



RRUGOR DEMIR KAPI - SMOKVICË

**Analiza për shpenzimet dhe përfitimet
e aksit rrugor Demir Kapi - Smokvicë**



Stërvitje:

Autorë

Blagoj Gjelevski, Instituti Kuantum Prima
Mladen Micevski, Qendra Rajonale për zhvillim të qëndrueshëm - Kratovë

Ko-autore

Emil Shurkov, Qendra për hulumtime dhe krijim të politikave, Shkup

Përktheu

Nevrije Shabani

HYRJE

Autostrada Demir Kapi - Smokvicë ishte autostrada e fundit e pandërtuar e Korridorit 10, i cili shtrihet nga Salzburg, Austria, e deri në Selanik të Greqisë. Në Maqedoni, kjo autostradë, e cila tani është regjistruar si M1 (rrugë), është pjesë e autostradës E-75 (nga 2008 „Aleksandri i Maqedonisë“), e cila është 174 kilometra e gjatë dhe duke filluar nga vendkalimin kufitar „Tabanoc“ i në veri deri në pikën e kontrollit „Bogorodica“ në jug.

Kjo autostradë me një gjatësi prej 32.8 kilometra nga Demir Kapija deri fshatin Smokvicë për shkaqe të terrenit të keq, ka qenë prej kohësh një pikë e zezë e rrjetit rrugor në Maqedoni. Kjo kryesisht për shkak të kohës relativisht të gjatë për kalimin e rrugës dhe kufizimet 80 dhe 60 km/h, pastaj numrit të madh të aksidenteve të trafikut, vozitja e parehatshme dhe shpenzimet më të mëdha operative të automjeteve.

Në verë, kur rritet rrjedhja e automjeteve, sidomos i turistëve të huaj që udhetojnë në Greqi për pushime, trafiku rëndohej edhe më shumë. Gjithsesi, këtu është edhe prania e automjeteve të mallrave të rënda, i cili me anë të kalimit kufitar „Bogorodica“ (e cila përbën 80 për qind të rrjedhës së mjeteve për në Greqi) tranzitohet deri në portin e Selanikut për shkarkim dhe ngarkim.

Kostoja e lartë e autostradës ishte shkak që e njejta kohë të gjatë të neglizhohet. Megjithatë, duke përdorur para nga fondet evropiane dhe kredi nga Banka Evropiane e Investimeve dhe Bankës Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim në vitin 2012 ka filluar ndërtimi. Për projektin janë siguruar 45 milionë euro të fondeve të para-anëtarësimit të Bashkimit Evropian (IPA), 100 milion nga BEI, 90 milionë euro nga BERZH, si dhe gjashtë milionë nga Agjencia për rrugë shtetërore të Republikës së Maqedonisë.

Në tender u paraqitën 15 kompani dhe në të është zgjedhur kompania greke „Aktor“. Kostoja totale e kontratës me „Aktor“ është 210 148 177 euro pa TVSH. Afati i fundit për realizim të punëve është shtator 2016.

Qëllimi kryesor i ndërtimit është zvogëlimi i kostos operative të automjeteve, duke kursyer kohë dhe rrjedhën e shpejtë të automjeteve, e cila do të ndikojë në rritjen e tranzitit të njerëzve dhe mallrave dhe për të rritur nivelin e këmbimit tregtar midis Maqedonisë dhe Greqisë.

Përmes kësaj analize dëshirojmë të arrijmë që të paraqesim të gjitha kostot dhe përfitimet e mundshme të projektit dhe të nxjerrim një përfundim në lidhje me arsyeshmërinë e projektit në afat të gjatë. Si periudhe reference është marrë periudha 30 vjet. Objektivat specifike janë shënimi i të gjitha kostove dhe përfitimeve të mundshme, të cilat do të rezultojnë në llogaritjen e duhur të vlerës neto aktuale të projektit për 30 vjet. Analiza është ex ante, sepse përfitimet e projektit janë ende për t'u pritur.

