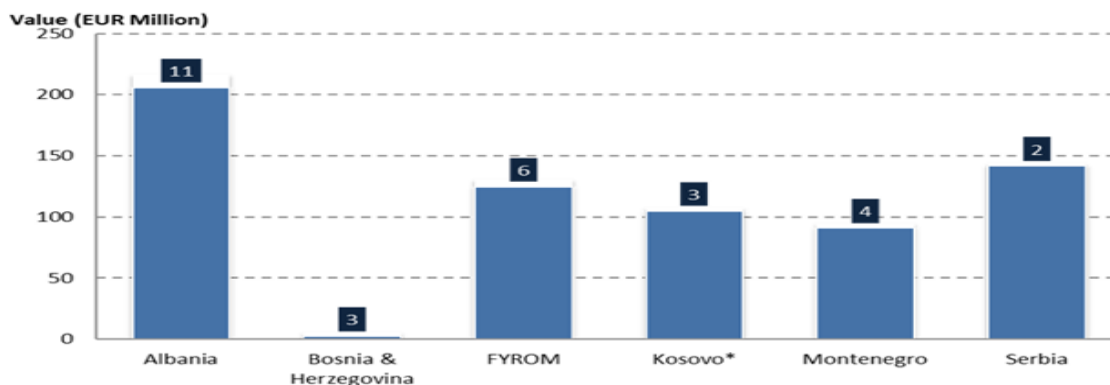
Në kontratat koncesionare/PPP në sektorin e shëndetësisë, ndër risqet e raportuara më së shumti është risku i forcës madhore dhe konkretisht pandemia Covid-19, e cila bëri që të pezullohej kontrata koncesionare/PPP “Për paketën e shërbimeve të kontrollit mjekësor bazë për grupmoshat 35-70”, por jo ajo e ofrimit të shërbimit të hemodializës. Ndërsa kontratat në fushën e energjisë si kontratat për ndërtimin, operimin, shfrytëzimin dhe transferimin e hidrocentraleve janë vlerësuar pozitivisht nga autoritetet kontraktuese dhe nuk kanë shfaqur asnjë problematikë.

Për shkak të periudhës Covid-19, ndryshime ka pësuar kontrata koncesionare/PPP “Financimi, ngritja dhe operimi i shërbimit të skanimit të kontejnerëve e automjeteve të tjera në RSH” e nënshkruar në prill 2013. Kjo kontratë u rinegocua në vitin 2021. Sipas këtij ndryshimi, palët ranë dakord për dy gjëra të rëndësishme: (1) shoqëria koncesionare do t’i lejonte Autoritetit shtyrjen me 100% të pagesës së kështit mujor të tarifës së shërbimit të secilës pikë operimi për disa muaj nga tarifa vjetore e shërbimeve të pikës së operimit për vitin 2020 dhe (2) të shtynte shlyerjen e detyrimit të mbetur nga kësti i muajit gusht për tarifën e shërbimit të një pike operimi. Probleme ka shfaqur edhe Kontrata koncesionare/PPP “Për dhënien me koncesion të sipërfaqes deri në 1000 ha, në komunat Synej, Luz i Vogël, Kryevidh dhe Gosë, Kavajë për kultivimin e ullirit”, e nënshkruar në

vitin 2009. Për shkak të problemeve me shpronësimin, është ngadalësuar një pjesë e investimit të parashikuar në kontratë.

#### 2.5.4 Analizë e shkurtër krahasuese Shqipëri – Vendet e Rajonit të Ballkanit Perëndimor

Pjesa më e madhe e vendeve të rajonit të Ballkanit Perëndimor janë vende në zhvillim, të cilat kanë ende nevojë të madhe për zhvillim të projekteve të infrastrukturës. Rritja e nivelit të cilësisë së investimeve në infrastrukturë, të cilat janë të mundura të realizohen nëpërmjet PPP-ve, mund të sjellin rritje potenciale të lartë (Martijn et al, 2023). Gjithashtu, investimet në infrastrukturën publike mund të nxisin rritjen e punësimit duke krijuar efekte të drejtpërdrejta (Moszoro, 2021). Ashtu si edhe shumë vende të tjera, vendet e Ballkanit Perëndimor përballen me mungesën e hapësirave fiskale. Borxhi publik ndaj PBB-së varion nga 36% në 87%. Periudhat e pandemisë dhe lufta në Ukrainë kanë ndikuar gjithashtu në rritjen e deficiteve fiskale, rritje të inflacionit, pasiguri gjeopolitike etj., duke e bërë akoma më të vështirë investimin nga ana e sektorit publik në projekte të tilla. Për këtë arsye, nevoja për të përdorur projekte PPP vjen duke u rritur. Këtë e tregon edhe fakti që PPP-të zënë 5% të PBB-së totale të këtyre vendeve. Krahasuar me vendet e BE-së kjo shifër del më e lartë. (Martijn et al, 2023). Grafiku i mëposhtëm demonstroi një tablo të numrit të projekteve që kanë arritur fazën e mbylljes financiare në periudhën 2001-2016.



**Grafiku nr. 7: Numri dhe vlera e projekteve të përmbyllura financiarisht për periudhën 2001-2016<sup>16</sup>**

Burimi: (Martijn et al, 2023)

<sup>16</sup> Ngjyra blu tregon vlerën financiare, ndërsa ngjyra e zezë tregon numrin e projekteve.

Duke u bazuar në të dhënat e grafikut, rezulton se Shqipëria kryeson për nga numri i projekteve të përmyllura financiarisht. Pas saj, renditet Republika e Maqedonisë së Veriut, ndërsa Serbia shfaqet me rezultatin më të ulët, duke përfunduar vetëm dy projekte. Në total, për të gjithë rajonin janë 29 projekte. Sipas të dhënave të Fondit Monetar Ndërkombëtar, pavarësisht se numri i projekteve PPP në Ballkanin Perëndimor është më i ulët krahasuar me BE-në, ky rajon karakterizohet nga një përqindje e lartë e projekteve PPP në PBB, sidomos në vende si Shqipëria, Bosnje-Hercegovina dhe Serbia. Avantazh është fakti se një projekt i dështuar nuk ka ndonjë ndikim të madh në ekonomi. Sipas analizës së realizuar nga (Western Balkans Investment Framework, 2018), shkak për këtë janë disa faktorë të identifikuar:

- ✓ Tendenca e sektorit publik për të shpallur prokurimin përpara se projekti PPP të jetë gati;
- ✓ Përgatitje dhe menaxhim i dobët i procesit të prokurimit;
- ✓ Alokim dhe shpërndarje jo e duhur e risqeve sipas kapaciteteve të sektorëve të përfshirë;
- ✓ Mungesa e kapaciteteve financiare të bankave brenda vendit për të dhënë financime për këto projekte;
- ✓ Menaxhimi dhe raporti i riskut fiskal është një nga të metat e vendeve të këtij rajoni;
- ✓ Përveç Shqipërisë, asnjë nga vendet e Ballkanit Perëndimor nuk ka përcaktuar tavane në lidhje me PPP-të (Martijn et al, 2023);
- ✓ Për shkak të sektorëve financiarë jo shumë të zhvilluar dhe mbledhjes së paktë të ardhurave nga pushteti vendor, disa vende i kanë mbuluar nevojat për investime nga burime si eurobonde apo financime bilaterale, duke rritur kështu edhe më shumë borxhin publik.

Edhe në këto vende, realizimi me sukses i projekteve PPP varet nga shumë faktorë. Në rast se një kontratë PPP nuk është e projektuar dhe menaxhuar siç duhet, ajo mund të shkaktojë risqe fiskale të larta dhe rritje të kostove. Por ndikim kanë gjithashtu edhe periudhat e pandemisë dhe luftës në Ukrainë. Vendet e rajonit kanë ndërmarrë hapa drejt krijimit të një kuadri rregullator dhe institucional. Të gjitha vendet e rajonit kanë hartuar dhe miratuar ligj të posaçëm për koncesionet/PPP-të. Gjithashtu, kanë përcaktuar një apo disa institucione përgjegjëse për zhvillimin dhe monitorimin e kontratave të tilla. Përjashtim bëjnë dy vende të cilat nuk kanë një njësi qendrore të PPP-ve, që është Republika e Maqedonisë së Veriut dhe Mali i Zi (Western Balkans Investment Framework, 2018). Shqipëria është i vetmi vend në rajon ku kuadri ligjor kërkon që autoritetet kontraktuese të sigurojnë që detyrimet e ardhshme të cilat lidhen me PPP-të të jenë të mbuluara si në buxhetin vjetor të miratuar, ashtu edhe brenda buxhetit afatmesëm.

Në përfundim të këtij kapitulli mund të konkludojmë disa aspekte. Partneritetet publike-private (PPP) kanë një histori të gjatë që daton që nga koha e Perandorisë Romake, kur sektori privat kontribuonte në ofrimin e shërbimeve publike si transporti i drithërave. Më pas, në Mesjetë dhe gjatë Periudhës së Industrializimit, modeli i koncesioneve u zhvillua në Francë dhe vende të tjera evropiane, për ndërtimin e infrastrukturës dhe ofrimin e shërbimeve. Pas Luftërave Botërore, shteti mori rolin kryesor në financimin e infrastrukturës, por në vitet '80-'90 u rikthye nevoja për përfshirjen e sektorit privat, duke u zhvilluar modele të ndryshme si PFI, BOT, BOO dhe BOOT. Këto modele ofronin alternativa të ndryshme për ndarjen e përgjegjësi, riskut dhe pronësisë mbi asetet, duke u përshtatur sipas sektorëve dhe konteksteve të ndryshme. Modelet e Partneritetit Publik-Privat (PPP) janë parë si një formë alternative financimi të projekteve të ofrimit të mirave dhe shërbimeve publike. Ndryshe nga modelet tradicionale, këto projekte përfshijnë sektorin privat dhe nëpërmjet tij synojnë përmirësimin e efikasitetit, cilësisë dhe aksesit në shërbime publike, dhe njëkohësisht lehtësojnë barrën financiare për shtetin. Këto modele janë aplikuar gjerësisht në sektorë strategjikë si transporti, energjia, trajtimi i ujërave dhe mbetjeve, teknologjia e informacionit dhe komunikimit (TIK), turizmi, arsimi, shëndetësia, banesat sociale, sportet dhe siguria publike. Llojet e kontratave PPP janë të shumta dhe përfshijnë modele të ndryshme si kontratat e menaxhimit, koncesionet, BOOT, BOO, DBFO, DBFM etj., të cilat ndryshojnë sipas rolit që merr sektori privat në projektim, ndërtim, financim, operim dhe mirëmbajtje. Çdo model ka avantazhe si transferimi i riskut, efikasiteti dhe ulja e barrës financiare për shtetin, por edhe disavantazhe si tarifat e larta për përdoruesit, mungesa e kontrollit shtetëror dhe kompleksiteti kontraktual. Zbatimi i këtyre kontratave është përhapur gjerësisht në SHBA, Evropë, Kinë dhe vende në zhvillim, me qëllim përmirësimin e infrastrukturës dhe shërbimeve publike përmes përfshirjes së kapitalit dhe ekspertizës private.

Përfshirja e sektorit privat në projektet PPP nuk është thjesht një alternativë financimi, por një qasje strategjike që i ofron sektorit publik përfitime të shumta si: rritje të efikasitetit, inovacion, ndarje të riskut dhe përmirësim të përgjithshëm të menaxhimit dhe cilësisë së shërbimeve publike. Përvoja ndërkombëtare dhe vendase dëshmojnë se, kur strukturat ligjore dhe institucionale janë të qarta dhe projektet janë të dizajnuara me kujdes, PPP-të mund të prodhojnë rezultate pozitive të qëndrueshme në ekonomi dhe shoqëri.

Rastet studimore të marra në analizë theksojnë rëndësinë e një kuadri ligjor dhe institucional të fortë dhe të qartë, i cili siguron stabilitet dhe besueshmëri për investitorët dhe palët publike. Gjithashtu, përcaktimi i qartë i risqeve dhe ndarja e tyre mes sektorit publik dhe atij privat është thelbësor për të lehtësuar menaxhimin dhe për të reduktuar konfliktet gjatë zbatimit të projekteve. Mekanizmat fleksibël të pagesave dhe shlyerjes,

ofrojnë mundësinë për t'u përshtatur me kushtet reale të tregut dhe trafikut, duke rritur qëndrueshmërinë financiare të projekteve.

Bazuar në rishikimin e literaturës ekzistuese dhe hendekun që ekziston në studimet empirike, me fokus analizimin e ndikimit të projekteve të partneritetit publik-privat (PPP) mbi variablat makroekonomikë, ky studim mbështetet në disa teori ekonomike dhe institucionale që ofrojnë shpjegime të ndryshme mbi mënyrën se si PPP-të mund të ndikojnë në ekonominë e një vendi.

Së pari, studimi mbështetet në teorinë e “shpenzimeve publike” dhe konceptin e “kapitalit publik”, sipas së cilave investimet publike në infrastrukturë ndikojnë në rritjen ekonomike, përmirësimin e produktivitetit dhe rritjen e mirëqenies sociale. Efikasiteti më i lartë, menaxhimi më i mirë dhe përdorimi më racional të burimeve i bëjnë PPP-të një mekanizëm që jep efekte pozitive në PBB, investime private, flukse kapitali etj.

Së dyti, studimi lidhet ngushtë me teorinë e “kostove të transaksionit” (*Transaction Cost Economics*), e cila shpjegon se mënyra e organizimit institucional të projekteve ndikon në efikasitetin ekonomik, për shkak të kostove që shoqërojnë negocimin, zbatimin dhe monitorimin e kontratave. Nga kjo perspektivë, partneritetet publik-privat mund të reduktojnë kostot e transaksionit përmes ndarjes më efektive të rreziqeve dhe përgjegjësi midis sektorit publik dhe atij privat, duke gjeneruar efekte makroekonomike pozitive.

Një tjetër bazë teorike është “Teoria e Agjencisë” (*Principal-Agent Theory*), e cila ndihmon në shpjegimin e marrëdhënieve midis shtetit (si principal) dhe partnerit privat (si agjent). Sipas kësaj teorie, efektiviteti i PPP-ve varet nga mënyra se si strukturat kontraktuale dhe mekanizmat e monitorimit arrijnë të harmonizojnë interesat e dy palëve. Nëse incentivat janë të ndërtuara mirë dhe ekziston transparencë në zbatimin e kontratës, projektet PPP kanë gjasa të sjellin efekte pozitive në ekonominë kombëtare. Kapitulli i ardhshëm trajton metodologjinë e përdorur të studimit, duke përshkruar hipotezat e ngritura, metodologjinë e përdorur, të dhënat e përdorura në analizë, si edhe kufizimet e modelit. Bazuar në këto teori, studimi ndërton një kornizë konceptuale ku projektet PPP shihen si instrumente që ndikojnë mbi treguesit makroekonomikë përmes disa kanaleve ndërmjetësuese: (1) përmirësimi i infrastrukturës dhe produktivitetit, (2) rritja e investimeve private, (3) përmirësimi i eficiencës në shpenzimet publike, dhe (4) forcimi i strukturave institucionale dhe qeverisjes ekonomike. Në këtë kuadër teorik, përdorimi i metodologjisë empirike përmes analizave të korrelacionit dhe regresionit mundëson testimin e marrëdhënieve ndërmjet numrit dhe vlerës së projekteve PPP dhe variablave makroekonomikë si PBB-ja, punësimi, investimet dhe borxhi publik. Rezultatet e pritshme do të kontribuojnë në plotësimin e boshllëkut që ekziston në literaturën empirike mbi efektet makroekonomike të partneriteteve publik-privat, duke ofruar evidencë të bazuar për politikëbërjen ekonomike dhe menaxhimin e qëndrueshëm të projekteve të tilla në vend.

### KAPITULLI III: METODOLOGJIA E STUDIMIT

Bazuar në objektivin e analizës empirike të impaktit të projekteve PPP në parametrat makroekonomikë si PBB, niveli i punësimit dhe niveli i borxhit publik, dhe për t'i paraprirë analizës konkrete, ky kapitull do të trajtojë disa aspektet kryesore të metodologjisë së përdorur. Elementet kryesore të këtij kapitulli janë hipotezat kryesore, metodologjia dhe të dhënat e përdorura, metodat e vlerësimit dhe testet, si edhe kufizimet e modelit.

#### 3.1 Pyetjet kërkimore dhe hipotezat statistikore

Ky studim bazohet në një pyetje kërkimore bazë dhe disa pyetje ndihmëse, mbi bazën e të cilave janë ngritur hipotezat statistikore përkatëse:

**Pyetja bazë kërkimore:** *Cili është ndikimi i projekteve të Partneritetit Publik-Privat (PPP) në treguesit kryesorë të zhvillimit ekonomik në Shqipëri, si Produkti i Brendshëm Bruto (PBB), niveli i borxhit publik dhe punësimi?*

#### **Pyetja kërkimore nr. 1: A ndikojnë projektet PPP në PBB-në e Shqipërisë?**

Për t'i dhënë përgjigje pyetjes kërkimore, nga ana statistikore janë ngritur hipotezat e mëposhtme:

H<sub>0</sub>:  $\beta_1 = 0$  (PPP nuk ka ndikim të rëndësishëm mbi PBB-në)

H<sub>a</sub>:  $\beta_1 > 0$  (PPP ka ndikim pozitiv të rëndësishëm mbi PBB-në)

#### **Pyetja kërkimore nr. 2: A ndikojnë projektet PPP në nivelin e punësimit në Shqipëri?**

Për t'i dhënë përgjigje pyetjes kërkimore, nga ana statistikore janë ngritur hipotezat e mëposhtme:

H<sub>0</sub>:  $\beta_1 = 0$  (PPP nuk ka ndikim të rëndësishëm mbi PUN)

H<sub>a</sub>:  $\beta_1 > 0$  (PPP ka ndikim të rëndësishëm pozitiv mbi PUN)

#### **Pyetja kërkimore nr. 3: A ndikojnë projektet PPP në nivelin e borxhit publik në Shqipëri?**

Për t'i dhënë përgjigje pyetjes kërkimore, nga ana statistikore janë ngritur hipotezat e mëposhtme:

H<sub>0</sub>:  $\beta_1 = 0$  (PPP nuk ka ndikim të rëndësishëm mbi Borxhin)

H<sub>a</sub>:  $\beta_1 > 0$  (PPP ka ndikim të rëndësishëm pozitiv mbi Borxhin)

Pasi janë përcaktuar objektivat dhe hipotezat kërkimore, hapi logjik vijues është përshkrimi i metodologjisë së përdorur. Seksioni i mëposhtëm shpjegon burimet e të dhënave, teknikat analitike dhe arsyetimin metodologjik që mbështet strukturën empirike të studimit.

### 3.2 Përdorimi i teknikës së rasteve studimore

Përveç analizës ekonometrike, ky studim përdor teknikën e rasteve studimore si metodë plotësuese për të thelluar dhe kontekstualizuar gjetjet empirike. Literatura metodologjike sugjeron se rastet studimore janë të dobishme për disa arsye. Së pari, arrijnë të kapin dhe tregojnë dinamika institucionale dhe së dyti për të kapur rrethana të rrethana të veçanta dhe mekanizma praktikë të zbatimit (Yin, 2018). Në fushën e PPP-ve, autorë si Hodge dhe Greve (2018) theksojnë rëndësinë e analizës cilësore për të kuptuar mënyrën se si strukturat kontraktuale, kapacitetet institucionale dhe menaxhimi i riskut ndikojnë në performancën e projekteve. Përdorimi i rasteve studimore në këtë kapitull shërben për të krahasuar rezultatet e modelit ekonomik me evidencat praktike nga Shqipëria dhe vendet e tjera, duke mundësuar një vlerësim më të thelluar të ndikimit të PPP-ve në kontekstet reale të zbatimit. Kjo qasje e kombinuar rrit vlefshmërinë e analizës, pasi integron si argumentet sasiore, ashtu edhe ato cilësore, duke pasuruar interpretimin e rezultateve dhe duke krijuar bazë më të fortë për konkluzione dhe rekomandime.

### 3.3 Metodologjia dhe të dhënat e përdorura

Bazuar në pyetjet kërkimore dhe hipotezat e ngritura, konceptet teorike janë përkthyer në variabla të matshëm, për matjen statistikore të të cilave do të përdoren metoda e korrelacionit dhe regressive. Variablat në këtë studim janë:

**Variabli PPP (në lekë)** përfshin koncesionet/PPT-të aktive me mbështetje nga buxheti i shtetit. Projektet PPP me mbështetje buxhetore janë projekte bashkëpunimi afatgjata të nënshkruara midis sektorit publik dhe atij privat, ku sektori publik ofron financim shtesë nga buxheti i shtetit për të mbështetur ose financuar një pjesë të projektit, ndërsa pjesa tjetër financohet nga sektori privat. Vlera e tyre është e rëndësishme për analizën pasi ka ndikime të drejtpërdrejta në bilancin publik fiskal, duke ndikuar gjithashtu edhe në qëndrueshmërinë fiskale. PPP-të me mbështetje buxhetore gjejnë përdorim në analizat ekonometrike pasi ndikimi i tyre në borxhin publik është i drejtpërdrejtë dhe i dukshëm. Gjithashtu, nxitja e sektorit publik për të mbështetur këto projekte nga ana financiare, tregon se ka një nevojë të dukshme të ofrimit të të mirave dhe shërbimeve publike, të cilat plotësojnë nevojat e komunitetit, rrisin standardin e jetesës, nxisin punësimin, rrisin të ardhurat si edhe ndikojnë në rritjen ekonomike afatgjatë. Të dhënat për periudhën 2017-2023 janë marrë nga burime si Ministria e Financave dhe Ekonomisë (MFE) për periudhën 2017-2023. Ky institucion publikon raporte vjetore me të dhëna mbi numrin total të

kontratave PPP, vlerën financiare të tyre në milionë euro, si dhe shpërndarjen sipas sektorëve (transport, energji, shërbime komunale etj.). Këto institucione monitorojnë angazhimin buxhetor dhe fiskal si edhe procesin transparent të përfshirjes së sektorit privat. Bazuar në të dhënat e Ministrisë së Financave (2024), në Shqipëri janë të nënshkruara 15 kontrata koncesionare/PPP me mbështetje buxhetore. Aktualisht janë aktive 11 kontrata (6% e totalit të kontratave).

**Variabli PBB (në lekë)** tregon Produktin e Brendshëm Bruto total për Shqipërinë, të llogaritur me çmimet korrente (duke përfshirë edhe vlerën e PPP-ve me mbështetje buxhetore). Ky tregues përfaqëson nivelin e përgjithshëm të aktivitetit ekonomik në vend. Të dhënat që përdoren janë marrë nga burime zyrtare si Instituti i Statistikave (INSTAT) dhe Banka e Shqipërisë (BSH). Matja kryhet në vlera reale (në çmime konstante), për të eliminuar efektin e inflacionit. Qëllimi i këtyre institucioneve është pasqyrimi i performancës ekonomike të vendit dhe përdorimi i PBB-së si tregues bazë për planifikimin ekonomik e fiskal.

**Variabli Pun** paraqet numrin e përgjithshëm të të punësuarve, i matur në bazë të statistikave zyrtare mbi punësimin. Ky variabël pasqyron numrin total të individëve që janë të regjistruar si të punësuar, pavarësisht sektorit apo formës së kontratës. Megjithatë, duhet theksuar se statistikave ekzistuese nuk ofrojnë një ndarje të detajuar të këtij numri sipas projekteve të Partneritetit Publik-Privat (PPP), gjë që kufizon mundësinë për të analizuar drejtpërdrejt ndikimin e këtyre projekteve në punësim. Periudha e marrë në studim është 2017-2023. Të dhënat për nivelin e punësimit janë marrë nga INSTAT.

**Variabli Borxhi** i referohet nivelit të borxhit publik nominal për Shqipërinë për periudhën 2017-2023 të llogaritur në lekë. Shërbimi ndaj PPP-ve është më pak se 1% e totalit të borxhit publik. Në raport me vitin 2017, shërbimi ndaj PPP-ve është rritur me gati 120%, ndërkohë që borxhi publik është rritur me 38%. Sado i vogël, shërbimi ndaj PPP-ve po rrit dimensionet e veta në raport me detyrimet që shfaqen në Borxhin Publik. Në të njëjtën periudhë kohore, PBB-ja e Shqipërisë është rritur me 56.5%. Ndonëse në raport me PBB-në borxhi publik është duke u ulur, komponenti që lidhet me shërbimin e PPP-ve po rritet në mënyrë të shpejtë, por dimensionin dhe sasia e parave që po përdoren për të shërbyer partneritetet publike-private janë ende të reduktuara për të qenë një shqetësim për borxhin publik dhe për aftësitë që Shqipëria ka për të paguar këto shërbime. Të dhënat e përdorura janë marrë nga burime zyrtare si Ministria e Financave dhe Banka e Shqipërisë). Qëllimi i këtij treguesi është monitorimi i qëndrueshmërisë fiskale të vendit dhe vlerësimi i rrezikut të borxhit. Ky variabël përdoret për të testuar nëse përfshirja në projekte PPP ndikon në rritjen e detyrimeve fiskale, duke qenë se shumë kontrata PPP krijojnë angazhime buxhetore afatgjata për qeverinë.

Përveç të dhënave dytësore të mbledhura nga burimet zyrtare, në këtë studim është përdorur edhe teknika e rasteve studimore, si metodë për grumbullimin e të dhënave primare. Janë analizuar disa projekte konkrete PPP në Shqipëri në sektorë të ndryshëm (p.sh., transport, shëndetësi dhe energji), me qëllim që të kuptohet në mënyrë cilësore ndikimi i tyre ekonomik dhe fiskal. Kjo qasje lejon krahasimin e rezultateve empirike të modelit statistikor me gjetjet praktike të rasteve konkrete, duke ofruar një kuptim më të thellë mbi mënyrën se si PPP-të funksionojnë në kontekstin shqiptar.

