



# PLAN

për zhvillim të qëndrueshëm.

Shtylla IV / 2

## INFRASTRUKTURA SI SHTYLLË E ZHVILLIMIT EKONOMIK

Analizë politikash në mbështetje të  
procesit të elaborimit të SKZH-së

Zyra për Planifikim Strategjik  
e Zyrës së Kryeministrit





# PLAN

për zhvillim të qëndrueshëm.

Shtylla IV / 2

## INFRASTRUKTURA SI SHTYLLË E ZHVILLIMIT EKONOMIK

Analizë politikash në mbështetje të  
procesit të elaborimit të SKZH-së

Zyra për Planifikim Strategjik  
e Zyrës së Kryeministrit

---

## Përmbajtja

Lista e shkurtesave .....	4
Thekset kryesore nga kjo analizë .....	5
Qëllimi .....	6
1. Arsyetimi .....	6
1.1 Vlerësimi i situatës .....	6
1.2 Politikat aktuale .....	14
1.3 Definimi i problemit .....	18
2. Rekomandimet sa i përket masave kryesore të politikave .....	21
Bibliografia .....	24

.....

## Lista e shkurtesave

AMP	Të ardhurat mesatare për përdorues
MEV	Memorandum ekonomik i vendit
BPV	Bruto Produkti Vendor
BE	Bashkimi Evropian
TIK	Teknologjia e Informimit dhe Komunikimit
INFRAKOS	Infrastruktura e Hekurudhave të Kosovës
ITU	Unioni Ndërkombëtar i Telekomunikimeve
KOSIX	Pika e shkëmbimit të internetit të Kosovës
SKU	Strategjia e Kosovës për Ujërat
MI	Ministria e Infrastrukturës
SKZH	Strategjia Kombëtare për Zhvillim
PKRE	Programi Kombëtar për Reforma Ekonomike
PNZH	Pengesat ndaj zhvillimit
AFP	Analiza e financave publike
PTK	Posta dhe Telekom i Kosovës
MBL	Menaxhimi i baseneve të lumenjve
ARH	Autoritetit Rregullativ i Hekurudhave
TEN-T	Rrjeti transevropian i transportit
TRAINKOS	Operimi i trenave i Hekurudhave të Kosovës
USAID	Agjencia e Shteteve të Bashkuara për Zhvillim Ndërkombëtar
SPO	Zyra e Planifikimit Strategjik
WB	Banka Botërore
ZRRUM	Zyra e Rregullatorit të Ujërave dhe Mbeturinave

## Thekset kryesore nga kjo analizë

Niveli i investimeve në infrastrukturën fizike në Kosovë ka pasur rritje të madhe pas deklarimit të pavarësisë. Shpenzimet bruto të kapitalit si përqindje e BPV-së janë ndër më të lartat në rajon për 4 vitet e kaluara. Sidoqoftë, kjo ndodh për shkak se problemet e infrastrukturës publike të Kosovës janë jashtëzakonisht më të mëdha sesa homologët e saj rajonalë. Fokusi i burimeve publike mbi infrastrukturën fizike ka qenë i nevojshëm. Infrastruktura e papërshtatshme e redukton kthimin privat në raport me akumulimin, prandaj edhe e redukton nivelin e investimit privat në dispozicion për komunitetin e biznesit në mënyrë që të rifitojnë dhe zgjerojnë pasuritë e tyre.

**Infrastruktura rrugore dhe hekurudhore:** infrastruktura e transportit në Kosovë në periudhë afatmesme duhet të tërhiqet nga autostradat kryesore në favor të zhvillimit të një infrastrukture të brendshme, të lidhur mirë dhe me mirëmbajtje të mirë. Sa i përket sektorit të hekurudhave, nevojat e Kosovës, duhet të definohen në raport me potencialin në sektorin e minierave, duke mundësuar investimet publike dhe pjesëmarrjen e sektorit privat nga operuesit dhe kompanitë e minierave, drejt transportit të mallrave më tepër sesa transportin hekurudhor të pasagjerëve.

**Telekomunikimet dhe TIK-u:** Kosova ballafaqohet me shumë sfida: (i) zgjidhja e konflikteve politike me Serbinë për të marrë kodin e saj telefonik ndërkombëtar; (ii) adoptimin dhe zgjerimin e teknologjive më të reja mobile të internetit për shpërndarjen më të shpejtë të të dhënave; (iii) liberalizimin e sektorit të telekomunikimeve në një mënyrë që po ashtu adreson statusin e PTK-së, privatizimi i së cilës është ndalur; dhe (iv) përmirësimi i shërbimeve dhe standardeve të TIK-ut që janë në dispozicion e që mund të ndihmojnë rritjen ekonomike.

**Aviacioni:** sfida kryesore me infrastrukturën e aviacionit është për të zgjidhur çështjet politike të ndërlidhura me hapësirën ajrore të Kosovës, në mënyrë që të lejohet trafik ajror më i madh dhe më efikas në Kosovë, sikurse dhe ricaktimin e fluturimeve relevante në Prishtinë nëpërmjet hapësirës ajrore serbe.

**Energjia:** Kosova ballafaqohet me një mungesë të madhe të energjisë në rast se nuk ndërtohet termocentrali i ri. Furnizimi i çrregullt me energji vazhdon të dëmtojë rritjen e bizneseve. Kosova duhet të bëjë progres tjetër më të madhe për të zbatuar zotimet e saj për të arritur një kursim prej 9% të energjisë nëpërmjet masave për eficiencën e energjisë dhe investimeve.

**Ujërat:** sfidat kryesore përfshijnë ndaljen e pagesave të pakryera për mirëmbajtjen e infrastrukturës (ashtu që kompanitë e ujërave të jenë në gjendje të ballafaqohen me programet e tyre CAPEX); zgjidhjen e humbjeve gjatë shpërndarjes; rritjen e efikasitetit të bujqësisë nëpërmjet zhvillimit të sistemeve më të sofistikuar të ujitjes; zgjidhjen e kapacitetit të pamjaftueshëm të deponimit (ndërtimi i rezervarëve për ruajtjen e ujit).

**Bujqësia:** sfida kryesore për sa i përket infrastrukturës bujqësore (d.m.th. të butë dhe të fortë) është investimi i vogël në sistemet e ujitjes, në strukturën e tregut të shitjes me shumicë (lokaleve për deponim dhe magazinim), njësisive të testimit laboratorik për prodhim privat të ushqimit dhe një sistemi të qëndrueshëm MIS për prodhimet dhe ushqimet bujqësore.

Masat kryesore të propozuara përfshijnë:

1. Të konfigurohet infrastruktura e transportit me nevojat për rritje të bazuar në eksport
2. Të zhvillohet infrastruktura relevante e shërbimeve TIK për rritjen e bizneseve
3. Zgjerimi i investimeve infrastrukturore bujqësore për agrobiznesin

## Qëllimi

Qeveria e Kosovës ka iniciuar punën në hartimin e Strategjisë Kombëtare për Zhvillim (SKZH), Kosova 2020. SKZH e Kosovës është një dokument kryesor për vizionin strategjik për zhvillimin e vendit deri në vitin 2020. Ai prioritetizon politikat me qëllim të arritjes së progresit të prekshëm në fushat të cilat pengojnë rritjen ekonomike dhe kohezionin social. Modeli i rritjes ekonomike dhe kohezionit social për Kosovën, i shtjelluar nga ky projekt ka dalë me një listë të prioriteteve potenciale të politikave të cilat janë drejtpërdrejt të lidhura me objektivin strategjik të arritjes së normave vjetore të rritjes prej 7-8% deri në vitin 2020 duke zhbllokuar potencialin ekonomik të punës dhe burimeve natyrore në mënyrë që të maksimizohet prodhimi dhe të zbutet varfëria. Lista e lartpërmendur e prioriteteve të politikave është bazuar në analizën mbi pengesat për zhvillim ekonomik të Kosovës dhe është harmonizuar me prioritetet nga reformat strukturore të identifikuar në kuadër të Programit të Reformave Ekonomike të Republikës së Kosovës.

## 1. Arsyetimi

### 1.1 Vlerësimi i situatës

Që nga viti 2008, Kosova ka përparuar në mënyrë agresive për sa i përket përmirësimit të infrastrukturës së saj rrugore duke kompletuar një autostradë me Shqipërinë dhe ka filluar një autostradë të re me partnerin kryesor tregtar rajonal, Maqedoninë. Sidoqoftë, investime të vogla janë dhënë për sektorin e hekurudhave, megjithë dëshmitë e forta për rëndësinë e tij për transportin e mallrave të ndërlidhur me industrinë minerare dhe eksportet. Sa i përket infrastrukturës së energjisë (të trajtuar ndaras në Notën e Strategjisë për Kosovën me Energji të Mjaftueshme), Kosova ka privatizuar rrjetin e saj të transmisionit, por ende duhet të zhvillojë kapacitetet e reja të prodhimit, ndërsa infrastruktura për eficientësinë e energjisë është duke zënë hapin ngadalë. Banka Botërore ka paralajmëruar (Shqyrtimi i Financave Publike, 2014) që Kosova do të përjetojë një “ngërç të energjisë” derisa të ndërtohet një termocentral për të zgjidhur mungesën në rritje të furnizimeve me energji.

Aeroporti kombëtar i Kosovës – që shërben më shumë se një milion pasagjerë në vit – u bë pjesë e një marrëveshjeje koncesioni për 20 vite me një investues privat me marrëveshje për të bërë investime të mëdha për përmirësimin e infrastrukturës së aviacionit. Ndërkohë, teknologjitë e fundit të internetit mobil kanë filluar të futen në treg, megjithëse shërbimet dhe mbulueshmëria mbeten të pabarabarta. Për sa i përket furnizimit me ujë, pavarësisht investimeve të konsiderueshme nga komuniteti i donatorëve, vlerësohet se një e katërta e popullsisë ka nevojë të ketë qasje të sigurt në sistem, përderisa vetëm gjysma e popullsisë rurale ka qasje në sistemin e kanalizimit sanitar (ECIKS, 2013). Përveç kësaj, investimet në infrastrukturën bujqësore në sistemet e ujitjes dhe depozitat e ftohta kanë nevojë për vëmendje të veçantë, meqenëse kjo është një fushë ku posaçërisht mund të eksploatohet, në mënyrë profitabile, prodhimi i pemëve dhe perimeve me vlerë të lartë.

#### 1.1.1 Shpenzimi për infrastrukturë si pjesë e PKB-së është shumë i lartë

Që prej deklarimit të pavarësisë, investimi publik në infrastrukturën fizike është rritur në mënyrë të konsiderueshme. Zgjerimi i konsiderueshëm, i ndërmarrë me qëllim që të rregullohet mungesa e investimeve që ndodhi gjatë viteve '90, është menduar të jetë shtyllë kurrizore për rritjen e shpejtë ekonomike. Investimet kombëtare bruto (po ashtu të njohura si formimi bruto i kapitalit) si përqindje e PKB-së (duke përfshirë investimet në rrugë, hekurudha dhe infrastrukturë tjetër fizike, duke përfshirë përmirësimin e tokës) qëndron më lartë në Kosovë sesa në cilindo vend tjetër në rajon. Për periudhën 2009-2013, normat mesatare të formimit të kapitalit bruto, në raport relativ me madhësinë e PKB-së, qëndron në nivelin 30.5% në Kosovë, pasuara nga Maqedonia, (29.2%), Shqipëria (28%), Mali i Zi (21.4%) dhe Kroacia (20.8%). Kjo shpjegohet me faktin që mangësitë infrastrukturore të Kosovës janë

më të mëdha sesa ato të homologëve të saj rajonalë dhe nevoja për t'i pasuar ato ka bërë që vendi të përdor burime më të mëdha (në terma relativë) për të zgjidhur mangësitë infrastrukturore. Fokusi mbi përmirësimet e infrastrukturës fizike është veçanërisht me vend kur merret parasysh se Kosova është vend pa qasje në deti, duke e bërë ekonominë e saj shumë të varur mbi lidhjet e përshtatshme të transportit me rajonin. Madje edhe tani, transporti i mallrave mbetet më i larti në rajon (PKRE, 2015).