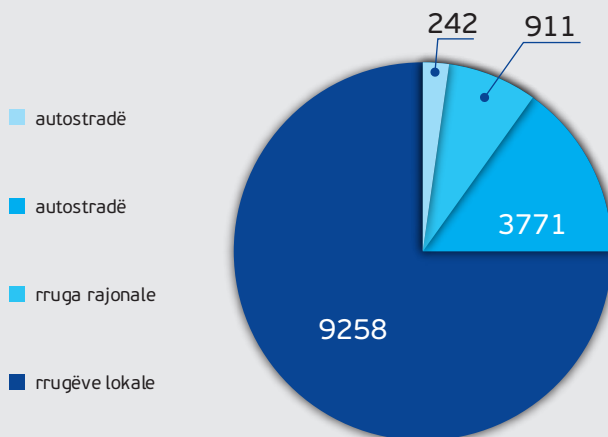
KORRIDORI 10 - RËNDËSIA DHE DINAMIKA E VENDIMIT PËR NDËRTIM

SITUATA E RRJETIT TË AUTOSTRADAVE NË R.M.

Trafiku rrugor në vend ka një kontribut të rëndësishëm dhe më të madh mbi llojet e tjera të trafikut në bazë të udhëtarëve dhe mallrave. High 93 për qind (Државен завод за статистика, 2014) e mallrave të transportuara duke përdorur trafikun rrugor tregon rëndësinë dominuese të transportit rrugor në vend. Infrastruktura rrugore në vend, sipas Agjencisë për rrugët shtetërore, është përshkruar zhvilluar si. Rrjeti rrugor i Republikës së Maqedonisë hyjnë në autostrada, rrugë kombëtare, rajonale dhe lokale me një gjatësi të përgjithshme prej 14,182 km.

Grafiku 1.

Kilometra rrugë sipas llojit



Nga gjatësia e përgjithshme e rrjetit rrugor në vend, momentalisht 242 km përbëjnë autostradat, si segmentin më të rëndësishëm të infrastrukturës rrugore ose 1.71 për qind e rrjetit rrugor të përgjithshëm (shih figurën 1). Rrjeti i autostradave në Republikën Maqedonia aktualisht shtrihet nga kalimin kufitar „Tabanoc“ në Kumanovë në vendkalimin kufitar „Bogorodica“ në Gjevgjeli (me përjashtim të një pjese), dhe nëpërmjet autostradës Shkup dhe Tetovë përfundon në Gostivar. Gjithsesi, atyre u është dhënë rëndësi e madhe për shkak të dy korridoreve pan-evropiane dhe korridorit 8 (Lindje - Perëndim) dhe korridorit 10 (veri - jug).

Me gjithë rëndësinë e madhe të këtyre dy korridoreve, ka seksione që nuk janë ndër-tuar. Rrjeti rrugor i Republikës së Maqedonisë, i publikuar në faqen zyrtare të Agjencisë për rrugët shtetërore, vërehet rrjeti i pa realizuar i autostradave të Republikës së

Bullgarisë dhe Republikës së Shqipërisë, pastaj Miladinovtsi përmes Shtip - Strumicë, dhe Demir Kapi - Smokvicë. Gjithashtu, si pjesë realizuar veçohet autostrada e Shkupit që lidhet me kufirin me Kosovën, dhe shumë të rrugët që janë ndërtuar si rrugë të shpejta ose magjistrale. Disa prej këtyre rrugëve dhe seksione janë aktualisht në ndërtim e sipër. Midis tyre është i fundit pjesa zhvilluar plotësisht i Korridorit 10, si arterie kryesore e trafikut përmes Republikës së Maqedonisë, e cila është pjesa Demir Kapi - Smokvicë. Ky seksion do të marrë korridorin e parë të përfunduar plotësisht pan-evropian të Maqedonisë. Sigurisht vlen të përmendet është nisur ndërtimi i autostradës Milladinovci - Shtip dhe Kërçovë - Ohër. Me këtë rrjet të autostradave në vend do të rritet me deri në 132 kilometra. gjithsej 374 km, dmth një rritje prej 55 për qind.

