

RELACION

PËR

PROJEKTLIGJIN “PËR MIRATIMIN E KONTRATËS SË KONCESIONIT/PPP, NDËRMJET MINISTRISË SË INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË, DHE “GJIKURIA”, SH.P.K., SI KONCESIONARI, DHE SHOQËRISË KONCESIONARE “RRUGA ORIKUM - LLOGARA”, SH.P.K., PËR NDËRTIMIN DHE MIRËMBAJTJEN E RRUGËS “PORTI I JAHTEVE - BY-PASS ORIKUM - DUKAT (URA E SHËN ELIZËS)”

I. QËLLIMI I PROJEKTAKTIT DHE OBJEKTIVAT QË SYNOHEN TË ARRIHEN

Projektligji për miratimin e kontratës koncesionare/ppp për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e rrugës “Porti Jahteve – *By-pass* Orikum-Dukat (Ura e Shën Elizës) ka si qëllim lidhjen e kontratës së koncesionit/ppp ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe “Gjiguria”, sh.p.k si koncesionar dhe shoqërisë koncesionare “Rruga Orikum-Llogara”, sh.p.k, për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e këtij segmenti rrugor.

Nëpërmjet këtij projekti synohet ndërtimi i një rruge prej 14.7 km, e cila fillon në rrugën “Porti i Jahteve”, për të kaluar më pas në *By-pass* Orikum dhe përfundon në Dukat (Ura e Shën Elizës).

II. VLERËSIMI I PROJEKTAKTIT NË RAPORT ME PROGRAMIN POLITIK TË KËSHILLIT TË MINISTRAVE, ME PROGRAMIN ANALITIK TË AKTEVE DHE DOKUMENTE TË TJERA POLITIKE

Ky projektligj është pjesë e programit të qeverisë, të prezantuar si programi “*One Billion Euro*” sipas të cilit synohet ndërhyrja e menjëhershme në infrastrukturë, duke përdorur investimin nga kapitali privat për fazën e ndërtimit dhe më pas, në vitet e ardhshme, bëhet kthimi i investimit, duke u paguar nga buxheti i shtetit. Ky program ka ndikim të shpejtë ekonomik e social, duke mundësuar shërbime dhe asete në një kohë të shkurtër, gjë e cila nuk mund të realizohet nëpërmjet procedurave klasike të prokurimit publik.

III. PËRPARËSITË, PROBLEMATIKAT, EFEKTET E PRITSHME TË KËTIJ PROJEKTVENDIMI

Pavarësisht ndërhyrjeve që janë bërë në vitet e fundit, gjendja e rrugës Orikum - Dukat paraqitet e degraduar ose e papërshtatshme për t’i bërë ballë kërkesave

ekonomike-sociale dhe turistike të zonës. Gjatë stinës së verës, përgjatë gjatësisë së saj ndeshemi me formimin e kolonave të trafikut automobilistik. Ndërsa gjatë stinës së dimrit kushtet teknike për kalimin e këtij segmenti përkeqësohen, duke rritur rrezikun e incidenteve që mund të ndodhin në të. Ky projekt parashikon zhvillimin e një pike kyçe të zonës bregdetare jugore, që do të ndihmonte shumë në lehtësimin e trafikut si dhe në zhvillimin e infrastrukturës rrugore, duke bërë të mundur lëvizjen në një kohë sa më të shkurtër në këtë zonë si dhe rritjen e sigurisë në rrugë nëpërmjet përmirësimit të cilësisë dhe standarteve të rrugës, siç janë ndriçimi cilësor i rrugës, mbrojtja nga zhurmat, mbrojtja e mjedisit etj.

Në zbatim të vendimit nr.634, datë 1.10.2014, të Këshillit të Ministrave, “Për miratimin e rregullave për vlerësimin dhe dhënien me koncesion/partneritet publik privat të punëve publike dhe shërbimeve për ndërtimin, operimin, mirëmbajtjen dhe rehabilitimin e rrugëve nacionale”, të ndryshuar, komisioni, ka bërë analizën e rentabilitetit, fizibilitetit dhe të përshtatshmërisë financiare të projektit të paraqitur, duke vlerësuar edhe dhënien e bonusit shoqërisë që ka paraqitur propozimin e pakërkuar. Pas vlerësimit nga strukturat përgjegjëse, projekti është identifikuar si koncesion/PPP i mundshëm, me interes publik.

