



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Veprimtaritë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin

PROCESVERBAL

Tiranë, më 10.09.2019, ora 11:00

Drejton mbledhjen:

Niko Peleshi – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

1. Projektligji “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim për projektin “Për lehtësimin e tregtisë dhe transportit në Ballkanin Perëndimor me qasje programatike me shumë faza”, (*Komision për dhënie mendimi*)

2. Projektligji “Për ndryshimet klimatike”, (*Komision përgjegjës*)

Marrin pjesë:

Niko Peleshi, Halil Jakimi, Besnik Baraj, Ilir Beqaj, Gjetan Gjetani, Rrahman Rraja, Eglantina Gjermani, Andrea Marto, Tatiana Nurçe, Ilir Ndraxhi, Robert Bitri, Arben Pëllumbi, Dritan Bici, Halil Jakimi, Arlind Çaçani, Nimet Musaj, Zef Shtjefni dhe Halit Valteri, Kujtim Gjuzi dhe Vullnet Sinaj.

Mungojnë:

Ardit Konomi dhe Lefter Koka.

Të ftuar:

Erjon Luci – Zëvendësministër i Financave dhe Ekonomisë

Tedi Bushaj – Përfaqësues nga Drejtoria e Borxhit

Enkeleda Hitaj - Përfaqësuese nga Drejtoria e Përgjithshme e Doganave

Ornela Cuci – Zëvendësministre e Turizmit dhe Mjedisit

Pëllumb Abeshi - Drejtor i Përgjithshëm, Ministria e Turizmit dhe Mjedisit

Klodiana Marika – Drejtoreshë, Ministria e Turizmit dhe Mjedisit

HAPET MBLEDHJA

Niko Peleshi – Kërkojmë ndjesë për mosfunksionimin e sistemit në sallën tjetër!

Fillojmë mbledhjen e datës 10.09.2019 të Komisionit për Veprimtarinë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin.

Në rendin e ditës kemi shqyrtimin e projektligjit “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim për projektin “Për lehtësimin e tregtisë dhe transportit në Ballkanin Perëndimor me qasje programatike me shumë faza”. Relator është zoti Andrea Marto. Kemi të pranishëm zotin Erjon Luçi, Tedi Bushaj nga Drejtoria e Borxhit dhe Enkeleda Hitaj nga Drejtoria e Përgjithshme e Doganave.

Fillojmë me prezantimin e projektligjit nga zoti Marto.

Më pas do të vazhdojmë me përfaqësuesit e ministrisë, me pyetje, me diskutime, me komente dhe me votimin.

Zoti Marto, urdhëroni!

Andrea Marto – Faleminderit, zoti kryetar!

Projektligji synon ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim për projektin “Për lehtësimin e tregtisë dhe transportit në Ballkanin Perëndimor me qasje programatike me shumë faza” në shumën prej 17 milionë e 600 mijë eurosh. Projekti është pjesë e fazës së parë të një programi të përbashkët rajonal për vendet e Ballkanit Perëndimor, i cili synon të lehtësojë arritjen e qëllimit të qeverive përkatëse të këtyre vendeve për të ulur kostot e tregtisë dhe rritjen e efikasitetit të transportit përmes angazhimit afatgjatë, adaptiv dhe të vazhdueshëm. Projekti ka dy faza, të cilat do të zbatohen secili për një periudhë 5-vjeçare.

Faza e parë mbulon tri vendet e Ballkanit Perëndimor: Shqipërinë, Maqedoninë e Veriut dhe Serbinë, të konsideruara gati për zbatimin e projektit.

Faza e dytë e programit përfshin tri vende të tjera të rajonit: Bosnje-Hercegovinën, Kosovën dhe Malin e Zi.