Më 3 korrik 2007, Fondi për Rrugët Nacionale dhe Rajonale të Maqedonisë dërgon një njoftim të Ministrisë së Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor, për qëllimin e realizimit të projektit: Ndërtimi i autostradës E-75, Seksioni Demir Kapi - Smokvicë e Korridorit 10 së bashku me një kërkesë për të hartuar studim për të vlerësuar ndikimin e projektit në mjedis br.02-8463 / 2 i 3.7.2007 (Службен весник на РМ бр. 53/2005, 81/2005 и 24/2007).

Në pajtim me Ligjin për mjedisin jetësor, për projektin e propozuar është zbatuar studim për të vlerësuar ndikimin në mjedis. Kjo në fund i është dhënë firmë konsulente „Instituti për ndërtimtari Maqedonia“, i cili ka përgatitur një studim të detajuar mbi ndikimin e autostradës në mjedis, në përputhje me Direktivën EU85/337/EEC, ndryshuar me 97/11/EEC dhe 2003/35/EC dhe në përputhje me Ligjin për mjedisin (Службен весник на РМ бр. 53/2005, 81/2005 и 24/2007).

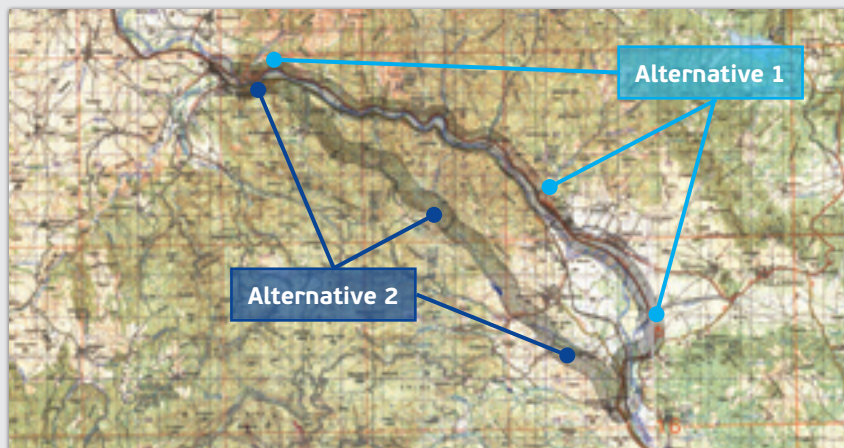
Studimi ka shqyrtuar dhe trajtuar cilësinë e ujit, ndikimin në lagjet e banuara, florën dhe faunën, tokës, gjeologjinë, erën, zhurmën dhe kufijtë e vibrimit, të mirave materiale, klimës, trashëgimisë kulturore/arkeologjisë, marrëdhënien e aspekteve të listuara dhe monitorimit. Analiza e „Instituti për ndërtimtari Maqedonia“ (2009), e cila përfshin një ekip prej 17 ekspertëve dhe profesorëve të cilët kanë analizuar dy alternativa dhe sipas saj, ndikimin e çdo alternative në këto aspekte të sipërpërmendura (shih figurën 1).

Alternativa e parë (ose Alternativa 1) ishte përmirësimi i rrugës ekzistuese nga Demir Kapija deri në Smokvicë përgjatë lumit Vardar në anën e saj të majtë, në afërsi të lumit. Për këtë alternativë më parë është bërë dhe dizajn përfundimtar.

Alternativa e dytë (ose Alternativa 2) ka qenë renovimi i pjesës fillestare të rrugës ekzistuese nga Demir Kapija në dalje të tunelit ekzistues, nga ku rruga kalon lumin Vardar dhe vazhdon me ndërtimin e një autostrade krejtësisht të re të zonës kryesisht kodrinore dhe natyrore në anën e djathtë të luginës larg nga lumi.