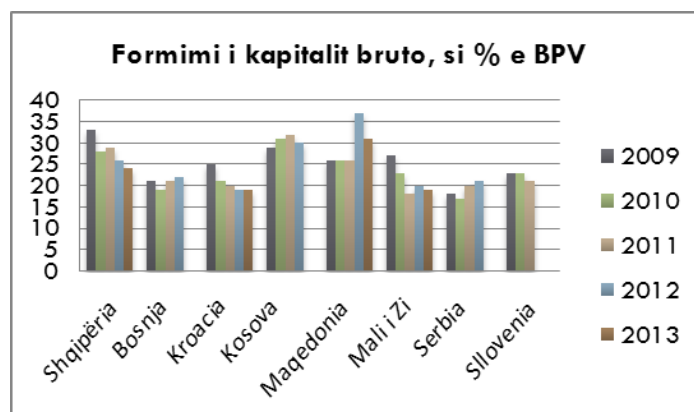


Figura 1 - Formimi i kapitalit bruto, % e PKB në Ballkanin Perëndimor  
Burimi: TBZH, Banka Botërore

### 1.1.2 Shkalla dhe përbërja e investimeve të transportit ka ndryshuar

Që prej vitit 2007, investimi në transport kryesisht është fokusuar në ndërtimin e rrugëve të reja. Shkalla dhe përbërja e investimit në transport ka shënuar një ndryshim domethënës: ajo është rritur nga 0.4% të PKB-së në vitin 2007 në 6% në vitin 2012 (BB, AFP, 2014). Sidoqoftë, shumica e kësaj rritjeje rezultoi nga ndërtimi i korridorit 7 me Shqipërinë. Por, përderisa shpenzimet për mirëmbajtjen rrugore janë rritur në mënyrë domethënëse deri në vitin 2009, ato u nivelizuan përsëri në 0.5% të PKB-së duke pasur parasysh ndërtimin e korridorit 7.

Tabela 1 - Investimet në transport

Aktiviteti	Shpenzimet vjetor në milion EUR						Mesatarja	Mesatarja si % e BPV
	2007	2008	2009	2010	2011	2012		
Rehabilitimi i rrugëve	6.0	8.4	9.7	11.2	8.6	6.6	8.4	0.20%
Mirëmbajtja e rrugëve	10.3	50.0	64.1	48.1	20.2	13.4	34.3	0.81%
Ndërtimi i rrugëve të reja	1.0	30.6	37.8	143.7	270.3	258.8	123.7	2.91%
Mirëmbajtja e hekurudhave	3.0	3.4	3.4	3.7	4.1	4.3	3.6	0.08%
Investimet e përgjithshme	20.4	92.4	114.9	206.6	303.2	283.1	170.1	4.00%
BPV (€m)	3,461	3,940	4,008	4,291	4,776	5,012	4,248	100.0%
Investimet në transport, % GDP	0.6%	2.3%	2.9%	4.8%	6.3%	5.6%	4.0%	

Burimi: Banka Botërore, Analiza e Financave Publike, 2014

### 1.1.3. Përmirësimet domethënëse në infrastrukturën rrugore, por me koston e mirëmbajtjes

Për shkak mungesës së madhe të investimeve gjatë viteve '90 e deri në kohën e pavarësisë, shumë prej rrugëve në Kosovë kanë qenë në kushtet të këqija. Rrugët përfaqësojnë më shumë se 90% të infrastrukturës së transportit me gjatësi, përderisa 98% me shërbimet e shpërndarjes (BB, AFP, 2014). Infrastruktura rrugore është e krahasueshme me mesataren e Evropës Lindore, d.m.th. Kosova ka një "densitet të transportit rrugor" (mesataren e gjatësisë rrugore për kilometër katror, për dollarë të PKB-së dhe për kokë banori), por kur matet si "gjatësia mesatare rrugore për promila të popullsisë",



densiteti i rrugëve të Kosovës është mesatar (BB, AFP, 2014). Këto statistika tregojnë faktin që densiteti relativisht i lartë i rrugëve redukton nevojën për të investuar në rrugët e reja dhe në vend të kësaj të fokusohen investimet e pakta drejt mirëmbajtjes së rrugëve ekzistuese. Banka Botërore po ashtu vlerëson se shumë prej rrugëve lokale ekzistuese, të cilat kanë nevojë për mirëmbajtje, kanë shkallë më të lartë kthimi sesa autostradat e mëdha.

Statistikat e densitetit të rrugëve shfaqin nivelin e lidhjes brenda një vendi të caktuar. Si është treguar, densiteti i rrugëve është i lartë në Kosovë, por rëndësia e tij duhet të vlerësohet në kontekst të përqindje së rrugëve që në fakt janë të shtruara. Banka Botërore (AFP, 2014) vlerëson se 58% e rrugëve në Kosovë janë të shtruara, krahasuar me 29% në Shqipëri dhe 100% në Slloveni. Në këtë kontekst, për të rritur lidhjen e rrugëve nënkupton që kjo mund të bëhet nëpërmjet përmirësimit të infrastrukturës ekzistuese rrugore në vend të investimit në rrugët e shtruara (BB, AFP, 2014). Figura në Kosovë – 58% e rrugëve të shtruara – sugjeron shkallën në të cilën qendrat kryesore të popullsisë janë të lidhura me njëra-tjetrën (BB, AFP, 2014).

Që prej vitit 2008, qeveria qendrore, së bashku me komunat, financoi përmirësimin e 1100 km të rrugëve lokale dhe rajonale me kosto prej 200 milionë eurosh (BB, AFP, 2014). Sidoqoftë, korridori 7 i ka penguar shumicën e investimeve të tjera të nevojshme, veçanërisht në mirëmbajtjen rrugore. Shpenzimet e mirëmbajtjes mbi rrugët, megjithëse u zgjeruan në vitet fillestare pas deklarimit të pavarësisë, janë zvogëluar rrënjësisht. Sipas Bankës Botërore (2014), shpenzimet e mirëmbajtjes rrugore për kilometër janë më të ulëta në krahasim me vendet e tjera të Evropës Juglindore.

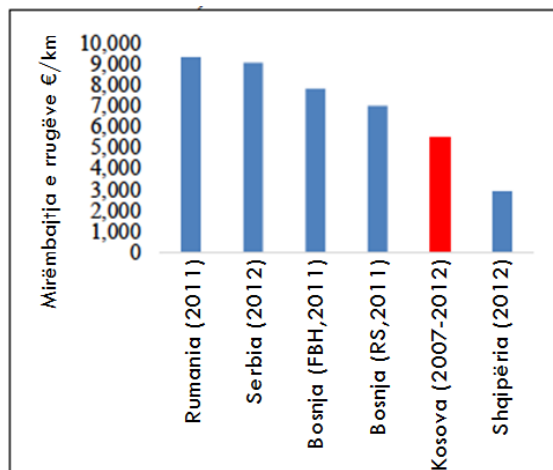


Figura 2 - Shpenzimet për mirëmbajtjen e rrugëve kombëtare, euro/km

Burimi: Analiza e Financave Publike, Shqipëri, 2013

Sipas raportit të progresit të BE-së për vitin 2014, Kosova duhet të fokusohet në zhvillimin e korridoreve rrugore që janë të përcaktuara në shtrirjen indikative të Rrjetit transevropian të transportit (TEN-T) që lidh rajonin e Ballkanit Perëndimor me Bashkimin Evropian. Raporti i progresit i BE-së argumenton që buxheti i mirëmbajtjes së rrugëve mbetet joadekuat megjithëse buxheti për këtë qëllim është rritur për 12% në vitin 2014. Raporti i njëjtë po ashtu e bën fajtorë strategjinë e Kosovës për neglizhimin e sektorit të hekurudhave, pavarësisht investimeve të reja të zotuar prej 10 milionë eurosh për periudhën 2014-2016.

Përfundimisht, për sa i përket sigurisë së transportit rrugor, përveç përmirësimeve për reduktimin e fataliteteve, aksidentet e komunikacionit mbeten të larta (Raporti i progresit i BE-së për vitin 2014, BB, AFP, 2014). Zbatimi i legjislacionit pengohet nga kapacitete e kufizuara të inspeksionit, veturat e vjetra dhe cilësia e dobët e infrastrukturës rrugore. Raporti i progresit i BE-së argumenton që Ligji për Sigurinë Rrugore ende duhet të harmonizohet me Acquis-në e BE-së.



#### 1.1.4 Sektori i hekurudhave është neglizhuar tepër shumë

Kosova ka një rrjet të vogël hekurudhor të krahasueshëm me shumicën e homologëve të saj rajonalë. Sektori hekurudhor përmban dy linja kryesore dhe një total prej 330 kilometrash të hekurudhave, që janë njëbinarëshe, të paelektrofikuara dhe me madhësi standarde (BB, AFB, 2014; BB MEV, 2010). Linja e parë e hekurudhave që shkon nga veriu në jug lidh Kosovën me Serbinë në veri dhe Maqedoninë në jug. Ajo është në shërbim si të mallrave ashtu dhe pasagjerëve dhe është pjesë e korridorit X të Rrjetit Hekurudhor Gjithëpërfshirës të Observatorit të Transportit të Evropës Juglindore (BB, AFP, 2014). Linja e dytë Lindje-Perëndim lidh kryeqytetin me Pejën dhe ka një degë jugore që e lidh atë me Prizrenin, përderisa në pjesën lindore ajo shtrihet deri në qytetin e Podujevës.

Statistikisht, Kosova ka një densitet shumë të ulët. Sipas Bankës Botërore (Analiza e Financave Publike, 2014), intensiteti i hekurudhave – i zënë nga një ton mallrash për kilometër dhe kilometër për pasagjerë, për kilometër për binarë – është i dyti më i ulët në Evropën Juglindore dhe përfaqëson vetëm 7 përqind të mesatares së hekurudhave në BE (shih figurën më poshtë).

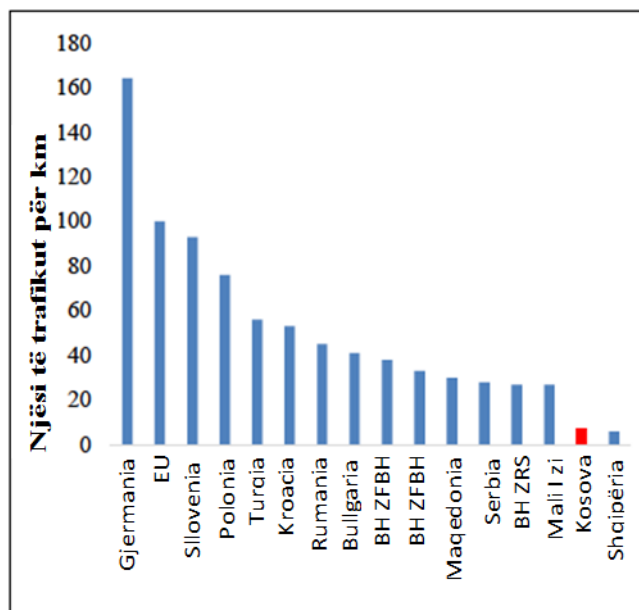


Figura 3 - Intensiteti i trafikut hekurudhor (ton km plus km për pasagjerë për linjë, 2009 (BE =100)  
Burimi: Banka Botërore (2011), Reforma hekurudhore në Evropën Juglindore dhe Turqi.

Sistemi hekurudhor nuk ka marrë vëmendje të duhur në të kaluarën. Lufta po ashtu bëri pjesën e saj duke ndikuar në shkatërrimin e shumë urave, tuneleve dhe stacioneve (BB, AFP, 2014). Kërkesa e vogël (si për pasagjerë ashtu dhe për mallra) e ka shkurtuar financimin e nevojshëm për kostot operative, e cila ka dobësuar përpjekjet për të avancuar si duhet sistemin hekurudhor. Shumica e shpenzimeve për sistemin hekurudhor vjen nga buxheti i Kosovës: në vitin 2013, për sistemin hekurudhor janë planifikuar mbi 6 milionë euro, ose 1.12% e PKB-së në formë të subvencioneve dhe granteve (BB, AFP, 2014). Sipas Bankës Botërore, mirëmbajtja e infrastrukturës hekurudhore të Kosovës kërkon investime ndërmjet 14 milionë euro dhe 21 milionë euro në vit, megjithëse arsyetimi për shfrytëzimin e këtyre burimeve duhet të merr parasysh madhësinë gjeografike të Kosovës, e cila detyron intensitet të ulët të transportit (numri i udhëtimeve për kokë banori).