Sipas propozimit të miratuar, rezulton se kjo mënyrë përmbush parimin e shpërndarjes efektive të riskut, duke e bërë këtë projekt të tipit koncesion/PPP të realizueshëm. Sikurse konstatohet edhe në studimin e fizibilitetit, shoqëria koncesionare ka marrë përsipër pjesën më të madhe të risqeve. Veçanërisht në lidhje me fazën e mirëmbajtjes dhe operimit, risku i disponueshmërisë së veprës, i cili ka të bëjë me ofrimin e një aseti sipas cilësisë dhe standardit të kërkuar dhe që përmbush në mënyrë cilësore nevojat e përdoruesve, merret përsipër nga pala private. Kjo palë, nisur nga nevoja për shpërblimin për punën e kryer sipas kërkesave të Autoritetit Kontraktor, jo vetëm që do të ketë incentivën për të ofruar një aset me cilësi dhe standard të lartë, por, nga ana tjetër, do të shmangë çdo lloj kostoje shtesë, që mund të vinte për shkak të mospërmbushjes së kriterëve të performancës së kërkuar.

IV. VLERËSIMI I LIGJSHMËRISË, KUSHTETUTSHMËRISË DHE HARMONIZIMI ME LEGJISLACIONIN NË FUQI, VENDAS E NDËRKOMBËTAR

Ky projektligj është në përputhje me Kushtetutën dhe legjislacionin në fuqi.

V. VLERËSIMI I SHKALLËS SË PËRAFRIMIT ME *ACQUIS COMMUNITAIRE*

Ky projektligj nuk ka për qëllim përafrimin e legjislacionit me *acquis communautaire*.

VI. PËRMBLEDHJE SHPJEGUESE E PËRMBAJTJES SË PROJEKTAKTIT

Ky projektligj është hartuar me qëllim miratimin e kontratës koncesionare për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e rrugës “Porti I Jahteve – *By-pass* Orikum-Dukat (Ura e Shën Elizës)”. Kontrata koncesionare është e organizuar në nene në të cilat është dhënë e detajuar mënyra sesi do të rregullohet marrëdhënia kontraktuale ndërmjet palëve, duke rregulluar në mënyrë të detajuar të drejtat dhe detyrimet e palëve. Palët kontraktuese janë Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, në cilësinë e autoritetit kontraktor, si dhe “Gjikuria” sh.p.k dhe shoqërisë koncesionare “Rruga Orikum-Llogara” Shpk. Kohëzgjatja e kësaj kontrate, pra periudha e koncesionit do të jetë 13 vjet duke filluar nga data e fillimit të zbatimit të kësaj kontrate (data e fillimit të zbatimit të kësaj kontrate do të jetë jo më shumë se 12 muaj nga data e plotësimit të kushteve paraprahe të kësaj kontrate). Më tej, në nenet vijuese përcaktohen garancitë dhe detyrimet e koncesionarit, bashkëpunimi me autoritetin kontraktor etj, mënyra sesi do të rregullohet pronësia dhe përdorimi i pronës, periudha e ndërtimit, përfundimi i punimeve, certifikimi i punimeve, periudha e mirëmbajtjes, zgjidhja e mosmarrëveshjeve etj.

Përparësia e ndërtimit të këtij segmenti ndikohet edhe nga disa faktorë të rëndësishëm si:

- i. përfshirja e disa pikave të reja strategjike, sikurse është Porti i Jahteve;
- ii. kalimi në trasenë e re të *By-pass*-it të Orikumit dhe lidhjen me përfundimin e Bypass-it të Vlorës;
- iii. le të mundshme të dyja zgjidhjet e mëvonshme për kalimin e Llogarasë, me tunel ose në trasenë ekzistuese.