Faza e parë do të përfshijë një kombinim të investimeve, asistencë teknike të reformave rregullatore dhe institucionale. Objekti i projektit është ulja e kostove për tregtinë dhe rritjen e efikasitetit për transportin në Shqipëri. Projekti përbën fazën e parë të programit QPSHF-ja, që përbëhet nga katër pjesë, të cilat lidhen konkretisht: me lehtësimin e lëvizjes së mallrave në mbarë Ballkanin Perëndimor; me rritjen e efikasitetit dhe me parashikueshmërisë së transportit; me rritjen e qasjes së tregtisë në tregun e shërbimeve dhe të investimeve, si dhe

me mbështetjen për zbatimin e projektit. Huaja do të sigurohet nga Banka Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim dhe ka termat e mëposhtme. Shuma është 17 milionë e 600 mijë euro, bazuar në normat e referencës plus marxh të pandryshueshëm. Tarifa frondente është 0.25 e shumës së huas. Komisioni i angazhimit është 0.25, që llogaritet mbi vlerën e parimbursueshme të huas dhe maturimi është 23 vjet, duke përfshirë periudhën prej 7 vitesh pa pagesë të principalit.

Në këtë marrëveshje janë parashikuar të gjitha procedurat, manualët dhe strukturat që duhet të ngrihen për zbatimin e projektit. I ftoj kolegët ta votojmë këtë projektligj të paraqitur nga qeveria.

Faleminderit!

Niko Peleshi – Faleminderit, zoti Marto!

Zoti Zëvendësministër, keni diçka për të shtuar?

Erjon Luçi – Në aspektin teknik relacioni është, pak a shumë, e zaurues, edhe pse jemi të hapur për pyetje teknike, por thjesht do të doja ta vendosja në kontekstin e inicimit të këtij projekti, i cili është bërë me kërkesën dhe dëshirën e qeverisë sonë, kryesisht, për t'i dhënë një shtyrje pak më të fortë integritit dhe koordinimit rajonal. CEFTA, programi rajonal i tregtisë së përbashkët, që është si paradhomë për Europën, ka qenë një iniciativë e mirë, por nuk ka dhënë rezultatet që do të dëshiroheshin fillimisht.

Ky është ndër dy projektet, sepse shumë shpejt do të vijë një projekt tjetër për miratim, i cili është mbështetje buxhetore për barazinë gjinore, që e ka bërë Banka Botërore me vendet e rajonit.

Ishte shumë sfiduese të bëhej me të gjitha vendet e rajonit në të njëjtën kohë, ndaj është ndarë në dy faza. Tri vendet që sapo u lexuan ishin gati më parë dhe u vendos të ecej me këto. Tri vendet e tjera do të jenë në një fazë të dytë.

Ky është një shembull i mirë i axhendës së Berlinit, i diskutuar disa herë, që të fillojnë të krijohen projekte jo thjesht për një vend, por që kanë një dimension më të gjerë dhe më rajonal. Po të shikoni, të gjithë komponentët e këtij projekti synojnë lehtësimin e tregtisë dhe të transportit, jo thjesht në Shqipëri, por dhe në shkëmbimin e korridoreve që ndihmojnë rajonin.

Dua të theksoj faktin që është iniciativë e qeverisë sonë.

(Ndërhyrje pa mikrofon.)

Niko Peleshi – Urdhëroni, për pyetje!

Zef Shtjefni – Faleminderit, zoti kryetar!

Dua të bëj një pyetje, sepse nuk do të merren 5 lekë. Ku do të shkojnë konkretisht këto lekë? Çfarë projektesh konkrete keni për transportin, siç ju e thatë, sipas rajonit? Ku do të shkojnë këto para sipas fazave? A janë të detajuara mirë këto projekte për këtë punë?

A ka marrë herë tjetër Shqipëria hua nga kjo bankë? Pra, është hera e parë, apo janë marrë edhe herë të tjera nga qeveritë e mëparshme?

Niko Peleshi – A ka pyetje të tjera?

Vullnet Sinaj – Atëherë, unë e kam parë me vëmendje projektligjin dhe vërtet që nuk është një shifër e vogël. I gjithë qëllimi i financimit të këtij projekti është ulja e kostove të transportit dhe e kostove doganore. Unë dua të di: a keni ju një shifër për kostot e transportit? Çfarë kostosh ka dogana jonë sot? Çfarë kostosh do të ulë ky projekt? Ku do të konsistojë investimi i këtij projekti për të ulur kostot, në mënyrë që këto lekë të kthehen, sepse kjo kredi do të shlyhet për 5 vjet dhe ka një normë interesi 3%, përveç disbursimeve? Atëherë, çfarë kostosh kemi sot dhe çfarë kostosh do të ulin këto investime në të ardhmen që t'i vijnë në ndihmë ekonomisë? Pse është pikërisht kjo shumë, 17 milionë e 600 mijë euro? A keni ju dijeni se në çfarë vlere do ta marrin kredinë vendet fqinje, sepse kjo marrëveshje vjen si rezultat i marrëveshjeve qeveritare të Ballkanit Perëndimor për të ulur kostot e transportit në rajon? A keni ju ndonjë informacion për kreditë që apo marrin qeveritë e vendeve të tjera në raport me kredinë që do të marrë qeveria jonë?