Si alternativë optimale është zgjedhur alternativë 2, për disa arsye të renditura në mënyrë të detajuar në studim. Këtu do radhisim më të rëndësishmet prej tyre: Alternativa 1 përfshiu tokë bujqësore më të madhe, e cila do të shkatërrohet përgjithmonë (saktë 56,60 ha), dhe shpronësimi i saj do ti kushtojë shtetit më shumë. Alternativa e dytë, në anën tjetër, e cila mbulon vetëm 9.70 hektarë tokë të punueshme, por më e rëndësishmja, ajo do të kishte lënë një rrugë rezerve rajonale (aktuale), e cila do përdoret

Fotoja 1. Harta e dy zgjidhjeve alternative për aksin rrugor të autostradës Demir Kapija - Smokvicë



nga banorët vendas. Nëse do të kishte zgjedhur opsionin për të përmirësuar rrugën ekzistuese, në këtë rast do të ishte e nevojshme ndërtimi rrugëve rezerve rajonale për banorët lokalë të cilët do të përdoren për aktivitete bujqësore.

Në drejtim të objektivave të politikës lidhur me vendimin për ndërtimin e seksionit të 12 shtatorit të 2008, qëndron:

„Qëllimi i këtij projekti është që të ndërtojë një autostradë moderne me gjashtë korsi (tre në secilin drejtim) me frekuencë të parashikuar të trafikut prej 12.000 automjete në ditë si mesatare vjetore... Ndërtimi i seksionit të mbetur (NB autostrada E- 75) është një angazhim i përbashkët maqedono-greke (me ndihmën e fondeve të BE nga IPA), e cila do të mundësojë transport më të shpejtë dhe më të sigurt të njerëzve dhe mallrave nga Evropa Qendrore, ose në Turqi dhe Lindjen e Mesme, për shkak se ajo do të jetë i lidhur me „Via Ignatia „(lindje-perëndim) autostradës së Greqisë.“

“Instituti për ndërtimtari Maqedonia” (2009), në studimin e tij, si arsye kryesore për zbatimin e projektit shënon lidhjen e ndërprerë me autostradën Shkup (kryeqyteti i Maqedonisë) në Gjevgjeli në pjesën jugore të vendit, si dhe me R. e Greqisë. Më tutje, përmendin faktorët e mëposhtëm si kyç për nevojën për ndërtimin e seksionit:

- Nevoja për lidhje të mirë me Greqinë si anëtare e BE-së;
- Përmirësimi i trafikut me Selanikun - lidhje detare e R. së Maqedonisë;
- Transport më të shpejtë dhe më të;
- Rritja e ekonomisë kombëtare dhe lokale;
- Përdorimi i fondeve – grante që janë në dispozicion.

Në vijim të kësaj analize çdo përfitim potencial do të analizohen në mënyrë të detajuar dhe të përpunuar plotësisht. Përcaktimi i qëllimit të secilit projekt të infrastrukturës (dhe për çdo projekt tjetër të financuar nga paratë publike) e shënuar në Manualin për analizën e kostove dhe përfitimeve të Komisionit Evropian (European Commission, 2014), është se qëllimi kryesor i çdo projekti të financuar me publikun paratë publike ndihmon rritjen e mirëqenies shoqërore.

KOSTOJA DHE PËRFITIMET E POLITIKËS

As përfundimit të studimit për ndikimin e projektit mbi mjedisin, në korrik 2009, nga „Instituti Maqedonia“ ka marrë vendim për të zgjedhur alternativën e dytë që është rrugë krejtësisht e re në anën e djathtë të lumit Vardar.

Institucioni që zbaton këtë projekt është Agjencia për rrugë shtetërore. Duke marrë parasysh pjesën e shkurtër, është e rëndësishme të përmendet se ajo ka një gjatësi prej 27,3 kilometra, 5,5 kilometra më e shkurtër se pjesa aktuale. Për më tepër, rruga do të përfshijë gjashtë ura me një gjatësi totale prej 1,650 metra, nga të cilat dy do të jetë më të gjata se 600 metra dhe do të jenë më të gjata në Maqedoni. Do të ketë dy tunele me një gjatësi të përgjithshme prej 2.350 metra (gjatësia e një tuneli 1200 metra) (Службен весник на РМ бр. 53/2005, 81/2005 и 24/2007).