Studimi ka përdorur një qasje të kombinuar (*mixed-method approach*), duke ndërthurur analizën kuantitative dhe cilësore të të dhënave. Qasja kuantitative, përmes analizës së korrelacionit dhe regresionit linear, lejon matjen e ndikimit statistikor të PPP-ve mbi treguesit makroekonomikë (PBB, punësim, borxh publik). Për të testuar hipotezat statistikore, janë aplikuar dy teknika kryesore:

**Analiza e korrelacionit**, e cila përdoret për të matur si forcën ashtu edhe drejtimin e marrëdhënies lineare ndërmjet dy variablave. Ajo shërben si një hap fillestar i rëndësishëm në analizën statistikore, pasi ndihmon në identifikimin e lidhjeve potenciale që mund të ekzistojnë ndërmjet fenomeneve të studiuara. Vlerat e koeficientit të korrelacionit variojnë nga  $-1$  deri në  $+1$ : një vlerë afër  $+1$  tregon një lidhje të fortë pozitive (pra, me rritjen e një variabli rritet edhe tjetri), ndërsa një vlerë afër  $-1$  tregon një lidhje të fortë negative (me rritjen e një variabli tjetri zvogëlohet). Një vlerë afër zeros sugjeron mungesë të një lidhjeje lineare domethënëse. Në këtë kuptim, koeficientet e korrelacionit janë të domosdoshëm për të kuptuar jo vetëm intensitetin e marrëdhënies (nëse ajo është e fortë, mesatare apo e dobët), por edhe natyrën e saj (pozitive apo negative). Megjithatë, duhet theksuar se korrelacioni nuk nënkupton domosdoshmërisht kauzalitet; pra, fakti që dy variabla lëvizin së bashku, nuk do të thotë se njëri është shkaku i tjetrit. Për këtë arsye, analiza e korrelacionit përdoret kryesisht si një instrument eksplorues që orienton analizat më të avancuara, si ato regressive ose ekonometrike (Schober, P., Boer, C., & Schwarte, L. A., 2018).

**Analiza regressive**, e zbatuar përmes metodës së katrorëve më të vegjël (OLS), e cila lejon vlerësimin e ndikimit të PPP-ve mbi variablat e interesit (PBB, punësimi, borxhi publik). Programi *EViews 10* është përdorur për vlerësimin e modeleve, testet diagnostikuese dhe analizën inferenciale.

Për të analizuar ndikimin që ka Partneriteti Publik-Privat (PPP) në performancën makroekonomike të Shqipërisë, në analizë do të përdoren variablat si koncesionet/PPP-të aktive, të cilat mbështeten nga buxheti i shtetit, niveli i borxhit publik, Prodhimi i Brendshëm Bruto (PBB) dhe numri i të punësuarve. Të dhënat për periudhën 2017-2023 janë siguruar nga burime të ndryshme si Ministria e Financave, Banka Botërore, INSTAT

dhe faqe me të dhëna nga databaza të huaja<sup>17 18</sup>. Projektet PPP me mbështetje buxhetore janë projekte bashkëpunimi midis dy sektorëve, kusektori publik ofron financim shtesë nga buxheti i shtetit për të mbështetur ose financuar një pjesë të projektit. Vlera e tyre merret parasysh pasi ka ndikime të drejtpërdrejta në bilancin publik fiskal dhe gjithashtu ndikon në qëndrueshmërinë fiskale. PPP-të me mbështetje buxhetore gjejnë përdorim në analizat ekonometrike, pasi ndikimi i tyre në borxhin publik është i drejtpërdrejtë dhe i dukshëm. Gjithashtu, futja në analizë e PPP-ve me mbështetje buxhetore është e rëndësishme pasi tregon/ofron një analizë të ndikimit direkt të shpenzimeve qeveritare në rritjen e PBB-së dhe nivelin e punësimit dhe si rrjedhojë uljen e papunësisë.

Nga ana tjetër, qasja cilësore përmes rasteve studimore ndihmon në interpretimin më të gjerë të rezultateve, duke identifikuar faktorë institucionalë, ligjorë dhe menaxherialë që mund të ndikojnë në efektet reale të PPP-ve. Kombinimi i këtyre teknikave justifikohet nga nevoja për të siguruar besueshmëri dhe thellësi analitike pasi analiza statistikore tregon nëse ekziston apo jo një lidhje e rëndësishme midis variablave. Ndërsa analiza e rasteve studimore shpjegon pse dhe si shfaqet kjo lidhje në praktikë.

### 3.4 Metoda e vlerësimit dhe testet diagnostikuese

Metoda e përdorur për vlerësimin e modeleve regresive është metoda e katrorëve më të vegjël (OLS). Programi i përdorur për realizimin e vlerësimeve të modeleve dhe për analizën inferenciale është *EViews 10*, i cili ofron efikasitet dhe saktësi në vlerësimin e modeleve ekonomike dhe financiare (Gujarati D. Dawn C.-P, 2012). Zgjedhja e kësaj metode mbështetet në përdorimin e saj të gjerë në literaturën ekonometrike, si dhe në aftësinë që ofron për të vlerësuar marrëdhëniet lineare ndërmjet variablave. Për të siguruar që rezultatet e marra nga modeli regresiv të jenë të qëndrueshme dhe të interpretuara brenda një kuadri metodologjik të pranueshëm, është e domosdoshme të testohen supozimet bazë të OLS.

Një nga aspektet e vlefshmërisë së matjeve është që variablat shpjegues të jenë të pakorreluar me termin e gabimit, që do të thotë që vlerat e tyre të përcaktohen në mënyrë të pavarur nga faktorët e rastësishëm. Për të identifikuar probleme të mundshme në specifikimin e modelit, përdoret testi RESET i Ramsey-t (Ramsey J. B., 1969) (Ramsey J. B., 1974; Ramsey J. B., 1974), i cili kontrollon nëse modeli është i specifikuar saktë. Hipoteza bazë e testit është se modeli nuk ka keq-specifikim dhe vendimi merret duke krahasuar vlerën e statistikës Fisher me vlerën kritike përkatëse.

---

17 <https://www.statista.com/statistics/444445/unemployment-rate-in-albania/>

18 <https://www.ceicdata.com/en/indicator/albania/capital-stock-publicprivate-partnership>

Një tjetër supozim i rëndësishëm është që termat e gabimit të mos jenë të korreluar në mënyrë seriale. Ky supozim verifikohet përmes testit Breusch–Godfrey (Asteriou, Dimitrios; Hall, Stephen G, 2011). Në këtë rast, hipoteza bazë që ngrihet është se nuk ka autokorrelacion. Refuzimi i kësaj hipoteze do të sugjeronte që gabimet janë të ndërlidhura, duke cenuar vlefshmërinë e modelit.

Gjithashtu, supozohet që termi i gabimit ka variancë konstante (homoskedasticitet). Për të testuar këtë supozim përdoret testi Breusch–Pagan (Breusch, T. S.; Pagan, A. R., 1979). Në këtë test, hipoteza bazë që ngrihet është se variancat e gabimeve janë të qëndrueshme. Refuzimi i saj tregon praninë e heteroskedasticitetit, problem që shpesh lind në të dhënat ekonomike, për shkak të natyrës së pabarabartë të vëzhgimeve në kohë ose sektorë të ndryshëm.

Një tjetër supozim i rëndësishëm është që termat e gabimit të shpërndahen normalisht, me mesatare zero dhe variancë konstante. Ky supozim testohet përmes testit Jarque–Bera (Jarque, Carlos M.; Bera, Anil K., 1980). Hipoteza bazë që ngrihet në këtë rast është se gabimet kanë shpërndarje normale. Nëse kjo hipotezë refuzohet, atëherë përdorimi i statistikave inferenciale bëhet më pak i besueshëm.

Në të gjitha rastet, vendimi për pranimin ose refuzimin e hipotezave bazohet në vlerën e  $p$ -së, duke përdorur nivelet e rëndësisë 1% ose 5%. Këto procedura sigurojnë që rezultatet e modeleve regressive të interpretohen me besueshmëri, duke garantuar që ndikimi i PPP-ve mbi PBB-në, punësimin dhe borxhin publik të vlerësohet në përputhje me standardet metodologjike të literaturës ndërkombëtare.

### **3.5 Etika kërkimore**

Etika kërkimore përbën një komponent të domosdoshëm të çdo studimi shkencor, sidomos kur përdoren të dhëna publike që lidhen me institucionet dhe politikat publike. Në këtë studim janë respektuar plotësisht parimet e integritetit akademik, transparencës dhe përdorimit të përgjegjshëm të burimeve të informacionit, në përputhje me udhëzimet ndërkombëtare për kërkimin shkencor (OECD, 2021). Të gjitha të dhënat e përdorura, janë marrë nga burime zyrtare, të hapura dhe publikisht të aksesueshme, si raportet institucionale, publikimet financiare dhe dokumentet vjetore të institucioneve shtetërore dhe organizatave ndërkombëtare. Gjatë analizës është siguruar që informacioni të trajtohet me kujdes për të mos cenuar konfidencialitetin institucional, duke shmangur interpretimet që mund të ekspozojnë të dhëna të ndjeshme ose të brendshme administrative (World Bank, 2022). Sipas FMN-së, transparenca në raportimin e të dhënave dhe trajtimi korrekt i informacionit publik është thelbësor për besueshmërinë e analizave në fushën e financave publike dhe PPP-ve (International Monetary Fund, 2023). Për rrjedhojë, studimi i është përmbajtur parimit të përdorimit të përgjegjshëm dhe etik të të dhënave, duke garantuar që

rezultatet e prodhuara të jenë jo vetëm shkencërisht të vlefshme, por edhe në përputhje me standardet e etikës kërkimore.

### **3.6 Kufizimet e metodës**

Ky studim përballet me disa kufizime metodologjike dhe praktike, të vlefshme për tu konsideruar gjatë procesit të interpretimit të rezultateve:

*Periudha kohore e shkurtër:* Përzgjedhja e periudhës kohore 2017–2023 bazohet në harmonizimin e të dhënave fiskale dhe institucionale mbi Partneritetet Publik-Privat, pasi pas vitit 2017, raportimi i projekteve PPP u standardizua në përputhje me kërkesat e transparencës buxhetore dhe monitorimit fiskal (International Monetary Fund, 2023). Gjatë kësaj periudhe, të dhënat mbi angazhimet afatgjata, pagesat buxhetore dhe riskun fiskal janë më të plota dhe të krahasueshme, duke krijuar një bazë të qëndrueshme për analizë empirike (Ministria e Financave dhe Ekonomisë, 2022). Megjithatë, përzgjedhja e kësaj periudhe përfaqëson një kufizim metodologjik, pasi nuk pasqyron zhvillimet historike të PPP-ve në Shqipëri që prej fillimit të viteve 2000, kur nisën projektet e para koncesionare. OECD (2021) thekson se analizat e afateve të shkurtra mund të mos kapin efektet strukturore afatgjata të kontratave PPP, të cilat shpesh shtrihen përtej 15-30 viteve. Po ashtu, Banka Botërore argumenton se kuptimi i plotë i ndikimit të PPP-ve kërkon analiza që mbulojnë cikle të gjera ekonomike, duke përfshirë ndryshimet e politikave fiskale dhe rregullatore (World Bank, 2022). Këto kufizime nënkuptojnë se rezultatet e periudhës 2017–2023 duhet të interpretohen me kujdes, duke marrë parasysh se ndikimet afatgjata mund të jenë më të thella dhe jo të dukshme brenda një horizonti të kufizuar kohor.

*Mungesa e klasifikimit të detajuar të punësimit:* Aktualisht, statistikat zyrtare nuk ofrojnë një ndarje të qartë të vendeve të punës të krijuara drejtpërdrejt nga PPP-të krahasuar me ato që burojnë nga investime të tjera publike ose private. Kjo mungesë ndarjeje pengon një vlerësim të saktë të kontributit specifik të PPP-ve në punësim dhe e detyron analizën të mbështetet kryesisht në të dhëna të agreguara ose në raste të veçanta projektesh.

*Qasja e kufizuar në të dhëna financiare dhe kontraktuale:* Informacioni i plotë mbi kushtet financiare dhe kontraktuale të disa PPP-ve mbetet i papublikuar ose konfidencial. Kjo kufizon transparencën dhe mundësinë për një analizë më gjithëpërfshirëse mbi ndikimet fiskale dhe mbi shpërndarjen e risqeve midis partnerëve.

*Karakteristikat e popullatës dhe mungesa e pyetësorëve:* Ky studim nuk ka përdorur pyetësorë apo metoda të grumbullimit të të dhënave primare për të vlerësuar perceptimet e aktorëve (publikë ose privatë) mbi efektet e PPP-ve. Si rrjedhojë, analiza kufizohet të të dhënat dytësore dhe nuk pasqyron drejtpërdrejt qëndrimet e grupeve të interesit apo përvojat konkrete në zbatimin e projekteve.

*Vlefshmëria e të dhënave dytësore:* Edhe pse të dhënat janë marrë nga burime zyrtare si INSTAT, Ministria e Financave, Banka Botërore, mbështetja vetëm në të dhëna dytësore mbart rrezikun e mospërputhjeve metodologjike, mungesës së harmonizimit dhe mungesës së detajeve mikroekonomike. Megjithatë, duke qenë se këto institucione përfaqësojnë burime zyrtare dhe ndërkombëtarisht të njohura, të dhënat konsiderohen të vlefshme për përmbushjen e objektivave të studimit.

Ndonëse kufizimet e këtij studimi janë identifikuar qartë, është e rëndësishme të nënvizohen ndikimet e tyre në vlefshmërinë e përgjithshme të rezultateve. Përzgjedhja e periudhës 2017–2023 kufizon aftësinë e analizës për të kapur efektet afatgjata të kontratave PPP, pasi literatura thekson se ndikimet strukturore të projekteve të tilla shpesh manifestohen në intervale kohore shumë më të gjata (OECD, 2021). Po ashtu, kufizimet e të dhënave zyrtare si pabarazitë në raportim, mungesa e standardizimit dhe ndryshimet institucionale mund të çojnë në pasaktësi të caktuara në vlerësimet ekonometrike, të cilat duhen interpretuar me kujdes (International Monetary Fund, 2023). Për këto arsye, rezultatet duhet të konsiderohen brenda kontekstit të kufizimeve metodologjike dhe statistikore, duke pranuar se disa ndikime të PPP-ve mund të jenë më komplekse ose më të thella sesa ato që kapen nga modeli aktual. Megjithatë, kombinimi i analizës kuantitative me evidenca cilësore rrit besueshmërinë e gjetjeve, ashtu siç rekomandohet gjerësisht në studimet mbi PPP-të (Hodge & Greve, 2018), duke siguruar që interpretimet e studimit të mbeten të vlefshme dhe të mirargumentuara.

Kapitulli i tretë ndërtoi kornizën metodologjike të studimit duke lidhur qartë objektivat kërkimore me hipotezat dhe modelin ekonometrik të përdorur për vlerësimin e ndikimit të PPP-ve në ekonominë shqiptare. Objektivat kryesore të analizës vlerësimi i ndikimit të PPP-ve mbi PBB-në, punësimin dhe borxhin publik u zbatuan në hipoteza statistikore të matshme, të cilat përbëjnë bazën e testimit empiriko-ekonometrik. Përdorimi i metodës së Katrorëve Më të Vegjël (OLS) është në përputhje me praktikatat standarde të analizës ekonometrike dhe rekomandimet metodologjike të literaturës, pasi OLS lejon vlerësimin e marrëdhënieve lineare midis variablave dhe siguron rezultate interpretuese dhe të krahasueshme (Wooldridge, 2015). Për të plotësuar analizën kuantitative u përdor edhe qasja e rasteve studimore, në përputhje me argumentimin e Yin (2018), i cili thekson se metodat cilësore rrisin kuptimin kontekstual të rezultateve dhe ndihmojnë në verifikimin praktik të marrëdhënieve të identifikuara nga modeli statistikor. Përzgjedhja e variablave, periudhës së analizës dhe burimeve të të dhënave është kryer duke respektuar parimet e transparencës dhe vlefshmërisë empirike të përcaktuara në udhëzimet ndërkombëtare mbi vlerësimin e projekteve PPP (OECD, 2021). Në tërësi, ky kapitull siguron një bazë të fortë metodologjike për analizën ekonometrike të kapitullit vijues, duke mundësuar që



interpretimi i gjetjeve të jetë i justifikuar, koherent dhe i mbështetur në standardet moderne të kërkimit shkencor.

Duke u mbështetur në kornizën metodologjike të paraqitur më sipër, kapitulli vijues analizon rezultatet e modelit ekonometrik. Interpretimi i rezultateve lidhet drejtpërdrejt me hipotezat e ngritura dhe me qëllimin final të studimit.

## **KAPITULLI IV: ANALIZA EMPIRIKE DHE KRAHASUESE E KONTRATAVE KONCENSIONE/PPP NË SHQIPËRI**

Qëllimi i këtij kapitulli është të paraqesë dhe analizojë në mënyrë të strukturuar marrëdhënien ndërmjet kontratave të Partneritetit Publik-Privat (PPP) dhe treguesve makroekonomikë të Shqipërisë. Analiza zhvillohet në tre nivele kryesore: (i) analiza empirike/ekonometrike që synon të vlerësojë ndikimin e tyre mbi treguesit ekonomikë, (ii) analiza krahasuese e rasteve studimore të kontratave më të suksesshme dhe më pak të suksesshme në Shqipëri si edhe (iii) analiza krahasuese me vendet e Rajonit të Ballkanit.

Kapitulli është i ndarë në tri pjesë kryesore. Pjesa e parë përqendrohet në analizën empirike dhe ekonometrike, ku përmes teknikave statistikore si analiza e korrelacionit dhe modelet regresive OLS, vlerësohet ndikimi i PPP-ve në tregues të tillë si Prodhimi i Brendshëm Bruto (PBB), niveli i punësimit dhe borxhi publik. Kjo analizë shtrihet për periudhën 2017–2023, gjatë së cilës është shënuar një rritje e ndjeshme në përdorimin e kontratave PPP në Shqipëri. Qëllimi është të testohen hipoteza konkrete mbi ndikimin e PPP-ve në këta indikatorë dhe të përcaktohet nëse ekziston një marrëdhënie statistikisht e rëndësishme ndërmjet tyre.

Në vijim, kapitulli zhvendoset në një analizë e një kontrate të suksesshme në transportin ajror dhe një kontrate më pak të suksesshme në fushën e infrastrukturës rrugore. Qëllimi i kësaj pjese është të evidentohen faktorët që kanë ndikuar në rezultatet përkatëse të kontratave, në mënyrë që të nxirren mësimet për përmirësimin e praktikave në të ardhmen.

Në përfundim, ky kapitull synon të ofrojë një vlerësim të balancuar dhe të bazuar në të dhëna të ndikimit të PPP-ve në ekonominë shqiptare. Në një kohë kur vendi përballlet me nevoja të mëdha për investime në infrastrukturë dhe shërbime publike, por me burime të kufizuara buxhetore, kuptimi i drejtë i rolit të PPP-ve bëhet i domosdoshëm. Kjo analizë shërben si një mjet për të ndihmuar politikëbërësit, institucionet publike dhe investitorët në marrjen e vendimeve më të informuara dhe në ndërtimin e një kuadri më të qëndrueshëm për realizimin e projekteve të tilla.

### **4.1 Analiza empirike dhe rezultat e saj**

Për të realizuar analizën empirike të ndikimit të projekteve PPP në ekonominë shqiptare do të përfshihen variabli i pavarur: *koncesionet/PPT-të aktive, të cilat mbështeten nga buxheti i shtetit* dhe variablat e varur: *niveli i borxhit publik, Prodhimi i Brendshëm Bruto (PBB) dhe numri i të punësuarve*. Periudha e marrë në konsideratë është periudha 2017–2023. Të dhënat për variablat e marrë në analizë dhe për periudhën kohore të

përcaktuar janë siguruar nga burime të ndryshme si Ministria e Financave, Banka Botërore, INSTAT dhe faqe me të dhëna nga databaza të huaja si Statista dhe CEIC.

Për të marrë përgjigje në lidhje me pyetjet kërkimore të ngritura, janë përdorur analiza e korrelacionit, e cila identifikon lidhje midis dy variablave, duke matur forcën dhe drejtimin e marrëdhënies ashtu si edhe analiza regressive. Në këtë analizë, koeficientet e korrelacionit janë të nevojshëm pasi na ndihmojnë të kuptojmë intensitetin dhe natyrën e lidhjes midis dy variablave (Schober, P., Boer, C., & Schwarte, L. A., 2018). Në rast se vlera e koeficientit të korrelacionit është pozitive, kjo do të thotë se marrëdhënia midis variablave është pozitive, ndërsa një vlerë negative do të tregonte një marrëdhënie negative. Modelet e përdorura të regresionit do të na ndihmojnë të vlerësojmë ndikimin e faktorëve të ndryshëm mbi variablin e interesit. Modelet regressive kanë formën e përgjithshme:

$$Y_t = \beta_0 + \beta_1 X_t + u_t$$

ku:

$Y_t$  është variabli i varur (PBB, borxhi publik, punësimi);

$X_t$  është variabli i pavarur (PPP);

$\beta_0$  është intercepti;

$\beta_1$  është koeficienti i regresionit;

$u_t$  është termi i gabimit.

Metoda e përdorur për vlerësimin e modeleve regressive është metoda e “katrorëve më të vegjël” (OLS). Programi i përdorur për të realizuar vlerësimet e modeleve dhe për analizën inferenciale, si dhe për përpunimet e nevojshme statistikore, është programi *Eviews 10*. Kjo metodë është zgjedhur për shkak të efijencës dhe saktësisë që ofron në vlerësimin e modeleve ekonomike dhe financiare (Gujarati D. Dawn C.-P, 2012).

Për të siguruar vlefshmërinë e rezultateve, testohen supozimet bazë të OLS përmes disa procedurave standarde: testi RESET për specifikimin e modelit (Ramsey J. B., 1969) (Ramsey J. B., 1974; Ramsey J. B., 1974), testi Breusch–Godfrey për autokorrelacionin (Asteriou, Dimitrios; Hall, Stephen G, 2011), testi Breusch–Pagan për heteroskedasticitetin (Breusch, T. S.; Pagan, A. R., 1979), dhe testi Jarque–Bera për normalitetin e shpërndarjes së termit të gabimit (Jarque, Carlos M.; Bera, Anil K., 1980). Në të gjitha rastet, vendimi mbi pranimin ose refuzimin e hipotezave bazohet në vlerën  $p$ , duke përdorur nivelet e rëndësisë 1% dhe 5%. Nëse vlera  $p$  është më e vogël se niveli i rëndësisë (5% ose 1%), atëherë hipoteza bazë refuzohet. Këto procedura mundësojnë interpretimin e rezultateve brenda një kuadri metodologjik të qëndrueshëm dhe të krahasueshëm me literaturën ndërkombëtare mbi PPP-të dhe treguesit makroekonomikë.

#### 4.1.1 Të dhënat dhe korrelacioni

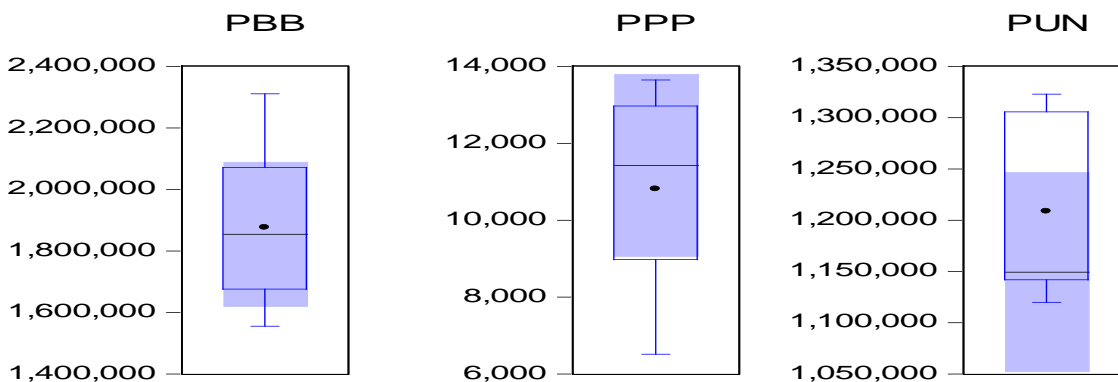
Për variablat e marrë në analizë janë njehsuar statistikat deskriptive, të cilat janë paraqitur në tabelën 8.

**Tabela nr. 8: Statistikat deskriptive**

	PPP	PBB	BORXH	PUN
Mean	10818.54	1877044	1237481	1208857
Median	11443.68	1856172	1224242	1150000
Maximum	13652.57	2311673	1382661	1323000
Minimum	6513.587	1555202	1088169	1120000
Std. Dev.	2615.679	266982.9	137379.1	89465.88

Përpunim i autorit, shtator 2024

Në figurën e mëposhtme paraqiten box-plot për variablat e analizuar, të cilat ndihmojnë në kuptimin e shpërndarjes së tyre dhe identifikimin e mundësive të mundshme për vlera ekstreme ose anomali.



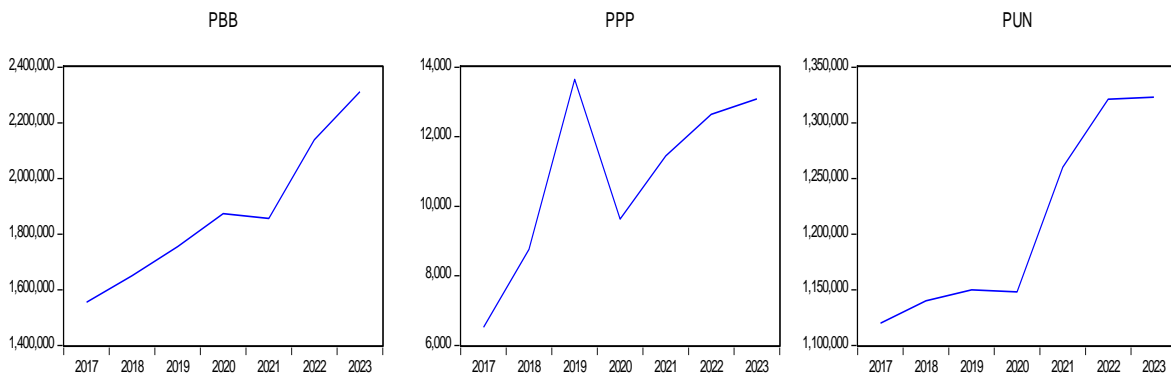
**Figura nr. 4: Box-plot për variablat e marrë në studim**

Përpunim i autorit, shtator 2024

Në periudhën e marrë në studim, partneritetet publike-private kanë një vlerë mesatare prej 10,818,54 milionë lekë, me një vlerë maksimale prej 13,652,57 milionë lekë dhe një vlerë minimale prej 6,513.59 milionë lekë. Prodhimi i Brendshëm Bruto (PBB) ka një vlerë mesatare prej 1,877,044 milionë lekë, me një vlerë maksimale prej 2,311,673 milionë lekë dhe një vlerë minimale prej 1,555,202 milionë lekë. Borxhi publik ka një vlerë mesatare prej 1,237,481 milionë lekë, me një vlerë maksimale prej 1,382,661 milionë lekë dhe një vlerë minimale prej 1,088,169 milionë lekë. Numri i të punësuarve ka një vlerë mesatare

prej 1,208,857 individë, me një vlerë maksimale prej 1,323,000 individë dhe një vlerë minimale prej 1,120,000 individë.