Faleminderit!

Niko Peleshi – A ka pyetje të tjera?

Po, zoti Beqaj.

Ilir Beqaj- Faleminderit!

Unë do ta vazhdoj aty ku e la kolegu Sinaj.

Sa është shuma e kredive që do të marrin vendet respektive, pra Maqedonia e Veriut dhe Serbia, në funksion të zbatimit të këtij programi? A shikoni ndonjë risk në zbatimin e këtij projekti, nëse vendet fqinje nuk do të kenë të njëjtin angazhim për zbatimin e objektivit të projektit?

Së fundi, më duket se pjesa e dytë e kredisë, që do të marrë Shqipëria, është më e lokalizuar se në dy vendet e tjera, të cilat nuk kanë det, sepse në këtë pjesë përfshihet vetëm sistemi detar, ndërkohë që, mesa di unë, të dyja vendet e tjera nuk janë vende bregdetare.

Faleminderit!

Niko Peleshi – Urdhëroni, zoti Valteri!

Halit Valteri – Përshëndetje, të gjithëve!

Ju e keni sjellë këtë projektligj për të marrë një kredi me vlerë 17 milionë e 600 mijë euro. Pra, nuk janë as 17 milionë lekë të vjetër, as 170 milionë lekë të vjetër, por janë lekë, që do t'i paguajmë ne dhe taksapaguesit shqiptarë. A keni një projekt konkret se ku do të shkojnë këto lekë, pra të ndara me zëra dhe cent për cent? Ju duhet të na jepni llogari se ku do të shkojnë këto lekë, para se ta votojmë këtë marrëveshje, sepse ne kalojmë këtu shumë kredi që merren nga shteti dhe nuk e dimë se ku shkojnë këto para? A mund të na shpjegoni se ku do të shkojnë 17 milionë e 600 mijë euro? Pra, për çfarë do të shërbejnë këto para? Këto para mund të shërbejnë për rrugë apo për shkolla, por ju duhet të na tregoni se për çfarë do të shërbejnë? Ne duhet ta dimë këtë gjë, sepse, për shembull, unë mendoj se këto para i merr zoti Çaçani. Ai është kolegu im dhe nuk i mbetet hatri që e përmenda, por unë kështu mendoj. Pra, a mund të na shpjegoni se ku do të shkojnë dhe kush i merr këto para?

Faleminderit!

Niko Peleshi - A ka pyetje të tjera?

Po, zoti Pëllumbi.

Arben Pëllumbi – Edhe unë do ta vazhdoj aty ku e la zoti Beqaj. Shumë mirë që filloi një projekt i dytë për zgjerimin e bashkëpunimit me vendet e rajonit dhe shumë mirë që investohet për të ulur kostot dhe për të rritur transportin. Ajo që unë dua të di është: ku do të shkojmë nëpërmjet këtij projekti? Çfarë bashkëpunimi do të kemi ne me dy vendet e tjera? A do të kemi rritje tregtare, rritje shkëmbimesh? Pra, në cilat fusha do të kemi rritje dhe a jemi në gati për këto lloj rritjesh?

Niko Peleshi - A ka pyetje të tjera?

(Diskutime pa mikrofon)

Zoti Zëvendësministër, a jeni gati të përgjigjeni? Përgjigjuni për të gjitha pyetjet një e nga një, që të mos i kapërcejmë.

Erjon Luci – Atëherë, marrëdhënia jonë me Bankën Botërore është shumë e gjatë dhe nuk është thjesht një marrëdhënie ndërmjet bankave tregtare.