Në vitin 2011, sistemi hekurudhor u soll në vijë me kërkesat e BE-së duke e ndarë atë në një kompani të infrastrukturës (INFRAKOS), përgjegjëse për mirëmbajtjen e rrjetit të hekurudhave dhe kompanisë së trenave të shërbimeve të mallrave dhe pasagjerëve (TRANKOS). Në mënyrë që të mirëmbahet niveli aktual i operimeve, TRANKOS është i detyruar të blejë gjashtë lokomotiva të riparua me kosto prej 3.6 milionë eurosh (BB, AFP, 2014). Fondi ekzistues është i vjetër dhe mirëmbahet në kushte të këqija, por janë siguruar disa trena për pasagjerë dhe disa të tjerë janë dhuruar (BB, MEV, 2010). Sipas Memorandumit Ekonomik të Vendit të Bankës Botërore (2010), flota e hekurudhave përmban 9

.....

lokomotiva, 13 vagona të pasagjerëve dhe 18 vagona të mallrave, 8 nga 9 lokomotivat janë prodhuar në vitet e '60-ta ose edhe më herët.

Strategjia Multi-modale dhe Plani i Veprimit i Qeverisë ka parashikuar një plan ambicioz investimesh për sektorin hekurudhor duke rritur shpejtësinë në pjesët kryesore të sistemit hekurudhor në 160 km/orë, duke synuar elektrifikimin dhe ndërtimin e binarëve të dytë në një numër seksionesh të hekurudhave (BB, ECM, 2010). Sipas Bankës Botërore, (2010), vlera totale e investimit për këto avancime mund të shkojë deri në 470 milionë euro.

Bazuar në raportin e progresit të BE-së, 2014, Autoriteti Rregullativ i Hekurudhave (ARH) është bërë funksional, megjithëse i mungon kapaciteti teknik dhe pavarësia për rregullimin dhe licencimin e tregut. ARH-ja ka licencuar një operator të ri në mars 2014, por më vonë ka revokuar licencën për shkak të presionit nga operatori në detyrë (Raporti i progresit i BE-së, 2014). Është themeluar një organ në kuadër të Zyrës së Kryeministrit për sigurinë hekurudhore dhe hulumtimin e aksidenteve, megjithëse ende nuk është bërë funksional (Raporti i progresit i BE-së, 2014).

### **1.1.5 Rritja e sektorit të telekomunikimeve është premtuese, por ballafaqohet me sfida**

Zhvillimi i sektorit të telekomunikimeve në Kosovë pengohet jashtëzakonisht nga mungesa e anëtarësimit të Kosovës në organizatat ndërkombëtare të telekomunikimit që i ka komplikuar përpjekjet që Kosovës t'i jepet kodi kombëtar telefonik dhe kodi i domenit kryesor të vendit. Një pengesë tjetër për rritjen në sektor është menaxhimi i kufizuara i frekuencave që ende ka vazhdon të ndikojë negativisht të ardhurat totale të sektorit të telekomunikimeve.

Kosova ende ka punë për të marrë kodin e saj ndërkombëtar të telekomunikimit. Ajo ka arritur një marrëveshje me Serbinë, që do t'i mundësonte të kishte kodin e saj treshifror nga Unioni Ndërkombëtar i Telekomunikimeve (ITU), por ende nuk janë pajtuar me modalitetet për dhënien e këtij kodi nga ITU (Raporti i progresit i BE-së, 2014). Në anën tjetër, qeveria është përpjekur, në vitet e fundit, të privatizojë shumicën e aksioneve në telekomin publik. Hapi i fundit për të privatizuar Postën dhe Telekomin e Kosovës (PTK) dështoi në fund të vitit 2013, pasi nuk arriti të merrte përkrahjen e shumicës parlamentare në Kuvendin e Kosovës për të vazhduar me nënshkrimin e kontratës me investitorin privat të përzgjedhur.

Sipas raportit të progresit të BE-së (2014), shkalla e shtrirjes së telefonisë fikse është më e ulëta në rajon dhe ka rënë në 4.16% gjatë tremujorit të parë të vitit 2014. Po ashtu, shkalla e shtrirjes së internetit broadband mbetet e ulët, rreth 8% (Raporti i progresit i BE-së, 2014). Sidoqoftë, rregullatori publik ka autorizuar futjen e teknologjive 3G dhe LTE nga operatorët ekzistues në tregun e telekomunikimeve. Kjo është mundësuar nëpërmjet një rregullorje mbi regjimin e autorizimit të përgjithshëm që është miratuar në prill, 2014. Pas kësaj, 3G/LTE është futur menjëherë, ndërsa 4G është në proces të futjes si nga operatori Vala, ashtu dhe IPKO (Raporti i progresit i BE-së, 2014).

Telefonia mobile deri tani përbën pjesën më të madhe të sektorit të telekomunikimit në Kosovë. Kjo është pjesërisht për shkak të një sektori të pazhvilluar të telekomunikimit me linja fikse dhe suksesit të kartelave të parapagimit. Aktualisht, janë dy operatorë të licencuar të rrjetit të telekomunikimit dhe dy operatorë virtualë të rrjetit mobil. Të dhënat e fundit nga rregullatori i telekomunikimit tregojnë se shkalla aktuale (T3-2014) e shtrirjes së telefonisë mobile qëndron te 97.14%. Vala (PTK), dhe Ipko përbëjnë pjesën më të madhe të tregut mobil të matur me abonues: Vala mban 53.2% të tregut dhe Ipko 36.4%. Sidoqoftë, krahasimi rajonal në telefoninë mobile tregon që ka hapësirë të mjaftueshme për rritje të mëtejshme në sektorin mobil të Kosovës, qoftë në kuptimin e numrit të operatorëve, ose në ngopjen e tregut.

Në kuptimin e të ardhurave, numrat janë edhe më të lartë, dy ORRM marrin 94.16% të të ardhurave. Niveli ekzistues ARPU për sektorin në Evropë është 7.87 euro. Është evidente që operatorët dhe

shërbimet e nivelit më të lartë kanë efekt domethënës mbi rënien e thellë të të ardhurave mobile. Mirëpo, telefonia mobile përfaqëso 80% të të ardhurave të PTK-së.

Tabela 2: treguesit e tregut të telekomunikimeve në mes tremujorit të tretë të vitit 2014 dhe vitit 2011

Nr.	Përshkrimi	2013	2012	2011	Ndryshimi b/w 2013 dhe 2012 (%)		Ndryshimi b/w 2013 dhe 2011 (%)	
<b>1</b>	<b>Kapaciteti i linjave fikse</b>	<b>315,952</b>	<b>315,952</b>	<b>315,952</b>	■	<b>0.00%</b>	■	<b>0.00%</b>
1.1.	Numri i përdoruesve të telefonisë fikse	78,639	81,603	86,014	▼	<b>-3.77%</b>	▼	<b>-8.57%</b>
1.2.	Penetrimi i telefonisë fikse (%)	4.3%	4.7%	5.0%	▼	<b>-8.31%</b>	▼	<b>-12.70%</b>
<b>2</b>	<b>Numri i përdoruesve të telefonisë mobile</b>	<b>1,643,429</b>	<b>1,663,844</b>	<b>1,478,944</b>	▼	<b>-1.24%</b>	▲	<b>11.12%</b>
2.1.	Shtirirja e telefonisë mobile (%)	90.5%	95.6%	85.3%	▼	<b>-5.65%</b>	▲	<b>6.12%</b>
<b>3</b>	<b>Linjat fikse të broadband-it</b>	<b>166,400</b>	<b>151,694</b>	<b>143,243</b>	▲	<b>8.84%</b>	▲	<b>16.17%</b>
3.1.	Shtirirja e broadband-it fiks (%)	9.2%	8.7%	7.9%	▲	<b>5.23%</b>	▲	<b>15.91%</b>
<b>4</b>	<b>Të ardhurat (€)</b>	<b>206,919,730</b>	<b>226,477,813</b>	<b>239,518,037</b>	▼	<b>-9.45%</b>	▼	<b>-13.61%</b>
4.1.	Telefonia	15,777,288	17,377,000	20,039,455	▼	<b>-10.14%</b>	▼	<b>-21.27%</b>
4.2.	Telefonia mobile	169,488,400	188,206,585	199,243,326	▼	<b>-11.04%</b>	▼	<b>-14.93%</b>
4.3.	Linjat e dhëna në shfrytëzim	403,713	1,138,574	1,628,850	▼	<b>-182.03%</b>	▼	<b>-75.21%</b>
4.4.	Qasja me broadband	21,250,329	19,755,654	18,606,407	▲	<b>7.03%</b>	▲	<b>14.21%</b>
<b>5</b>	<b>Investimet (€)</b>	<b>35,378,367</b>	<b>35,935,978</b>	<b>38,240,000</b>	▼	<b>-1.58%</b>	▼	<b>-7.48%</b>

Burimi: Autoriteti rregullativ për komunikimet elektronike dhe postale, tremujori i tretë 2014

Në telefoninë fikse, ekzistojnë 4 operatorë të licencuar: PTK – telefonia fikse, telekomunikimet IPKO, Kujtesa dhe KONET. Niveli i shtrirjes në treg i telefonisë fikse qëndron te 4.53%, më i ulëti nga vendet e EJT. Të dhënat nga T3-2014 tregojnë që PTK ka marrë shumicën e hises së tregut në telefoninë fikse (97.59%), përdërisa pjesa tjetër mbulohet nga Ipko (2.41%). E vërteta e përgjithshmen në infrastrukturën fikse është se Kosova ka një infrastrukturë të vjetruar dhe nuk ka plane për avancimin e infrastrukturës.

Sa i përket broadbandit fiks (internet), janë 49 ISP të licencuara nga rregullatori i telekomunikimeve. Nga këto, 4 janë tashmë anëtarë të KOSIX-it, e cila është pika e shkëmbimit të internetit për Kosovën. Ipko, PTK, Kujtesa dhe Artmotion janë anëtarë të KOSIX-it që ndajnë në mes tyre trafikun e internetit. Këta operatorë janë po ashtu peshq të mëdhenj në tregun e internetit në Kosovë. Ndërkohë, Kosova është në proces të zbatimit të marrëveshjeve të nënshkruara me rajonin për të harmonizuar frekuencat e radios në zonat kufitare (Raporti i progresit i BE-së, 2014).

Rregullatori i telekomunikimeve, sipas Raportit të progresit të BE-së, 2014, ende duhet të përpiqet të arrijë pavarësi financiare dhe organizative dhe ka pasur 15% shkurtim në buxhetin e saj, që ka qenë i domosdoshëm nga vendimi i Qeverisë për të rritur pagat e sektorit publik në vitin 2014.

Më tej, Komisioni i Pavarur për Medie (KPM) ende nuk e ka miratuar strategjinë mbi digjitalizimin (Raporti i progresit i BE-së, 2014). Në vitin 2015, Kosova pritet të kalojë në një proces të digjitalizimit, i cili përfshin vendosjen e legjislacionit adekuat dhe përgatitjet teknike (Raporti i progresit të BE-së, 2015). Për shkak të mos qenit anëtar i Unionit Ndërkombëtar të Telekomunikimeve, frekuencat aktuale janë nën autoritetin e Serbisë (Raporti i progresit i BE-së, 2014).

.....

Objektivat strategjike të sektorit janë të vendosura në politikat sektoriale për komunikimet elektronike – Agjenda Digjitale për Kosovën mbi zhvillimin e infrastrukturës së TIK-ut, zhvillimit të përmbajtjes dhe shërbimeve elektronike dhe promovimit të shfrytëzimit dhe ngritjes së aftësive të banorëve të Kosovës për të shfrytëzuar TIK-un.

#### **1.1.6 Transporti ajror dhe infrastruktura e aviacionit është përmirësuar**

Si vend i mbyllur, infrastruktura e transportit ajror është vendimtare për lëvizjen e njerëzve dhe të mallrave. Aeroporti kombëtar i Kosovës është porti i vetëm i hyrjes për udhëtimet ajrore. Kosova i ka dhënë një licencë koncesioni 20-vjeçare një investuesi privat për të operuar aeroportin në këmbim të investimeve të konsiderueshme në infrastrukturën e aeroportit. Një terminal i ri prej 42 mijë kilometrash katrorë është hapur në nëntor 2013 dhe numri i pasagjerëve që shkojnë nëpërmjet aeroportit është rritur më tej nga 1.3 milionë në vitin 2010 e deri në 1.6 milionë në vitin 2013.