Në grafikun e mëposhtëm paraqiten trendet për variablat e analizuar, që ndihmojnë në kuptimin e zhvillimeve kohore të tyre dhe ofrojnë një pasqyrë të tendencave që mund të ndodhin gjatë periudhës së studiuar.



### Grafiku nr. 6: Trendet e variablave të marrë në studim

Burimi: (Instat, 2024); (World Bank, 2024); (Ministria e Financave, 2024)

Gjatë periudhës së studiuar, Produkti i Brendshëm Bruto (PBB) ka ndjekur një trend pozitiv, me përjashtim të periudhës së pandemisë, gjatë së cilës ka pasur një rënie të dukshme. Pas kësaj periudhe, trendi pozitiv ka dominuar përsëri. Ky fenomen është në përputhje me literaturën që tregon se ngjarjet ekstreme, si pandemia, mund të shkaktojnë ndalimin e rritjes ekonomike afatshkurtër (IMF, 2020) (Banka Botërore, 2020). Sa i përket variablit PPP, rritja e tij ka qenë e shpejtë dhe e fuqishme deri në vitin 2019, por pandemia ka pasur një ndikim të rëndësishëm në rënien e tij. Ky përfundim është në përputhje edhe me gjetjet e studimeve të tjera ku sugjerohet se krizat globale, si pandemia, kanë shkaktuar ndërprerje të aktiviteteve ekonomike dhe investimeve të infrastrukturës (Hodge, G. A., & Greve, C., 2007). Pas vitit 2020, PPP ka pasur një trend pozitiv, por me vlera më të ulëta se periudha përpara pandemisë, duke reflektuar mundësitë e kufizuara të financimit dhe pasigurinë që lidhen me periudhat pas krizës. Për sa i përket variablit PUN (numri i të punësuarve), rritja ka qenë modeste deri në vitin 2019. Ky trend mund të lidhet me rritjen e moderuar të kërkesës për punë dhe mundësitë e kufizuara të tregut të punës. Siç është raportuar dhe nga organizata të tjera ndërkombëtare, pas vitit 2020, pasojat e pandemisë dhe reformat në sektorin e punës kanë sjellë një rritje të fortë të numrit të të punësuarve, duke kontribuar në një rikuperim të shpejtë të tregut të punës, (OECD, 2021).

Në tabelën 9, paraqiten vlerat e koeficienteve të korrelacionit midis PPP-ve dhe variablave të tjerë.

**Tabela nr. 9: Koeficientet që matin ndikimin**

	PPP	PBB	BORXH	PUN
PPP	1	0.706	0.565	0.658

Burimi: Përpunim i autorit, shtator 2024

Lidhja e PPP-së me PBB-në, borxhin publik dhe numrin e të punësuarve është pozitive, pasi të gjitha koeficientet e korrelacionit rezultojnë të jenë pozitive, duke nënkuptuar se një rritje e PPP-së do të sjellë një rritje të PBB-së, por që njëkohësisht do të çojë edhe në rritjen e borxhit publik. Po ashtu, një rritje e PPP-së pritet të sjellë një rritje të numrit të të punësuarve, edhe pse nuk kemi informacion të plotë për të përcaktuar se sa pjesë e këtij rritje të punësimit është rezultat i PPP-ve. Koeficienti i regresionit prej 0.706 tregon se çdo rritje në investimet PPP është e lidhur me një rritje të konsiderueshme në nivelin e PBB-së., duke sugjeruar se PPP-të kanë një efekt të dukshëm në nxitjen e aktivitetit ekonomik dhe në përmirësimin e kapaciteteve prodhuese të vendit. Nga pikëpamja teorike, ky rezultat mbështet teorinë e kapitalit publik dhe teorinë e rritjes ekonomike të nxitur nga infrastruktura, sipas së cilave investimet në infrastrukturë – qoftë përmes fondeve publike apo partneriteteve me sektorin privat – përmirësojnë produktivitetin e përgjithshëm dhe krijojnë kushte për rritje të qëndrueshme ekonomike. Në kontekstin shqiptar, kjo mund të lidhet me ndikimin e drejtpërdrejtë të projekteve PPP në sektorët e transportit, energjisë dhe shërbimeve komunale, të cilët kanë efekte shumëzues mbi ekonominë kombëtare. Rritja e PBB-së si rezultat i investimeve PPP mund të interpretohet edhe si tregues i përmirësimit të infrastrukturës, lehtësimit të qarkullimit të mallrave dhe shërbimeve, si dhe rritjes së atraktivitetit për investitorët privatë dhe të huaj. Koeficienti i korrelacionit prej 0.565 midis PPP-ve dhe borxhit publik tregon një lidhje pozitive, por më të moderuar se ajo midis PPP dhe PBB. Kjo nënkupton se rritja e investimeve në PPP shoqërohet me një tendencë për rritje të borxhit publik, ndonëse në një shkallë më të kufizuar. Ky rezultat është në përputhje me argumentet e teorisë institucionale dhe fiskale, sipas të cilave projektet PPP mund të krijojnë angazhime buxhetore afatgjata për qeverinë, angazhime të cilat nëse nuk menaxhohen si duhet mund të sjellin rritjen e detyrimeve të shtetit. Megjithatë, ky efekt nuk është domosdoshmërisht negativ: në shumë raste, rritja e borxhit pasqyron investime produktive që gjenerojnë kthim ekonomik në periudhën afatgjatë. Në rastin e Shqipërisë, kjo lidhje tregon se PPP-të po përdoren si mekanizëm për të kompensuar mungesën e fondeve publike, por thekson

nevojën për menaxhim fiskal të kujdesshëm, transparencë kontraktuale dhe vlerësim të qëndrueshmërisë së detyrimeve të ardhshme.

Koeficienti i korrelacionit prej 0.658 midis PPP-ve dhe nivelit të punësimit tregon një lidhje të moderuar dhe pozitive, duke sugjeruar se projektet PPP nxisin krijimin e vendeve të reja të punës, rezultat i cili pritët pasi këto lloj projektesh zakonisht përfshijnë faza të gjera ndërtimi dhe operimi që kërkojnë forcë punëtore të konsiderueshme. Përveç efekteve të drejtpërdrejta në punësim, PPP-të mund të nxisin edhe punësimin indirekt në sektorë ndihmës, si furnizimi, transporti, mirëmbajtja dhe shërbimet lokale. Në aspektin teorik, ky rezultat mbështet teorinë e shumëzuesit fiskal dhe teorinë e efikasitetit të tregut të punës, sipas së cilave rritja e investimeve publike dhe private në infrastrukturë çon në zgjerim të kërkesës agregate dhe rritje të punësimit.

Megjithatë, duhet theksuar se ky koeficient nuk nënkupton domosdoshmërisht shkakësi të drejtpërdrejtë. Nivelet e punësimit janë elementë që mund të ndikohen edhe nga faktorë të tjerë të rëndësishëm, si politikat e qeverisë për nxitjen e punësimit, zhvillimet makroekonomike globale apo struktura sektoriale e ekonomisë. Në përgjithësi, këto vlera të koeficienteve të korrelacionit sugjerojnë se PPP-të kanë një ndikim të dukshëm dhe pozitiv në ekonominë shqiptare, veçanërisht në drejtim të rritjes së PBB-së dhe krijimit të vendeve të punës. Megjithatë, është e rëndësishme të mbahen parasysh edhe rreziqet dhe sfidat që mund të shoqërohen me borxhin publik, për të siguruar një balancë të shëndetshme mes rritjes ekonomike dhe menaxhimit të qëndrueshëm të financave publike.

#### **4.1.2 Analiza e lidhjes së PPP-ve me parametrat makroekonomikë**

##### **Analiza e lidhjes së PPP-ve me PBB-në**

Në këtë pjesë do të analizohet empirikisht ndikimi që ka PPP në PBB. Sipas (Hakan. Y, Rifat. K, 2020) pritët që lidhja midis tyre të jetë pozitive. Për të kryer këtë analizë dhe më pas testimin e hipotezës së parë, do të përdoret regresioni linear. Regresioni linear vlerëson lidhjen mes një variabli të varur dhe një ose një grupi variablash të pavarur (Khushbu. K, Suniti. Y, 2018).

Forma e përgjithshme e modelit është:

$$\text{Log(PBB)} = \beta_0 + \beta_1 \text{ LOG(PPP)} + e_t$$

ku  $\beta_0$  është intercepti;

$\beta_1$  është koeficienti i modelit;

$e_t$  janë mbetjet e modelit;

$\log(\text{PBB})$  është PBB e marrë në trajtë logaritmike;

$\log(\text{PPP})$  është PPP e marrë në trajtë logaritmike.

Modeli fillestar i vlerësuar nuk rezultoi statistikisht i rëndësishëm (modeli paraqitet në tabelën 14 në shtojcë), me nivel rëndësie 5%, pasi vlera e  $p$ -së për statistikën e Fisher ishte 5.8%. Ky problem mund të ketë ndodhur si pasojë e vlerave të variablave gjatë vitit të krizës nga pandemia e Covid-19. Prandaj, në model është përfshirë një variabël trendi, i cili përshkruan këtë periudhë të jashtëzakonshme në të dhënat. Modeli i rishikuar, së bashku me informacionin e plotë, paraqitet në tabelën 15, në Shtojcë.

$$\text{LOG(PBB)} = 14.352 + 0.0116 * \text{LOG(PPP)} + 0.064 * @\text{TREND}$$

Modeli i vlerësuar është statistikisht i rëndësishëm, pasi vlera e  $p$ -së për statistikën e Fisher është 0.002, e cila është më e vogël se niveli i rëndësisë prej 5%. Për rrjedhojë, hipoteza bazë refuzohet dhe modeli i vlerësuar është statistikisht i rëndësishëm. Duke u bazuar në modelin e vlerësuar, shihet se vlera e  $R^2$  të korigjuar është 0.93, që do të thotë se 93% e variacionit në PBB shpjegohet nga variacioni në PPP dhe trendi linear (shih tabelën 14, në Shtojcë).

Për modelin e vlerësuar janë përdorur testet Breusch-Godfrey, Breusch-Pagan, Ramsey RESET dhe Jarque-Bera për të vlerësuar vlefshmërinë e modelit dhe rezultatet janë paraqitur në mënyrë të përmbledhur në tabelën e mëposhtme. Informacioni i plotë është paraqitur në tabelën 16, në Shtojcë.

**Tabela nr. 10: Rezultatet e testeve**

Hipoteza bazë	Testi	Statistika Fisher	Vlera e $p$ -së	Konkluzioni mbi hipotezën
Nuk vuan nga autokorrelacioni	Breusch-Godfrey	5.360969	0.1572	qëndron
Nuk vuan nga Heteroskedasticiteti	Breusch-Pagan	0.618205	0.5835	qëndron
Forma	Ramsey RESET	2.09796	0.2433	qëndron

Burimi: Përpunim i autorit

Për modelin e vlerësuar, kemi përdorur testin Breusch-Godfrey për zbulimin e autokorrelacionit. Bazuar në vlerën e  $p$ -së, e cila është 0.15, që është më e madhe se niveli i rëndësisë prej 5%, hipoteza bazë qëndron, dhe për rrjedhojë, mbetet e modelit nuk vuajnë nga autokorrelacioni. Për zbulimin e problemit të heteroskedasticitetit në mbetet e modelit të vlerësuar, kemi përdorur testin Breusch-Pagan. Bazuar në vlerën e  $p$ -së, e cila është 0.58 dhe është më e madhe se niveli i rëndësisë prej 5%, hipoteza bazë qëndron, dhe për rrjedhojë, mbetet e modelit nuk vuajnë nga heteroskedasticiteti. Në lidhje me formën funksionale, testi Ramsey i përdorur ka një vlerë të  $p$ -së prej 0.24, më të madhe se niveli i

rëndësisë prej 5%. Për rrjedhojë, forma logaritmike e përdorur është e përshtatshme për të dhënat e marra në studim. Vlera e  $p$ -së për statistikën Jarque-Bera është 0.70, e cila është më e madhe se niveli i rëndësisë prej 5%. Për rrjedhojë, hipoteza bazë qëndron, dhe mund të themi se mbetet kanë shpërndarje normale (shih tabelën 15, në Shtojcë). Në përfundim të kësaj analize, kemi treguar se modeli është i vlefshëm dhe mund të përdoret për analiza të mëtejshme.

Për të marrë përgjigje për pyetjen e parë kërkimore: **A ndikojnë projektet PPP në PBB-në e Shqipërisë?** nga ana statistikore janë ngritur hipotezat e mëposhtme:

$H_0: \beta_1 = 0$  (PPP nuk ka ndikim të rëndësishëm mbi PBB)

$H_a: \beta_1 > 0$  (PPP ka ndikim pozitiv të rëndësishëm mbi PBB)

Nëse nga testimi hipoteza bazë refuzohet, atëherë hipoteza alternative ( $H_a$ ) është e vërtetë. Për të testuar këto hipoteza, përdoret statistika  $t$  (statistika e studentit) dhe niveli i rëndësisë 5%. Vlera e  $p$ -së për statistikën Studenti për koeficientin e modelit është 0.001, që është më e vogël se niveli i rëndësisë prej 5%. Për rrjedhojë, hipoteza bazë refuzohet dhe mund të konkludohet se një rritje prej 1% në PPP pritet të sjellë një rritje prej 0.012% në PBB, duke vërtetuar se investimet në PPP kanë një ndikim pozitiv dhe të rëndësishëm në rritjen ekonomike të vendit.

Një ndryshim i vogël i PBB-së (0.012%) krahasuar me rritjen e PPP-së (1%) tregon një lidhje të ndërsjellë midis dy variablave, por me intensitet relativisht të ulët. Kjo nënkupton se ndikimi i PPP-ve mbi PBB-në është pozitiv, megjithatë shfaqet në përqindje të kufizuara për çdo rritje të caktuar të PPP-së. Ky lloj efekti zakonisht bëhet më i dukshëm në afatgjatë, ndërsa në periudha të shkurtra mund të mos reflektohet plotësisht. Siç nënvizojnë Baldwin & Giavazzi (2020), rezultatet e projekteve PPP kërkojnë kohë për t'u materializuar, pasi ato lidhen me iniciativa afatgjata dhe ndryshime strukturore që zhvillohen gradualisht. Për rrjedhojë, ndikimi nuk është domosdoshmërisht i menjëhershëm: edhe pse mund të vërehen rritje të shpejta të PBB-së, përfitimet kryesore të PPP-ve vijnë nga akumulimi i efekteve të tyre me kalimin e kohës. Këto përfshijnë përmirësime infrastrukturore, shtimin e mundësive të punësimit dhe rritjen e efikasitetit të shpenzimeve publike (Cheung & Lin, 2019), të cilat së bashku kontribuojnë në zgjerimin e qëndrueshëm ekonomik. Kjo përputhet me gjetjet studimeve të mëparshme që sugjerojnë se ndikimi afatgjatë i investimeve në PPP është më i dukshëm, pasi ato sjellin përfitime të qëndrueshme dhe kontribuojnë në rritjen ekonomike dhe zhvillimin afatgjatë (Grimsey, D., & Lewis, M. K., 2004).

### Analiza e lidhjes së PPP-ve me Punësimin

Për të marrë përgjigje për pyetjen e dytë kërkimore: **A ndikojnë projektet PPP në nivelin e punësimit në Shqipëri?** do të vlerësojmë dhe analizojmë modelin dytë, i cili pasqyron ndikimin e PPP në punësim.

Forma e përgjithshme e modelit është:

$$\text{Log(PUN)} = \beta_0 + \beta_1 \text{LOG(PPP)} + e_t$$

ku  $\beta_0$  është intercepti;

$\beta_1$  është koeficienti i modelit;

$e_t$  janë mbetjet e modelit;

$\log(\text{PUN})$  është numri i të punësuarve i marrë në trajtë logaritmike;

$\log(\text{PPP})$  është PPP e marrë në trajtë logaritmike.

Modeli fillestar i vlerësuar nuk rezultoi statistikisht i rëndësishëm (modeli paraqitet në tabelën 16, në Shtojcë) me nivel rëndësie 5%, pasi vlera e  $p$ -së së statistikës Fisher ishte 10%. Ky problem vjen si pasojë e vlerave të variablave në vitin e krizës nga pandemia Covid-19. Prandaj, në model është përfshirë një variabël *udummy* që përshkruan pikërisht këtë periudhë. Përdorimi i variablave *dummy*, veçanërisht për periudhën e krizës të shkaktuar nga pandemia Covid-19, është një metodë e zakonshme për të kapur ndikimet afatshkurtra të krizave në të dhënat ekonomike (Baldwin & Giavazzi, 2020). Modeli i vlerësuar, së bashku me informacionin e plotë, paraqitet në tabelën 17, në Shtojcë.

#### Formula e modelit të vlerësuar:

$$\text{LOG(PUN)} = 11.41392 + 0.2669 * \text{LOG(PPP)} + 0.1368 * \text{D19}$$

Modeli i vlerësuar është statistikisht i rëndësishëm pasi vlera e  $p$ -së e statistikës Fisher është 0.01, e cila është më e vogël se niveli i rëndësisë prej 5%. Për rrjedhojë, hipoteza bazë bie poshtë dhe modeli i vlerësuar është statistikisht i rëndësishëm. Duke u bazuar në modelin e vlerësuar, shihet se vlera e  $R^2$  të korigjuar është 0.78, pra 78% e variacionit në punësim shpjegohet nga variacioni në PPP (shih tabelën 17, në Shtojcë).

#### Testimi i vlefshmërisë së modelit:

Për modelin e vlerësuar, kemi përdorur testet Breusch-Godfrey, Breusch-Pagan, Ramsey RESET dhe Jarque-Bera për të vlerësuar vlefshmërinë e modelit. Rezultatet paraqiten të përmbledhura në tabelën e mëposhtme, ndërsa informacioni i plotë është në tabelën 19, në Shtojcë.

**Tabela nr. 11 Rezultatet e testeve për modelin e PUN**

Hipoteza bazë	Testi	Statistika Fisher	Vlera e $p$ -së	Konkluzioni mbi hipotezën
Nuk vuan nga autokorrelacioni	Breusch-Godfrey	0.032220	0.9688	qëndron
Nuk vuan nga Heteroskedasticiteti	Breusch-Pagan	1.334700	0.3597	qëndron
Forma e mirëspecifikuar	Ramsey RESET	0.000814	0.9786	qëndron
Mbetjet kanë shpërndarje normale	Jarque-Bera	0.5407	0.7630	qëndron

Burimi: Përpunim i autorit

Për modelin e vlerësuar është përdorur testi Breusch-Godfrey për zbulimin e autokorrelacionit. Bazuar në vlerën e  $p$ -së, e cila është 0.96 (më e madhe se niveli i rëndësisë), hipoteza bazë qëndron dhe për rrjedhojë mbetjet e modelit nuk vuajnë nga autokorrelacioni. Për zbulimin e problemit të heteroskedasticitetit në mbetjet e modelit të vlerësuar është përdorur testi Breusch-Pagan. Bazuar në vlerën e  $p$ -së, e cila është 0.35 dhe është më e madhe se niveli i rëndësisë, hipoteza bazë qëndron dhe për rrjedhojë mbetjet e modelit nuk vuajnë nga heteroskedasticiteti. Në lidhje me formën funksionale, testi Ramsey i përdorur, ka një vlerë të  $p$ -së prej 0.97, më të madhe se niveli i rëndësisë prej 5%, për rrjedhojë forma logaritmike e përdorur është e përshtatshme për të dhënat e marra në studim. Vlera e  $p$ -së për statistikën Jarque-Bera 0.76 është më e madhe se niveli 5%, për rrjedhojë hipoteza bazë qëndron, dhe mund të themi se mbetjet kanë shpërndarje normale (shih tabelën 18, në Shtojcë). Në fund të kësaj analize, kemi treguar se modeli është i vlefshëm dhe mund të përdoret për analiza të mëtejshme.

Për të marrë përgjigje për pyetjen e dytë kërkimore, ngrihen hipotezat e mëposhtme:

$H_0: \beta_1 = 0$  (PPP nuk ka ndikim të rëndësishëm mbi PUN)

$H_a: \beta_1 > 0$  (PPP ka ndikim të rëndësishëm pozitiv mbi PUN)

Nëse nga testimi, hipoteza bazë bie poshtë, atëherë hipoteza e dytë kërkimore është e vërtetë. Për të testuar hipotezat, përdoret statistika e studentit dhe niveli i rëndësisë 5%. Vlera e  $p$ -së e statistikës së Studentit (shih tabelën 19, në Shtojcë) për koeficientin e modelit

Vlera e p-value (0.005) është më e ulët se niveli i rëndësisë prej 5%, çka nënkupton se hipoteza zero hidhet poshtë dhe se PPP-të kanë një ndikim të rëndësishëm dhe pozitiv në punësim. Konkretisht, një rritje prej 1% në investimet e realizuara përmes Partneriteteve Publike-Private (PPP) shoqërohet me një rritje të punësimit rreth 0.26%. Ky rezultat tregon se investimet dhe projektet PPP ndikojnë drejtpërdrejt dhe në mënyrë të matshme në zgjerimin e mundësive të punës, duke kontribuar në përmirësimin e kushteve në tregun e punës.

Në afat të shkurtër, ky ndikim lidhet kryesisht me vendet e punës të krijuara gjatë fazave të ndërtimit, implementimit dhe operimit fillestar të projekteve, veçanërisht në sektorë si ndërtimi, inxhinieria dhe shërbimet mbështetëse. Megjithatë, efektet më të qëndrueshme shfaqen në periudhë afatmesme dhe afatgjatë, kur projektet përfundojnë dhe kur infrastruktura e re kontribuon në rritjen e produktivitetit dhe zhvillimin më të gjerë ekonomik (Bovens, Hart & Zouridis, 2015). Këto përfitime përhapen edhe në sektorë që përfitojnë indirekt nga përmirësimet infrastrukturore — si turizmi, transporti, shëndetësia dhe shërbimet — duke krijuar kërkesë shtesë për fuqi punëtore dhe duke gjeneruar një efekt zinxhir në ekonomi.

Për shembull, ndërtimi i një rruge të re ose modernizimi i sistemit të transportit mundëson qarkullim më të shpejtë të njerëzve dhe mallrave, hap tregje të reja dhe krijon kushte më të favorshme për zhvillimin e bizneseve lokale dhe rajonale. Këto ndryshime mund të kenë rol transformues në strukturën ekonomike të vendeve, sidomos atyre që përballen me mungesë të investimeve infrastrukturore. Nëpërmjet akumulimit të projekteve PPP, vendet mund të rrisin kapacitetet prodhuese, të nxisin inovacionin dhe të përmirësojnë konkurrueshmërinë në tregjet kombëtare dhe ndërkombëtare (Munnell, 1992).

Gjithashtu, rritja e punësimit e nxitur nga PPP-të nuk kufizohet vetëm në pozicionet e përkohshme. Përmes zhvillimit të sektorëve të ndërlidhur me infrastrukturën dhe trajnimit të fuqisë punëtore gjatë realizimit të projekteve, PPP-të mund të kontribuojnë edhe në krijimin e vendeve të qëndrueshme të punës. Në tërësi, ky ndikim pozitiv e vë në dukje rolin e rëndësishëm që Partneritetet Publike-Private mund të luajnë në nxitjen e zhvillimit ekonomik dhe uljen e papunësisë, veçanërisht në rajonet ku mungojnë investimet e mjaftueshme publike dhe private.

### **Analiza e lidhjes PPP me Borxhin publik**

Për testimin e pyetjes së tretë: *A ndikojnë projektet PPP në nivelin e borxhit publik në Shqipëri?* vlerësohet dhe analizohet modeli i tretë, i cili pasqyron ndikimin e PPP në borxhin publik.

Forma e përgjithshme e modelit është:

$$\text{Log}(\text{Borxhi}) = \beta_0 + \beta_1 \text{LOG}(\text{PPP}) + e_t$$

ku  $\beta_0$  është intercepti;

$\beta_1$  është koeficienti i modelit;

$e_t$  janë mbetjet e modelit;

$\log(\text{Borxhi})$  është borxhi publik i marrë në trajtë logaritmike;

$\log(\text{PPP})$  është PPP e marrë në trajtë logaritmike.

Modeli fillestar i vlerësuar rezultoi jo i rëndësishëm statistikisht (modeli paraqitet në tabelën 20, në Shtojcë) me nivel rëndësie 5%, pasi vlera e  $p$ -së së statistikës Fisher ishte 15%. Ky rezultat është i lidhur me vlerat e variablave gjatë vitit të krizës së shkaktuar nga pandemia Covid-19. Për këtë arsye, në model është shtuar një variabël dummy që përshkruan specifikisht këtë periudhë. Përdorimi i variablave dummy për të pasqyruar periudhat e krizave, siç është pandemia Covid-19, është një qasje e njohur në analizat ekonomike për të kapur ndikimet afatshkurtra të këtyre ngjarjeve (Barro, R. J., Ursúa, J. F., & Weng, J., 2020). Modeli i vlerësuar, së bashku me informacionin e plotë, paraqitet në tabelën 22, në Shtojcë.

$\text{LOG}(\text{BORXH}) = 10.1673 + 0.394 * \text{LOG}(\text{PPP}) + 0.238 * \text{D19}$
--

Modeli i vlerësuar është statistikisht i rëndësishëm pasi vlera e  $p$ -së e statistikës Fisher është 0.012, e cila është më e vogël se niveli i rëndësisë 5%, për rrjedhë hipoteza bazë bie poshtë dhe modeli i vlerësuar është statistikisht i rëndësishëm. Duke u bazuar në modelin e vlerësuar, shihet se vlera e  $R^2$  të korigjuar është 0.83, pra 83% e variacionit të borxhit shpjegohet nga variacioni në PPP (shih tabela 22, në Shtojcë). Për modelin e vlerësuar kemi përdorur testet Breusch-Godfrey, Breusch-Pagan, Ramsey Reset dhe Jarque-Bera për vlefshmërinë e modelit dhe rezultatet paraqiten të përmbledhura në tabelën e mëposhtme kurse informacioni i plotë në tabelën 23, në Shtojcë.