Banka Botërore është një bankë ndërkombëtare zhvillimi. Përveç të kredive me interesa shumë të buta, interesi i kësaj kredie është poshtë 1%- shit, apo plus-minus 1%, në krahasim me përqindjen e tregut, që, historikisht ka qenë e ulët, vetëm 3,5%. Pra, edhe kohëzgjatja e kthimit të kredisë është shumë e gjatë. Kështu që në shumë aspekte për taksapaguesit ngarkesa është relativisht racionale, pra është shumë e butë. Kjo është një risi e Bankës Botërore, sepse për herë të parë po bën një operacion rajonal, siç e thashë më përpara, në krahasim me projektet e tjera. Pra, kemi një portofol mjaft të gjerë të përcaktuar brenda kontureve të Shqipërisë.

Për sa u përket komponentëve se ku do të shkojnë këto para, plani i prokurimit dhe një preventiv është bërë gati, që tregojnë se ku do të shkojnë këto para. Shumë shpejt do të krijohet edhe njësia e menaxhimit për të nisur procedurat e prokurimeve për sistemet që përmendëm në relacion, pra për sistemin inteligjent të kontrollit detar, specifik për Shqipërinë, sepse jo të gjithë komponentët janë njësoj me vendet e tjera dhe sistemi doganor. Blerja e këtyre sistemeve përbën gati 75% e totalit të fondeve që do të merren. Ka një preventiv dhe një program të caktuar prokurimi, që do të bëhen në bashkëpunim me Bankën Botërore.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Janë aparatura dhe *software*, pra është një sistem i plotë. Për më shumë detaje mund të japim edhe një listë të detajuar të secilit sistem se sa kushton dhe ku do të shkojnë fondet për secilin komponent.

Për sa i përket kostos së transportit, më duhet të pyes se cila është pritshmëria për uljen e kësaj kostoje, sepse nuk e kam këtë informacion. Ka pasur dhe ka disa studime që përfshijnë edhe indeksin e logjistikës së rajonit, ku Shqipëria është mbrapa, në aspektin e kohëve të lidhjes e të tjera. Pra, ky investim që po bëhet nga Banka Botërore është për të përmirësuar indeksin e logjistikës. Nga 150 vende që janë në total, ne jemi afër vendit 100, pra ideja është që ne t'i afrohem rajonit. Për këtë aspekt do të mundohemi të gjejmë informacion më të detajuar.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Nesër në Komisionin e Ekonomisë do të mundohemi ta sjellim më të saktë.

Për sa u përket kredive të vendeve të tjera, totali i kredive është afërsisht 200 milionë, të paktën nga informacioni që kam marrë para disa kohësh, nuk është i ndarë në mënyrë të barabartë, por sipas projekteve që u gjykan se mund të bëhen në një kohë...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Jo të shkurtër, sepse është 3-vjeçare. Raundi i dytë mund të zgjasë edhe 3 vjet për vendet e tjera sa të përgatitet, por praktikisht është bërë një shpërndarje e përafërt me madhësinë e ekonomive. Unë nuk i kam të sakta shumat e vendeve të tjera, por mund t'i gjejmë dhe t'i shpërndajmë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Bosnja nuk ka bërë akoma, sepse është në fazën e dytë. Vendet që janë në fazën e parë janë: Maqedonia, Serbia dhe Shqipëria.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Janë vetëm për doganën dhe sistemi i monitorimit të transportit detar, këta komponentë janë vetëm për ne, por edhe për vendet e tjera do të bëhet përmirësimi i transportit, i sistemit doganor dhe shkëmbimi doganor mes vendeve.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Për detaje më të hollësishme po ia jap fjalën koleges, sepse e ka ndjekur nga afër situatën.

Niko Peleshi – Po.

Enkelejda Hitaj – Përshëndetje!

Kërkoj të kem për 5 minuta vëmendjen tuaj në lidhje me pyetjet që bëtë.

Projekti *Single window* është një nga projektet më madhore të qeverisë shqiptare për vet arsyen se do të vendosë të gjitha institucionet qeveritare që lëshojnë licenca në të njëjtin nivel që është administrata doganore sot. Ne sot operojmë me një sistem *paperless*, që do të thotë se jemi goxha përpara shumë institucioneve të tjera që lëshojnë licenca.