Në vitin 2011, Qeveria ka nisur liberalizimin e qasjes në transport ajror për transportueset ajrore dhe shërbimet tokësore. Në vitin 2015, Qeveria planifikon të nis konsultimet me të gjithë aktorët relevantë për të hapur hapësirën e ulët ajrore në mënyrë që të rritet zhvillimi i aviacionit të përgjithshëm në vend (PKRE, 2015). Për më shumë, duke u bazuar në Raportin e progresit të BE-së, kërkesat e fazës së parë të Marrëveshjes së Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit janë përfshirë pothuajse të gjitha në legjislacion. Në mars 2014, parlamenti kosovar miratoi Ligjin për Agjencinë për Shërbimet e Navigacionit Ajror, e cila përcakton kriteret për rekrutimin e anëtarëve të agjencisë (Raporti i progresit i BE-së, 2014).

Në kohën e tanishme, Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës ende nuk është pjesë e programit të vlerësimit të sigurisë së fluturakeve të huaja dhe sektori i aviacionit ende ka sfida me kufizimet e vendosura nga Serbia për fluturimet ardhëse dhe dalës në Prishtinë (Raporti i progresit i BE-së, 2014). Ndërkohë, kontrolli i hapësirës së lartë ajrore i është dhënë HungaroControl (Raporti i progresit i BE-së, 2014).

#### **1.1.7 Infrastruktura e energjisë kërkon reforma të guximshme**

Kosova ka një nga rezervat më të mëdha të linjimit në Evropë. Sidoqoftë, përderisa vendi është duke qëndruar mbi qymyr, infrastruktura e tij për energjinë nuk ka pranuar investime që do ta shndërronin Kosovën në një vend të vetëmjaftueshëm me energji dhe një eksportues potencial të energjisë elektrike. Investimet në infrastrukturën e energjisë janë vendimtare për rritjen ekonomike duke pasur parasysh provat bindëse (USAID, 2012; BB, BEEPS, 2013) rreth efekteve të saj negative mbi sektorin e biznesit në Kosovë.

Aktualisht, përderisa Raporti i progresit i BE-së në vitin 2014 argumenton që stabiliteti me energji në përgjithësi është rikthyer gjatë viteve të fundit, Banka Botërore vlerëson se Kosova është gati të ballafaqohet me një “ndalje të energjisë” përderisa të ndërtohet një termocentral i ri. Është iniciuar tenderi për një termocentral të ri dhe planet e mëparshme për të ndërtuar një termocentral prej 2 mijë megavat janë reduktuar te një e treta e propozimit për kapacitetin origjinal. Ndërkohë, Qeveria e ka miratuar një vendim në tetor 2013 për të demontuar tri objekte të termocentralit Kosova A, por ky proces ka pasur vonesa të konsiderueshme (Raporti i progresit i BE-së, 2014). Sistemi i transmisionit të energjisë është privatizuar, dhe rritjet e çmimeve kanë krijuar presione të mëdha sociale. Për të siguruar furnizim të qëndrueshëm me energji, Qeveria planifikon mbylljen e Kosovës A, largimin e Kosovës B nga prodhimi dhe rehabilitimin e kapaciteteve të saj. Për të funksionuar kjo strategji, është shumë vendimtare të ndërtohet një termocentral i ri. Pjesë e politikave energjetike të Qeverisë është edhe fokusimi për reduktimin e humbjeve të transmisionit dhe shpërndarjes, të cilat janë reduktuar gjatë kësaj kohe, megjithëse ato, në mënyrë të konsiderueshme mjaft të larta (e fundit në 31%) (Raporti i progresit i BE-së, 2014).

.....

Kosova duhet të punojë për të përgatitur një plan kombëtar të emetimeve siç kërkohet nga Traktati i Komunitetit të Energjisë, përderisa progres i vogël është bërë për të liberalizuar tregun që t'i mundësohet klientëve shtëpiakë për të përzgjedhur furnizuesit sipas dëshirës (Raporti i progresit i BE-së, 2014). Parlamenti kosovar pritet të miratojë strategjinë e Qeverisë për energji për vitet 2013-2022 dhe planin e saj të veprimit 2014-2016 (Raporti i progresit i BE-së, 2014).

Për sa i përket fushës së energjisë së ripërtëritshme, Kosova është shumë prapa. Zyra e Rregullatorit të Energjisë ka autorizuar tri projekte të energjisë ujore dhe një central me energji të erës, por ato ende nuk kanë filluar të prodhojnë energji elektrike (Raporti i progresit i BE-së, 2014). Qeveria është zotuar për caqet e saj deri në vitin 2020 që të prodhojë 25% të energjisë së saj nga burimet e ripërtëritshme, por ky cak është ende shumë larg për t'u arritur (Raporti i progresit i BE-së, 2014). Qeveria ka miratuar, në nëntor 2014, një plan kombëtar të energjisë së ripërtëritshme për vitet 2011-2020.

Po ashtu, është miratuar një strategji për eficiency e energjisë për periudhën 2013-2015 e cila përfshin një cak prej 3% të kursimeve. Gjithashtu, ekziston edhe një direktivë për performancën e energjisë së ndërtesave por ajo vuan gjatë zbatimit nga koordinimi joadekuat i institucioneve (Raporti i progresit i BE-së, 2014).

### **1.1.8 Infrastruktura e furnizimit me ujë vuan nga investimet e pamjaftueshme**

Vlerësohet se rreth një të tretës së popullsisë së Kosovës i mungon qasja në ujin e pijshëm, përderisa vetëm 31% e shtëpive janë të lidhura me sistemin e kanalizimit. Për t'i dhënë zgjidhje problemit të infrastrukturës së rrënuar të furnizimit me ujë, është dhënë asistencë e madhe nga donatorët sikurse BE, KfW dhe SCO. Qeveria po ashtu ka ofruar burime të konsiderueshme për kompanitë rajonale të ujërave për të mbuluar pjesërisht kostot e tyre operacionale për të shkak të mospagimit të faturave nga popullsia. Por, mangësitë e investimeve në infrastrukturën e ujërave janë substanciale: humbjet nga dëmtimi i tubave besohet se mbërrijnë deri në 75% të ujit të bartur (Raporti i progresit i BE-së, 2014). Duke u bazuar në raportet e fundit të progresit të BE-së, Kosova ende nuk ka sisteme të monitorimit të burimeve të ujërave dhe ujërave nëtokësore, përderisa monitorimi i cilësisë së ujit të pijshëm ka shënuar përmirësime për shkak të kapacitetit në rritje të Institutit të Shëndetit Publik. Sistemet e matjes së furnizimeve me ujëra sipërfaqësore nuk janë funksionale për shkak të vjedhjes dhe vandalizmit të pajisjeve (Raporti i progresit i BE-së, 2014). Çështjet më vendimtare për furnizimin me ujë dhe infrastrukturën, si dhe prioritetet relevante janë të mbuluara në Notën e Strategjisë për Shfrytëzimin e Qëndrueshëm të Burimeve.

### **1.1.9 Infrastruktura kryesore bujqësore e pengon potencialin e agrobiznesit**

Bujqësia mbetet një burim i rëndësishëm i të ardhurave për kosovarët. Rreth një e katërta e prodhimit kombëtar i atribuohet sektorit bujqësor (Banka Botërore, Memorandumi Ekonomik i Vendit, 2010). Shumica e popullsisë së Kosovës vazhdon të qëndrojë në zonat rurale, megjithëse migrimet e konsiderueshme rurale-urbane që prej fundit të luftës në vitin 1999. Prodhimi bujqësor, por gjithashtu edhe produktiviteti, mbetet i ulët, pjesërisht për shkak se mbyllja e ndërmarrjeve bujqësore në pronësi shtetërore ka ndikuar në fragmentimin e strukturës së fermave dhe pakësimin e tokës së punueshme (BB, MEV, 2010). Bazuar në Bankën Botërore (MEV, 2010), ferma mesatare kosovare ka një hapësirë prej 1.4 hektarësh, përderisa ujitja shfrytëzohet vetëm për 20 përqind të tokës së punueshme, duke i bërë fermat të ndjeshme ndaj kushteve të këqija të motit. Kjo ka ndikuar në shfrytëzimin e ulët të tokës dhe gjithashtu ka kontribuar në nivelet e lara të papunësisë në zonat rurale. Sidoqoftë, sektori i bujqësisë ka potencial të lartë për rritje dhe është vendimtar për të zëvendësuar importet dhe për të kontribuar në konkurrueshmërinë e jashtme të Kosovës nëpërmjet eksporteve (BB, MEV, 2010).

Gjendja e tanishme e zymtë e bujqësisë është larg prej rolit që bujqësia ka luajtur në Kosovë gjatë epokës jugosllave. Produktiviteti në bujqësi gjatë asaj epoke u rrit, duke i mundësuar sektorit të lirojë

.....

fuqi të tepërt punëtore për industrinë në rritje. Kjo rritje në produktivitet kryesisht u ndërlidh me investimet publike substanciale që u bënë në sektor. Sektori bujqësor i Kosovës eksportonte në vendet e mëparshme jugosllave vera, fruta dhe perime, përderisa produktet blegtorale përbënin gjysmën e të ardhurave të përgjithshme bujqësore (BB, MEV, 2010). Investimet publike në epokën jugosllave qenë të fokusuara veçanërisht në sigurimin e subvencioneve (p.sh. plehrave artificiale) dhe ujitjen (BB, MEV, 2010). Ndryshimi i këtyre politikave në '90-at dhe vendimet pasi që Kosova u vendos nën administrim ndërkombëtar për të mos i rivendosur ato, kombinuar me humbjen e tregjeve për eksport, bënë që performanca e sektorit të bie në mënyrë drastike. Sektori është kthyer kryesisht në nivelin e ekzistencës, duke e rritur numrin e njerëzve që angazhohen në bujqësi, përderisa produktiviteti ka rënë. Në vitet '80, ujitja u shfrytëzua për 70 mijë hektarë të tokës së punueshme, përderisa ky numër ra në 39 mijë në kohët e fundit (BB, MEV, 2010). Banka Botërore (2010) vlerëson se rreth 200 mijë hektarë të tokës së punueshme kanë potencial të ujitjen. Kjo qasje kaq e vogël në ujitje, por po ashtu edhe në drenazhim, ka përforcuar varësinë e madhe të sektorit bujqësor në kushtet e motit. Qasja joadekuat në ujitje po ashtu ka ndikuar të korrat dhe dekurajuar prodhimin e mbjelljeve me vlerë të madhe (BB, MEV, 2010). Mungesa e infrastrukturës së drenazhimit po ashtu shpesh ka ndikuar në përmbytjet sezonale, të cilat parandalojnë, si rimbjellen, asht dhe ndikojnë në përhapjen e djerrave dhe kontaminimin e tokës dhe ujërave nëntokësore (BB, MEV, 2010).

Në përgjithësi, sektori bujqësor ka nevojë për investime për transport rural të përballueshëm dhe infrastrukturë të energjisë, sisteme të ujitjes, infrastrukturë komunikimi, objekte të deponive publike, tregje të shitjes me shumicë dhe njësi të testimit laboratorik (BB, MEV, 2010). Këto investime janë vendimtare për të realizuar potencialin e agro-përpunimit. Për shembull, sektori bujqësor vuan nga mungesa e një numri adekuat të laboratorëve të certifikuar për të verifikuar cilësinë e prodhimit privat të farërave dhe laboratorëve të tjera për të përmirësuar standardet fitosanitare (BB, MEV, 2010). Po ashtu, Kosova vuan nga mungesa e infrastrukturës adekuate të tregjeve me shumicë: kjo përfshin depot dhe objektet e magazinimit të ftoftë. Infrastruktura e tregjeve të shitjes me shumicë e përmirëson aftësinë e prodhuesve bujqësorë të Kosovës për të vendosur një çmim unik për një mall, përderisa ajo mundëson realizimin e ekonomisë së shkallës në transportimin e përmirësuar të prodhimit nëpërmjet kapaciteteve të ruajtjes dhe deponimit (BB, MEV, 2010). Infrastruktura e dobët e deponimit ndikon sektorin bujqësor, meqenëse ajo shpesh bën që të ketë një ngopje gjatë sezonit të korreve, duke pakësuar të ardhurat për fermerët e vegjë. Kjo, nga ana tjetër, i lejon përpunuesit dhe tregtarët që të shfrytëzojnë fuqitë e tyre monopoliste (blerësit e vetëm) për të vendosur “çmime hyrëse të fermave” të ulëta për fermerët (BB, MEV, 2010).