**Tabela nr. 12: Rezultatet e testeve për modelin e Borxhit**

Hipoteza bazë	Testi	Statistika Fisher	Vlera e $p$ -së	Konkluzione
Nuk vuan nga autokorrelacioni	Breusch-Godfrey	0.3587	0.736	qëndron
Nuk vuan nga Heteroskedasticiteti	Breusch-Pagan	0.4036	0.692	qëndron
Forma e mirëspecifikuar	Ramsey RESET	0.6635	0.475	qëndron
Mbetjet kanë shpërndarje normale	Jarque-Bera	0.415	0.812	qëndron

Burimi: Përpunim i Autorit

Për modelin e vlerësuar, është përdorur testi Breusch-Godfrey për të identifikuar prezencën e autokorrelacionit. Sipas vlerës së  $p$ -së, që është 0.73, e cila është më e madhe se niveli i rëndësisë 5%, hipoteza bazë mbetet e pavendosur dhe kjo tregon se mbetjet e modelit nuk janë të autokorrelacionuara. Për të analizuar prezencën e heteroskedasticitetit në mbetjet e modelit të vlerësuar, është përdorur testi Breusch-Pagan. Vlera e  $p$ -së për këtë test është 0.69, që gjithashtu është më e madhe se niveli i rëndësisë 5%, duke mbështetur hipotezën bazë që tregon se mbetjet e modelit nuk janë të heteroskedastike.

Sa i përket përshtatshmërisë së formës funksionale, është përdorur testi Ramsey RESET, i cili ka dhënë një vlerë të  $p$ -së të barabartë me 0.47. Kjo është më e madhe se niveli i rëndësisë 5%, që do të thotë se forma logaritmike e përdorur është e përshtatshme për të dhënat që janë përdorur në këtë studim. Për statistikën Jarque-Bera, vlera e  $p$ -së është 0,81, që është gjithashtu më e madhe se niveli i rëndësisë 5%. Si rezultat, hipoteza bazë që mbetjet kanë shpërndarje normale qëndron, duke konfirmuar se mbetjet e modelit ndjekin një shpërndarje normale (shih tabelën 19, në Shtojcë).

Këto rezultate sugjerojnë se modeli i vlerësuar nuk tregon autokorrelacion të mbetjeve dhe se ato janë të pavarura. Për më tepër, mbetjet nuk vuajnë nga heteroskedasticiteti. Forma logaritmike e përdorur është e përshtatshme për të dhënat në studim, ndërsa shpërndarja e mbetjeve është në përputhje me shpërndarjen normale. Këto rezultate mbështesin vlefshmërinë e modelit dhe besueshmërinë e tij për analizën e realizuar. Në fund të kësaj analize kemi treguar se modeli është i vlefshëm dhe mund të përdoret për analiza të mëtejshme.

Për të marrë përgjigje për pyetjen e tretë kërkimore, nga ana statistikore janë ngritur hipotezat e mëposhtme:

$H_0: \beta_1 = 0$  (PPP nuk ka ndikim të rëndësishëm mbi Borxhin)

$H_a: \beta_1 > 0$  (PPP ka ndikim të rëndësishëm pozitiv mbi Borxhin)

Nëse nga testimi, hipoteza bazë bie poshtë, atëherë hipoteza e tretë është e vërtetë. Për të testuar hipotezat përdoret statistika studenti dhe niveli i rëndësisë 5%. Vlera e  $p$ -së për statistikën e Studentit (shih tabelën 23, në Shtojcë) për koeficientin e modelit është 0.006, që është më e vogël se niveli i rëndësisë prej 5%. Kjo do të thotë se hipoteza bazë ( $H_0$ ) bie poshtë dhe mund të përfundojmë se PPP ka një ndikim të rëndësishëm pozitiv në borxhin publik. Në mënyrë më të detajuar, një rritje prej 1% në PPP do të çojë në një rritje prej 0.39% të borxhit publik. Ky rezultat sugjeron se investimet në PPP mund të kenë një efekt të konsiderueshëm në financat publike, duke ndikuar direkt në rritjen e borxhit publik, sidomos kur këto projekte shoqërohen me huamarrje ose detyrime shtesë për financimin e tyre (Baldwin & Giavazzi, 2020).

Për më tepër, ky rezultat është i rëndësishëm në kuptimin se ndonëse PPP-të mund të sjellin përfitime ekonomike afatgjata, ato gjithashtu mund të krijojnë presione për borxhin publik në periudha afatshkurtra (Forte & Howes, 2016). Ky ndikim mund të mos jetë gjithmonë i dukshëm menjëherë, por mund të reflektohet në rritjen e borxhit publik pas investimeve të mëdha që kërkojnë financim shtesë, veçanërisht gjatë periudhave të krizave ekonomike (Ferri & Guiso, 2021). Kjo nënvizon rëndësinë e vlerësimit të kujdesshëm të kostove afatgjata të projekteve PPP dhe menaxhimin e riskut financiar për të shmangur rritjen e pashmangshme të borxhit publik. Për më tepër, efektet e financimit të PPP-ve nuk janë gjithmonë të dukshme menjëherë, pasi shumë nga detyrimet e tyre dalin në periudha më të vona, duke e bërë kështu borxhin publik të duket i qëndrueshëm në afatshkurtër, por rreziku rritet në afatmesëm dhe afatgjatë (Forte & Howes, 2016). Gjithashtu, këto detyrime financiare janë më të ndjeshme gjatë periudhave të krizave ekonomike, kur qeveritë përballen me vështirësi në financimin e projekteve dhe kur mund të jenë të detyruara të rrisin huamarrjen për të mbuluar borxhet e krijuara nga PPP-të. Në këto situata, rritja e borxhit publik mund të jetë më e theksuar, duke krijuar presion mbi stabilitetin fiskal dhe duke kufizuar hapësirën buxhetore për investime të tjera publike (Ferri & Guiso, 2021). Kështu, menaxhimi i kujdesshëm i strukturës së financimit të projekteve PPP, transparencja në raportimin financiar dhe vlerësimi rigoroz i rreziqeve janë elemente kyçe për të siguruar që këto partneritete të kontribuojnë pozitivisht në zhvillimin ekonomik, pa shkaktuar pasoja afatgjata të dëmshme në financat publike.

#### **4.2 Analiza e rasteve studimore më të suksesshme dhe më pak të suksesshme të projekteve PPP në Shqipëri**

Ky seksion ka për qëllim analizimin e dy rasteve të projekteve PPP të implementuara në Shqipëri, ku njëri ka rezultuar i suksesshëm në arritjen e objektivit/ave, ndërsa rasti tjetër nuk ka rezultuar plotësisht i suksesshëm. Për të dyja këto raste, ka faktorë që kanë ndikuar në realizimin apo mosrealizimin me sukses, siç janë: përcaktimi i kushteve të kontratës, kuadri ligjor, parashikimi i kërkesës, studimet e terrenit etj. Në analizë janë marrë dy kontrata financimi të mëdha në sektorin e transportit ajror dhe infrastrukturës rrugore si: Kontrata koncesionare e aeroportit “Nënë Tereza” dhe kontrata koncesionare e Rrugës së Arbrit.

##### **Rasti studimor: Kontrata koncesionare/PPP “Ndërtimi, vënia në punë, operimi dhe mirëmbajtja e aeroportit ‘Nënë Tereza’”**

Kjo kontratë (propozim i kërkuar) është nënshkruar në vitin 2005 midis Autoritetit Kontraktues (në përbërje të të cilit janë Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Financave dhe Ministria e Ekonomisë, Kulturës dhe Inovacionit) dhe SPV-së “Tirana International Airport” sh.p.k. Vlera e investimit është 9,1 miliardë lekë dhe kohëzgjatja e saj është 35 vite (Ministria e Financave, 2024). Objekti i kësaj kontrate është “projektimi, financimi, operimi, ndërtimi, vënia në punë, mirëmbajtja dhe administrimi/zhvillimi i terminalit të ri të aeroportit”, duke lejuar gjithashtu dhe zgjerimin e tij në të ardhmen. Sipas të dhënave të raportuara nga autoriteti kontraktues, kjo kontratë ka rezultuar deri më tani e realizuar me sukses, duke sjellë përfitime në drejtim të përmirësimit të infrastrukturës dhe rritjes së cilësisë së shërbimeve ndaj pasagjerëve, duke mundësuar edhe rritjen e aksesit të komunitetit vendas dhe të huaj në shërbime që mundësojnë lëvizshmërinë dhe konektivitetin. Në këtë kontratë është parashikuar edhe ndarja e risqeve midis sektorit publik dhe atij privat.

Kontrata ka pësuar dy amendime (i pari në vitin 2016 dhe i dyti në vitin 2021), duke bërë që të zgjatet koha e saj, nga 20 në 35 vite. Proceset e amendimit kanë kërkuar futjen e palëve në procedura rinegociimi, të cilat kanë rezultuar të suksesshme. Ndryshimi i dytë i kontratës i miratuar me ligj në vitin 2021 ka patur si qëllim rritjen e vlerës së investimit (e cila do të realizohet nëpërmjet fondeve të sektorit privat në vlerën prej 99 milionë euro) dhe reduktimin e tarifave për pasagjerët që udhëtojnë (konkretisht me 20% për të rriturit dhe 40% për fëmijët).

Kjo kontratë koncesionare ka rezultuar e suksesshme për disa arsye. Aeroporti i parë në Shqipëri është ndërtuar në vitin 1957 dhe kishte një nevojë emergjente për të

përmirësuar infrastrukturën ekzistuese dhe rritjen e kapaciteteve të këtij aeroporti (International PPP Centre of Excellence, 2018). Së dyti, rritja e trafikut ajror ka mundësuar një rritje të konektivitetit me botën jashtë, për qëllime turistike, tregtare dhe shëndetësore. Së treti, futja e aksionerëve të huaj me eksperiencë të gjatë në të tilla projekte ka mundësuar edhe sjelljen e metodave inovative të menaxhimit dhe shërbimit ndaj klientëve. Së katërti, duket se alokimi i riskut të dizenjimit, ndërtimit, mirëmbajtjes, riskut financiar etj. te sektori privat ka rezultuar të jetë në përputhje me aftësitë teknike dhe financiare të SPV-së. Së pesti, qeveria ndërhyri në momentin kur tendenca e këtij projekti po shkonte drejt monopolit, duke kërkuar reduktim të tarifave të pasagjerëve që udhëtojnë. Kjo u shoqërua me ndryshim të aksionerit si edhe kërkoi një proces rinegociimi, i cili zgjati për një periudhë të caktuar kohore dhe rezultoi i suksesshëm.

Implementimi deri më tani me sukses i kësaj kontrate koncesionare ka sjellë përfitime të dukshme si: (i) rritje të numrit të pasagjerëve (në vitin 2023 numri i pasagjerëve shkoi në 7.257.572 krahasuar me vitin 2013 ku numri ka qenë 1.757.342 pasagjerë), (ii) rritje të aksesit në shërbimet e konektivitetit, (iii) barazi në marrje të shërbimeve nga të gjithë qytetarët, (iv) tarifa më të ulëta për të rriturit dhe fëmijët, (v) përmirësim infrastrukture dhe përmirësim i qëndrueshmërisë mjedisore, (vi) efektivitet ekonomik dhe financiar dhe (vii) angazhim të të gjithë *stakeholders*.

### **Rasti studimor: Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Rrugës së Arbrit”**

Edhe pse investimi në këtë projekt është drejt finalizimit, ky rast studimor nuk ka rezultuar plotësisht i suksesshëm, për shkak të disa faktorëve ndikues të cilët do të trajtohen në vijim. Kontrata koncesionare/PPP “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Rrugës së Arbrit” është nënshkruar në mars 2018 midis Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe SPV-së, “Gjoka 87 sh.p.k” me një vlerë investimi prej 33.600.000.000 lekë plus TVSH-në dhe kohëzgjatje 13 vite (Ministria e Financave, 2024). Objekti i kësaj kontrate koncesioni/PPP është “ndërtimi, përmirësimi, shfrytëzimi dhe mirëmbajtja e “Rrugës së Arbrit”. Sektori privat ka mbajtur risqet si: risku i projektimit, ndërtimit, disponueshmërisë, risku i operimit dhe mirëmbajtjes, risku i transferimit të asetëve dhe risku i ribalancimit të ekuilibrit financiar. Kontrata është e formës me mbështetje buxhetore në masën 100%. Deri në vitin 2023 janë realizuar në total 15.776.641.000 lekë pagesa nga buxheti i shtetit (Ministria e Financave, 2024).

Gjatë realizimit të punimeve, shoqëria koncesionare u përball me disa vështirësi në implementimin e projektit. Fillimisht, problematikat me formacionin gjeologjik të tunelit bënë që punimet të pezulloheshin për një periudhë 17-mujore, duke shkaktuar edhe

braktisje të gjurmës së tunelit sipas projektit fillestar. Kjo tregon se ka patur mangësi në studimin e projektit pas lidhjes së kontratës. Sektori privat i ndodhur në të tilla kushte, u detyrua të realizojë studime më të thelluara dhe ndryshoi pikën e hyrjes në tunel, duke rritur gjatësinë e tunelit me 600 metra më shumë. Përveç rritjes së kostot për shoqërinë koncesionare, kjo vështirësi solli edhe rritjen e kohës së nevojshme për implementimin e projektit dhe vënien në shfrytëzim të objektit të kontratës. Kostoja ekstra për realizimin e tunelit u përballua nga shoqëria koncesionare brenda vlerës financiare të parashikuar në kontratë, duke mos sjellë asnjë kosto ekstra për buxhetin e shtetit. Zgjatja në kohë e punimeve është disavantazh pasi nuk ka mundur vënien në shfrytëzim të objektit në kohën e parashikuar. Kritikë tjetër për këtë kontratë është edhe kohëzgjatja e saj prej 13 vite, e cila kërkon edhe pagesa buxhetore afatgjata, të cilat mund të çojnë në një barrë financiare afatgjatë për buxhetin e shtetit. Shtyrja e afatit të kontratës në këtë rast mund të sjellë edhe pagesa ekstra nga ana e shtetit. Problematikë tjetër e dalë në këtë kontratë, por e hasur edhe në kontrata të tjera të tilla është vonesa në shpronësimin e pronave që preken nga gjurma e projektit. Kjo shkakton edhe vonesa në realizimin e punimeve të parashikuara. Pavarësisht problematikave, kjo kontratë ka avantazhe si: (i) konektivitet i shpejtë; (ii) zhvillim i zonave të izoluara, (iii) realizim i projekteve të mëdha infrastrukturore.

Rasti i kontratës për aeroportin “Nënë Tereza” paraqet një model të suksesshëm të partneritetit publik-privat, i cili ka sjellë përmirësime të ndjeshme në infrastrukturën aeroportuale, rritjen e cilësisë së shërbimeve për pasagjerët dhe rritjen e aksesit në konektivitet ndërkombëtar. Suksesi i kësaj kontrate i atribuohet disa faktorëve kyç, përfshirë ndarjen e qartë dhe të drejtë të risqeve ndërmjet sektorit publik dhe atij privat, përgatitjen e mirë të projektit dhe zbatimin e një procesi rinegociimi efektiv, i cili solli amendime në favor të interesit publik (si reduktimi i tarifave dhe rritja e vlerës së investimit). Për më tepër, futja e investitorëve të huaj me përvojë ndërkombëtare ka ndikuar pozitivisht në rritjen e standardeve të menaxhimit dhe shërbimit.

Rasti i Rrugës së Arbrit paraqet një projekt me rëndësi të veçantë strategjike dhe sociale, por i cili nuk ka arritur të realizohet plotësisht sipas pritshmërive. Edhe pse projekti synon të përmirësojë ndërlidhjen mes zonave të izoluara dhe të nxisë zhvillimin rajonal, ai është karakterizuar nga problematika si mungesa e studimeve të detajuara paraprake, sidomos për kushtet gjeologjike të tunelit. Këto mangësi sollën shtyrje të afateve të zbatimit dhe rritje të kostove të projektit, ndonëse sektori privat ka përballuar këto kosto pa mbështetje shtesë financiare nga buxheti i shtetit. Një tjetër pikë kritike lidhet me mbështetjen 100% buxhetore të kontratës, e cila përbën një barrë afatgjatë për financat publike dhe kufizon përfitimin real të modelit PPP.

Nga analiza krahasuese e këtyre dy rasteve, dalin në pah disa mësim të rëndësishme për projektet PPP në Shqipëri. Së pari, përgatitja teknike dhe ekonomike e një projekti është thelbësore për suksesin e tij – përfshirë realizimin e studimeve të detajuara, parashikimin e saktë të risqeve dhe strukturimin e kontratës në mënyrë që të jetë e drejtë dhe e zbatueshme për të dyja palët. Së dyti, fleksibiliteti në menaxhimin e kontratave, përmes mundësisë për rinegociim të bazuar në nevoja reale, si dhe mbikëqyrja efektive nga ana e autoriteteve publike, ndihmojnë në maksimizimin e përfitimeve publike. Së treti, ndarja e riskut duhet të bazohet në aftësinë reale të sektorit privat për t’i menaxhuar ato risqe, duke shmangur rrezikun e transferimit të përgjegjshëm të përgjegjësiave.

Në përfundim, kontrata për aeroportin “Nënë Tereza” dëshmon potencialin e partneriteteve publike-private kur ato konceptohen dhe zbatohen në mënyrë profesionale, transparente dhe të balancuar, ndërsa kontrata për Rrugën e Arbrit shërben si shembull për nevojën e përmirësimit të kapaciteteve vendimmarrëse dhe teknike në strukturimin e kontratave të ngjashme në të ardhmen.

Rezultatet empirike të këtij studimi tregojnë se kontratat koncesionare dhe projektet e partneritetit publik-privat (PPP) kanë një ndikim të rëndësishëm, por të shumanshëm, mbi performancën makroekonomike të Shqipërisë. Koeficientet e modelit tregojnë se: Ndikimi mbi PBB-në ( $\beta_1 = 0.706$ ) është pozitiv dhe domethënës statistikisht, por elasticiteti i tij mbetet i kufizuar. Kjo sugjeron se megjithëse PPP-të kontribuojnë në rritjen ekonomike, efekti i tyre është më shumë i orientuar në përmirësimin e infrastrukturës dhe produktivitetit afatgjatë, sesa në rritje të menjëhershme të volumit të prodhimit. PBB-ja është treguesi që përfiton më drejtpërdrejt nga PPP-të, por me elasticitet më të ulët për shkak të natyrës së investimeve që kërkojnë kohë për t’u reflektuar në rritje ekonomike. Ndikimi mbi punësimin ( $\beta_2 = 0.658$ ) është më i fortë në terma ekonomikë, çka tregon se projektet PPP kanë ndikuar ndjeshëm në krijimin e vendeve të punës, sidomos në fazat e ndërtimit dhe mirëmbajtjes së infrastrukturës. Punësimi ka peshën më të lartë reale në ndikimin e PPP-ve, duke qenë se efektet janë të menjëhershme dhe të dukshme në sektorët e ndërtimit, transportit dhe shërbimeve. Ndikimi mbi borxhin publik ( $\beta_3 = 0.565$ ) është gjithashtu pozitiv, duke reflektuar efektet fiskale të kontratave me mbështetje buxhetore dhe angazhimet e ardhshme të qeverisë ndaj partnerëve privatë. Borxhi publik ndikon si variabël balancues: rritet në afatshkurtër për të mbështetur investimet, por nëse projektet janë të suksesshme, efekti mund të neutralizohet në periudhë afatmesme përmes rritjes së të ardhurave fiskale dhe aktivitetit ekonomik. Këto gjetje janë në përputhje me rezultatet e studimeve ndërkombëtare që kanë analizuar ndikimin makroekonomik të PPP-ve. Për shembull, Roehrich et al. (2014) dhe Maskin & Tirole (2008) theksojnë se PPP-të mund të nxisin efikasitetin ekonomik dhe rritjen e produktivitetit, por vetëm nëse kontratat janë të strukturuar mirë dhe risku është ndarë në mënyrë të drejtë midis sektorit publik dhe privat.



Po kështu, Hodge & Greve (2017) në analizën e tyre krahasuese mbi vendet e BE-së, vënë në dukje se efektet pozitive të PPP-ve mbi PBB dhe punësimin janë më të dukshme në ekonomitë në zhvillim që kanë boshllëqe infrastrukturore, ashtu si Shqipëria. Megjithatë, studime të tjera – si ato të Engel, Fischer & Galetovic (2010) – paralajmërojnë për rrezikun e rritjes së borxhit publik të fshehur nëpërmjet kontratave PPP, veçanërisht kur mungon transparenca në menaxhimin fiskal dhe vlerësimi paraprak i riskut. Në këtë këndvështrim, rezultatet e këtij studimi janë të ngjashme me përvojën e vendeve të tjera të rajonit, si Rumania, Kroacia dhe Serbia, ku PPP-të kanë kontribuar pozitivisht në infrastrukturë dhe punësim, por kanë shtuar presionin mbi borxhin publik afatgjatë.

## KAPITULLI V: KONKLUZIONE DHE REKOMANDIME

### 5.1 Konkluzione

Nevoja për të investuar në projekte të infrastrukturës është evidente edhe gjatë ditëve të sotme dhe më së shumti në vendet në zhvillim. Ndryshimet e vazhdueshme në sferën politike, periudha e krizës financiare, periudha e pandemisë, si edhe e luftërave të ndryshme kanë patur ndikimet e tyre në ngadalësimin e rritjes ekonomike dhe të qëndrueshme, duke i vënë shtetet përballë problemeve dhe kufizimeve buxhetore. Në këtë mënyrë i kanë vënë në vështirësi edhe në drejtim të plotësimit të nevojave të komunitetit, i cili ka ardhur gjithnjë duke u rritur në numër, por edhe në lëvizje më të shpeshta në kërkim të rritjes së standardit të jetesës. Agjenda 2030<sup>19</sup> e Kombeve të Bashkuara për Zhvillimin e Qëndrueshëm, gjithashtu ka përforcuar nevojën për të investuar në drejtim të përmirësimit të standardit të jetesës, kujdesit shëndetësor, rritjes së cilësisë arsimore, përdorimit të praktikave të qëndrueshme dhe miqësore ndaj mjedisit etj. Në periudha të ndryshme dhe në kushte të tilla, me qëllim arritjen e zhvillimit të qëndrueshëm, vendet e kanë parë të domosdoshme gjetjen e mënyrave të ndryshme alternative për të realizuar investime në fusha të tilla si infrastruktura, teknologjia, inovacioni etj. Në shekujt XX, qeveritë filluan të bashkëpunonin me sektorin privat nëpërmjet llojeve të ndryshme të kontratave, të cilat në vetvete paraqisnin forma të partneritetit publik-privat (PPP). Ndër vite, forma dhe mënyra e zhvillimit të projekteve PPP ka ndryshuar vazhdimisht, duke marrë përkufizime dhe klasifikime të ndryshme, por elementi i përbashkët është bashkëpunimi dypalësh sektor publik me sektorin privat për një periudhë relativisht të gjatë. Modelet e PPP-ve janë ndarë në 4: kontrata të menaxhimit dhe vënies në përdorim, kontrata “Me çelësa në dorë”, kontratat e qirasë dhe koncesionet. Ngjashmëritë dhe ndryshimet midis këtyre kontratave janë:

- Duke qenë se bazohen në modele relativisht të thjeshta, kontratat e menaxhimit dhe marrëveshjet e qerasë krijojnë kushtet për konkurrencë më të madhe. Avantazh tjetër i tyre është gjithashtu kohëzgjatja e shkurtër e kontratës.
- Kontratat e koncesioneve janë më komplekse dhe kërkojnë financim nga sektori privat, i cili në të shumtën e rasteve i ka fonde të huazuara me një normë më të lartë interesi. Kjo sjell rritje të kostove të shërbimit publik, duke e bërë huamarrjen më të shtrenjtë.

---

<sup>19</sup> <https://sdgs.un.org/2030agenda>

Llojet e bashkëpunimit janë klasifikuar në disa lloje si: BOT, ROT, Joint Ventures, koncesione etj. Pavarësisht emërimit dhe disa elementeve dalluese, këto marrëveshje kanë të përbashkëta elemente si:

- *Karakteri afatgjatë i kontratës:* Kohëzgjatja e kontratës konsiderohet si një element kyç i lidhur ngushtë me transferimin e riskut dhe përgjegjësive tek pala private, përkundrajt përfitimeve financiare që rrjedhin nga kontrata të tilla.
- *Qëllimi:* Pavarësisht llojit të kontratës, qëllimi kryesor është ofrimi i të mirave dhe shërbimeve publike për të përmbushur nevojat e komunitetit.
- *Fokusi:* Fokusi kryesor i projekteve të tilla është në specifikimin e rezultateve të projektit se sa në *input*-et e projektit.
- *Transferimi i rreziqeve të projektit:* Në projekte PPP, risqet kryesore si projektimi, ndërtimi, funksionimi dhe/ose financimi i projektit kryesisht transferohen te sektori privat.
- *Financimi privat:* Në projekte të tilla, financimi realizohet nga një huadhënës duke u bazuar në rreziqet e transferuara te sektori privat. Financimi mund të jetë në rrezik, në rastet kur shpërblimi bazohet në performancën e të mirës apo shërbimit publik.
- *Përgjegjësia mbi menaxhimin dhe riskun përgjatë kohëzgjatjes së kontratës:* Sektori privat ka një “barrë” më të madhe të menaxhimit dhe të riskut sesa sektori publik.
- *Shpërblimi i sektorit privat:* Format e shpërblimit të kontratave janë të ndryshme si p.sh.: shpërblime nga përdoruesit fundorë, pagesa nga autoriteti publik ose mund të jetë kombinim i të dyja mënyrave.

Bashkëpunime të tilla kanë evoluar me kalimin e viteve, duke sjellë nevojën e përshtatjes së kuadrit legjislativ, rregullator dhe institucional. Në këtë drejtim, ai që luan rolin kryesor është sektori publik. Vende të ndryshme kanë hartuar dhe miratuar legjislacionet përkatëse për të rregulluar këtë formë bashkëpunimi. Disa vende, përfshirë edhe Shqipëria kanë legjislacione specifike, ndërsa të tjera e kanë të përfshirë në legjislacionet e prokurimeve publike, së bashku me format e tjera të tenderimit tradicional. Konkretisht, Bashkimi Evropian rezulton të mos ketë një kuadër ligjor specifik. Sektori privat, nga ana tjetër, mbështet dhe përforcon procese të tilla nëpërmjet financimit privat, dhënies së eksperiencës, kontributit nëpërmjet kapaciteteve teknike dhe menaxheriale dhe ofrimit të komponentit të rëndësishëm “Vlerës për para”.