Në dokumentet standarde të tenderit dhe në studimin e fizibilitetit është përcaktuar detyrimi i koncesionarit që projektimi do të përfshijë hartimin e projektit të plotë (projekt-ide dhe më tej projekt-zbatimi) për ndërtimin e një aksi rrugor, kategoria sipas standardit shqiptar miratuar me vendimin nr.628, datë 15.7.2015, “Për miratimin e rregullave teknike për projektimin dhe ndërtimin e rrugëve”.

Te dhënat teknike të projektit, përfshijnë:

- gjatësinë e rrugës së propozuar, 14.7 km;
- gjerësinë e kurorës së rrugës së propozuar, $12.5\text{m}=2*3.5\text{m}$ (korsi kalimi)+ $2*1.25\text{m}$ (bankinë e asfaltuar)+ $2*1\text{m}$ (bankinë e paasfaltuar);
- pjerrësinë gjatësore udhëheqëse maksimale, 7 %;

- pjerrësinë tërthore, sipas prerjeve tërthore tip të propozuara edhe në materialin teknik;
- rrezën minimale të variantit, $R=120$ m, por në pjesën e parë fushore të projektit rrezja minimale është $R=250$ m dhe shpejtësia minimale e lëvizjes $V_{min}= 80$ km/h, gjë që është në përputhje me kërkesat e standardit të tipit të rrugës C2, ndërkohë që rrezja minimale e kthesës në rrugën ekzistuese nuk përputhet as me Tipin C2, e as me atë C3 të rrugës. Në të janë rreth 4-5 kthesa me rreze minimale $R=20$ m;
- interseksionet me rrugën e re të projektuar janë parashikuar të jenë në të dy mënyrat e mundshme, pra kryqëzime me rrugën në nivel ose në disnivel;
- veprat e artit. Në projektin e paraqitur janë parashikuar disa vepra arti të mëdha, sikurse janë 3 ura, me specifikat përkatëse dhe me gjatësitë respektive, sipas përshkrimeve në projekt.
 - Ura Nr - 1 L= 50 m
 - Ura Nr - 2 L= 35 m
 - Ura Nr - 3 L= 60 m

Kohëzgjatja e projektit është parashikuar për 13 vjet, ndër të cilat 3 vite konsistojnë në fazën e ndërtimit dhe 10 vite mirëmbajtje. Në vitin e tretë të mirëmbajtjes është planifikuar një ristrukturim i thellë i objektit.

Gjatë procesit të negociimit të kontratës, me qëllimin për të reflektuar mundësinë për përmirësimin e kushteve të kësaj kontrate, për të përmirësuar efektet financiare për shtetin dhe në mirëkuptim me shoqërinë “Gjikuria” sh.p.k., të shpallur fituese për ekzekutimin e kësaj kontrate, me deklaratën e datës 21.3.2019, shoqëria ra dakord që në vlerën totale të ofertës së paraqitur në procedurën e koncesionit nëpërmjet modelit financiar, të bëhen disa ndryshime:

Vlera e projektit për 13 vjet, ndërtimi dhe mirëmbajtja e rrugës “Porti i Jahteve – *By-pass* Oriku - Dukat (Ura e Shën Elizës)”, sipas specifikimeve teknike e parashikuar në vlerën totale 70 119 755 euro, pas negociimit dhe dakordësimit ndërmjet palëve do të jetë 67 359 926 euro plus TVSH-në, sipas propozimit të ri financiar, të rishikuar pas kësaj deklarate, bashkëlidhur kësaj kontrate (shtojca 6).

VII. INSTITUCIONET DHE ORGANET QË NGARKOHEN PËR ZBATIMIN E PROJEKTAKTIT

Institucioni kryesor që ngarkohet për zbatimin e këtij ligji është Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë.

VIII. PERSONAT DHE INSTITUCIONET QË KANË KONTRIBUAR NË HARTIMIN E PROJEKTAKTIT

Projektligji është hartuar nga strukturat përkatëse teknike të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë.