Sektori bujqësor po ashtu vuan nga mungesa e një sistemi të qëndrueshëm dhe funksional të informimit, d.m.th. ka shërbime joadekuate të informimit të tregut, të cilat shpesh ofrojnë informacion të pasaktë dhe nuk shpërndahen gjerësisht, duke shtruar rrugën për shkëmbimin e të mirave bujqësore kryesisht nëpërmjet mënyrave private, joefikase (BB, MEV, 2010). Në produktet hortikulturore, veçanërisht, çmimet janë shumë të paqëndrueshme dhe këtu, sistemi i besueshëm i informimit të tregut do të siguronte informata të përditësuara në baza ditore. Për më tepër, shërbimet e këshillimit të bizneseve dhe zgjerimit të fermave rurale mungojnë, por ato janë kritike për teknologjinë e re, shërbimet e informacionit dhe trajnimet e biznesit (BB, MEV, 2010). Përfundimisht, sektori bujqësor ende vuan nga kushtet joadekuate për shitjen dhe shfrytëzimin me qira të tokës, në mënyrë që fermerët të hyjnë në treg dhe të konsolidojnë tokat e tyre sipas kërkesave të produktivitetit (BB, MEV, 2010).

## **1.2 Politikat aktuale**

### **1.2.1 Infrastruktura rrugore**

Politikat kryesore për infrastrukturën rrugore janë të lidhura me ato si në vijim:

- ❖ Kompletimi i korridorit 7 që lidh Kosovën me Shqipërinë në jug dhe Serbinë në veri. Në vitin 2015 do të kryhet një studim fizibiliteti për të kërkuar financim të jashtëm për segmentin e mbetur deri

.....

në Merdare (PKRE, 2015);

- ❖ Ndërtimi i korridorit 6 që lidh Kosovën me Maqedoninë. Ky projekt është kontraktuar, ka një periudhë 5 vjeçare për zbatim, përderisa 290 milionë euro janë alokuar në buxhet dhe KASH për periudhë afatmesëm, d.m.th. tri vitet e ardhshme. Kostoja totale e autostradës vlerësohet të jetë 600 milionë euro, përderisa ndarja e buxhetit për projektin është si në vijim: 55.9 milionë euro në vitin 2014, 90 milionë euro në 2015, 90 milionë euro në 2016 dhe 108.6 milionë euro në 2017 (PKRE, 2015);
- ❖ Kompletimi i rrugës kombëtare në krahun perëndimor, N9, që lidh Prishtinën me Pejën dhe Malin e Zi, e cila është buxhetuar me 4.5 milionë euro në vitin 2015, 19.7 milionë euro në 2016 dhe 9.2 milionë euro në 2017 (PKRE, 2015);
- ❖ Kompletimi i rrugës kombëtare në krahun verior, N2, e cila lidh Prishtinën me Mitrovicën dhe Serbinë, kostoja totale e të cilës vlerësohet në 83.7 milionë euro, me ndarjet buxhetore si në vijim: 24 milionë euro në vitin 2015 (20.1 milionë nëpërmjet huave dhe 3.9 milionë nga buxheti); 14.7 milionë në 2016 (financim i jashtëm), dhe 9.2 milionë në 2017 (financim i jashtëm) (PKRE, 2015);
- ❖ Kosova po ashtu ka nisur punën për legjislacionin për sigurinë rrugore (d.m.th. Strategjia për Sigurinë Rrugore dhe plotësim-ndryshimi i Ligjit për Sigurinë në Trafikun Rrugor), dhe miratimi i tyre formal në parlamentin kosovare pritet në vitin 2015 (PKRE, 2015); dhe
- ❖ Qeveria ka zhvilluar një strategji sektoriale të transportit multimodal dhe planin e veprimit, por finalizimi i saj dhe miratimi pritet në vitin 2015 (PKRE, 2015). Strategjia fokusohet në integrimin në korridoret pan-evropiane, duke ngritur cilësinë e shërbimeve të transportit, duke përmirësuar sigurinë e trafikut, duke bashkëpunuar me organizatat ndërkombëtare dhe duke zbatuar një strukturë funksionale.

### 1.2.2 Infrastruktura hekurudhore

Që prej shtatorit 2011, Hekurudhat e Kosovës SHA u nda në dy kompani të reja, dhe tani Infrastruktura e Hekurudhave të Kosovës SHA – INFRAKOS, është përgjegjëse për infrastrukturën hekurudhore. Për shkak të dëmeve të mëdha dhe mungesës së investimeve të nevojshme, disa nga linjat hekurudhore në Kosovë janë jashtë funksionit (linja e hekurudhës lindore që prej kufirit me Serbinë e deri te stacioni hekurudhor në Prishtinë, dhe pjesa e linjës hekurudhore jugperëndimore nga Xërxa në Prizren). Linjat e tjera janë në operim dhe të sigurta për trafikun hekurudhor.

Duke iu falënderuar Komisionit Evropian, përkatësisht me financimin nga IPF dhe WBIF, në vitin 2010, Ministria e Infrastrukturës (MI) ka kompletuar një studim fizibiliteti për rehabilitimin e korridorit hekurudhor 10, që lidh Serbinë, Kosovën dhe Maqedoninë. Në vitin 2012 MI ka kompletuar një studim fizibiliteti për rehabilitimin e linjave hekurudhore Lindje-Perëndim, Podujevë-Fushë Kosovë-Pejë, dhe Klinë-Prizren. Në vitin 2013, me përkrahjen e WBIF dhe BERZH, Qeveria e Kosovës siguroi investimin e nevojshëm për projektin teknik të detajuar për rehabilitimin e përgjithshëm të pjesës jugore të korridorit hekurudhor 10 (Fushë Kosovë – Hani i Elezit – kufi me Maqedoninë). Tani është duke ndodhur procesi i emërimit të kompanisë, e cila do ta bënte këtë projekt dhe parashihet se ky projekt do të nis në vitin 2015. INFRAKOS, në bashkëpunim me institucionet e tjera qeveritare, është duke punuar me BERZH dhe EIB për nënshkrimin e marrëveshjes për financimin e rehabilitimit të përgjithshëm të korridorit hekurudhor 10; faza e parë Fushë Kosovë – Hani i Elezit – kufi me Maqedoninë, përderisa faza e dytë (Fushë Kosovë – Mitrovicë) dhe faza e tretë (Mitrovicë – Leshak – kufi me Serbinë).

Bazuar në PKRE, 2015, projektet prioritare të INFRAKOS janë:

1. Rehabilitimi i përgjithshëm i korridorit hekurudhor 10 (Veri/kufiri serb-jug/kufiri maqedonas), linja jugore nga Fushë Kosova deri te kufiri me Maqedoninë (200 milionë euro).
2. Rehabilitimi i përgjithshëm i linjës lindore nga kufiri me Serbinë deri te Fushë Kosova (66 milionë euro)
3. Rehabilitimi i përgjithshëm i linjës perëndimore nga Fushë Kosova deri në Pejë (123.6 milionë euro)



- .....
4. Rehabilitimi i përgjithshëm i linjës jugperëndimore nga Klina deri në Prizren (89 milionë euro)
  5. Studimi i fizibilitetit, projektimi, diseni teknik dhe ndërtimi i linjës së re hekurudhore, Prizren (Kosovë) – Durrës (Shqipëri) (55 milionë euro)
  6. Studimi i fizibilitetit, projektimi, diseni teknik dhe ndërtimi i linjës së re hekurudhore, Pejë (Kosovë) – Matshëvë (Mal i Zi) (kostot ende të panjohura)

Rehabilitimi i përgjithshëm nënkupton zëvendësimin e të gjitha binarëve hekurudhorë – balancuesve, binarëve, sistemeve sinjalizuese, sistemeve të informimit dhe telekomunikimit dhe mbylljes me gardh të linjës në disa zona, në mënyrë që të arrihet shpejtësia e projektuar për linjat deri në 120 km/h në vend të 80 km/h që është tani. Qeveria e Kosovës ka filluar negociatat me BERZH dhe EIB për huat për rehabilitimin e përgjithshëm të korridorit hekurudhor 10, i cili lidh Serbinë, Kosovën dhe Maqedoninë Pjesa jugore e korridorit hekurudhor 10 konsiderohet si prioritet në krahasim me pjesën veriore të korridorit.

Qeveria e Kosovës do të zbatojë masat në vijim në sektorin hekurudhor për periudhën 2015-2017 (bazuar në PKRE, 2015):

- Gradualisht të zbatojë rekomandimet e nxjerra nga studimi i fizibilitetit të korridorit hekurudhor 10, për të pasur këtë korridor në gjendje të mirë operim
- Në periudhën 2015-2017 të përgatis disenin e detajuar për korridorin hekurudhor 10 me përkrahjen financiare të BERZH-it (10 milionë euro në vit për 3 vite)
- Në vitin 2017 të kryejë një studim fizibiliteti për rehabilitimin/modernizimin e linjave Lindje-Perëndim, e cila lidh aeroportin me degët e pjesës jugore të linjës
- Në vitin 2017 të kryejë një studim fizibiliteti për ndërtimin e një linje hekurudhore që lidh Kosovën me Shqipërinë, qendrat kryesore dhe portet

### 1.2.3 Sektori i telekomunikimeve

Qeveria ende duhet të punojë që ta realizojë objektivin e saj të deklarua për privatizimin e shumicës së aksioneve në telekomunikimin publik të Kosovës, Posta dhe Telekom i Kosovës (PTK). Qeveria ka miratuar politikat sektoriale për telekomunikimet 2007-2012, politikat strategjike për shërbimet postale 2013-2017, përderisa strategjia për teknologjitë e informacionit planifikohet të zhvillohet dhe miratohet.

### 1.2.4 Infrastruktura e aviacionit

Politikat kryesore aktuale janë të lidhura me nevojën për të normalizuar plotësisht hapësirën ajrore. Hapja e hapësirës së ultë ajrore tentativisht është planifikuar për vitin 2015. Për më tepër, qeveria synon të rris konkurrencën në mes kompanive ajrore dhe vijave ajrore nëpërmjet masave për liberalizimin e tregut Sipas PKRE (2015), në vitin 2011 është miratuar rregullorja nr. 4/2011 për qasjen në tregun e rregullimit të aterimit dhe Autoriteti i Aviacionit Civil ka miratuar një program stimulues për kompanitë ajrore për Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës nëpërmjet vendimit nr. 02/ZDP/VE/2014 i vlefshëm deri më 29 mars 2015. Stimujt përfshijnë përjashtimin nga taksat për tarifatat aeronautike, përkrahjen financiare për mbulimin e kostove të tregut, etj.

Duke u bazuar në PKRE 2015, qeveria po ashtu ka planifikuar masat dhe politikat si në vijim për periudhën afatmesme:

- ❖ Rritja e kapaciteteve teknike dhe njerëzore për ofruesin e shërbimeve për navigim ajror. Sipas marrëveshjes në mes NATO-s dhe Hungarisë, shërbimet e navigimit ajror për fluturaket për të kaluar në hapësirën e lartë ajrore të Kosovës ofrohen nga HungaroControl. Kjo marrëveshje përfundo në vitin 2019. Ndërkohë, Ofruesi i Shërbimeve të Navigimit Ajror i Kosovës ka nevojë për të ndërtuar kapacitetin e tij teknik dhe burimet njerëzore për të qenë në gjendje të ofrojë të gjitha këto shërbime në mënyrë individuale pas vitit 2019. Ofrimi i këtyre shërbimeve nga Ofruesi i

.....