***Përhapja e PPP-ve sipas sektorëve:*** Bazuar në të dhënat e marra nga databaza të ndryshme në Shqipëri dhe ato ndërkombëtare, ka rezultuar se PPP-të janë zhvilluar më së shumti në fushën e infrastrukturës, fushë për të cilën ka patur dhe ka një kërkesë shumë të lartë. Projektet PPP janë parë si një alternativë shumë e mirë për të rritur vlerën ekonomike të rezultateve të infrastrukturës. Rritja e kërkesës për investime në të mira dhe shërbime publike ka ardhur vazhdimisht në rritje dhe këtë e ka treguar edhe shifra prej 91 bilionë dollarë në vitin 1997, krahasuar me 7 bilionë dollarë në vitin 1991, ndërsa maksimumi i tyre shkoi në vitin 2002 në vlerën prej 21.9 bilionë dollarë. Sikundër ka ndodhur edhe me elemente të tjera të ekonomisë dhe jetës sociale, periudhat e pandemive, krizave financiare dhe të luftërave e kanë stopuar deri diku zhvillimin e PPP-ve, por nga ana tjetër duke qenë se qeveritë janë vënë përpara vështirësive financiare, ka bërë që kërkesa për to të vijojë të rritet pas periudhave të goditjeve të ndryshme. Sektorët të cilët janë pjesë e projekteve PPP janë sektorë si: transporti, trajtimi i ujërave dhe mbetjeve, energjia, telekomunikacioni, turizmi dhe ndërtesat sociale.

Banka Botërore<sup>20</sup> ka raportuar në lidhje me përqindjet e investimeve PPP globale në sektorët si investimi në aeroporte, në grumbullim dhe transport, në stacionet e karikimit të makinave elektrike, në fushën e energjisë elektrike, në teknologji dhe komunikim, në menaxhimin e mbetjeve, në furnizimin me gaz natyror, në sektorin e porteve, investimet në rrugë dhe hekurudha, në furnizimin me ujë dhe kanalizime. Sipas këtyre të dhënave, janë identifikuar rajonet me përqindjen më të lartë të investimeve ku Evropa dhe Azia Qendrore kanë përqindjen më të lartë të investimit në aeroporte dhe stacionet e karikimit të makinave elektrike. Amerika Latine dhe Karaibet është rajoni që ka përqindjen më të lartë të investimeve në grumbullim dhe transport, në energji elektrike, në teknologji informacioni dhe komunikimi, në menaxhimin e integruar të mbetjeve, në furnizimin me gaz natyror, portet dhe hekurudhat. Rajoni i Azisë Qendrore dhe Paqësorit është rajoni me përqindjen më të lartë të investimeve në rrugë, furnizim me ujë dhe kanalizime. Në përgjithësi, projektet e rrugëve, autostradave dhe energjisë përbëjnë më shumë se 60% të projekteve të PPP-së në infrastrukturë. Ndër të gjitha vendet e globit, Azia dominon me numrin e projekteve në sektorin e transportit, ndërsa vendi me numrin më të vogël është Afrika. Evropa ka një numër prej 557 projektesh në sektorin e transportit dhe 40 projekte në sektorin e telekomunikacionit. Për sa i përket ecurisë së kontratave koncesione/PPP në Shqipëri, nga të dhënat e marra, rezulton se numri më i madh i kontratave të lidhura është në sektorin e energjisë elektrike (183 kontrata), duke pasuar nga sektori i transportit me 21 kontrata të lidhura.

---

<sup>20</sup> <https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/PPI-2023-Annual-Report-Final.pdf>

***Nevoja për të përfshirë sektorin privat në investimet në të mira dhe shërbime publike dhe përfitimet e marra nga ky sektor:*** Përgjegjësia e sektorit publik është ofrimi i të mirave dhe shërbimeve publike të cilat vijnë si nevojë dhe kërkesë e komunitetit. Investimi në këto të mira dhe shërbime kërkon së pari vlera të mëdha financiare, të cilat duhet të dalin nga buxheti i shtetit. Por shpesh, shteti përballet me kufizime buxhetore të cilat kufizojnë mundësitë apo e pengojë atë që të investojë në fusha të ndryshme të interesit publik. Qeveritë e shteteve të ndryshme, gjatë periudhave të ndryshme janë hasur vazhdimisht me të tilla pengesa dhe janë detyruar që të përfshijnë në bashkëpunime të tilla sektorin privat. Ky i fundit është parë si alternativa më e mirë në mundësimin e projektimit, ndërtimit, vënies në funksion dhe mirëmbajtjes së projekteve të ndryshme publike. Por, përveç kufizimeve buxhetore, sektori publik përballet edhe me kufizime të tjera, siç janë mungesa e aftësive teknike dhe menaxheriale, periudha kohore kur duhet të realizohet një e mirë publike, mungesa e eksperiencës në realizimin e disa projekteve, mungesa e inovacionit dhe e teknologjisë së avancuar etj. Prandaj, sektori privat ka marrë një rëndësi shumë të madhe në zhvillimin e projekteve të financimit në të mira dhe shërbime publike. Përfitimet e përfshirjes së këtij sektori janë të shumta. Përfitimi kryesor është lehtësimi i barrës fiskale për sektorin publik, kryesisht në ato projekte që kërkojnë vlera të mëdha investimi. Gjithashtu, përfitim në këtë aspekt është edhe ndarja e riskut financiar midis dy sektorëve të përfshirë. Sektori privat sjell përfitime gjithashtu në drejtim të krijimit të vendeve të punës, sidomos në sektorin e ndërtimit dhe vënies në funksion. Vendet e punës së krijuara janë teknike, administrative dhe menaxheriale. Me përfshirjen e sektorit privat, rritet gjithashtu cilësia e ofrimit të të mirave dhe shërbimeve, pasi përdoret edhe teknologji më e avancuar dhe metoda inovatore. Edhe komuniteti përfiton nga investimet e realizuara nga këto projekte, duke patur më shumë akses dhe lëvizshmëri. Investimet në sektorin e shëndetësisë dhe arsimit janë ato investime të cilat kanë impakt të drejtpërdrejtë në përmirësimin e standardit të jetesës së komunitetit. Nga ana tjetër, edhe mjedisi është përfitues nga projekte të tilla. Duke qenë se projektet PPP realizojnë studime fizibiliteti dhe të ndikimit në mjedis, do të thotë që edhe fokusi i investimit është drejt përmirësimit të cilësisë së tij. Projektet e zhvilluara kryesisht në menaxhimin e mbetjeve dhe trajtimin e ujërave janë projekte që përfshijnë praktika të qëndrueshme dhe miqësore ndaj mjedisit. Projektet PPP në fushën e teknologjisë së informacionit dhe komunikimit, tentojnë të ofrojnë çmime më të arsyeshme përmes zhvillimit të rrjeteve 5G, internetit me shpejtësi më të lartë etj. Përfitim shumë i rëndësishëm është ulja e kostove, e cila realizohet nëpërmjet eksperiencës së sektorit privat, teknologjisë së avancuar, stafit të kualifikuar etj.

***Përfitimet e sektorit privat nga përfshirja në projekte PPP:*** Sektori privat përfshihet në projekte të tilla me qëllim marrjen gjithashtu të përfitimeve, ashtu sikundër merr shteti dhe komuniteti. Projektet PPP parashikojnë mënyra të ndryshme të gjenerimit të të ardhurave si PPP-të e paguara nga tarifat e përdoruesve, PPP-të e paguara nga qeveria apo të dyja bashkë. Sektori privat gjithashtu përfiton eksperiencën e pjesëmarrjes në projekte të caktuara. Pavarësisht përfitimeve të krijuara nga këto projekte, përpara sektorit publik dhe atij privat shfaqen edhe sfida të ndryshme:

- ✓ *Paqëndrueshmëria e fitimeve:* Risqet e parashikuara dhe ato të paparashikuara, të mbartura nga sektori privat mund të cenojnë qëndrueshmërinë financiare.
- ✓ *Kosto të larta të ofertimit:* I gjithë procesi i tenderimit kërkon nga sektori/ët privat/ë të angazhohet/en financiarisht dhe të harxhojë/në kohë në lidhje me përgatitjen e dokumentacionit të nevojshëm, studimet e fizibilitetit, analizën e riskut dhe vlerësimet e mundshme të ndikimit të projektit.
- ✓ *Tarifa më të larta për shërbimin e ofruar:* Në rastet kur sektori privat përballet me kosto të larta, mundet të ndodhë që tarifat për shërbimet që ofrohen, të jenë më të larta krahasuar me tarifat që mund të ofrojë sektori publik. Vendosja e çmimit më të lartë mund të rrisë pakënaqësinë të konsumatorët dhe përdoruesit e shërbimeve.
- ✓ *Procesi gjatë ofertimit:* Shpesh proceset e tenderimit zgjasin shumë nga disa muaj deri në dy vjet, të cilat mund të vonojnë fillimin e projektit dhe të shtojnë koston totale të implementimit.
- ✓ *Mungesa e konkurrencës në disa fusha:* Mund të ndodhë që konkurrenca midis sektorëve privatë të jetë e kufizuar, gjë e cila cenon parimin e arritjes së efektivitetit në kosto.
- ✓ *Pamundësia për të kompensuar si/sa duhet sektorin privat:* Pritshmëritë e sektorit privat në të tilla kontrata janë kompensimet nga shteti për rreziqet që merr përsipër. Ka raste që shteti e ka të pamundur, duke e vënë sektorin privat në vështirësi në përmbushjen e detyrimeve të tij.
- ✓ *Vlerësimi jo i saktë i kostos:* Mungesa e kapaciteteve të duhura apo të mjaftueshme e sektorit publik për të bërë vlerësimin e kostove, e vendos sektorin privat në avantazh.
- ✓ *Menaxhimi i dobët dhe moskomunikimi i duhur:* Menaxhimi i dobët dhe mungesa e komunikimit efektiv midis sektorit publik dhe privat mund të çojë në keqkuptime dhe keqmenaxhim të burimeve.
- ✓ *Mungesa e transparencës:* Proceset e tenderimit ka raste që shoqërohen me mungesë transparence.
- ✓ *Mungesa e analizës së duhur të rrezikut:* Nëse ndarja e rrezikut nuk vendoset në balancë siç duhet, mund të çojë në dështime të projektit.

- ✓ *Përprojekjet e pamjaftueshme për analizën e ndikimeve sociale dhe mjedisore:* Në fazat e planifikimit dhe implementimit mund të ndodhë të mos merren parasysh plotësisht ndikimet sociale dhe mjedisore.
- ✓ *Kushtet e papritura ekonomike dhe tregu:* Karakteri afatgjatë i kontratave të PPP-ve, mund t'i vendosë të dy sektorët përballë ndryshimeve ekonomike, si pasiguria financiare, recesioni ose ndryshimet në normat e interesit.
- ✓ *Kostoja e lartë e menaxhimit dhe mbikëqyrjes:* Gjatë kohës së realizimit të projektit, mund të rezultojë se kostoja e mbikëqyrjes dhe menaxhimit të tij të jetë shumë më e lartë nga parashikimi.
- ✓ *Vështirësitë në përcaktimin e modaliteteve të kontratës në lidhje me shpërblimet dhe penalitetet:* Përcaktimet jo të qarta të shpërblimeve dhe penaliteteve mund të krijojnë konflikte, zgjatje të projektit apo edhe braktisje të tij, kryesisht nga sektori privat.
- ✓ *Fokusi te kosto dhe jo te cilësia:* Duke marrë parasysh faktin se projektet PPP synojnë investimin me qëllim kthimin mbrapsht të tij, sektori privat është shumë i fokusuar tek ulja e kostove, e cila mund të shoqërohet me cilësi më të ulët të shërbimeve ose infrastrukturës.

Në rast se projektet PPP realizohen dhe menaxhohen si duhet, ato sjellin përfitime të konsiderueshme në ekonominë e një vendi, sidomos në vendet në zhvillim (Yescombe, 2011). Projektet PPP nxisin rritjen e punësimit, bëjnë të mundur alokimin e investimeve në ato fusha për të cilat ka më shumë nevojë komuniteti, përdorim të fondeve private të papërdorura, rritje të standardit të jetesës, e cila sjell edhe rritje të të ardhurave (World Bank, 2017). Rritja e të ardhurave sjell rritjen e konsumit dhe rritje të prodhimit, e përkthyer në rritje ekonomike. Gjithashtu, nëse menaxhohet siç duhet, mundet të shmangë kufijtë në lidhje me nivelin e borxhit publik, duke bërë që të mos regjistrohet në pasqyrat financiare të sektorit publik (Hodge & Greve, 2007). Lidhja midis PPP-ve dhe zhvillimit ekonomik është studiuar nga autorë të ndryshëm. Shume studime kanë konkluduar se ka një lidhje pozitive midis PPP-ve dhe PBB-së së një vendi, për shkak se investimi dhe përmirësimi i infrastrukturës kanë sjellë shkurtimin e kohës, uljen e kostove të transportit, rritjen e aksesueshmërisë, rritjen e vlerës së pronave, rritjen e nevojës për forcë punëtore, etj. (Roehrich et al, 2014).

Megjithatë, ka faktorë të cilët kanë ndikuar në të kundërtën, të tilla si tendenca e sektorit privat drejt fitimeve dhe çmimeve të larta dhe minimizimit të kostove, gjë që ka sjellë ulje të cilësisë, zgjatje të projektit, kërkimit të mbulimit financiar nga shteti etj. Studime të tjera kanë konkluduar se ka një lidhje pozitive midis PPP-ve dhe punësimit në sektorë si arsimi, transporti, aeroportet etj. Studimet që kanë analizuar lidhjen midis PPP-ve dhe borxhit publik, janë më të pakta, por kanë treguar se edhe këtu ekziston një lidhje pozitive. Që do

të thotë se PPP-të shpesh sjellin rritje të borxhit publik. Arsyet për këtë janë nga më të ndryshmet si: kushte të përcaktuara jo qartë në kontratë, mungesë transparence në procedura tenderimi dhe negocimi, vonesat në shpronësime, ndarje jo e qartë e risqeve, kontroll dhe monitorim i dobët i kontratave, ndryshimet në kuadrin ligjor dhe institucional, luhatjet e kurseve të këmbimit, ndryshimet e kërkesës etj.

Studimi i realizuar është fokusuar konkretisht dhe specifikisht në impaktin e projekteve PPP në disa nga parametrat makroekonomikë të Shqipërisë. Për këtë u ngrit një pyetje kërkimore bazë dhe 3 pyetje kërkimore specifike:

**Pyetja bazë kërkimore:** *Cili është ndikimi i projekteve të Partneritetit Publik-Privat (PPP) në treguesit kryesorë të zhvillimit ekonomik në Shqipëri, si Produkti i Brendshëm Bruto (PBB), niveli i borxhit publik dhe punësimi?*

Pyetja kërkimore nr. 1: A ndikojnë projektet PPP në PBB-në e Shqipërisë?

Pyetja kërkimore nr. 2: A ndikojnë projektet PPP në nivelin e punësimit në Shqipëri?

Pyetja kërkimore nr. 3: A ndikojnë projektet PPP në nivelin e borxhit publik në Shqipëri?

Bazuar në të dhënat dhe informacionet e siguruar nga burime të ndryshme statistikore dhe dokumentare, studimi ka arritur të realizojë qëllimin e tij kryesor: analizimin e lidhjes midis kontratave PPP dhe disa prej treguesve kryesorë makroekonomikë në Shqipëri. Megjithatë, procesi është shoqëruar me disa kufizime, të cilat, me kalimin e kohës, mund të adresohen dhe të përmirësohen, duke shërbyer si bazë e vlefshme për kërkime të mëtejshme më të thelluara. Një kufizim i rëndësishëm lidhet me periudhën kohore të përfshirë në analizë, pasi PPP-të në Shqipëri kanë filluar të zhvillohen pas vitit 2004. Kjo kufizon deri diku mundësinë për të vlerësuar plotësisht efektet strukturore dhe afatgjata të tyre në ekonomi, ndonëse numri relativisht i lartë i projekteve të zbatuara ofron bazë të mjaftueshme për një analizë kuptimplote. Një kufizim tjetër ka të bëjë me mungesën e klasifikimit të detajuar të vendeve të punës të krijuara nga PPP-të, pasi statistikatat kombëtare nuk bëjnë dallim ndërmjet punësimit të gjeneruar nga këto kontrata dhe atij që buron nga investimet e zakonshme publike ose private. Kjo pengon një vlerësim të saktë të kontributit specifik të PPP-ve në punësim, sidomos në sektorë si ndërtimi, transporti, shëndetësia apo arsimit, duke e bërë analizën të mbështetur kryesisht në të dhëna të agreguara ose në raste të izoluara projektsh. Një kufizim shtesë lidhet me qasjen e kufizuar në informacionin financiar dhe kontraktual për disa projekte, për shkak të natyrës konfidenciale të marrëveshjeve.

Për të tria pyetjet kërkimore, u ngritën hipotezat respektive dhe rezultoi se për rastin e Shqipërisë për periudhën 2017-2023 ka një lidhje pozitive midis PPP-ve dhe PBB-së, nivelit të punësimit dhe nivelit të borxhit publik.

Konkretisht:

- Koeficienti pozitiv tregon një rritje të PBB-së për çdo rritje marginale të vlerës së PPP-ve, çka përputhet me studimet e Abiad et al. (2016), që vërtetojnë rolin e infrastrukturës në rritjen afatgjatë. Një rritje prej 1% në PPP pritet të sjellë një rritje prej 0.012% në PBB, duke vërtetuar se investimet në PPP kanë një ndikim pozitiv dhe të rëndësishëm në rritjen ekonomike të vendit. Një vlerë e vogël e ndryshimit të PBB-së (0.012%) në raport me rritjen e PPP (1%) është një tregues i natyrës ndërvarëse të lidhjes mes këtyre dy variablave. Kjo do të thotë se ndikimi është i pranishëm dhe është pozitiv, por është relativisht i vogël në përqindje për një ndryshim të caktuar në PPP. Ky efekt mund të ketë ndikime të mëdha afatgjata, por që nuk janë gjithmonë të dukshme në periudha të shkurtra kohore. Ndërsa mund të shfaqet një rritje e menjëhershme në PBB në periudha afatshkurtra, shumë nga përfitimet e PPP-ve do të realizohen me kalimin e kohës përmes efekteve të akumuluar nga projektet PPP. Këto efekte mund të përfshijnë përmirësime në infrastrukturë, krijimin e vendeve të punës dhe efikasitetin e shpenzimeve publike (Cheung, K. Y., & Lin, Z., 2019), që kontribuojnë në rritjen ekonomike të përgjithshme.
- Ndikimi mbi punësimin rezulton pozitiv, duke sinjalizuar se projektet PPP krijojnë punësim direkt gjatë fazës së investimeve dhe punësim indirekt përmes aktiviteteve ndihmëse. Një rritje prej 1% në PPP do të çojë në një rritje të numrit të punësuarve me 0.26%. Ky rezultat tregon se ka një ndikim të drejtpërdrejtë dhe të matshëm nga investimet dhe projektet e PPP në punësim, duke sugjeruar se rritja e PPP-ve ka potencialin për të krijuar mundësi të reja pune, si dhe për të rritur nivelin e punësimit në ekonomi. Për më tepër, duhet theksuar se ndikimi i PPP në punësim mund të jetë më i dukshëm në afat të mesëm dhe të gjatë. Edhe pse një rritje e menjëhershme mund të ndodhë në periudha afatshkurtra përmes investimeve në infrastrukturë dhe krijimit të vendeve të reja të punës, shumica e ndikimeve pozitive mund të realizohen dhe të shfaqen me kalimin e kohës përmes akumulimit të projekteve PPP, të cilat përmirësojnë infrastrukturën dhe efikasitetin e ekonomisë (Bovens, M. Hart, P., & Zouridis, S., 2015).
- Ndikimi mbi borxhin publik është më i moderuar, duke sugjeruar se PPP-të nuk e rëndojnë menjëherë barrën fiskale, por efektet afatgjata duhet të monitorohen me kujdes në përputhje me rekomandimet e FMN (2023). Një rritje prej 1% në PPP do të çojë në një rritje prej 0.39% të borxhit publik. Ky rezultat sugjeron se investimet në PPP mund të kenë një efekt të konsiderueshëm në financat publike, duke ndikuar direkt në rritjen e borxhit publik, sidomos kur këto projekte shoqërohen me huamarrje ose detyrime shtesë për financimin e tyre (Baldwin & Giavazzi, 2020).

Për më tepër, ky rezultat është i rëndësishëm në kuptimin se ndonëse PPP-të mund të sjellin përfitime ekonomike afatgjata, ato gjithashtu mund të krijojnë presione për borxhin publik në periudha afatshkurtra (Forte & Howes, 2016). Ky ndikim mund të mos jetë gjithmonë i dukshëm menjëherë, por mund të reflektohet në rritjen e borxhit publik pas investimeve të mëdha që kërkojnë financim shtesë, veçanërisht gjatë periudhave të krizave ekonomike (Ferri & Guiso, 2021). Shkak për këtë mund të jetë menaxhimi jo i duhur i kontratës, llogaritja jo e saktë e vlerës së investimit, mungesa e studimeve të detajuara të terrenit, vonesa në shpronësime etj.

Rezultatet e analizës ekonometrike tregojnë se projektet PPP kanë një ndikim pozitiv dhe të matshëm mbi treguesit makroekonomikë të Shqipërisë, veçanërisht mbi PBB-në dhe nivelin e punësimit. Këto gjetje përputhen me studime ndërkombëtare që argumentojnë se PPP-të kontribuojnë në rritjen ekonomike përmes përmirësimit të infrastrukturës, rritjes së efikasitetit operacional dhe stimulimit të investimeve private (Irwin & Koo, 2021; Jasiukevicius & Vasiliauskaite, 2013). Për më tepër, ndikimi i moderuar mbi borxhin publik është në linjë me argumentet e FMN-së, e cila thekson se PPP-të mund të ulin barrën fiskale afatshkurtër, por kërkojnë monitorim të rrezikut të detyrimeve të ardhshme (IMF, 2020). Krahasimi me literaturën tregon se rezultatet për Shqipërinë janë të krahasueshme me vendet e rajonit, ku PPP-të kanë prodhuar efekte pozitive në periudha të ngjashme zhvillimore (OECD, 2021). Kjo e bën analizën të konsoliduar dhe metodologjikisht të qëndrueshme. Bazuar në rezultatet empirike, mund të konkludohet se PPP-të përbëjnë një instrument efektiv për nxitjen e rritjes ekonomike dhe shmangien e kostove të menjëhershme fiskale. Modeli OLS konfirmon hipotezat kryesore të studimit, duke treguar ndërveprime statistikisht të rëndësishme midis PPP-ve dhe treguesve makroekonomikë të analizuar. Megjithatë, rezultatet sugjerojnë se ndikimi i plotë i PPP-ve materializohet me kalimin e kohës dhe është i ndikuar nga kapaciteti institucional dhe cilësia e implementimit. Në këtë kuadër, studimi thekson nevojën për rritjen e transparencës, forcimin e mekanizmave të monitorimit dhe analizimin e kujdesshëm të risqeve fiskale afatgjata. Analiza empirike e Shqipërisë është shoqëruar edhe me një analizë deskriptive të kontratave koncesione/PPP të lidhura midis qeverisë shqiptare dhe palëve të ndryshme të sektorit privat. Nga të dhënat e siguruar, rezulton se Shqipëria ka një kuadër të mirë ligjor dhe të mirëpërcaktuar institucional, ku ka disa institucione përgjegjëse për hartimin, monitorimin dhe raportimin e këtyre projekteve. Çdo vit hartohet dhe publikohet një raport përmbledhës i ecurisë së kontratave me sukseset dhe problematikat e tyre. Aktualisht, janë 224 kontrata aktive, nga të cilat 11 janë me mbështetje buxhetore si kontrata e autostradës Milot-Morinë, kontrata e Rrugës së Arbrit, kontrata e Bypass Orikum-Dukat, kontrata e Ndërtim dhe administrim të impianteve të mbetjeve në Elbasan, Kamëz, kontrata të kontrollit mjekësor bazë dhe hemodializës etj. Gjithashtu, vihet re se ka patur një ndarje të

përcaktuar të risqeve midis sektorit publik dhe atij privat. Risqet si risku material, risku nga ndryshimet ligjore janë mbajtur kryesisht nga sektori publik. Sektori privat ka mbajtur më shumë risqet e projektimit dhe ndërtimit, riskun e kërkesës, riskun financiar (i njëjtë me sektorin publik), riskun e transferimit të aseteve etj. Ndërsa risqet si ai i ndërprerjes së kontratës, i rinegocimit dhe i forcës madhore është mbajtur nga të dy sektorët. Institucioni që ka numrin më të madh të kontratave është Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë. Kryesisht, kontratat kanë ecur relativisht mirë, por ka patur edhe raste që kanë shfaqur problematika për shkaqet si mospërmbushje e kushteve të kontratës nga ana e sektorit privat, mosarritja e vlerës së nevojshme të financimit nga bankat, zënien e pronave, vënie e sekuestrove, mospajisja me leje, forcë madhore si përmytje dhe Covid-19 etj. Megjithatë, në përgjithësi kontratat PPP kanë ecur mirë në realizim dhe funksionim, pasi kanë ndikuar faktorët si kuadri ligjor dhe institucional, shmangia e vonesave në procese tenderimi dhe negociimi, kapacitetet teknike dhe financiare të sektorit privat etj. Studimi ka realizuar gjithashtu një analizë të shkurtër krahasuese për vendet e rajonit të Ballkanit Perëndimor. Vendet e Ballkanit Perëndimor vazhdojnë të përballen me një nevojë të lartë për zhvillimin e infrastrukturës publike, çka e bën Partneritetin Publik-Privat (PPP) një instrument të rëndësishëm për mobilizimin e kapitalit dhe ekspertizës nga sektori privat. Ballkani Perëndimor përballlet me mungesë të hapësirës fiskale, nivele të larta të borxhit publik (36-87% e PBB-së), si dhe pasiguri të shtuar për shkak të pandemisë dhe luftës në Ukrainë, duke e bërë financimin publik të infrastrukturës më të vështirë dhe duke rritur rëndësinë e PPP-ve. Sipas të dhënave historike, Shqipëria ka arritur të përmyllë financiarisht numrin më të madh të projekteve PPP në rajon, ndjekur nga Maqedonia e Veriut, ndërsa Serbia ka numrin më të ulët.