Gjerësia e përgjithshme e rrugës do të jetë 25.6 m, pra do të ketë dy korsi nga 3.5 metra çdo drejtim dhe një korsi për ndalim me një gjerësi prej dy metra, dhe brezit të gjelbër prej tre metrash. Nuk do të ketë dy lidhëse, një në Miravcë dhe një në Smokvicë.

Gjatë projektimit janë marrë parasysh standardet e sigurisë së autostradave, ndërsa në projektin kryesor dhe atë realizues janë përfshirë standardet evropiane për mbrojtjen e mjedisit. Për kalimin e sigurt të kafshëve janë paraparë rreth 200 kalime, dhe është planifikuar ripyllëzimi i 130 hektarë pyjeve. Sipas Qeverisë, shpejtësia e projektuar më e lartë në autostradë do të jetë 110 km në orë.

Sipas manualit të analizës së kostove dhe përfitimeve të Komisionit Evropian, periudha referente e zakonshme që merret parasysh për rrugë është 25 deri në 30 vjet. Në këtë analizë do të konsiderohet periudha referente e 30 vjetëve, me qëllim llogaritjen e vlerës aktuale neto, dmth nëse investimi është i vlefshëm në afat të gjatë.

KOSTOJA E PROJEKTIT

Struktura e shpenzimeve për autostradën është analizuar në disa komponenta, parë në mënyrë kronologjike:

- Shpronësimi i tokës private;
- Dokumentacioni i projektit;

- Shpenzimet për ndërtimin e autostradës dhe elementeve shoqëruese (pikëpagesave);
- Kontrolli i kostos së ndërtimit;
- Kostot;
- Shpenzimet administrative të drejtorisë së mbledhjes së pagesave dhe shërbimeve të rrugëve;
- Faktor i rrezikut, ekzistenca e një rruge tashmë funksionale.

Sipas Ndërmarrja Publike për rrugë shtetërore shpenzimet fillestare në aspektin e shpronësimit dhe dokumentacionin e projektit janë shpenzime të periudhës prej vitit 2011 deri në vitin 2012. Ato mbulojnë 118,044,711 denarë (1,919,426 euro) për shpronësimin e tokës private, dhe shpenzimet për dokumentacionin e projektit arrijnë në 383,405,000 denarë (6,234,228 euro).

Procedura për zgjedhjen e kontraktuesit filloi më 31 gusht, 2011. Sipas Ministrisë së Financave të Republikës së Maqedonisë, në tenderin për punimet e ndërtimit për seksionin e autostradës Demir Kapi - Smokvicë pjesë e Korridorit 10, ofertë dërguan 15 kompani, përkatësisht:

Kompanitë greke „Joint Ventura PIP AĖACS - Athinë“ (Joint Venture JIP AVAX - Athena) dhe „Aktori“ (Actor); Spanish „Aciona-PCT“ (Acciona-PST) dhe „Joint-Trace Ventura LP-LP ZS-IN Vall“ (Joint Venture LP-Trace-LP ZS -IN Vall); Italiane „Imresa Pizaroti I.C.G.P.A.“ (Imresa Pizzaroti I.C.G.P.A) dhe „Toto SPA Gjeneralët Costruzioni „(Toto S.P.A. Costruzioni Generali); „Condom-Colin“ (CONDOTTE - Kolin), „Todini kostrucioni gjeneralët PS“ (Todini Costruzioni Generali SPA), Austrian „Shtabak A.G.“ (Strabac AG), „Joint Ventura Por - Terna“ (Joint Venture PORR-Terna) „Alpine Bau GmbH“ (Alpine Bau GMBH); Turkish „SITE INSAT ju tikaret si“ (MAPA Insaat ve Ticaret AS) dhe „Cengiz-Tav-MAKSOL“ (Cengiz - TAV - MAKSOL), dhe „Hochtief zgjidhje AG „(zgjidhje Hochtief AG) nga Gjermania dhe „Lule-CRI“ (CWE-CRI) nga Kina.