Shërbimeve të Navigimit Ajror i Kosovës do të rriste mjaft shumë punën dhe të ardhurat dhe do ta bënte atë më konkurrent në raport me agjencitë e ngjashme në rajon;

- ❖ Përgatitja për hapjen e aeroportit të Gjakovës për aviacionin civil. Qeveria në mars 2014 e miratoi vendimin për themelimin e ndërmarrjes publike “Aeroporti i Gjakovës”. Në periudhën 2015-2017, do të zhvillohen planet për ta bërë atë operacional për qëllime të aviacionit civil – transportin e mallrave dhe shërbimeve. Aeroporti ka rritur interesimin e investuesve privatë, ashtu që duhet të konsiderohet opsioni i përfshirjes së sektorit privat, dhe
- ❖ Avancimi i trafikut ajror nëpërmjet stimujve të ofruar për kompanitë ajrore. Objektive strategjike për Qeverinë e Kosovës është rritja e konkurrencës së kompanive ajrore dhe vijave ajrore. Legjislacioni i AAC-së dhe kontrata e koncesionit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës parashikojnë mundësinë e sigurimit të stimujve financiarë për kompanitë ajrore si një metodë për të rritur tregun e transportit ajror. Autoriteti i Aviacionit Civil miratoi një program stimulues për kompanitë ajrore për Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës nëpërmjet vendimit nr. 02/ZPD/VE/2014 me vlefte deri më 29 mars 2015. Stimujt përfshijnë përjashtimet nga taksat për tarifatat aeronautike, përkrahje financiare për mbulimin e kostos së reklamimit, etj. Qeveria e Kosovës do të vazhdojë me programin e stimujve me synimin që të arrijë në 2 milionë pasagjerë në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës deri në vitin 2017. Pritet që me rritjen e numrit të pasagjerëve, do të rritet po ashtu edhe numri i operatorëve dhe destinacioneve. Për të arritur këtë objektivi, qeveria do të ofrojë, me kërkesë të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës, stimuj të tjerë operacionalë në pajtim me kornizën legjislative të BE-së për të stimuluar fluturime me të përballeshme nga dhe në Prishtinë sikurse dhe për të rritur numrin e fluturimeve dhe destinacioneve.

#### 1.2.5 Infrastruktura e furnizimit me ujë

Zyra e Rregullatorit të Ujërave dhe Mbeturinave (ZRRUM) ka licencuar deri tani shtatë kompani rajonale të ujërave, të cilat janë të ngarkuara për të ofruar ujë të pijshëm. Është licencuar po ashtu një kompani tjetër për të ofruar ujë me shitje me shumicë pa trajtim (PKRE, 2015). ZRRUM-i ka iniciuar akuza kundër operatorëve të pa licencuar të ujit në Kaçanik, Shtërpçë, në pjesën veriore të Mitrovicës (PKRE, 2015). ZRRUM-i është ngarkuar të shqyrtojë normat e tarifave në baza të rregullta; bazuar në PKRE 2015, aplikimi i regjimit të tarifave të vitit 2015 do të fillojë nga 1 janari deri më 31 dhjetor 2015, ndërsa ato të vitit 2016 dhe 2017 do të shqyrtohen për përshtatje të lëvizjeve të inflacionit dhe vlerësimit të përmbushjes së caqeve nga procesi rregullativ i tarifave në vitin paraprak.

Bazuar mbi PKRE 2015, qeveria po ashtu planifikon masat dhe politikat si në vijim:

- ❖ Finalizojë projektin për ndërtimin e sistemit të furnizimit me ujë të pijshëm të Prishtinës me kapacitet prej 700 l/s për të përmirësuar furnizimin me ujë në Prishtinë dhe rajon. Kontrata për këtë projekt është nënshkruar dhe punët për ndërtimin kanë filluar në dhjetor 2014. Ky projekt është një prej investimeve më të mëdha në furnizimin me ujë që prej themelimit të KRU Prishtina Sh.A. Ky do të një investim në fabrikën e prodhimit të ujit në Shkabaj, në shumën prej 35 milionë eurosh. Faza e parë do të jetë 700 l/s dhe faza e dytë 500 l/s, të zbatuara në fabrikën e prodhimit të ujit në Shkabaj. Ky projekt financohet nga: Komuna e Prishtinës me 5 milionë euro, Komisioni Evropian me 5 milionë euro, Qeveria e Republikës së Kosovës me 5 milionë euro, 20 milionë euro të marra si hua nga Kompania e Ujërave Prishtina te Banka Gjermane për Zhvillim me garantues për pagesën e huas Qeverinë e Kosovës. Projekti pritët të finalizohet në vitin 2016;
- ❖ Planifikimi i menaxhimit të integruar të baseneve të lumenjve: bazuar në Ligjin për Ujërat këto plane do të jenë të gatshme në vitin 2015. Ato do të mbulojnë periudhën deri në vitin 2020. Ato

.....

do të bazohen në: karakteristikimet e baseneve të lumenjve të përgatitura nga MMPH me ndihmën e projektit të financuar nga BE, KWS WAIP. Kjo është në linë me planifikimin e përgjithshëm për përafrimin e legjislacionit të Kosovës me BE-në, prandaj ekziston një nevojë për të përgatitur një strategji afatgjatë për zbatimin e legjislacionit të BE-së dhe kjo duhet, në veçanti, të lidhet me përgatitjen e planeve për menaxhimin e baseneve të lumenjve (PMBL) dhe zbatimin e kërkesave të Direktivave të Kornizës së Ujërave të BE-së. Ky proces do të realizohet në lidhje të drejtpërdrejtë me Strategjinë e Kosovës për Ujërat (SKU) dhe kërkesat për planifikim të menaxhimit të baseneve të lumenjve (MBL) siç janë specifikuar në Ligjin për Ujërat të Kosovës nën artikujt 31 dhe 32;

- ❖ Korporatizimi dhe konsolidimi i kompanive rajonale. Në vitin 2015 të sigurohet korporatizimi dhe konsolidimi i të gjitha kompanive rajonale në mënyrë që të zbatohet në tërësi vendimi i Qeverisë nr. 06/18. Korporatizimi dhe konsolidimi i kompanive rajonale të ujërave u miratua bazuar në vendimin e Qeverisë nr.06/18 të datës 08.06. 2011. Zbatimi i këtij vendimi ka implikime për të gjitha palët në rritjen e standardeve të shërbimit dhe në faturimin me kosto realiste për shërbimet e ofruara.

### 1.2.6 Infrastruktura e energjisë

Infrastruktura e energjisë është e trajtuar ndaras në Notën e Strategjisë që rregullon mungesën e energjisë. Sidoqoftë, si një përmbledhje e shkurtër, politikat aktuale në fushën lidhen me stimulimin e zhvillimit infrastrukturor të energjisë (d.m.th. ndërtimit të një termocentrali të ri të energjisë prej 600 megavatësh); mbylljes së termocentraleve të rrënuara të energjisë (kryesisht në Kosova A); kontributit për një treg të energjisë që funksionon mirë në Evropën Juglindore; kompletimin e linjës ndërlidhëse me Shqipërinë; rritjes së efikasitetit të energjisë duke arritur një minimum prej 8% të kursimeve të energjisë deri në vitin 2018 (PKRE, 2015).

### 1.2.7 Infrastruktura bujqësore

Politikat aktuale në sektorin e bujqësisë janë të fokusuar si në strategji, ashtu dhe në dhënien e drejtpërdrejtë të granteve për fermerët dhe prodhuesit bujqësorë. Me përkrahjen e BE-së, Qeveria ka hartuar Programin afatmesëm Bujqësor dhe për Zhvillim Rural 2014-2020. Sa i përket politikave për tokën, Qeveria ka miratuar një strategji (Strategjia dhe Plani i Biznesit i Agjencisë Kadastrale të Kosovës), ndërsa Agjencia Kadastrale e Kosovës ka punuar në ngritjen e një sistemi të informimit për tokën me ndihmën e donatorëve. Për sa i përket klimës së biznesit, Ministria e Bujqësisë ka vendosur një program substancial të granteve për fermerët, ndërsa donatorët, sikurse USAID-i, kanë ndihmuar në zhvillimin e shoqatave bujqësore (BB, MEV, 2010). Është themeluar sistemi i menaxhimit të informatave (SMI) për të dhënat bujqësore, por ai ende vuan nga cilësia e dobët e të dhënave. Sa i përket sigurisë ushqimore, është miratuar një ligj i ri për të ofruar kapacitete më të mëdha koordinimi për Agjencinë e Ushqimit dhe Veterinarisë (BB, MEV, 2010). Për sa i përket përkrahjes financiare, Qeveria ka rritur financimin në mënyrë substanciale – nëpërmjet subvencioneve dhe granteve të drejtpërdrejta – për fermerët e Kosovës gjatë viteve të kaluara.

## 1.3 Definimi i problemit

Është e nevojshme të thuhet se niveli i investimit në infrastrukturën fizike ka shënuar rritje domethënëse pas deklarimit të pavarësisë. Shpenzimet e kapitalit bruto si përqindje e PKB-së janë ndër më të lartat në rajon për 4 vitet e shkuara. Sidoqoftë, kjo ndodh kryesisht sepse mangësitë e infrastrukturës publike të Kosovës janë shumë më të mëdha sesa të homologëve të saj rajonalë, duke pasur parasysh historinë politike të trazuar të vendit dhe një periudhë të investimit të mangët në vitet '90, të shoqëruar me efektet e luftës.

Mund të argumentohet që fokusi i burimeve publike në infrastrukturën fizike ka qenë i nevojshëm.

.....

Justifikimi teorik për këtë qasje mund të bazohet në analizën e Pengesave për Rritje (PPRR, 2014), që është përdorur si një pjesë analitike që ushqen Programin Kombëtar për Reforma Ekonomike të Kosovës (PKRE). Analiza e PPRR bazohet në qasjen e “diagnozës së rritjes” të vendosur përpara nga Hausmann, Rodrik dhe Velasco (2005), e cila synon të identifikojë pengesat më të mëdha ndaj rritjes. Sipas kësaj kornize, niveli i rritjes në një vend mund të shpjegohet nga aftësia e sektorit privat për të akumuluar pasuritë private. Ky akumulim, në anën tjetër, ndikohet nga një numër faktorësh, një prej të cilëve është niveli i ulët i “kthimit social” për shkak të “infrastrukturës së keqe”.

Duke u bazuar në këtë pikëpamje, infrastruktura joadekuate e zvogëlon kthimin privat në akumulim, prandaj e zvogëlon nivelin e investimit privat në dispozicion për komunitetin e biznesit në mënyrë që të plotësojnë dhe zgjerojnë pasuritë e tyre. Nga kjo perspektivë, meqenëse investimi në infrastrukturën publike ka kthim të madh social, mund të argumentohet që një investim i tillë ka një impakt të madh mbi rritjen.

Sidoqoftë, përveç rastit konceptual për rritjen e investimeve në infrastrukturën fizike vendimtare, mund të argumentohet që niveli aktual i investimit të tillë (kundrejt sektorëve të tjerë prioritarë, d.m.th. arsimit dhe shëndetësisë) dhe posaçërisht përbërja e tij është vënë në pikëpyetje në shumë raste. Për shembull, niveli i shpenzimit në infrastrukturën e rrugëve ka lënë në pritje investimet në sektorët e tjerë prioritarë vendimtarë, duke përfshirë infrastrukturën e energjisë. Për më tepër, shpenzimi në infrastrukturën rrugore ka qenë kryesisht i fokusuar në ndërtimin e rrugëve të reja, në kurriz të mirëmbajtjes së rrugëve apo fokusimit në rrugët e brendshme me potencial më të madh të normës ekonomike të kthimit (Banka Botërore, AFP, 2014). Përveç kësaj, niveli i investimeve në sektorin hekurudhor është neglizhuar.