Platforma *Single window* do të sjellë të gjitha këto institucione në nivelin e aksesit të sistemit doganor. Kjo do të thotë që çdo transportues, subjekt tregtar, apo çdo person që ka nevojë të marrë licencë për kryerjen e procedurave të importit, eksportit dhe tranzitit, do të aplikojnë në këtë platformë në formë elektronike dhe do të pajiset po në formë elektronike nëpërmjet kësaj platforme për të kryer procedurat doganore. Pra, ky projekt nuk përfshin vetëm administratën doganore. Është e vërtetë që administrata doganore ka rolin kryesor në menaxhimin e kufijve, por përfshin të gjitha institucionet e tjera që janë të listuar në mënyrë të detajuar kur është hartuar projekti.

Ju garantoj që kemi punuar për më shumë se një vit me ekipin e Bankës Botërore që të detajohet dhe të marrim maksimumin e mundshëm nga ky projekt. Konkretisht, në mos gaboj, gati dhjetë milionë euro janë pjesë e blerjes së platformës *Single window*, blerjes së platformës të sistemit ndërkombëtar të tranzitit, i cili është kusht për të hyrë në Bashkimin Europian dhe ndërtimin e pikës doganore të Qafë Thanës.

Për sa i përket pyetjes nëse vendet e tjera të rajonit marrin të njëjtën kredi, në dijeninë time, nuk jam shumë e sigurt, duhet të marr informacion për këtë, vendet e rajonit që janë të përzgjedhura nga Banka Botërore marrin kredi për pikat e dobëta që ato kanë në sistemet e veta dhe jo domosdoshmërisht për *Single window*.

U bë një pyetje që Shqipëria ka det dhe kemi marrë për sistemin detar, kurse Serbia ka marrë për një sistem tjetër, që të arrijmë të gjitha vendet e rajonit në të njëjtin nivel në kryerjen e procedurave në zinxhirin tregtar.

Unë mendoj se është një nga projektet më madhore dhe ndoshta duhet pak më shumë detajim nga ana jonë për pjesën e planit të prokurimit, që është bërë në bashkëpunim me Bankën Botërore, por jemi të gatshëm t'ju dërgojmë edhe në formë elektronike nëse do të jetë e nevojshme.

Niko Peleshi – Faleminderit!

Zoti Sinaj ka diçka.

Vullnet Sinaj - Unë ju dëgjova me vëmendje. Ju po flisni për marrëveshjen që ka qeveria apo ministritë me Bankën. E rëndësishme për vendin dhe për ekonominë është efekti në ekonomi, siç ju keni shkruar në relacion, ulja e kostove të transportit dhe përmirësimi i punës në dogana. Ju folët për një sistem, ku futen të gjithë transportuesit dhe të gjitha doganat, i cili do të krijojë mundësi dhe lehtësi kontrolli, apo ka ulje kostosh dhe ekonomia jonë përfiton vërtetë.

Ne do të na interesonte më shumë marrëveshja qeveritare e qeverisë sonë me qeveritë e vendeve të tjera të Ballkanit Perëndimor. Ku konsiston kjo lehtësi në ekonominë tonë në radhë të parë dhe në ekonominë e tjera? Ku konsiston bashkëpunimi i qeverive për këto transporte, në kufi apo në doganë? Kështu po flasim.

Atëherë, na nxirrni një leverdi ekonomike, sepse do të ngremë dorën për të miratuar që qeveria të marrë 17 600 000 euro kredi, të cilat do të paguheshin në sërë. Kredia do të shlyhet për dhjetë vjet, por si mund t'i paguajmë këto. I ulim vërtetë kostot e transportit? A kemi një koeficient se cilat janë kostot e transportit? A kemi të dhëna se si ulen kostot e transportit? A kemi një detyrim ndërballkanik në Ballkan me qeveritë e tjera të detyrueshëm për të marrë një kredi të tillë dhe për ta zbatuar? A ka interesa të Ballkanit apo ka interesa vetëm të vendit tonë. Ky është qëllimi dhe ne duhet të bindemi për këtë që po japim, sepse do të votojmë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Enkelejda Hitaj – Për sa i përket detyrimit, ka qenë një iniciativë që qeveria shqiptare e ka marrë në kuadër të marrëveshjes të lehtësimit të tregtisë. Gjithashtu, nga Kombet e Bashkuara, rekomandimi nr. 33 është si kusht për vendet në zhvillim ngritja e një sistemi të një dritareje të vetme, ndryshe *Single window*. Ju garantoj që nga të gjitha takimet që kemi pasur me Bankën Botërore, çdo biznes ka shkurtime kohe në kufi për kryerjen e procedurave doganore.