## **5.2 Kufizimet metodologjike dhe orientimet për kërkimet e ardhshme**

Megjithëse studimi siguron një analizë të qëndrueshme të ndikimit të projekteve PPP në ekonominë shqiptare, ai paraqet disa kufizime metodologjike që duhen marrë parasysh në interpretimin e rezultateve dhe në projektimin e kërkimeve të ardhshme. Së pari, përdorimi i metodës OLS kufizon aftësinë për të adresuar probleme të mundshme të endogjenitetit dhe heterogjenitetit të paarritur, të cilat literatura ekonometrike i konsideron të zakonshme në analizat makroekonomike (Wooldridge, 2015). Po ashtu, varësia nga të dhënat zyrtare publike mund të përfshijë pasaktësi ose boshllëqe, pasi institucionet shqiptare nuk raportojnë gjithmonë në mënyrë të standardizuar detyrimet afatgjata dhe performancën e projekteve PPP, një problem i evidentuar nga FMN në vlerësimet e saj të fundit fiskale (International Monetary Fund, 2023). Për më tepër, përdorimi i një periudhe relativisht të shkurtër kohore mund të kufizojë kapjen e efekteve afatgjata të PPP-ve, të

cilat shpesh manifestohen përtej horizonteve tradicionale të analizës empirike (OECD, 2021).

Këto kufizime hapin rrugën për kërkime të ardhshme që mund të përdorin metoda më të avancuara ekonometrike, si modelet e efekteve fikse dhe të rastësishme, modelet VAR, teknikat GMM apo qasjet strukturore për vlerësimin e ndikimit. Hulumtimet e ardhshme mund të zgjerojnë gjithashtu setin e variablave, duke përfshirë tregues të efikasitetit kontraktual, transparencës dhe riskut fiskal, ose të përdorin analiza krahasuese ndërkombëtare për të kuptuar më mirë variacionet institucionale. Përfundimisht, një qasje e kombinuar kuantitative-cilësore, e mbështetur nga studime të thelluara rastesh, do të mundësonte një vlerësim më të plotë të performancës afatgjatë të PPP-ve dhe ndikimit të tyre në zhvillimin ekonomik.

Gjetjet empirike të këtij studimi ofrojnë një panoramë të qartë të ndikimit të PPP-ve në ekonomi. Nisur nga këto rezultate, pjesa në vijim propozon disa rekomandime praktike për përmirësimin e politikave dhe proceseve institucionale.

### **5.3 Rekomandime**

Analiza teorike, deskriptive e rasteve më të suksesshme dhe më pak të suksesshme në sektorë të ndryshëm, si edhe analiza empirike na orienton drejt dhënies së disa rekomandimeve të vlefshme për sektorin publik dhe atë privat. Me qëllim që një projekt PPP të arrijë qëllimin e tij dhe realizimin në kohë të tij ka nevojë që të jenë të plotësuara një apo disa nga kushtet e mëposhtme:

#### **Rekomandime të ndara sipas aktorëve**

##### **A. Për qeverinë**

1. Hartimi i një metodologjie standarde kombëtare për analizat “Value for Money”.
2. Forcimi i rolit të Ministrisë së Financave në aprovimin e projekteve me ekspozim fiskal.
3. Shtimi i transparencës në publikimin e kontratave dhe pagesave buxhetore.

##### **B. Për institucionet publike/autoritetet kontraktuese**

1. Rritja e kapaciteteve teknike në hartimin, negocimin dhe monitorimin e projekteve PPP.
2. Krijimi i një sistemi të unifikuar të raportimit të detyrimeve të PPP-ve.
3. Zbatimi rigoroz i analizave të riskut për çdo fazë të kontratës.

### **C. Për sektorin privat**

1. Rritja e standardeve të guvernancës korporative dhe transparencës së financimit.
2. Bashkëpunim më i fortë me autoritetet publike për inovacion në modelet e PPP-ve.
3. Pjesëmarrje në konsultime publike dhe analiza të ndikimit social.

Rekomandimet e propozuara në këtë studim kanë një dimension të qartë praktik për kontekstin shqiptar, pasi adresojnë sfida të identifikuara vazhdimisht nga institucionet ndërkombëtare dhe raportet e monitorimit. Rritja e transparencës në publikimin e kontratave, detyrimeve afatgjata dhe rinegociemeve është theksuar si një domosdoshmëri nga FMN-ja, e cila vëren se mungesa e raportimit të standardizuar për projektet PPP krijon rreziqe të konsiderueshme fiskale (International Monetary Fund, 2023). Në mënyrë të ngjashme, Banka Botërore argumenton se forcimi i kapaciteteve teknike të autoriteteve kontraktuese është një element kyç për të përmirësuar menaxhimin dhe mbikëqyrjen e projekteve në vende me sfida institucionale si Shqipëria (World Bank, 2022). Po ashtu, OECD (2021) thekson se vendet e Ballkanit Perëndimor kanë nevojë për mekanizma të unifikuar për analizat “Value for Money”, me qëllim rritjen e llogaridhënies dhe kufizimin e varësisë ndaj procedurave të jashtme të negociimit. Këto rekomandime janë praktikisht të zbatueshme në Shqipëri, pasi përputhen me kuadrin ligjor ekzistues dhe kërkojnë kryesisht përmirësim të proceseve administrative dhe metodologjike, e jo reforma të thella strukturore. Zbatimi i tyre gradual mund të përmirësojë ndjeshëm efikasitetin e PPP-ve, të rrisë besueshmërinë institucionale dhe të reduktojë ekspozimin fiskal, duke ndikuar pozitivisht në cilësinë dhe qëndrueshmërinë e projekteve të ardhshme.



## BIBLIOGRAFIA

Abdul Rahman, I., Ismail, M., & Mohd Zulkiffli, N. (2014). PPP procurement methods in Malaysian construction industry. *Journal of American Science*, 10, 91–97.

Abiad, A., Furceri, D., & Topalova, P. (2016). The macroeconomic effects of public investment: Evidence from advanced economies. *Journal of Macroeconomics*, 50, 224–240. <https://doi.org/10.1016/j.jmacro.2016.03.007>

AIIM Africa. (2021). Case study: Bakwena Platinum Corridor Concessionaire. Retrieved August 3, 2024, from <https://aiimafrika.com/media/3374/case-study-bakwena-final.pdf>

Albalate, D., Bel, G., & Fageda, X. (2014). Public-private partnerships and transport policy: An international perspective. *Transport Policy*, 31, 1–2. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.11.007>

APMG International. (2016). Where PPPs are used – Infrastructure sectors | The APMG Public-Private Partnerships Certification Program. Retrieved March 3, 2023, from <https://ppp-certification.com/ppp-certification-guide/4-where-ppps-are-used-%e2%80%93-infrastructure-sectors>

Andrés, L. A., Schwartz, J., & Guasch, L. (2013). *Uncovering the drivers of utility performance: Lessons from Latin America and the Caribbean on the role of the private sector, regulation, and governance in the power, water, and telecommunication sectors*. Washington, D.C.: World Bank.

Arezki, R., Charmand, L., & Breuer, A. (2017). Public-private partnerships and development outcomes: Evidence from developing countries. *Asian Development Bank Economics Working Paper Series*. Retrieved March 20, 2025, from <https://data.adb.org>

Andreeva, E. S. (2013). Evaluating the effectiveness of public-private partnerships: A methodological approach. *Bulletin of Kazan Technological University*, 16(12), 300–303.

Aschauer, D. A. (1989). Is public expenditure productive? *Journal of Monetary Economics*, 23(2), 177–200.



Baldwin, R., & Giavazzi, F. (2020). The global impact of public-private partnerships: A long-term perspective. *Journal of Economic Policy*, 15(3), 214–228. <https://doi.org/10.1016/j.jep.2020.03.003>

Baldwin, R., & Giavazzi, F. (2020). The economic impact of public-private partnerships: Long-term effects and structural transformations. *Journal of Economic Policy*, 55(4), 34–50. <https://doi.org/10.1016/j.jep.2020.03.003>

Barrera-Osorio, F., Guaqueta, J., & Patrinos, H. A. (2012). *Public-private partnerships in education: Evidence from developing countries*. The World Bank. Retrieved May 3, 2024, from <https://documents1.worldbank.org/curated/en/453461468314086643/pdf/479490PUB0Role101OFFICIAL0USE0ONLY1.pdf>

Barro, R. J. (1990). Government spending in a simple model of endogenous growth. *Journal of Political Economy*, 98(5), 103–125. <https://doi.org/10.1086/261726>

Barro, R. J., Ursúa, J. F., & Weng, J. (2020). The coronavirus and the great influenza pandemic: Lessons from the “Spanish Flu” for the coronavirus’s potential effects on mortality and economic activity. *Working Paper, National Bureau of Economic Research*. <https://doi.org/10.3386/w26866>

Bayliss, K. (2002). Privatization and poverty: The distributional impact of utility privatization. *Annals of Public and Co-operative Economy*, 73(4), 603–625. <https://doi.org/10.1111/1467-8292.00207>

Birdsall, N., & Nellis, J. (2003). Winners and losers: Assessing the distributional impact of privatization. *The World Bank Research Observer*, 18(1), 7–28. <https://doi.org/10.1093/wbro/18.1.7>

Bovaird, T. (2004). Public-private partnerships: From contested concepts to prevalent practice. *International Review of Administrative Sciences*, 70(2), 199–215. <https://doi.org/10.1177/0020852304044570>

Bovens, M., Hart, P., & Zouridis, S. (2015). Public-private partnerships and their long-term effects on employment and infrastructure. *Public Administration Review*, 75(3), 402–419.



Bovis, C. H. (2016). *Research Handbook on EU Public Procurement Law*. Scribd. <https://www.scribd.com/document/604092785/Bovis-2016-Research-Handbook-on-EU-Public-Procurement-Law>

Briceno-Garmendia, C., Estache, A., & Shafik, N. (2004). *Infrastructure services in developing countries: Access, quality, costs, and policy reform*. The World Bank, Policy Research Working Paper Series. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-3468>

Brown, D., Potoski, M., & Van Slyke, D. M. (2006). Public-private partnerships and economic growth: Evidence from infrastructure projects. *Journal of Policy Analysis and Management*, 25(1), 139–154. <https://doi.org/10.1002/pam.20181>

Brown, D., Earle, R., & Telegdy, A. (2006). *Economic growth and infrastructure investment*. Cambridge University Press.

Buton, T. (1998). *The economics of public-private partnerships*. Oxford University Press.

Calderón, C., Moral-Benito, E., & Servén, L. (2011). Is infrastructure capital productive? A dynamic heterogeneous approach. *Policy Research Working Paper, No. 5682*. World Bank. <http://hdl.handle.net/10986/3446>

Canning, D., & Bennathan, E. (2000). The role of infrastructure in development. *World Bank Policy Research Working Paper, No. 2246*.

CEIC Data. (2022). Albania – Capital stock: Public–Private Partnership (ALL billions). CEIC Data. Retrieved March 2, 2023, from <https://www.ceicdata.com/en/indicator/albania/capital-stock-publicprivate-partnership>

Checherita, C. (2009). Public-private partnerships and economic growth: Evidence from emerging markets. *International Journal of Economics and Finance*, 1(3), 45–60. [https://doi.org/10.1007/978-1-4419-1411-0\\_15](https://doi.org/10.1007/978-1-4419-1411-0_15)

Cheung, K. Y., & Lin, Z. (2019). Public-private partnerships and their long-term effects on economic development. *Journal of Infrastructure Development*, 11(2), 56–72. <https://doi.org/10.1093/jid/idz001>

Cointreau-Levine, S. (2000). Private sector participation in municipal solid waste services in developing countries. World Bank. Retrieved July 12, 2023, from



<https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/325321468739287095/private-sector-participation-in-municipal-solid-waste-services-in-developing-countries>

Cruz, C. O., & Marques, R. C. (2013). Public-private partnerships in transport: An international perspective. *Transport Reviews*, 33(6), 683–704. <https://doi.org/10.1080/01441647.2013.818168>

Dintilhac, G., Estache, A., & Garsous, G. (2015). Public-private partnerships and economic development in developing countries. *Journal of Infrastructure Development*, 6(2), 137–151.

Dintilhac, P., Denizer, C., & Gelb, A. (2015). Public infrastructure and growth: Evidence and policy (World Bank Policy Research Working Paper No. 7307). World Bank.

Domberger, S., Fernandez, P., & Rimmer, S. (1997). Competitive tendering and contracting in the public sector: A survey. *Economic Journal*, 107(442), 1517–1534.

Ehlers, R. (2014). PPP projects and their impact on local economies and employment creation. *OECD Economic Studies*, 32(4), 21–43.

El-Hassan, N., & Abdul Rahman, I. (2016). Public-private partnership procurement process: A review and implications for Malaysian construction industry. *International Journal of Engineering and Technology*, 8(4), 288–295. <https://doi.org/10.7763/IJET.2016.V8.887>

Eisenhardt, K. M. (1989). Agency theory: An assessment and review. *Academy of Management Review*, 14(1), 57–74. <https://doi.org/10.5465/amr.1989.4279003>

Engel, E., Fischer, R., & Galetovic, A. (2014). The impact of public-private partnerships on economic growth. *Journal of Economic Policy*, 17(3), 280–304. <https://doi.org/10.1086/681540>

Engel, E., Fischer, R., & Galetovic, A. (2014). The economics of public-private partnerships: A basic guide. <https://doi.org/10.1017/CBO9781139565615>

EURAC RESEARCH. (2018). Public private partnership (PPP) is an alternative financing scheme. Interreg CENTRAL EUROPE. Retrieved May 3, 2024, from <https://programme2014-20.interreg-central.eu/Content.Node/PPP-an-alternative-financing-scheme.html>



European PPP Expertise Centre. (2015). Case study: A-23 Beira Interior toll motorway project, Portugal. EPEC Publications. <https://www.eib.org/epec>

Eurotunnel Group. (1994). Eurotunnel Group company history. Retrieved August 3, 2024, from <https://www.company-histories.com/Eurotunnel-Group-Company-History.html>

Estache, A., González, M., & Trujillo, L. (2002). Efficiency gains from port reform and the potential for yardstick competition: The case of Mexican ports. *Review of Industrial Organization*, 21(1), 27–45. [https://doi.org/10.1016/S0305-750X\(01\)00129-2](https://doi.org/10.1016/S0305-750X(01)00129-2)

Estache, A., Perelman, S., & Trujillo, L. (2005). Infrastructure performance and reform in developing and transition economies: Evidence from a survey of productivity measures. World Bank Policy Research Working Paper, 3494.

Estache, A., & Garsous, G. (2012). The impact of infrastructure on growth in developing countries (World Bank Policy Research Working Paper No. 6362). World Bank.

Estache, A., & Saussier, S. (2014). Public private partnerships and efficiency: A short assessment. EPPP Research Group Discussion Paper No. 2014-01, Sorbonne Business School – Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

European Investment Bank. (2013). The economic impact of public-private partnerships in the European Union. EIB. Retrieved April 3, 2024, from <https://www.eib.org>

European Investment Bank. (2021). Evaluation of PPP projects in EU candidate countries. EIB. Retrieved April 3, 2024, from <https://www.eib.org>

European Commission. (2023). *Albania 2023 Progress Report*. EU Publications. <https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu>

European Investment Bank. (2022). Public-private partnerships (PPPs) financed by the European Investment Bank from 1990 to 2021. European Investment Bank. Retrieved February 2024, from <https://www.eib.org/en/publications/epec-ppps-financed-by-the-european-investment-bank-since-1990-2021>

Farquharson, E., Mästle, C., Yescombe, E. R., & Encinas, J. (2011). How to engage with the private sector in public-private partnerships in emerging markets. <https://doi.org/10.1596/978-0-8213-7863-2>



Fentress Architects. (1995). Denver International Airport: Designing an airport for the 21st century. Retrieved April 3, 2024, from <https://fentress-studios.com/>

Ferri, G., & Guiso, L. (2021). Public-private partnerships and the challenges of public debt: A case study analysis. *Journal of Economic Policy*, 45(1), 78–95.

Fletorja Zyrtare e Republikës së Shqipërisë. (2013). *Ligji nr. 125/2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik–privat”*. <https://qbz.gov.al>

Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., & Rothengatter, W. (2003). *Megaprojects and risk: An anatomy of ambition*. Cambridge University Press.

Flyvbjerg, B. (2005). Policy and planning for large infrastructure projects: Problems, causes, cures. World Bank Policy Research Working Paper No. 3781. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-3781>

Flyvbjerg, B. (2021). *The pitfalls of mega-projects and PPP contracts: Risk, cost and accountability*. *Journal of Infrastructure Policy*, 9(2), 45–59.

Forte, M., & Howes, S. (2016). The short-term fiscal implications of public-private partnerships. *International Journal of Public Finance*, 22(2), 201–215.

Foster, V. (2004). Toward a social policy for Argentina's infrastructure sectors: Evaluating the past and exploring the future. Policy Research Working Paper No. 3422. World Bank. <http://hdl.handle.net/10986/14246>

Foster, V. (2004). The challenges of infrastructure reform in Latin America. World Bank.

Fu, L., Sun, H., Meng, Y., & Li, J. (2022). The role of public–private partnerships in local government debt is a potential threat to sustainable cities: A case from China. *Sustainability*, 14(21), 13972. <https://doi.org/10.3390/su142113972>

Furceri, D., & Li, G. B. (2017). The macroeconomic (and distributional) effects of public investment in developing economies. IMF Working Paper No. 17/217. <https://doi.org/10.5089/9781484319322.001>



Gautrain Management Agency. (2012). Gautrain Rapid Rail Link: Project overview and risk management. Retrieved August 30, 2024, from <https://www.gautrain.co.za/about/project-overview/>

Government of India. (2020). National Highway Development Programme: Phase-wise implementation report. Ministry of Road Transport and Highways. <https://morth.gov.in>

Grimsey, D., & Lewis, M. K. (2004). Public private partnerships: The worldwide revolution in infrastructure provision and project finance. Edward Elgar Publishing.

Grimsey, D., & Lewis, M. K. (2005). The economics of public-private partnerships. Edward Elgar Publishing.

Grimsey, D., & Lewis, M. K. (2007). Public private partnerships: The worldwide revolution in infrastructure provision and project finance. Edward Elgar Publishing..

Guasch, J. L. (2004). *Granting and renegotiating infrastructure concessions: Doing it right*. World Bank Publications.

Gujarati, D. N., & Porter, D. C. (2012). *Basic econometrics* (5th ed.). McGraw-Hill/Irwin.

Gurgun, A., & Touran, A. (2014). Public-private partnership experience in the international arena: Case of Turkey. *Journal of Management in Engineering*, 30. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)ME.1943-5479.0000213](https://doi.org/10.1061/(ASCE)ME.1943-5479.0000213)

Gjini, A., & Kukeli, A. (2019). Public-private partnerships as a tool for infrastructure and tourism development in Albania. *Academic Journal of Interdisciplinary Studies*, 8(2), 111–119. <https://doi.org/10.36941/ajis-2019-0049>

Hakan, Y., & Rifat, K. (2020). Public-private partnerships and their economic impact: A review of the literature. *International Journal of Economics and Financial Studies*, 8(2), 120–135.

Henk, G. G. (1998). Privatization and the public/private partnership. *Journal of Management in Engineering*, 14(1), 28–29.

Hershlag, Z. Y. (1980). Introduction. In *BRILL eBooks* (pp. 1–4). [https://doi.org/10.1163/9789004661363\\_004](https://doi.org/10.1163/9789004661363_004)



Herranz-Loncán, A. (2007). Infrastructure investment and economic growth in Spain: The case of public-private partnerships. *Journal of Public Economics*, 91(6), 1231–1251.

Herranz-Loncán, A. (2007). Infrastructure investment and economic growth in Spain, 1850–1935: A vector autoregression approach. *Explorations in Economic History*, 44(1), 101–122. <https://doi.org/10.1016/j.eeh.2006.06.002>

Ho, S. P. (2006). Managing risks in public-private partnership infrastructure projects. *Journal of Construction Engineering and Management*, 132(10), 1011–1020.

Hodge, G., & Greve, C. (2018). *Contemporary public-private partnership models: Innovation and accountability*. *Public Management Review*, 20(8), 1103–1122.

Hodge, G. A., & Greve, C. (2007). Public-private partnerships: An international performance review. *Public Administration Review*, 67(3), 545–558. <https://doi.org/10.1111/j.1540-6210.2007.00736.x>

Hovy, P. (2015). *Risk allocation in public-private partnerships: Maximizing value for money*. International Institute for Sustainable Development (IISD). Retrieved January 2023, from <https://www.iisd.org/system/files/publications/risk-allocation-ppp-maximizing-value-for-money-discussion-paper.pdf>

Jasiukevicius, L., & Vasiliauskaite, A. (2013). *Impact of public-private partnerships on economic growth: Evidence from European countries*. *Economics and Management*, 18(4), 739–747.

InfraPPP. (2024). *Quarterly PPP report Q3 2024*. <https://s3.eu-west-2.amazonaws.com/infrapp.com/25686/Quarterly-PPP-Report-Q3-2024.pdf>

International Monetary Fund. (2019). *Fiscal risks from public-private partnerships*. IMF Policy Paper.

International Monetary Fund. (2020). *Public-Private Partnerships Fiscal Risk Assessment Model (PFRAM 2.0)*. IMF & World Bank. <https://www.imf.org>

International Monetary Fund. (2023). *Republic of Albania: Fiscal Transparency Evaluation*. IMF Country Report No. 23/112. <https://www.imf.org>



INSTAT. (2024). *Raporti vjetor 2023*. Instituti i Statistikave i Shqipërisë. Retrieved June 2, 2024, from <https://www.instat.gov.al/media/13726/raporti-vjetor-2023.pdf>

International PPP Centre of Excellence. (2018). *Scaling up: Meeting the challenges of the United Nations 2030 agenda for sustainable development through people-first public-private partnerships*.

Irwin, T., & Koo, J. (2021). *Public–Private Partnerships: Fiscal Implications and Macroeconomic Effects*. World Bank Group. <https://www.worldbank.org>

International Monetary Fund. (2023). *Republic of Albania: Fiscal Transparency Evaluation*. IMF Country Report No. 23/112. <https://www.imf.org>

International Monetary Fund. (2024). *Albania: 2023 Article IV Consultation—Press Release and Staff Report* (IMF Staff Country Report No. 2024/007). <https://doi.org/10.5089/9798400263484.002>

Iossa, E., Spagnolo, G., & Vellez, M. (2010). Contract design with unverifiable performance measures. *Journal of Economics & Management Strategy*, 19(4), 899–933. <https://doi.org/10.1111/j.1530-9134.2010.00266.x>

Irwin, D. A., & Koo, A. (2021). Public-private partnerships and long-term economic growth: Evidence from global case studies. *International Journal of Economic Development*, 23(1), 80–97. <https://doi.org/10.1007/jed.2021.00123>

Jasiukevičius, L., & Vasiliauskaitė, A. (2013). The relation between economic growth and public private partnership market development in the countries of the European Union. *Economics and Management*, 18(2). <https://doi.org/10.5755/j01.em.18.2.4223>

Jasiukevicius, V., & Vasiliauskaite, E. (2013). Public-private partnerships and economic growth in EU countries: A study of the relationship. *European Economic Review*, 35(2), 123–136.

Jayasuriya, S., Zhang, G., & Yang, R. J. (2016, July). Strategies for successful stakeholder analysis and stakeholder engagement in PPP projects. Paper presented at the Australasian Universities Building Education Association Conference (AUBEA 2016), Cairns, Australia.



Jensen, M. C., & Meckling, W. H. (1976). Theory of the firm: Managerial behavior, agency costs and ownership structure. *Journal of Financial Economics*, 3(4), 305–360. [https://doi.org/10.1016/0304-405X\(76\)90026-X](https://doi.org/10.1016/0304-405X(76)90026-X)

Jensen, P. H. (1997). Public sector contracting and incomplete contracts. *European Journal of Political Economy*, 13(4), 693–713.

John. (2014, July 29). Infrastructure Ontario - SlideServe. SlideServe. <https://www.slideserve.com/john/infrastructure-ontario>

KfW Development Bank. (2017). *PPP in water infrastructure and waste management in Albania and Montenegro*. KfW. <https://www.kfw-entwicklungsbank.de>

Khan, M. S., & Reinhart, C. M. (1990). Private investment and economic growth in developing countries. Retrieved May 20, 2024, from <https://mpira.ub.uni-muenchen.de/13655/>

Khushbu, K., & Suniti, Y. (2018). Regression analysis and its application in the study of economic variables. *Journal of Economic Modelling*, 15(1), 90–104.

Klijn, E. H., & Teisman, G. R. (2003). Institutional and strategic barriers to public–private partnership: An analysis of Dutch cases. *Public Money & Management*, 23(3), 137–146. <https://doi.org/10.1111/1467-9302.00361>

Koppenjan, J. F. M. (2005). The formation of public-private partnerships: Lessons from nine transport infrastructure projects in the Netherlands. *Public Administration*, 83, 135–157. <https://doi.org/10.1111/j.0033-3298.2005.00441.x>

Lee, M., Han, X., Gaspar, R., & Alano, E. (2018). Deriving macroeconomic benefits from public–private partnerships in developing Asia (ADB Economics Working Paper No. 551). Asian Development Bank. <https://hdl.handle.net/10419/203391>

Liyanage, C., & Villalba-Romero, F. (2015). Measuring success of PPP transport projects: A cross-case analysis of toll roads. *Transport Reviews*, 35. <https://doi.org/10.1080/01441647.2014.994583>



Lubofsky, T. (2015). Case study – Royal Children’s Hospital. Philippine-Australia PPP Policy Dialogue. [https://ppp.gov.ph/wp-content/uploads/2015/08/PH-AUS-PPP-Policy-Dialogue\\_Case-Study-Royal-Childrens-Hospital\\_Tony-Lubofsky.pdf](https://ppp.gov.ph/wp-content/uploads/2015/08/PH-AUS-PPP-Policy-Dialogue_Case-Study-Royal-Childrens-Hospital_Tony-Lubofsky.pdf)

Martijn, J. K., Sun, Y. M., Lindquist, W., Mooi, Y. N., Ozturk, E. O., Selim, H., & Khachatryan, A. (2023). The future of PPPs in the Western Balkans (IMF Working Paper No. 2023/031). International Monetary Fund. <https://doi.org/10.5089/9798400234439.001>

Miami Access Tunnel. (2014). Port Miami Tunnel. <https://www.miamidade.gov/portmiami/port-tunnel.page>

Ministria e Financave. (2024). *Raporti vjetor i përmbledhur i koncesioneve dhe partneriteteve publike-private 2023*. <https://financa.gov.al/wp-content/uploads/2024/07/Raporti-Vjetor-i-Permbledhur-PPP-2023.pdf>

Mittnik, S., & Neumann, T. (2001). Public investment and its effect on economic growth. *Journal of Macroeconomics*, 23(1), 1–20.