Gjendja aktuale për sa i përket infrastrukturës, kërkon, posaçërisht, zgjidhjen e çështjeve dhe dilemave si në vijim:

## **1. Infrastruktura rrugore dhe hekurudhore**

- a. Shkalla e urbanizimit në Kosovë ende konsiderohet e ulët me 35%, që nënkupton se vendit i nevojitet një nivel relativisht i ulët i intensitetit të transportit (numri i udhëtimeve për kokë banori). Kjo nënkupton që Kosova do të kishte vështirësi të mbante një mënyrë fikse të transportit (sikurse hekurudhat) për udhëtimin e pasagjerëve. Prandaj së paku në nivelin e pasagjerëve, vëmendja e Kosovës duhet të drejtohet kah “kërkesa për transport”, e cila definohet nga niveli aktual i ulët i urbanizimit, duke e bërë transportin joformal dhe me autobusë më të përshtatshëm. Banka Botërore (AFP, 2014) argumenton që “duhet të merret parasysh gjeografia kur kemi të bëjmë me densitetin e hekurudhave. Duke pasur parasysh hapësirën e vogël gjeografike të Kosovës, distancat në transport janë shumë të shkurta që transporti hekurudhor të bëhet alternativë e qëndrueshme ndaj rrugëve.” Për më tepër, Kosova, me një sektor të madh bujqësor dhe me një potencial të madh për një sektor të fortë të minierave, ka nevojë për lidhje gjithëpërfshirëse të transportit, të cilat duhet të mirëmbahen në mënyrë të duhur, duke e bërë Kosovën të ketë intensitet të lartë të transportit të mallrave (ton-kilometër euro të PKB-së). Duke pasur parasysh këto argumente, infrastruktura e transportit të Kosovës në periudhë afatmesme duhet të dalë nga autostradat kryesore në favor të zhvillimit të infrastrukturës rrugore të brendshme, të lidhur mirë dhe të mirëmbajtur. Për sa i përket sektorit hekurudhor, nevojat e Kosovës duhet të definohen në raport me potencialin e sektorit të minierave, duke e drejtuar investimin publik dhe duke kërkuar pjesëmarrjen e sektorit privat nga operatorët dhe kompanitë e minierave, drejt transportit të mallrave më tepër sesa transportit hekurudhor të pasagjerëve. Investimi në infrastrukturën e transportit, veçanërisht në hekurudha, duhet të synojnë posaçërisht korridoret tregtare që avancojnë lidhjet e eksportit.

## **2. Telekomunikimet dhe TIK-u**

- a. Në sektorin e telekomunikimeve dhe TIK-ut, Kosova ballafaqohet me shumë sfida: (i) të zgjidhen konfliktet politike me Serbinë për të marrë kodin e saj vendor të telefonisë ndërkombëtar; (ii) të adoptojë dhe zgjerojë teknologjitë më të fundit mobile të internetit për shpërndarje më të

.....

shpejtë të të dhënave; (iii) liberalizojë sektorin e telekomunikimeve në një mënyrë që zgjidh po ashtu statusin e PTK-së, privatizimi i së cilës është ndalur; dhe (iv) përmirësojë qasjen e shërbimeve dhe standardeve të TIK-ut që mund ta ndihmojnë rritjen e biznesit. Çështja sa i përket PTK-së është me rëndësi duke marrë parasysh faktin që sektori i telekomunikimeve ka përjetuar një revolucion në vitet e fundit me shpikjen e teknologjive të reja të telefonave inteligjentë që e kanë bërë telefoninë mobile të perceptuar tradicionalisht si të një rëndësie më të vogël. Në dritën e kësaj, vlera e PTK-së mendohet të jetë reduktuar, dhe pa një strategji qoftë për të privatizuar pjesë të pasurive të saj, ose për të vendosur një menaxhim jopolitik që mund të drejtojë investimet strategjike që do ta nxirrnin PTK-në nga gjendja e tanishme ku pasuria e saj është e nënvlerësuar. Në përgjithësi, sfida për Kosovën është liberalizimi i mëtutjeshëm i tregut të telekomunikimeve në të cilin çmimet do të jenë konkurrencte dhe shërbimet e cilësisë së lartë. Kjo nënkupton adoptimin e teknologjive më të fundit mobile të internetit dhe investim të mëtutjeshëm në infrastrukturën digjitale që do ta bënin Kosovën një vend joshës për të bërë biznes.

### **3. Aviacioni**

- a. Sfida kryesore me infrastrukturën e aviacionit është zgjidhja e çështjeve politike të ndërlidhura me hapësirën ajrore të Kosovës, në mënyrë që të lejohet trafik ajror më eficient dhe më i madh në Kosovë, sikurse dhe zhvendosjen e fluturimeve relevante për Prishtinë nëpërmjet hapësirës ajrore serbe, e cila ka qenë jashtë mundësive që prej fundit të luftës. Në përgjithësi, infrastruktura e aviacionit është përmirësuar mjaft shumë, duke përfshirë edhe licencimin me koncesion të aeroportit kombëtar të një investuesi i jashtëm privat dhe hapat e ndërmarrë për hapjen e aeroportit të Gjakovës. Mund të argumentohet që infrastruktura e aeroportit është në gjendje për të menaxhuar kërkesat e nevojshme komerciale dhe për pasagjerët.

### **4. Energjia**

- a. Përderisa sfidat kryesore për energjinë janë trajtuar në një notë tjetër (Nota e Strategjisë për Trajtimin e Mungesës së Energjisë), këto ofrohet një shqyrtim i shkurtër. Kosova ballafaqohet me një mungesë të konsiderueshme të energjisë në rast se nuk ndërtohet një termocentral i ri. Furnizimi i çrregullt me energji vazhdon të dëmtojë rritjen e biznesit. Tani është duke ndodhur një proces tenderimi për ndërtimin e termocentralit. Ndërkohë, sfida e Kosovës në këtë fushë është e ndërlidhur me afatet kohore dhe hapat për mbylljen e termocentraleve të saj të vjetruara. Sidoqoftë, çka është me rëndësi edhe më të madhe, për periudha afatmesme, Kosova ende duhet të punojë për të zbatuar zotimet e saj për arritjen e 9% të kursimit në energji nëpërmjet masave për eficientësi dhe investimeve. Pozita gjeografike e Kosovës i mundëson vendit të eksploatojë energjinë e erës, por progres i vogël është arritur deri më tani.

### **5. Ujërat**

- a. Infrastruktura e ujërave është trajtuar ndaras në Notën e Strategjisë për Burimet Natyrore. Sidoqoftë, si përmbledhje, disa nga sfidat e identifikuar në atë Notë të Strategjisë janë si në vijim:
- Ndërprerja e punëve të pabëra të mirëmbajtjes së infrastrukturës (ashtu që kompanitë e ujërave të jenë në gjendje për t'u marrë me programet e tyre CAPEX) – trajtimi i ujërave të zeza nuk do të ndihmojë por do ta keqësojë gjendjen
  - Ndërprerja e humbjeve në rrjet, jo nëpërmjet investimeve por më tepër qeverisjes (për shkak se natyra e tyre është kryesisht komerciale)
  - Rritja e eficientësisë së bujqësisë nëpërmjet zhvillimit të sistemeve të sofistikuara të ujitjes, por jo duke e keqësuar problemin e mungesës së ujit
  - Zgjidhja e çështjes së kapacitetit të pamjaftueshëm për deponim (ndërtimi i rezervuarëve për mbajtjen e ujit)
  - Trajtimi i përmbajtjeve

## 6. Bujqësia:

- a. Sfida kryesore për sa i përket infrastrukturës bujqësore (d.m.th. asaj të butë dhe asaj fizike) është mungesa e investimit në sistemet e ujitjes, në strukturën e tregut me shitje me shumicë (objektet e deponimit dhe magazinimit), njësi për testim laboratorik për prodhim privat të ushqimeve dhe një sistemi të qëndrueshëm SMI për prodhimet dhe të dhënat bujqësore. Potenciali për rritje i bujqësisë, veçanërisht në sektorin e frutave me vlerë të lartë dhe perimeve dhe në përgjithësi në agrobiznes dhe agropërpunim është i lartë. Investimi publik nuk është drejtuar qoftë kah qëllimet apo substanca e duhur për ta shfrytëzuar këtë potencial.

## 2. Rekomandimet sa i përket masave kryesore të politikave

### 2.1 Konfigurimi i infrastrukturës së transportit me nevojat për rritje të bazuar në eksport

#### ❖ Ristrukturimi i sistemit hekurudhor për t'i shërbyet sektorit të minierave

Kosova ballafaqohet me një natyrë specifike sa i përket kërkesës për transport: ajo influencohet nga niveli i ulët i urbanizimit, që pakëson nivelin e intensitetit të transportit (numrit të udhëtimeve për kokë banori). Përveç kësaj, gjeografia e saj nënkupton që distancat e transportit janë shumë të shkurtra për mënyrat e transportit përveç rrugëve që ato të jenë të qëndrueshme. Për më tepër, me investimet e konsiderueshme në rrugë përgjatë viteve të fundit, nevoja për shërbimet hekurudhore të pasagjerëve ka rënë në pikën ku kërkesa e pasagjerëve dhe intensiteti i ulët i transportit nuk mund të ofrojnë financim të qëndrueshëm për shërbimet hekurudhore.

	Aktiviteti	Produkti	Rezultati
<b>Masa e politikës</b> <b>#2.1 Konfigurimi i infrastrukturës së transportit me nevojat për rritje të bazuar në eksporte</b>	Vlerësimi i qëndrueshmërisë së sistemit hekurudhor të pasagjerëve dhe reduktimi i shërbimeve të tilla për zonat me kërkesën më të lartë Bërja e analizave të eksportit për t'i bërë ato pjesë të strategjisë për investime në shërbimet hekurudhore të mallrave për eksportet minerale Zhvillimi i kapaciteteve analitike brenda Ministrisë së Infrastrukturës për të vlerësuar normat ekonomike të kthimit për çdo investim në rrugë të reja	Shërbimet hekurudhore për pasagjerët reduktohen në një nivel të përballueshëm komercial Investime të reja substanciale në drejtim të infrastrukturës hekurudhore të mallrave për eksportin e mineraleve Stafi i MI-së të trajnohet për kapacitete analitike për të arritur shfrytëzimin më të mirë të investimeve të pakta në rrugët e reja	Përqindja e eksporteve minerale rritet me 20% deri në vitin 2020 (viti fillestar 2015)

Sidoqoftë, Kosova ka një sektor të madh të minierave dhe një potencial të rëndësishëm për eksportet bujqësore. Në mënyrë që të shfrytëzohet plotësisht ky potencial, Kosova ka nevojë për linja gjithëpërfshirëse të transportit me tregjet e eksportit. Në anën tjetër, kjo e bën Kosovën të ketë intensitet të lartë të transportit të mallrave, po ashtu të definuar me ton-kilometër për euro të PKB-së. Pra, sektori hekurudhor i Kosovës ka nevojë të ristrukturohet: shërbimet hekurudhore të pasagjerëve do të zvogëlohen, meqenëse është vështirë për të financuar ato në mënyrë të qëndrueshme pa qenë barrë për buxhetin, përderisa transporti hekurudhor për mineralet, kontejnerët, naftën, cementin dhe produktet e frutave me vlerë të lartë dhe perimeve duhet të fuqizohet. Ideja është që kthimi social nga investimet në sistemin hekurudhor që do të ndihmonte kompanitë, të cilat mund të eksportojnë produkte të xeheve të rënda, është i lartë duke pasur parasysh efektet substanciale ekonomike, sikurse dhe faktin që këto investime mund të kompensohen nga kërkesa e fuqishme që mund të pritët nga

kompanitë e eksportimit të mineraleve. Investimi në sektorin hekurudhor do të paraprihej nga një strategji që vlerëson natyrën e tregjeve të eksportit dhe që do të integronte në mënyrë specifike këto investime në hekurudha me korridoret tregtare

## 2.2 Zhvillimi i infrastrukturës relevante të shërbimeve të TIK-ut për rritjen e biznesit

Shpërndarja e infrastrukturës së TIK-ut në Kosovë është shumë e pabalancuar. Zonat rurale, shkollat, libraritë, shëndetësia, institucionet dhe agjencitë qeveritare vuajnë ose nga mungesa e qasjes në shërbimet e TIK-ut, ose ende nuk i kanë përvetësuar teknologjitë dhe mjetet e duhura të TIK-ut. Sektori i TIK-ut po ashtu vuan nga mungesa e një organi mbikëqyrës në qendër të Qeverisë që do të koordinonte dhe balanconte zhvillimin e aspekteve të ndryshme të nënsektorëve të TIK-ut. Për më tepër, Kosova ka nevojë të adoptojë standardet ndërkombëtare të TIK-ut për sektorin e saj të TIK-ut, që është proces i rëndë dhe i kushtueshëm. Shumë biznese kosovare mund të përfitojnë posaçërisht nga adoptimi i mjeteve të TIK-ut si zgjidhje për ristrukturimin e tyre organizativ dhe të proceseve. Ndërsa, shërbimet qeveritare, duke përfshirë proceset e prokurimit, mund të përfitojnë jashtëzakonisht nga futja në përdorim e teknologjive dhe mjeteve të TIK-ut.