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë do të zbatojë të gjitha kushtet e parashikuara në kontratë dhe të rekomanduara edhe nga ana e MFE, në mënyrë që mos të ketë asnjë implikim financiar shtesë përtej pagesave të disponueshmërisë të parashikuara në modelin financiar.

IX. RAPORTI I VLERËSIMIT TË ARDHURAVE DHE SHPENZIMEVE BUXHETORE

Parashikimi financiar është bazuar te kapacitetet dhe gjendjen financiare të shoqërisë si dhe aftësitë e saj për gjenerimin dhe optimizmin e burimeve financiare, duke u mbështetur në tregun bankar dhe partneritetet e shoqërisë.

Objektivat kryesore financiare do të jenë:

- vendosja në dispozicion e realizimit të projektit, të kapaciteteve financiare të shoqërisë, të krijuara nga veprimtaria tregtare e suksesshme e shoqërisë ndër vite;
- përdorimi i fondeve nga qeveria shqiptare, duke pasur si synim kryesor optimizimin e përdorimit të fondeve shtetërore, në kuadër të realizimit të projektit, dhe shtrirjen e përdorimit të këtyre fondeve gjatë gjithë kohës së projektit. Në këtë formë është planifikuar që investimi kryesor për ndërtimin e rrugëve të realizohet me fonde të gjeneruara nga kompania, për t'i mundësuar shtetit shtrirjen në kohë të pagesave për realizimin e projektit;
- realizimi i një skeme optimale financimi nga bankat tregtare, me synim uljen e kostove të interesave për kredimarrjen, duke u bazuar te historiku dhe marrëdhëniet e kreditimit e të bashkëpunimit që ka krijuar shoqëria me bankat;
- realizimi i skemave të bashkëpunimit dhe financimit me furnitorët kryesorë, të përdorura nga shoqëria.

Vlera e projektit për 13 vjet, projektimi, ndërtimi dhe mirëmbajtja e rrugës “Porti i Jahteve – *By-pass* Oriku - Dukat (Ura e Shën Elizës)”, pas negocimit dhe dakordësimit midis palëve do të jetë 67 359 926 (gjashtëdhjetë e shtatë milion e treqind e pesëdhjetë e nëntë mijë e nëntëqind e njëzet e gjashtë) euro, plus TVSH-në, duke rishikuar, përkatësisht, sipas zërave.

Studim projekti, te shtojca 4 “Formulari i Ofertës”, u reflektua një ulje prej 270 000 euro, nga 1 258 101 euro në 988 101 euro. Rikonstrukcion, te shtojca 4, “Formulari i Ofertës”, u reflektua një ulje prej 135 025 euro, nga 4 341 085 euro në 4 206 060 euro.

Gjithashtu, u rivlerësua dhe norma e interesit të kapitalit të angazhuar për financimin e këtij projekti. Si rrjedhojë, qoftë norma e interesit të huasë bankare, qoftë norma e interesit të kapitalit të shoqërisë do të jetë në masën 5% në vit.

Referuar kësaj deklarate, kjo zbritje nuk do të çenojë asnjë prej angazhimeve të paraqitura në ofertë dhe asnjë prej elementeve të cilësisë së punimeve që do të realizohen nëpërmjet saj. Kostoja e projektit do të jetë 50 147 416 euro, pa TVSH.

Referuar deklaratës së datës 21.3.2019, shoqëria do të investojë nga kapitali i saj shumën prej 21 771 548 euro. Struktura e financimit përfshin një hua bankare prej 25 585 166 euro, e cila do të merret nga një ose më shumë institucione financiare. Huaja do të përdoret tërësisht për të shlyer detyrimet që lidhen me ndërtimin e këtij aksi rrugor. Pagesat vjetore nga buxheti i shtetit, që do të fillojnë në vitin e dytë të projektit, do të jenë 2 113 000 euro dhe deri në vitin e trembëdhjetë me 1 896 171 euro.

Gjithsej, vlera e projektit, që përben edhe vlerën totale të pagesave të disponueshmerisë nga buxheti i shtetit gjatë gjithë kohëzgjatjes së projektit, do të jetë 67 359 926 euro.

KËSHILLI I MINISTRAVE