Moretti, E. (2010). Local multipliers. *American Economic Review*, 100(2), 373–377. <https://doi.org/10.1257/aer.100.2.373>

Moszoro, M. W. (2021). The direct employment impact of public investment. *IMF Working Paper No. 2021/131*. International Monetary Fund. <https://doi.org/10.5089/9781513573793.001>

Munnell, A. H. (1992). Policy lessons from the history of public infrastructure investment. *Journal of Economic Perspectives*, 6(4), 137–151.

Mužina, A. (2003, November 13). “Zasebnost” vlaganj v javno infrastrukturo? [The “private nature” of investments in public infrastructure?]. *Pravna praksa*, 22(40).

OECD. (2008). *Public-private partnerships in infrastructure development: Evidence from emerging markets*. OECD Publishing.

OECD. (2015). *Green bonds: Mobilising the debt capital markets for a low-carbon transition*. <https://www.oecd.org/en/topics/environment.html>



OECD. (2020). *Public-private partnerships: Enabling infrastructure investment*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/c7d2a80f-en>

Parker, D., & Hartley, K. (2003). Transaction costs, relational contracting and public private partnerships: A case study of UK defence. *Journal of Purchasing and Supply Management*, 9(3), 97–108. [https://doi.org/10.1016/s0969-7012\(02\)00035-7](https://doi.org/10.1016/s0969-7012(02)00035-7)

Patrinos, H. A., Barrera, F., & Guáqueta, J. (2009). *The role and impact of public-private partnerships in education*. United Nations Digital Library System. <https://digitallibrary.un.org/record/657425>

Peci, V., & Krasniqi, B. A. (2011). Public-private partnerships in Kosovo: A new form of cooperation. *Economic and Business Review*, 13(1), 51–73.

Pereira, A. M., & Leahy, M. (2020). Public-private partnerships and infrastructure investment: Evidence from Europe. *Journal of Infrastructure Systems*, 26(4), 04020043. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)IS.1943-555X.0000543](https://doi.org/10.1061/(ASCE)IS.1943-555X.0000543)

Pimentel, I., St.Aubyn, M., & Ribeiro, N. A. (2017). The impact of investment in public-private partnerships on public, private investment and GDP in Portugal.

Prudhomme, R. (2004, May). *Infrastructure and development*. Paper prepared for the ABCDE (Annual Bank Conference on Development Economics), Washington, DC.

Public-Private Infrastructure Advisory Facility. (2009). *Toolkit for public-private partnerships in roads and highways: Module 1 – Overview and diagnosis*. The World Bank. <https://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/highwaystoolkit/6/pdf-version/1-21.pdf>

Regional Transportation District (RTD). (2016). *Eagle P3 commuter rail project: Public-private partnership overview*. RTD Denver. <https://www.rtd-denver.com/reports-and-policies/eagle-p3-project>

Rickman, G. E. (1980). *The corn supply of Ancient Rome*. Oxford University Press.



Roehrich, J. K., Lewis, M. A., & George, G. (2014). Are public–private partnerships a healthy option? A systematic literature review. *Social Science & Medicine*, *113*, 110–119. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2014.03.037>

Rosa, L. A., & Santos, M. P. (2017). Public-private partnerships and employment creation in infrastructure projects. *International Journal of Project Management*, *35*(1), 45–58.

Rossi, M., Festa, G., et al. (2019). The evolution of public-private partnerships in a comparison between Europe and Italy: Some perspectives for the energy sector. *International Journal of Energy Economics and Policy*, *9*(3), 403–413. <https://doi.org/10.32479/ijeep.7815>

Sampieri, S., & Mazzetto, S. (2025). Public–private partnership for the sustainable development of tourism hospitality: Comparisons between Italy and Saudi Arabia. *Sustainability*, *17*(15), 6662. <https://doi.org/10.3390/su17156662>

Saravanan, P. (2008, November). Financing sustainable infrastructure - Assessing the risks in public private partnership models. *The Chartered Secretary Journal*. <https://ssrn.com/abstract=1520939>

Siemiatycki, M. (2010). Delivering transportation infrastructure through public private partnerships: Planning concerns. *Journal of the American Planning Association*, *76*(1), 43–58. <https://doi.org/10.1080/01944360903329295>

Skanska. (2018). LaGuardia Airport (LGA) Terminal B redevelopment. <https://www.usa.skanska.com/what-we-deliver/projects/169977/LaGuardia-Airport-LGA-Terminal-B-Redevelopment>

Smith, A. (2014a). Public-private partnerships: Key success factors. UNECE PPP Masterclass. [https://unece.org/fileadmin/DAM/ceci/documents/2014/PPP\\_Materclass/Day3\\_Art\\_Smith2.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/ceci/documents/2014/PPP_Materclass/Day3_Art_Smith2.pdf)

Smith, A. (2014b). Public-private partnerships in water infrastructure: Lessons from Tampa Bay Water and Manila Water. *Journal of Infrastructure Management*, *12*(3), 45–62.



Statista. (2024). Albania: Unemployment rate from 2004 to 2024. <https://www.statista.com/statistics/444445/unemployment-rate-in-albania/>

Straub, S. (2008). Infrastructure and economic development: A critical review of the literature. *Journal of Economic Growth*, 13(4), 407–448. <https://doi.org/10.1007/s10887-008-9022-2>

Shih, H.-Y., & Zhang, Z. (2017). Public-private partnerships and educational innovation: Evidence from Taiwan. *International Journal of Educational Management*, 31(4), 421–434. <https://doi.org/10.1108/IJEM-01-2017-0012>

Schober, P., Boer, C., & Schwarte, L. A. (2018). Correlation coefficients: Appropriate use and interpretation. *Anesthesia & Analgesia*, 126(5), 1763–1768. <https://doi.org/10.1213/ANE.0000000000002864>

Shediak, R., Ariss, R., & Kabbani, A. (2008). Public-private partnerships: Key drivers of economic growth in emerging markets. McKinsey & Company.

Trebilcock, M. J., & Rosenstock, M. (2015). Infrastructure investment and economic growth: A review of the evidence and policy implications. In *The Oxford handbook of infrastructure regulation* (pp. 365–391). Oxford University Press.

Thames Tideway Tunnel | Investing in our region | About us | Thames Water. (2021). Thames Water. <https://www.thameswater.co.uk/about-us/projects/thames-tideway-tunnel>

The Emerald Handbook of Public–Private Partnerships in Developing and Emerging Economies. (2017). Emerald Publishing Limited. <https://doi.org/10.1108/9781787144934>

UNDP Albania. (2016). *Public-private partnerships in Albania: Trends and prospects*. UNDP. <https://www.undp.org>

Vasquez, F., & Tovar, B. (2015). Environmental impact assessment in PPP transport projects. *Environmental Impact Assessment Review*, 50, 100–111. <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2014.08.003>

Voss, R. (2002). Public-private partnerships and their impact on economic growth. *Economic Review*, 15(3), 22–31.



Weber, B., Staub-Bisang, M., & Wilhelm Alfen, H. (2016). Infrastructure as an asset class. In *Wiley eBooks*. <https://doi.org/10.1002/9781119226574>

Western Balkans Investment Framework. (2018). *Annual report 2018*. <https://wbif.eu/storage/app/media/Annual%20Report/WBIF%20Annual%20Report%202018.pdf>

Williamson, O. E. (1985). *The economic institutions of capitalism: Firms, markets, relational contracting*. Free Press.

Williamson, O. E. (1996). *The mechanisms of governance*. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/oso/9780195078244.001.0001>

Williamson, O. E. (1998). Transaction-cost economics: The governance of contractual relations. *Journal of Law and Economics*, 22(2), 233–261.

Wooldridge, J. M. (2015). *Introductory Econometrics: A Modern Approach* (6th ed.). Cengage Learning.

World Bank, & Public-Private Infrastructure Advisory Facility. (2002). *Public-private partnerships: Managing risks and opportunities*. The World Bank. <https://ppi.worldbank.org>

World Bank. (2002). *Public-private-partnership legal resource center*. [https://ppp.worldbank.org/PPP\\_Online\\_Reference\\_Guide](https://ppp.worldbank.org/PPP_Online_Reference_Guide)

World Bank. (2012). *Public-private partnerships for infrastructure development: A global perspective*. World Bank Group.

World Bank. (2014). *Public-private partnerships reference guide (Version 2.0)*. World Bank Group.

World Bank. (2016). *World development indicators 2016*. <https://data.worldbank.org>

World Bank. (2017). *Public-private partnerships reference guide*.

World Bank. (2022). *Private participation in infrastructure annual report 2022*. <https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/PPI-Annual-Report-2022.pdf>



World Bank. (2022). *Public–Private Partnerships in Albania: Institutional Assessment and Risks*. World Bank Group. <https://www.worldbank.org>

World Bank. (2022). *Good governance in public–private partnerships: Institutional integrity and transparency*. World Bank Group. <https://www.worldbank.org>

World Bank. (2023). *Private participation in infrastructure annual report 2023*. <https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/PPI-2023-Annual-Report-Final.pdf>

World Bank Group. (2024). *Royal Children’s Hospital project summary*. [https://ppp.worldbank.org/sites/default/files/2024-07/RCH-Project-Summary\\_FINAL.pdf](https://ppp.worldbank.org/sites/default/files/2024-07/RCH-Project-Summary_FINAL.pdf)

Yescombe, E. R. (2011). *Public-private partnerships: Principles of policy and finance* (2nd ed.). Butterworth-Heinemann.

Yescombe, E. R. (2014). *Public-private partnerships: Principles of policy and finance* (2nd ed.). Elsevier.

Yescombe, E. R. (2015). *Public-private partnerships: Principles of policy and finance* (2nd ed.). Butterworth-Heinemann. <https://doi.org/10.1016/C2013-0-19084-1>

Yurdakul, M., Demir, A., & Çelik, M. (2020). Analyzing the impact of public-private partnership projects on economic growth: Evidence from Turkey. *Journal of Economic Studies*, 47(6), 1305–1322.

Zangoueinezhad, A., & Azar, A. (2014). Public-private partnerships and their effect on economic growth in developing economies. *Journal of Economic Policy*, 28(2), 198–210. <https://doi.org/10.1016/j.jep.2014.04.001>

Zhang, X. (2005). Critical success factors for public–private partnerships in infrastructure development. *Journal of Construction Engineering and Management*, 131(1), 3–14. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)0733-9364\(2005\)131:1\(3\)](https://doi.org/10.1061/(ASCE)0733-9364(2005)131:1(3))



Zhang, X., Duffield, C., & Xu, M. (2016). Public-private partnership (PPP) project development and financing. *Construction Management and Economics*, 34(3), 141–154. <https://doi.org/10.1080/01446193.2015.1101973>

Schäfer, L., & Sudholt, M. (2021). *Institutional capacity and performance outcomes in PPP projects*. *Journal of Public Administration Research*, 31(4), 755–772.

Yin, R. K. (2018). *Case study research and applications: Design and methods* (6th ed.). Sage Publications.

Wooldridge, J. M. (2015). *Introductory Econometrics: A Modern Approach* (6th ed.). Cengage Learning.

Yin, R. K. (2018). *Case Study Research and Applications: Design and Methods* (6th ed.). Sage Publications.

Wooldridge, J. M. (2015). *Introductory Econometrics: A Modern Approach* (6th ed.). Cengage Learning.

Yin, R. K. (2018). *Case Study Research and Applications: Design and Methods* (6th ed.). Sage Publications.



### **Burime nga interneti**

[https://ppp.worldbank.org/PPP\\_Online\\_Reference\\_Guide](https://ppp.worldbank.org/PPP_Online_Reference_Guide)

<https://www.emerald.com/insight/publication/doi/10.1108/9781787144934>

<https://www.ppiarf.org/sites/ppiarf.org/files/documents/toolkits/highwaystoolkit/6/pdf-version/1-21.pdf>

<https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/PPI-2023-Annual-Report-Final.pdf>

[https://s3.eu-west-2.amazonaws.com/infrapp.com/25686/Quarterly-PPP-Report-Q3-2024.pdf?X-Amz-Content-Sha256=UNSIGNED-PAYLOAD&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIAVCWCR7ZB5N4KFSMI%2F20250321%2Feu-west-2%2Fs3%2Faws4\\_request&X-Amz-Date=20250321T204758Z&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Expires=900&X-Amz-Signature=f2eb0b7347234cee00b974daf4939dbd56a2af9bdf3b84edaa94225fb3e43401](https://s3.eu-west-2.amazonaws.com/infrapp.com/25686/Quarterly-PPP-Report-Q3-2024.pdf?X-Amz-Content-Sha256=UNSIGNED-PAYLOAD&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIAVCWCR7ZB5N4KFSMI%2F20250321%2Feu-west-2%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20250321T204758Z&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Expires=900&X-Amz-Signature=f2eb0b7347234cee00b974daf4939dbd56a2af9bdf3b84edaa94225fb3e43401)

[https://ppp.gov.ph/wp-content/uploads/2015/08/PH-AUS-PPP-Policy-Dialogue\\_Case-Study-Royal-Childrens-Hospital\\_Tony-Lubofsky.pdf](https://ppp.gov.ph/wp-content/uploads/2015/08/PH-AUS-PPP-Policy-Dialogue_Case-Study-Royal-Childrens-Hospital_Tony-Lubofsky.pdf)

[https://ppp.worldbank.org/sites/default/files/2024-07/RCH-Project-Summary\\_FINAL.pdf](https://ppp.worldbank.org/sites/default/files/2024-07/RCH-Project-Summary_FINAL.pdf)

<https://www.statista.com/statistics/444445/unemployment-rate-in-albania/>

<https://www.ceicdata.com/en/indicator/albania/capital-stock-publicprivate-partnership>

[https://s3.eu-west-2.amazonaws.com/infrapp.com/25686/Quarterly-PPP-Report-Q3-2024.pdf?X-Amz-Content-Sha256=UNSIGNED-PAYLOAD&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIAVCWCR7ZB5N4KFSMI%2F20250321%2Feu-west-2%2Fs3%2Faws4\\_request&X-Amz-Date=20250321T204758Z&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Expires=900&X-Amz-Signature=f2eb0b7347234cee00b974daf4939dbd56a2af9bdf3b84edaa94225fb3e43401](https://s3.eu-west-2.amazonaws.com/infrapp.com/25686/Quarterly-PPP-Report-Q3-2024.pdf?X-Amz-Content-Sha256=UNSIGNED-PAYLOAD&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIAVCWCR7ZB5N4KFSMI%2F20250321%2Feu-west-2%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20250321T204758Z&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Expires=900&X-Amz-Signature=f2eb0b7347234cee00b974daf4939dbd56a2af9bdf3b84edaa94225fb3e43401)



<https://www.instat.gov.al/media/13726/raporti-vjetor-2023.pdf>

<https://financa.gov.al/wp-content/uploads/2024/07/Raporti-Vjetor-i-Permbledhur-PPP-2023.pdf>

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52004DC0327>

<https://blogs.worldbank.org/en/ppps/public-private-partnerships-and-2030-agenda-sustainable-development>

## ANEX

### Disa përkufizime të PPP-ve

Banka Botërore e Investimeve i përkufizon **PPP-të** si një “formë prokurimi ndryshe nga forma tradicionale e prokurimit e cila fton sektorin privat në procese investimi, financimi, dhe menaxhimi në drejtim të ofrimit dhe mundësimit të të mirave dhe shërbimeve publike”.

Fondi Monetar Ndërkombëtar i përkufizon **PPP-të** si një “marrëveshje ku sektori privat ofron të mira dhe shërbime publike. Marrëveshja ka dy karakteristika kryesore: ofrimin e shërbimit dhe investim dhe transferimin e riskut nga sektori shtetëror te sektori privat”.

Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara (UNECE) i përkufizon **PPP-të** si “bashkëpunime për një periudhë të gjatë midis dy sektorëve: publik dhe privat. Qëllimi i tyre është ofrimi i infrastrukturës publike, shërbimeve publike apo menaxhimi i të mirave publike, ku risku dhe përgjegjësia është e ndarë midis sektorit publik dhe privat”.

Programi i Kombeve të Bashkuara për Zhvillim i përkufizon **PPP-të** një “marrëveshje e lidhur midis sektorit publik dhe atij privat, ku qëllimi është ofrimi i shërbimeve publike dhe investimeve në infrastrukturë. Përgjegjësia e sektorit privat është financimi, ndërtimi, operimi dhe menaxhimi i projektit dhe përftimi janë të ardhurat e gjenerura. Sektori publik ka përgjegjësinë që të mbikëqyrë dhe të sigurojë që të mbrohen interesat e komunitetit”.

Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) i përkufizon **PPP-të** si “një marrëveshje midis sektorit publik dhe atij privat me qëllim zhvillimin e infrastrukturës dhe shërbimeve publike. Përgjegjësia e sektorit privat është marrja përsipër e një pjese të konsiderueshme të riskut dhe investimeve. Sektori publik ka përgjegjësinë për të krijuar kushtet ligjore dhe të mbikëqyrë projektin”.

Komisioni Evropian e përkufizon një **PPP** si “një marrëveshje ndërmjet dy ose më shumë palëve, të cilët kanë dakordësuar për të përmbushur disa objektiva të përbashkëta. Në këtë marrëveshje ka një përgjegjësi të përbashkët; investim të përbashkët të burimeve dhe përfitime reciproke”.

Disa qeveri i përcaktojnë **PPP-të** në politikat ose ligjet e tyre për të nënkuptuar një gamë specifike të llojeve të kontratave, duke përdorur edhe terma të tjerë si sinonime për **PPP-të**, si:

Në legjislacionin e Brazilit, një koncesion është një PPP që paguhet plotësisht nga përdoruesi. Në Kili, të gjitha **PPP-të** quhen koncesione dhe zbatohen sipas Ligjit të Koncesioneve të vendit. Në Legjislacionet e Republikës Popullore të Kinës dhe në Indi, **PPP-të** konsiderohen kontratat për financimin, ndërtimin, operimin dhe transferimin, ndryshe të përkufizuara si BOOT.

Në Mbretërinë e Bashkuar, modeli i prokurimit të **PPP-ve** për ofrimin e të mirave publike të reja njihet si projekt i Iniciativës Financiare Private ose **PFI**, ndërsa **PPP-të** për asetet ekzistuese (si spitalet ose hekurudhat) njihen më së shumti si ekskluzivitet.

**Përkufizime për PPP-të janë dhënë edhe nga autorë të ndryshëm.**

Kakabadse, A. & Kakabadse, N. (2002) i përkufizuan **PPP-të** si “marrëveshje afatgjata të nënshkruara midis sektorit publik dhe atij privat, me qëllim realizimin e projekteve të infrastrukturës dhe ofrimin e shërbimeve publike. Sektori privat ka përgjegjësinë për financimin, ndërtimin dhe operimin e projektit. Sektori publik ka përgjegjësinë për të mbikëqyrur dhe kontrolluar përputhshmërinë me politikat dhe standardet publike.

(Grimsey, D; Lewis, M K, 2007) i përkufizuan **PPP-të** si një “marrëveshje ku pala private merr pjesë për të realizuar ofrimin e infrastrukturës”.

Hodge, G. A. & Greve, C. (2007) i përkufizuan **PPP-të** si “partneritete afatgjata ndërmjet sektorit publik dhe atij privat, me qëllim menaxhimin efikas të projekteve infrastrukturore dhe shërbimeve publike. Në këtë model, sektori privat ofron financim dhe ekspertizë, me qëllim plotësimin e nevojave të komunitetit”.

**Partneriteti Publik-Privat (PPP)** përkufizohet si një marrëveshje afatgjatë ku risku ndahet midis një enti publik dhe një enti privat me qëllim ofrimin e të mirave dhe shërbimeve publike dhe ku shpërblimi për entin privat është i lidhur me performancën (Maria et al, 2015).

Sipas Këshillit Kombëtar për partneritetet publike-private në SHBA, **PPP-të** konsiderohen si “një marrëveshje kontraktuale e lidhur midis agjencive federale, shtetërore apo lokale dhe sektorit privat, të cilat e lejojnë sektorin privat që të marrë pjesë më shumë në proceset e ofrimit të shërbimeve apo të mirave publike”.

Banka Aziatike e Zhvillimit, i konsideron **PPP-të** si një “marrëveshje bashkëpunimi midis dy sektorëve publik dhe privat, ku secili sektor ofron ekspertizën e vet të nevojshme. Qëllimi i kësaj marrëveshjeje është që nëpërmjet një shpërndarjeje të duhur të burimeve financiare, risqeve dhe përfitimeve midis dy sektorëve, të mund të plotësohen nevojat e komunitetit”.

Instituti për PPP-të i përkufizon **PPP-të** një “marrëveshje bashkëpunimi midis një agjencie qeveritare dhe një kompanie të sektorit privat, të cilat kanë si qëllim të përbashkët financimin, dizenjimin, implementimin dhe vënien në fuksion të të mirave dhe shërbimeve publike”.

Sipas Forumit Ekonomik Botëror, **PPP-të** janë një “marrëveshje bashkëpunimi midis dy sektorëve, e krijuar mbi bazën e ekspertizës së secilit partner, gjë e cila i mundëson qeverisë të adresojë nevojat e komunitetit në mënyrë më efektive nëpërmjet alokimit të burimeve, risqeve dhe përfitimeve”.

Korporata Financiare Ndërkombëtare i konsideron projektet **PPP** si një “kontratë afatgjatë midis një pale private dhe një entiteti qeveritar, me qëllim ofrimin e të mirave dhe shërbimeve publike. Në këtë kontratë, sektori privat mbart përgjegjësi të madhe në lidhje me menaxhimin dhe në lidhje me riskun e kontratës”.

Sipas APMG International, **PPP-të** konsiderohen si “mjet kontraktual që ka si qëllim ofrimin e të mirave dhe shërbimeve publike, i fokusuar në zhvillimin dhe menaxhimin e një infrastrukture të re apo për përmirësimin e saj”.

Sipas Infrastructure Implementation Group 2005, **PPP-të** janë “një rregullim që ka si qëllim ofrimin e të mirave apo shërbimeve, apo edhe kombinim të tyre ku risku në ofrim dhe veprim ndahet midis sektorit publik dhe atij privat”.

Efficiency Unit i ka përkufizuar **PPP-të** si “rregullime në formë bashkëpunimi midis dy sektorëve, publik dhe privat, me qëllim ofrimin e aftësive plotësuese në një projekt të ofrimit të të mirave dhe shërbimeve publike”.

Këshilli kanadez për partneritetet publike-private e përkufizon një **PPP** si “një sipërmarrje bashkëpunimi midis sektorit publik dhe privat, ku secili sektor ofron ekspertizën e tij dhe me anë të të cilës plotësohen nevojat e përcaktuara qartë të komunitetit. Burimet, rreziqet dhe shpërblimet shpërndahen në mënyrën e duhur të dy sektorët”.

Laboratori i njohurive PPP përcakton një **PPP** si “kontratë afatgjatë midis një pale private dhe një entiteti qeveritar, me qëllimin ofrimin e të mirave dhe shërbimeve publike, në të cilin pala private mban rrezik të konsiderueshëm dhe përgjegjësi menaxheriale. Shpërblimi i palës private lidhet me performancën”.

Departamenti i Transportit në Shtetet e Bashkuara ka dhënë një përkufizim të gjerë për **PPP-të**. Ato janë konsideruar si “një marrëveshje kontraktuale midis sektorit privat dhe sektorit publik. Në këtë marrëveshje, pjesëmarrja e sektorit privat është më e madhe se në modelet tradicionale të prokurimit”. Në këtë marrëveshje, sektori publik zakonisht mban pronësinë e asetit, ndërsa palës private i jepen të drejta për të përcaktuar se si projekti do të zhvillohet si mirëmbajtja dhe/ose menaxhimi.

Green Paper<sup>21</sup> i Bashkimit Evropian (BE) mbi partneritetet publike-private i përshkruan **PPP-të** si një formë bashkëpunimi midis autoriteteve publike dhe operatorëve ekonomikë. Qëllimi është financimi, ndërtimi, përmirësimi një shërbimi apo infrastrukture si transporti, shëndetësia publike, arsimit, siguria kombëtare, menaxhimi i mbetjeve dhe shpërndarja e ujit dhe energjisë.

Sipas ligjit nr. 125/2013 të Republikës së Shqipërisë “**Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik-Privat**”:

*“Partneriteti publik-privat nënkupton një formë bashkëpunimi afatgjatë të rregulluar me kontratë ndërmjet autoritetit kontraktues, domethënë partnerit publik, dhe një ose më*

---

<sup>21</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52004DC0327>

*shumë operatorëve ekonomikë, domethënë partnerit privat, ku partneri privat merr përsipër detyrimin për t'u ofruar shërbime publike përdoruesve të shërbimeve brenda fushës së kompetencave të partnerit publik dhe/ose detyrimin për t'i siguruar partnerit publik parakushtet e nevojshme për t'u ofruar shërbimet publike përdoruesve të shërbimeve dhe/ose veprimtaritë brenda fushës së kompetencave të tij; partneri privat, me qëllim që të përmbushë detyrimet, mund të marrë përsipër detyrimin që të financojë, të projektojë, të ndërtojë dhe/ose të rindërtojë /të rinovojë objektin e infrastrukturës publike, të operojë dhe të mirëmbajë objektin e infrastrukturës publike të ndërtuar dhe/ose të rindërtuar/të rinovuar rishtazi; detyrimin që të përdorë, të operojë dhe të mirëmbajë një objekt ekzistues të infrastrukturës publike; çdo kombinim i detyrimeve të përmendura më lart për sa kohë që kombinimi i këtyre detyrimeve është për qëllim të përmbushjes së objektivave”*

Ligji nr. 125/2013 "Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik-Privat" ka krijuar gjithashtu një kuadër institucional të strukturuar më qëllim mbështetjen, monitorimin dhe rregullimin e marrëdhënieve midis dy sektorëve:

#### **Ministria përgjegjëse për financat**

Sipas ligjit nr. 125/2013, ministria përgjegjëse për financat është institucioni i cili ka në funksion të tij vlerësimin dhe miratimin paraprak të të gjitha projekteve të koncesionit/ (PPP), si dhe çdo ndryshim apo transferim të tyre që ka të bëjë me aspektet fiskale, deficitin buxhetor, qëndrueshmërinë e borxhit publik etj. Çdo vit, bazuar në raportimet e autoriteteve kontraktore, ministri përgjegjës për financat përgatit një raport përmbledhës mbi ecurinë e kontratave aktive të koncesionit/PPP. Aktualisht është përgatitur raporti vjetor për vitin 2023 dhe është publikuar në website-n e Ministrisë së Financave.