	Aktiviteti	Produkti	Rezultati
<b>Masa e politikave #2.2 Zhvillimi i infrastrukturës relevante të shërbimeve të TIK-ut për rritjen e bizneseve</b>	Themelimi i një ekip strategjik të TIK-ut në Zyrën e Kryeministrit	Mekanizmi mbikëqyrës i qeverisjes i themeluar në Zyrën e Kryeministrit	Shërbimet e TIK-ut të përhapura në zonat rurale, rritje e % e bizneseve kosovare që adoptojnë alternativat e ofruara nga TIK-u për të përmirësuar shërbimet për klientët; zvogëlimi i shpërdorimit të fondeve publike në proceset e prokurimit
	Nisja e një iniciative të re për të përkrahur bizneset kosovare për avancimet relevante të TIK-ut	Themelimi i një skeme speciale të granteve në MTI për të asistuar bizneset e Kosovës për të ndërmarrë avancimin e TIK-ut (avancimin e organizatës ose procesit)	
	Shpërndarja e fondeve të reja për adoptimin e standardeve ndërkombëtare të TIK-ut	Adoptimi i standardeve ndërkombëtare relevante për të ndihmuar institucionet publike dhe bizneset për të harmonizuar praktikat e tyre	
	Finalizimi i përpjekjeve për të transformuar procesin e prokurimit në një sistem elektronik	Shfrytëzimi i alternativave të ofruara nga TIK për të vendosur proceset e prokurimit elektronik	
	Investimet e reja në shërbimet broadband dhe wireless	Sigurimi i qasjes në broadband dhe wireless për zonat rurale, shkollat, libraritë, institucionet shëndetësore	

Në veçanti, propozohen masat si në vijim:

1. Krijimi i një mekanizmi strategjik të qeverisjes në Zyrën e Kryeministrit, në linjë me praktikën më të mira (MB, Irlanda, Estonia, etj.), i cili do të koordinonte aspektet e ndryshme të strategjisë së zhvillimit dhe zbatimit të TIK-ut dhe do të kryesonte përpjekjet për të vendosur sistemet e TIK-ut në administratën publike
2. Themelimin e një skeme speciale të granteve nën Ministrinë e Tregtisë dhe Industrisë (e cila mund të kombinohet me skemat e tjera ekzistuese) për të ndihmuar dhe ndarë kosto me bizneset kosovare të interesuara për të ndërmarrë avancimin e TIK-ut (avancimin e brendshëm të proceseve dhe organizatave të biznesit) në mënyrë që të përmirësojë shërbimet e tyre ndaj klientëve



3. Vendosjen e standardeve të reja ndërkombëtare të TIK-ut në Kosovë që do të ndihmonin administratën publike dhe bizneset që të harmonizojnë funksionimin e tyre me praktikën më të mirë të njohura në nivel ndërkombëtar
4. Të fillohet një sistem i ri i TIK-ut për proceset e prokurimit elektronik që do të reduktonte mundësitë për shpërdorim të fondeve publike
5. Zgjerimi i mbulueshmërisë së broadband-it dhe wireless-it në zonat rurale, institucionet akademike, libraritë dhe institucionet shëndetësore

### 2.3 Zgjerimi i investimeve në infrastrukturën bujqësore për agrobiznesin

Shkalla aktuale prej 25% e ujitjes së tokës së punueshme ka nevojë për t'u zgjeruar. Kjo posaçërisht është e lidhur me potencialin e Kosovës për të nxjerrë të ardhurat nga sektori i frutave me vlerë të lartë dhe perimeve. Prandaj, kjo notë propozon rritjen e investimeve në tregun bujqësor të shitjes me shumicë, meqenëse ai është vendimtar për vendosjen e një çmimi unik për një mall dhe mundëson realizimin e ekonomive të shkallës në transportimin e përmirësuar të prodhimit, redukton tepricat në sezonin e vjeljeve dhe redukton fuqinë e blerjes së vetme të tregtarëve dhe prodhuesve. Sidoqoftë, investimi në infrastrukturën e tregut të shitjes me shumicë duhet të bëhet duke shfrytëzuar një mekanizëm PPP që shfrytëzon financimin nga sektori privat, përderisa çfarëdo investimi i tillë duhet të jetë plotësisht i integruar brenda përkrahjes për zhvillimin e shtyllave (kjo është trajtuar në dokumentin analitik Hapja e industrive të bazuara në togje (klaster)).

Investimet në infrastrukturën bujqësore do të përfshijnë si në vijim:

1. Rritjen e mbulueshmërisë së sistemit të ujitjes së paku në 40% të tokës së punueshme deri në vitin 2020 (nga ajo aktuale prej 25%)
2. Zhvillimin e infrastrukturës së tregut bujqësor të shitjes me shumicë duke identifikuar dhe adoptuar një mekanizëm PPP që do të rriste numrin e objekteve të deponimit dhe magazinimit në rajonet kryesore të Kosovës
3. Përmirësimin e cilësisë së sistemit të menaxhimit të informacionit për lëndët bujqësore dhe produktet bujqësore
4. Zgjerimin e numrit të njësive për testim laboratorik në XX për të verifikuar cilësinë e prodhimit privat të farërave dhe për të përmirësuar masat fitosanitare, të cilat janë themelore për të rritur eksportin bujqësor.

Aktiviteti	Produkti	Rezultati
<p><b>Masa e politikave #2.3</b> <b>Zgjerimi i investimeve në infrastrukturën për agrobizneset</b></p> <p>Ndërmarrja e një studimi vlerësues për të përcaktuar se ku investimet në sistemin e ujitjes maksimizojnë kthimin ekonomik veçanërisht për produktet e frutave me vlerë të lartë dhe perimeve</p> <p>Identifikimi dhe realizimi i një mekanizmi PPP për të rritur numrin e objekteve të deponimit dhe magazinimit në rajonet kryesore të Kosovës</p> <p>Fuqizimi i sistemit MIS për regjistrin e fermave dhe lëndëve bujqësore</p> <p>Rritja e numrit të njësive të testimit laboratorik për cilësinë e prodhimit privat të farërave dhe përmirësimi i standardeve fitosanitare</p>	<p>Zgjerimi i mbulueshmërisë së sistemeve të ujitjes në rajonet e Kosovës me potencial të lartë për prodhim bujqësor me vlerë të lartë</p> <p>Përmirësimi i tregut të shitjes me shumicë, reduktimi i kostove të transaksionit, përmirësimi i ekonomive të shkallës dhe reduktimi i mbetjeve në sezonin e vjeljeve</p> <p>Funksionimi më i mirë i SMI-së për lëndët bujqësore dhe konsolidimi më i mirë i tokës</p> <p>Përmirësimi i cilësisë së prodhimit privat të farërave dhe standardeve fitosanitare</p>	<p>Përmirësimi i produktivitetit bujqësor; përmirësimi i ekonomive të shkallës në prodhimin bujqësor nëpërmjet infrastrukturës së tregut të shitjes me shumicë;</p> <p>përmirësimi i konsolidimit të tokës nëpërmjet një sistemi më funksional të regjistrit të fermave</p>

---

## **Bibliografia**

ECIKS, 2013, Një marrëveshje e re për Kosovën: Krijimi i rritjes së qëndrueshme ekonomike

QeK, 2015, Programi Kombëtar për Reforma Ekonomike

Banka Botërore, Treguesit Botërorë të Zhvillimit

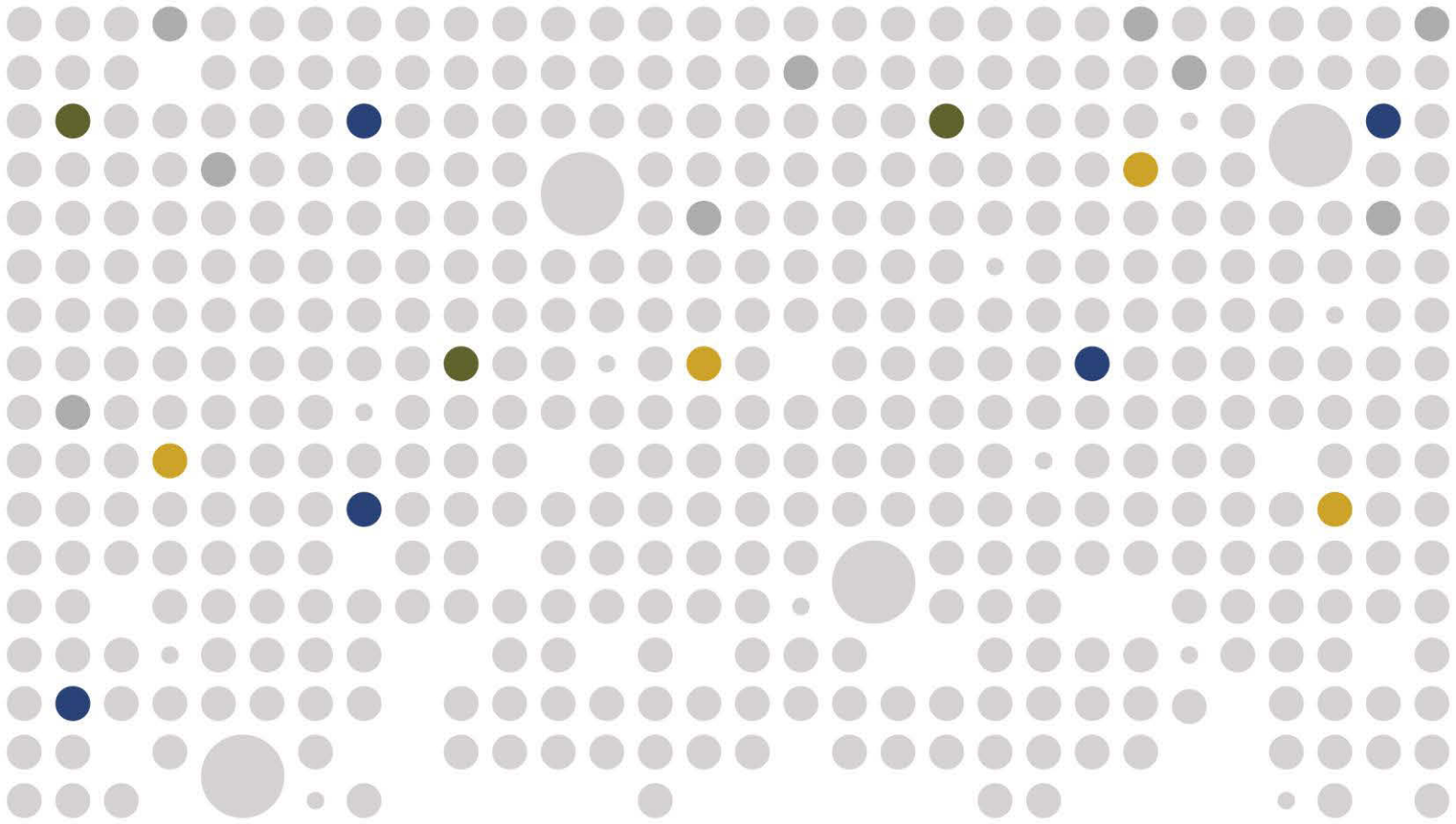
Banka Botërore, 2014, Analiza e Financave Publike

Banka Botërore, 2010, Memorandumi Ekonomik i Vendit, Kosovë

KE, 2014, Raporti i progresit për Kosovën

MBPZHR, 2014, Programi për Bujqësi dhe Zhvillim Rural 2014-2020

EURED, 2011, Analizë e industrisë së TIK-ut në Kosovë



## ● KU MUND TË MARRIM MË TEPËR INFORMATA?

Procesi i përgatitjes së PLAN-it është koordinuar nga  
Zyra për Planifikim Strategjik e Zyrës së Kryeministrit.

Për më tepër informata mund të kontaktoni në:  
[info@plan-rks.org](mailto:info@plan-rks.org)

[www.plan-rks.org](http://www.plan-rks.org)