Nëse sot një biznes duhet të shkojë në të gjitha ministritë e linjës për të marrë licencat përkatëse, nëpërmjet kësaj platforme do t'i marrë në formë elektronike, në kohë reale duke depozituar thjesht dokumentet.

Për pjesën e kostove mund të flasë...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Niko Peleshi - Zoti Gjuzi ka diçka.

Kujtim Gjuzi - Faleminderit, zoti kryetar!

Sa është përqindja për këtë kredi?

Tedi Bushaj – Me totalin e interesave ose të tarifave fikse që aplikohen, është diçka më pak se 1% e kredisë, kurse maturimi është gati 23 vjet, me 7 vjet pa pagesë. Është me terma relativisht falas në aspektin e principalit.

Kujtim Gjuzi – Faleminderit!

Kryetar, vota ime është pro. Unë jam gjithmonë i mendimit që në zinxhirin financiar ka nevojë për financa dhe kur ato vijnë nga sistem botëror i financave, për mua si ekonomist është i mirëpritur.

Faleminderit!

Niko Peleshi – Ka pyetje ose diskutime?

Po, zoti Pëllumbi.

Arben Pëllumbi – E falënderoj zotin zëvendësministër dhe përfaqësuesit e doganave për të gjitha shpjegimet që dhanë, por unë bëra një pyetje, për të cilën në përgjithësi nuk mora përgjigje. Kështu që po jap vetë një shpjegim pse e bëra atë pyetje.

Në vazhdim të diskutimit që bëri edhe kolegu im Sinaj, unë kuptoj se investimi që ne synojmë të bëjmë në kuadrin e bashkëpunimit rajonal ndërballkanik, sigurisht, synon edhe uljet e kostove të asaj që bëjmë sot, por më shumë, të paktën siç e shikoj unë, synon rritjen e bashkëpunimit ndërmjet këtyre vendeve. Kjo do të thotë se ne nuk mund të pretendojmë sot që porti i Durrësit të përdoret gjerësisht nga kompani serbe ose maqedonase me infrastrukturën që ne disponojmë.

Besoj se është shumë i rëndësishëm dhe, me sa kuptova edhe nga përfaqësuesja e doganës, ky është edhe investimi kryesor, është *soft*-i dhe *hard*-i për transitin ndërkombëtar të mallrave.

Pra, në qoftë se ne nuk e kemi këtë gjë, nuk është thjesht fjala që nuk shkojmë dot në BE me këtë gjë, por nuk e vendosim dot infrastrukturën tonë në shërbim të bizneseve, të cilat mund të operojnë brenda territorit të Shqipërisë, pra të mund të shfrytëzojnë portin shqiptar, rrugët tona... Sigurisht, ka nevojë për përmirësim të infrastrukturës së portit të Durrësit, edhe të asaj elektronike (pra *soft*), njëkohësisht përmirësim të pikës doganore dalëse në Qafë-Thanë. Unë besoj se qëllimi kryesor sot nuk janë uljet e kostove, por krijimi i të gjitha mundësive për rritjen e bashkëpunimit ndërmjet vendeve të rajonit në të ardhmen. Në këtë

kuadër, ndoshta një kosto e mirëfilltë përlogaritëse është e vështirë të bëhet sot, por, sigurisht, perspektiva e zhvillimit të vendit dhe vënia në dispozicion të pikave tona edhe e sistemit tonë doganor, edhe e portit të Durrësit, në funksion të bashkëpunimit, është një perspektivë që nuk ka nevojë për shumë komente. Dihet se ne duhet ta bëjmë këtë, sepse në vetvete tregu shqiptar është një treg i vogël dhe, në qoftë se nuk hapet që të bashkëpunojë me tregun e Ballkanit, më vonë me tregun europian për të krijuar tregun e përbashkët, që, në fakt, është integrimi i vërtetë në Bashkimin Europian, zhvillimi ekonomik i vendit ka për të qenë gjithmonë jo me ritmet që ne presim.