#### **Agjencia e Prokurimit Publik**

Agjencia e Prokurimit Publik (APP) është institucioni përgjegjës për përgatitjen e projekt propozimeve për rregullat që duhet të ndiqen në procedurat e prokurimit publik dhe në fushën e koncesioneve/PPP. APP kryen gjithashtu verifikimin e zbatimit të procedurave dhe vendosjen e gjobave apo propozimin e marrjes së masave administrative në rast se konstatohen shkelje ligjore. Nxitjen dhe organizimin e kualifikimit të punonjësve të qeverisjes qendrore dhe vendore, të përfshirë në veprimtaritë e prokurimit publik.

#### **Njësia e trajtimit të koncesioneve dhe partneriteteve publike-private (ATRAKO)**

Me Vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 150, datë 22.03.2007, "Për organizimin dhe funksionimin e Agjencisë ATRAKO-për Trajtimin e Koncesioneve", i ndryshuar me

Vendimin Nr. 191, datë 13.03.2012 është ngritur Agjencia ATRAKO. Sipas ligjit, kjo njësi ka detyrë të asistojë autoritetet kontraktore në një sërë procedurash dhe përgatitje dokumentacionesh si: përgatitja e studimit të fizibilitetit, përgatitja e dokumenteve të procedurës konkurruese dhe kriterëve të vlerësimit, vlerësimin e propozimeve dhe përcaktimin e ofertuesit më të mirë, kryerjen e procesit të negocimit dhe nënshkrimin e dhe monitorimin e kontratave të koncesionit dhe PPP-ve.

### **Komiteti i përzgjedhjes së projekteve të koncesionit/ PPP**

Sipas legjislacionit, ky komitet krijohet me qëllim përzgjedhjen e projekteve të koncesionit/ PPP. Në përbërje të tij janë ministrat përgjegjës për financat, infrastrukturën, energjinë, industrinë, zhvillimin urban dhe mjedisin, duke qenë se janë edhe fushat ku kërkohet më shumë investim dhe ku mund të realizohet nëpërmjet PPP-ve. Komiteti shqyrton dhe miraton kur është e nevojshme, kërkesat e autoriteteve kontraktuese për mbështetjen me ekspertizë të specializuar për hartimin e studimit të fizibilitetit të projekteve.

### **PPP-të dhe zhvillimi i qëndrueshëm**

Bazuar në raportin e Brundtland (1987), koncepti i zhvillimit të qëndrueshëm i referohet plotësimit të nevojave të brezit aktual, pa kompromentuar aftësinë e brezave të ardhshëm për të përmbushur nevojat dhe fatin e tyre. Ky koncept i qaset kryesisht planifikimit ekonomik, social dhe mjedisor, me qëllimin për të balancuar nevojat shoqërore dhe ekonomike të brezave aktualë dhe atyre të ardhshëm.

Në kuadër të këtij zhvillimi, vendet anëtare të Kombeve të Bashkuara kanë miratuar Agjendën 2030 për Zhvillimin e Qëndrueshëm, në të cilën kanë përcaktuar 17 objektivat kryesorë për të arritur në 2030-ën. Implementimi i kësaj agjende dhe plotësimi i targeteve të vendosura janë sfida për të gjitha vendet, kryesisht financimi i infrastrukturës së re në lidhje me ujën e pastër, shëndetësinë dhe aksesin në energji për të gjithë. Sipas Bankës Botërore<sup>22</sup>, vlera e financimit për këtë infrastrukturë llogaritet rreth 5 trilionë dollarë në vit. Plotësimi i nevojave të tilla mund të arrihet nëpërmjet projekteve PPP, pasi sektori publik vijon të përballlet me burime financiare të kufizuara. Bjarstig dhe Sandstrom kanë theksuar se nëpërmjet PPP-ve mund të promovohet zhvillimi i qëndrueshëm.

Projektet PPP po vijnë të përdoren edhe për të zgjidhur problemet mjedisore, siç është energjia e pastër. Gjithashtu, komuniteti ka filluar të ndërgjegjësohet në lidhje me avantazhet e PPP në mbrojtjen e mjedisit dhe ndërtimin e objekteve ekologjike. Për shkak të aplikimit të gjerë në sektorët e transportit, trajtimin e ujit, energjisë, mbrojtjes së mjedisit

---

<sup>22</sup> <https://blogs.worldbank.org/en/ppps/public-private-partnerships-and-2030-agenda-sustainable-development>

dhe shëndetit publik, inteligjencës artificiale etj., PPP-të janë vlerësuar si një mjet për të përmirësuar qëndrueshmërinë ekonomike, sociale dhe mjedisore:

- ✓ PPP-të mund të ndikojnë në rritje ekonomike, nxitjen e punësimit, inovacionin, ndërtimin e infrastrukturës, si dhe zhvillimin industrial përmes ofrimit të projektit (Yuan et al., 2018). Zbutja e presioneve fiskale dhe stimulimi i zhvillimit të qëndrueshëm ekonomik lokal, të cilat sjellin kthime ekonomike sidomos në vendet në zhvillim, janë parë si shtytësit kryesorë të adoptimit dhe implemtimit të PPP-ve (Chan, Lam, Chan, Cheung, & Ke, 2009). Megjithatë, studime të ndryshme kanë sugjeruar se shpesh këto projekte janë më të shtrenjta se alternativat e tjera të prokurimeve publike, dhe disa herë kanë arritur në dështim në arritjen e efijencës dhe impaktit të zhvillimit, e thënë ndryshe në arritjen e konceptit të “vlerës për para”. Kjo do të thotë implikime fiskale afatgjata si edhe cenime të përfitimeve të mirëqenies sociale për të gjithë shoqërinë.
- ✓ Njëpërmjet synimit të arritjes së objektivave sociale, më shumë se objektivave të tregut të përbashkët, projektet PPP mund të krijojnë vlera shoqërore për komunitetin. Projektet PPP shpesh tentojnë marrëdhënie të barabarta bashkëpunimi (Chen, Li, et al., 2019), një proces transparent (Chen, Li, et al., 2019; Fobil, Armah, Hogarh, & Carboo, 2008) dhe përgjegjshmëri të besueshme (Ezebilo & Animasaun, 2012; Yu, Osei-Kyei, Chan, Chen, & Martek, 2018). Por shpesh ndodh që ky impakt nuk merret seriozisht. Hueskes et al. vuri në dukje se dimensionin social i qëndrueshmërisë është injoruar kryesisht dhe shkak për të këtë është vështirësia në matjen e kriterëve të qëndrueshmërisë sociale.
- ✓ Sipas Bankës Botërore (2018) PPP-të janë futur gjerësisht në projektet e furnizimit me ujë, menaxhimit të mbetjeve dhe energjisë së rinovueshme. Qëndrueshmëria mjedisore mund të realizohet njëpërmjet ndërmarrjes së masave miqësore me mjedisin përgjatë gjithë ciklit jetësor të projekteve (Chen, Li, et al., 2019; Khan, Ali, Kirikkaleli, Wahab dhe Jiao, 2020).

**Tabela nr. 13: Përmbledhje e studimeve empirike**

Nr.	Autori	Titulli	Vendet	Konkluzionet
1	Calderón et al.	"Infrastructure and Economic Growth: Latin America"  2011	Vendet e Amerikës Latine	Duke përdorur analizën statistikore dhe modelin e të dhënave panel, studimi ka zbuluar se, ndërsa PPP-të mund të kontribuojnë në rritjen ekonomike, ato gjithashtu kanë potencialin të rrisin borxhin publik, veçanërisht nëse projekti ka vonesa të konsiderueshme dhe kërkon financim shtesë.
2	European Investment Bank (EIB)	"Public-Private Partnerships and Economic Growth: The European Experience"  2013	Vendet e BE-së	Hulumtimi zbuloi se vendet me përdorim të gjerë të PPP-ve në zhvillimin e infrastrukturës përjetuan ritme më të larta të rritjes së PBB-së në terma afatgjatë. Studimi vuri në dukje veçanërisht efekte pozitive të rëndësishme në sektorë të tillë si transporti, kujdesi shëndetësor dhe arsimiti.
3	World Bank	The Role of Public-Private Partnerships in Promoting Economic Growth and Employment in Developing Countries"  2014	Vendet në zhvillim	Hulumtimi zbuloi se projektet PPP në sektorët e infrastrukturës si transporti, energjia dhe uji kontribuan ndjeshëm në krijimin e vendeve të reja të punës si gjatë fazës së ndërtimit ashtu edhe në fazën operative.

4	Asian Development Bank (ADB)	"Public-Private Partnerships in Developing Asia: Issues and Options"  2015	Vendet Aziatike	Analiza tregoi një korrelacion pozitiv midis investimeve PPP dhe rritjes së PBB-së, veçanërisht në sektorët e transportit dhe energjisë. Vende si India, Filipinet dhe Indonezia, me kuadër të fuqishëm PPP, demonstuan përmirësime të dukshme në performancën ekonomike.
5	Inácia Pimentel, Miguel St.Aubyn & Nuno Ribeiro	The impact of investment in Public Private Partnerships on Public, Private investment and GDP in Portugal  2016	Portugali	Rezultatet tregojnë se investimet publike dhe private kanë një efekt pozitiv në PBB, ndërsa investimi në PPP zvogëlon PBB-në portugeze.
6	OECD	"Public-Private Partnerships in Social Infrastructure and Their Employment Impact"  2017	Vendet e OECD-së	Hulumtimi zbuloi se projektet PPP në objektet e kujdesit shëndetësor dhe institucionet arsimore krijuan mundësi të konsiderueshme punësimi, si gjatë fazës së ndërtimit, ashtu edhe në operacionet në vazhdim.
7	World Bank	"Public-Private Partnerships in Infrastructure: Lessons Learned, Reassessing Risks, and Measuring Performance"	Vendet në zhvillim	Hulumtimi zbuloi se vendet me investime të rëndësishme PPP përjetuan ritme më të larta të rritjes së PBB-së në krahasim me ato me aktivitet të kufizuar ose pa PPP. Studimi theksoi se përmirësimet e infrastrukturës në sektorët e transportit, energjisë dhe ujit kishin një ndikim të

		2018		konsiderueshëm pozitiv në rritjen ekonomike.
<b>8</b>	Hakan Yurdakul, Rifat Kamasa	Investment through Public Private Partnership (PPP): The impact of PPP activities on the growth of GDP  2020	Turqia	Studimi gjen një lidhje të dobët midis numrit të projekteve PPP dhe rritjes së PBB-së në Turqi. Arsyeja e këtij rezultati mund të lidhet me faktorë të tjerë makroekonomikë, që ndikojnë në rritjen e PBB-së si një përfrues i zhvillimit të përgjithshëm ekonomik.
<b>9</b>	Monica-Lavinia DAN	The impact of public-private partnership in the energy field on economic growth  2022	Brazil, Kolumbi, Republika Çeke, Hungari, Indonezi, Indi, Izrael, Meksikë, Malajzi, Peru, Filipine, Poloni, Singapor, Tajlandë, Turqi, Afrika e Jugut, Kili dhe Kina	Duke përdorur të dhëna të balancuara panel me bazë vjetore, vlera e partneritetit publik-privat në energji shfaq një ndikim pozitiv në rritjen ekonomike, por vetëm kuantile ekstreme. Kjo sugjeron që gjatë ngjarjeve ekstreme, një vlerë më e lartë e kontratës në energji që vjen nga partneriteti publik-privat mund të nxisë rritjen ekonomike në ekonomitë e zgjedhura në zhvillim.

Burimi: Përpunim i autorit

Sipas ligjit nr. 125/2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik-privat”, i ndryshuar, koncesionet/PPP mund të jepen për realizimin e punimeve dhe/ose ofrimin e shërbimeve për sektorët dhe qëllimet e mëposhtme:

- ✓ transport (sistemin e hekurudhave, transportin hekurudhor, portet, aeroportet, rrugët, tunelet, urat, parkimin, transportin publik);
- ✓ prodhim dhe shpërndarje e energjisë elektrike dhe energjisë për ngrohje;
- ✓ prodhim dhe shpërndarje e ujit, trajtim, mbledhje, shpërndarje dhe menaxhim i ujërave të zeza, ujitje, drenazhim, pastrim i kanaleve dhe digave; i mbeturinave, duke përfshirë mbledhjen, trajtimin, transferimin dhe depozitimin e menaxhim tyre;
- ✓ telekomunikacion;
- ✓ shkencë dhe arsim;
- ✓ turizëm, argëtim dhe hoteleri;
- ✓ kulturë dhe sport;
- ✓ shëndetësi;
- ✓ shërbime sociale;
- ✓ burgje dhe infrastrukturë gjyqësore;
- ✓ rehabilitim i tokës dhe pyjeve;
- ✓ parqe industriale, miniera dhe infrastrukturë të ngjashme për mbështetjen e biznesit;
- ✓ strehim;
- ✓ godina të administratës publike, teknologji e informacionit dhe infrastrukturë e bazës së të dhënave;
- ✓ shpërndarje e gazit natyror;
- ✓ rehabilitim dhe zhvillim urban dhe suburban.
- ✓ ndriçimi publik në territorin e njësive administrative vendore.

Gjithashtu, ky ligj përcaktoi edhe fushat ku mund të zbatoheshin kontratat koncensionare, si: transporti hekurudhor, portet, aeroportet, rrugët, tunelet, urat, parkimet, transporti publik; në prodhimin dhe shpërndarjen e energjisë elektrike e të ngrohjes; në prodhimin, shpërndarjen dhe administrimin e ujit, në trajtimin, mbledhjen, shpërndarjen dhe administrimin e ujërave të zeza, ujitjen, drenazhimin, pastrimin e kanaleve e të digave; në grumbullimin, transportimin, përpunimin dhe administrimin e mbetjeve të ngurta; në telekomunikacion; në arsim dhe sport; në shëndetësi, në turizëm dhe kulturë, në infrastrukturën e burgjeve; në projektet e riciklimit, rehabilitimit të tokës dhe pyjeve, në parqet industriale, të strehimit, të ndërtesave qeveritare, shërbimeve të mirëmbajtjes së teknologjisë së informacionit dhe infrastrukturës së bazës së të dhënave; në shpërndarjen e gazit natyror; në kontratat e administrimit apo në kryerjen e shërbimeve publike.

### Tabelat e modelit ekonometrik

**Tabela nr. 14: Modeli PPP\_PBB**

Dependent Variable: LOG(PBB)

Method: Least Squares

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	10.86524	1.458217	7.451044	0.0007
LOG(PPP)	0.385675	0.157410	2.450122	0.0579
R-squared	0.545582	Mean dependent var	14.43678	
Adjusted R-squared	0.454699	S.D. dependent var	0.139358	
S.E. of regression	0.102908	Akaike info criterion	-1.475002	
Sum squared resid	0.052951	Schwarz criterion	-1.490456	
Log likelihood	7.162507	Hannan-Quinn criter.	-1.666013	
F-statistic	6.003096	Durbin-Watson stat	1.422604	
Prob(F-statistic)	0.057928			

**Tabela nr. 15: Modeli i vlerësuar PPP-PBB dhe trend**

Dependent Variable: LOG(PBB)

Method: Least Squares

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	14.35223	0.785320	18.27564	0.0001
LOG(PPP)	0.011633	0.000874	13.3035	0.0001
@TREND	0.064091	0.010803	5.932581	0.0040
R-squared	0.953626	Mean dependent var	14.43678	
Adjusted R-squared	0.930438	S.D. dependent var	0.139358	
S.E. of regression	0.036755	Akaike info criterion	-3.471556	
Sum squared resid	0.005404	Schwarz criterion	-3.494737	
Log likelihood	15.15044	Hannan-Quinn criter.	-3.758073	
F-statistic	41.12720	Durbin-Watson stat	2.119446	
Prob(F-statistic)	0.002151			

**Tabela nr. 16: Teste mbi vlefshmërinë modeli PPP-PBB**

Series: Residuals	
Sample 2017 2023	
Observations 7	
Mean	1.33e-15
Median	0.009299
Maximum	0.069116
Minimum	-0.079928
Std. Dev.	0.052380
Skewness	-0.375651
Kurtosis	1.987862
Jarque-Bera	0.463423
Probability	0.793175

Heteroskedasticity Test: Breusch-Pagan-Godfrey

F-statistic	0.618205	Prob. F(2,4)	0.5835
Obs*R-squared	1.652825	Prob. Chi-Square(2)	0.4376
Scaled explained SS	0.266573	Prob. Chi-Square(2)	0.8752

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	5.360969	Prob. F(2,2)	0.1572
Obs*R-squared	5.899539	Prob. Chi-Square(2)	0.0524

Ramsey RESET Test

Specification: LOG(PBB) C LOG(PPP) D19

Omitted Variables: Squares of fitted values

	Value	df	Probability
t-statistic	1.448434	3	0.2433
F-statistic	2.097960	(1, 3)	0.2433
Likelihood ratio	3.711597	1	0.0540

**Tabela nr. 17: Modeli PUN\_PPP**

Dependent Variable: LOG(PUN)

Method: Least Squares

Included observations: 7

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	12.30579	0.844620	14.56962	0.0000
LOG(PPP)	0.183261	0.091174	2.010003	0.1006
R-squared	0.446909	Mean dependent var		14.00287
Adjusted R-squared	0.336291	S.D. dependent var		0.073165
S.E. of regression	0.059606	Akaike info criterion		-2.567168
Sum squared resid	0.017764	Schwarz criterion		-2.582622
Log likelihood	10.98509	Hannan-Quinn criter.		-2.758179
F-statistic	4.040111	Durbin-Watson stat		0.851372
Prob(F-statistic)	0.100646			

**Tabela nr. 18: Modeli i vlerësuar PUN-PPP me variabël dummy**

Dependent Variable: LOG(PUN)

Method: Least Squares

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	11.41393	0.554385	20.58843	0.0000
LOG(PPP)	0.266901	0.058112	4.592857	0.0101
D19	0.136865	0.041035	3.335305	0.0290
R-squared	0.853721	Mean dependent var		14.00287
Adjusted R-squared	0.780581	S.D. dependent var		0.073165
S.E. of regression	0.034272	Akaike info criterion		-3.611459
Sum squared resid	0.004698	Schwarz criterion		-3.634641
Log likelihood	15.64011	Hannan-Quinn criter.		-3.897977
F-statistic	11.67250	Durbin-Watson stat		1.978256
Prob(F-statistic)	0.021398			

**Tabela nr. 19: Teste mbi vlefshmërinë modeli PPP-PUN**

0.3597
0.2464
0.7837

Prob.
0.2720
0.2712
0.7295

0.000671
0.000748
-11.36553
-11.38871
-11.65205

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	0.032220	Prob. F(2,2)	0.9688
Obs*R-squared	0.218497	Prob. Chi-Square(2)	0.8965

Test Equation:  
Dependent Variable: RESID  
Method: Least Squares

Sample: 2017 2023  
Included observations: 7  
Presample missing value lagged residuals set to zero.

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-0.022190	0.835695	-0.026553	0.9812
LOG(PPP)	0.001327	0.086404	0.015355	0.9891
D19	0.011992	0.086137	0.139215	0.9020
RESID(-1)	-0.175056	0.788113	-0.222120	0.8448
RESID(-2)	0.140238	1.139770	0.123040	0.9133

R-squared	0.031214	Mean dependent var	2.32E-15
Adjusted R-squared	-1.906358	S.D. dependent var	0.027983
S.E. of regression	0.047705	Akaike info criterion	-3.071742
Sum squared resid	0.004552	Schwarz criterion	-3.110378

Series: Residuals  
Sample 2017 2023  
Observations 7

Mean	2.32e-15
Median	0.001590
Maximum	0.034218
Minimum	-0.045546
Std. Dev.	0.027983
Skewness	-0.495261
Kurtosis	2.065712
Jarque-Bera	0.540759
Probability	0.763090

Ramsey RESET Test  
Equation: UNTITLED  
Specification: LOG(PUN) C LOG(PPP)  
Omitted Variables: Squares of fitted values

	Value	df	Probability
t-statistic	0.028524	4	0.9786
F-statistic	0.000814	(1, 4)	0.9786
Likelihood ratio	0.001424	1	0.9699

### Tabela nr. 20: Teste mbi hipotezën e dytë

Wald Test:  
Equation: EQ02

Test Statistic	Value	df	Probability
t-statistic	4.592857	4	0.0101
F-statistic	21.09433	(1, 4)	0.0101
Chi-square	21.09433	1	0.0000

Null Hypothesis: C(2)=0  
Null Hypothesis Summary:

Normalized Restriction (= 0)	Value	Std. Err.
C(2)	0.266901	0.058112

Restrictions are linear in coefficients.

**Tabela nr. 21: Modeli PPP\_Borxh**

Dependent Variable: LOG(BORXH)  
Method: Least Squares

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	11.71864	1.385287	8.459356	0.0004
LOG(PPP)	0.248869	0.149538	1.664255	0.1569
R-squared	0.356478	Mean dependent var		14.02329
Adjusted R-squared	0.227774	S.D. dependent var		0.111249
S.E. of regression	0.097761	Akaike info criterion		-1.577616
Sum squared resid	0.047787	Schwarz criterion		-1.593070
Log likelihood	7.521655	Hannan-Quinn criter.		-1.768627
F-statistic	2.769745	Durbin-Watson stat		1.147083
Prob(F-statistic)	0.156945			

**Tabela nr. 22: Modeli i vlerësuar Borxhi-PPP me variabël dummy**

Dependent Variable: LOG(BORXH)  
Method: Least Squares

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	10.16731	0.734790	13.83702	0.0002
LOG(PPP)	0.394355	0.077023	5.119993	0.0069
D19	0.238067	0.054389	4.377150	0.0119
R-squared	0.888854	Mean dependent var		14.02329
Adjusted R-squared	0.833281	S.D. dependent var		0.111249
S.E. of regression	0.045424	Akaike info criterion		-3.048010
Sum squared resid	0.008253	Schwarz criterion		-3.071191
Log likelihood	13.66803	Hannan-Quinn criter.		-3.334527
F-statistic	15.99430	Durbin-Watson stat		2.378915
Prob(F-statistic)	0.012354			

### Tabela nr. 23: Teste mbi vlefshmërinë modeli PPP-Borxhi

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	0.358788	Prob. F(2,2)	0.7360
Obs*R-squared	1.848350	Prob. Chi-Square(2)	0.3969

Test Equation:

Dependent Variable: RESID

Method: Least Squares

Presample missing value lagged residuals set to zero.

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-0.299537	0.984331	-0.304305	0.7896
LOG(PPP)	0.024476	0.101321	0.241564	0.8316
D19	0.087419	0.125299	0.697679	0.5576
RESID(-1)	-1.001181	1.188040	-0.842716	0.4881
RESID(-2)	-0.047927	0.694065	-0.069053	0.9512

R-squared	0.264050	Mean dependent var	-6.35E-16
Adjusted R-squared	-1.207850	S.D. dependent var	0.037089
S.E. of regression	0.055110	Akaike info criterion	-2.783174
Sum squared resid	0.006074	Schwarz criterion	-2.821810
Log likelihood	14.74111	Hannan-Quinn criter.	-3.260703
F-statistic	0.179394	Durbin-Watson stat	2.358657
Prob(F-statistic)	0.930278		

Heteroskedasticity Test: Breusch-Pagan-Godfrey

F-statistic	0.403614	Prob. F(2,4)	0.6924
Obs*R-squared	1.175437	Prob. Chi-Square(2)	0.5556
Scaled explained SS	0.360109	Prob. Chi-Square(2)	0.8352

Test Equation:

Dependent Variable: RESID^2

Method: Least Squares

Included observations: 7

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.019404	0.031527	0.615466	0.5715
LOG(PPP)	-0.002038	0.003305	-0.616646	0.5708
D19	0.000755	0.002334	0.323360	0.7626

R-squared	0.167920	Mean dependent var	0.001179
Adjusted R-squared	-0.248121	S.D. dependent var	0.001745
S.E. of regression	0.001949	Akaike info criterion	-9.345476
Sum squared resid	1.52E-05	Schwarz criterion	-9.368657
Log likelihood	35.70916	Hannan-Quinn criter.	-9.631993



Ramsey RESET Test  
 Equation: UNTITLED  
 Specification: LOG(BORXH) C LOG(PPP) D19  
 Omitted Variables: Squares of fitted values

	Value	df	Probability
t-statistic	0.814591	3	0.4750
F-statistic	0.663559	(1, 3)	0.4750
Likelihood ratio	1.398759	1	0.2369

F-test summary:

	Sum of Sq.	df	Mean Squares
Test SSR	0.001495	1	0.001495
Restricted SSR	0.008253	4	0.002063
Unrestricted SSR	0.006759	3	0.002253

LR test summary:

	Value
Restricted LogL	13.66803
Unrestricted LogL	14.36741

Series: Residuals	
Sample 2017 2023	
Observations 7	
Mean	-6.35e-16
Median	-4.44e-15
Maximum	0.048819
Minimum	-0.067920
Std. Dev.	0.037089
Skewness	-0.593367
Kurtosis	2.876465
Jarque-Bera	0.415216
Probability	0.812526

**Tabela nr. 24: Teste mbi hipotezën e tretë**

Wald Test:  
Equation: Untitled

Test Statistic	Value	df	Probability
t-statistic	5.119993	4	0.0069
F-statistic	26.21432	(1, 4)	0.0069
Chi-square	26.21432	1	0.0000

Null Hypothesis:  $C(2)=0$   
Null Hypothesis Summary:

Normalized Restriction (= 0)	Value	Std. Err.
C(2)	0.394355	0.077023

Restrictions are linear in coefficients.