Kështu që unë e shikoj këtë lloje kredie pikërisht në këtë aspekt: në fuqizimin e infrastrukturës sonë doganore, portuale dhe në funksion të rritjes së bashkëpunimit me vendet e rajonit, që në këtë rast janë Maqedonia e Veriut dhe Serbia, për të qenë në nivelin e një bashkëpunimi të tillë që të mund ta vendosim në funksion të kompanive të tyre infrastrukturën që ne kemi.

Halil Jakimi – Të nderuar kolegë,

Të nderuar të ftuar,

Unë kam nxjerrë disa pyetje në lidhje me ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim, të cilat konsistojnë si më poshtë.

E para, cilat janë garancitë që ofron Republika e Shqipërisë në zbatimin e projekteve (si huamarrës) në atë kontratë ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe kontraktuesve përkatës?

E dyta, sa është përqindja e rrezikshmërisë të pamundësisë së shlyerjes së asaj huamarrjeje brenda afatit kohor?

Pyetja tjetër lidhet me kushtet shtesë të efektivitetit, që është neni 5 te kontrata e huamarrjes: si është projektuar nga ana e qeverisë shqiptare ngritja e njësisë për zbatimin e projektit? Po ashtu, si është projektuar nga ana e qeverisë shqiptare hartimi dhe më pas miratimi i manualit operativ të projektit?

Pyetjen e fundit që dua të bëj, e prekën disi edhe kolegët e mi, por po e bëj. Bazuar në relacionin përkatës në lidhje me pritshmëritë e rezultateve në realizimin e këtij projekti, njëra pritshmëri konsiston në rritjen e efikasitetit të transportit në Shqipëri. Shtroj pyetjen: rritja e efikasitetit të transportit në Shqipëri, a mos do të thotë, nga ana tjetër, rritje e kostos së biletës së transportit për shqiptarët? A do të ishte kjo e papërbalueshme për ta?

Kisha edhe disa pyetje të tjera, por besoj se u ezauruan disi gjatë seancës nga kolegët.

Faleminderit!

Niko Peleshi – Po, zoti Luçi.

Erjon Luçi – Aspekti i garancisë së zbatimit lidhet pikërisht me pyetjen e katërt, që e keni ngritur me të drejtë, për sa i përket krijimit të manualit dhe njësisë së zbatimit. Këto të dyja janë pikërisht për të siguruar një zbatim sa më të shpejtë të projektit.

Ekipi i Bankës Botërore, tani që flasim, është në Tiranë dhe po punon me manualin. Shumë shpejt do të krijojmë, sado planin e kemi tashmë gati, njësinë e zbatimit, e cila për momentin menaxhohet brenda Njesisë së Menaxhimit të Fondeve të Bashkimit Europian, që ka edhe një njësi që merret vetëm me fondet e Bankës Botërore. Pra, është në planin e punës që kemi për zbatimin e këtij projekti.

Për sa i përket rrezikshmërisë së kthimit, duke qenë se kjo është e shpërndarë në kohë të gjatë. Fakti që ne kemi hyrë në një fazë konsolidimi borxhi dhe përmirësimi të menaxhimit të borxhit, unë them se është relativisht i qëndrueshëm dhe rreziku është shumë i ulët.

Thjesht për statistikë, deri tani ne nuk kemi humbur asnjë pagesë, përjashto rastet teknike ose vonesa sistemesh. Shqipëria nuk ka humbur asnjë pagesë ndërkombëtare, aq më tepër pagesa të institucioneve ndërkombëtare si BB-ja. Kështu që, rreziku është pothuajse inekzistent në aspektin e mospagesës në kohë të kredisë. E thamë këtë, kushtet shitesë dhe efektiviteti janë në plan për t'u bërë shpejt. Manuali do të përgatitet këto kohë, mes periudhës që do të miratohet në parlament dhe do të bëhet efektive.

Pyetja e fundit lidhet pikërisht me atë që do të mundohemi ta elaborojmë pak më mirë edhe në Komisionin e Ekonomisë. Nuk e kam dokumentin e plotë të projektit, ku ka edhe disa statistika në lidhje me çfarë pritet në termat e përmirësimit të kohës së procedimit të anijeve dhe të mjeteve të tjera të transportit në port, për të ulur edhe koston, edhe kohën e procedimit. Kësisoj, synimi është të ulim koston. Kjo kosto do të nxirret nga vetë përmirësimi i eficiencës së sistemit, të një dritareje që sapo përmendëm pak më parë. Edhe në këtë aspekt nuk pritet të ketë ndonjë ndryshim tarifash apo kostosh në transport apo në doganë.

Niko Peleshi – Zoti Bitri?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Aha, në rregull!

Besoj se nuk ka pyetje e komente të tjera. Nëse po, mund t'i bëni.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Po, kemi një thirrje për grupin opozitar.

Halit Valteri – Nëse mundemi, se këta e kanë shumicën, të paktën ne të mos bëhemi pis me 17, 6 milionë euro, që do t'u bëhen buxhetit të shtetit, e ftoj gjithë grupin opozitar, që të dalë kundër kësaj kredie, pa marrë sqarimet. Ju votoni, se jeni me urdhër partie, ndaj normalisht do ta votoni. Do t'i lutesha çdo njeriu, i cili e ndjen veten sadopak të

ndërgjegjshëm në këtë komision e në këtë parlament, që pa marrë sqarimet e duhura se ku do të shkojnë këto lekë dhe si do të shpërndahen këto lekë që do të merren në buxhetin e shtetit, të votojë kundër.

Faleminderit!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Niko Peleshi – Do të shtoni diçka?

Enkeleida Hitaj – Më fal, se nuk ju njoh, por ju garantoj se nuk bëheni aspak pis me këtë projekt. Unë kam pesëmbëdhjetë vjet që punoj në administratë doganore, kam udhëtuar që nga Tokio e deri në Afrikën e Jugut, dhe ju garantoj se është një nga projektet më madhore që mund të implementojë qeveria shqiptare. Po të thelloheni e ta lexoni pak më shumë, nuk bëheni pis me këtë projekt.

Halit Valteri – Më falni zonjë, se nuk ju njoh, por në këtë vend ku jetojmë, ti mund të kesh shëtitur gjithë botën, e më bëhet qejfi që ke eksperiencat e duhura, në këtë vend po jepen rrugë nga 300 milionë euro, dhe nuk kam si të thellohem, po bëhen 20 milionë euro për autostradë, kështu që mendoj se bëhem pis. Mendimin tim të lirë e të pavarur nuk mund të ma pengoni.

Faleminderit!

Niko Peleshi – Dakord!

Kalojmë në votim.

Kush është dakord në parim me projektligjin “Për ratifikimin e marrëveshjes së huasë ndërmjet republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Ndërtim e Zhvillim, për projektin “Për lehtësimin e tregtisë dhe transportit në Ballkanin Perëndimor, me qasje problematike me shumë faza.””

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Të lutem, zoti Valteri!

Kush është dakord në parim? Kundër? 4 kundër.

Miratohet!

Kalojmë në votimin nen për nen.

Kush është dakord me nenin 1? Kundër? 4 kundër.

Miratohet!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Edhe një herë: kush është kundër?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Nuk e ka ngritur dorën. Si ta di unë që është kundër? Ata që kanë ngritur dorën janë katër.

Abstenim? S'ka as abstenim.

Miratohet!

Neni 2. Kush është dakord? Kundër? 4 kundër. Abstenim s'ka.

Miratohet!

Kalojmë në votimin në tërësi.

Kush është dakord në tërësi me projektligjin?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Kush është dakord në tërësi me projektligjin?

Kundër? 4 kundër. Abstenim s'ka.

Miratohet!

Shumë faleminderit!

Tani ju ftoj të kalojmë te salla jonë, meqenëse sistemi është rregulluar, për të filluar mbledhjen tjetër, që sipas lajmërimit është në orën 12.