Si ofertë më optimale në gusht të vitit 2012, u zgjodh kompania greke „Aktor“.

Si shpenzime në analizën e kostove dhe përfitimeve, përveç shpenzimeve për blerjen e tokës dhe dokumentacionit të projektit, janë marrë edhe këta shpenzime: kredi nga Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim nga 91.12 milionë euro (Службен весник на РМ бр. 36/2011), dmth 107 milion euro, të cilat përfshijnë instalimin e sistemit elektronik të mbledhjes së pagesave në rrugët ekzistuese pagesave dhe ndërtimin e katër pikë pagesave të reja të Korridorit 10, pastaj dy transhe nga 65.000.000 EUR në vitin 2011 dhe 35.000.000 euro në vitin 2016 Banka Evropiane e investimeve. Shpenzim është dhe interesi që duhet paguar gjatë 15 viteve të ardhshme në emër të kredive të marra.

Sipas inxhinierit të diplomuar të ndërtimit Dime Chulev, i punësuar në „Aktor“ si asistent inxhinier ndërtimi të urave, për në pjesën Demir Kapi – Smokvica, shpenzimet lidhur me mirëmbajtjen llogariten pas vitit të dhjetë të ndërtimit të autostradës, sepse „Aktori“, sipas marrëveshjes, 10 vjet pas ndërtimit është i obliguar në mirëmbajtjen e autostradës, pastaj shpenzimet i merr Agjencia për rrugë shtetërore. Sipas Bankës

Botërore, kostoja mesatare e mbajtjes së autostradës do të jetë 505,650 euro në vit për gjatësinë prej 27,3 kilometra, aq sa është e gjatë autostrada në ndërtim.

Në Analizën e kostove dhe përfitimeve do të hyjnë edhe shpenzimet administrative të drejtorisë dhe të shërbimit për mbledhjen e pagesave dhe shërbimeve në rrugë, e cila do të shpjegohet në tekstin e mëtejshëm. Kalimet e kafshëve, rrugët hyrëse, mjetet për mbikëqyrjen dhe pyllëzimi janë llogaritur në shumën totale të tenderit.

PËRFITIMET POTENCIALE NGA PROJEKTI

Sipas manualit për analizë të kostove dhe përfitimeve të Komisionit Evropian (2014-2020 vit) (European Commission, 2014), përfitimet që lidhen me projektet e infrastrukturës si rrugët, kryesisht gravitojnë në kursimin e kohës, uljen e kostos operative të automjeteve, reduktimin e aksidenteve, dhe duke kursyer jetën e njeriut, të plagosurit dhe dëmet materiale. Sigurisht, ka përfitime të tjera që janë marrë si standard në analiza të tilla. Kështu, në detaje, përfitimet e mundshme të projektit Demir Kapi - Smokvicë nëpër pikat e mëposhtme:

- Ulja e kostove operative të automjeteve (kursimit të karburantit dhe të kursimit amortizimit);
- Kursimi i kohës;
- Reduktimi i aksidenteve të trafikut (vdekje, lëndime dhe dëme të pronës);
- Rritje në normën e transportit të PBB (Prodhimi i Brendshëm Bruto);
- Rritja e eksporteve drejt Greqisë;
- Te hyrat nga tarifrat;
- Grante nga fondet IPA (Instrumenti i Para Anëtarësimit) prej 45.000.000 euro.

Nga ky lloj projektesh të infrastrukturës në përgjithësi si përfitime merren edhe reduktimi i zhurmës, dridhjeve dhe ndotjes, por sipas analizës së „Institutit Maqedonia“ (2009), këto aspekte nuk do të kenë një ndikim të rëndësishëm, as edhe një ndryshim të gjendjes, duke pasur parasysh se pjesa aktuale dhe e re e autostradës nuk kalojnë nëpër zonat me popullsi të dendur.

Përveçse, fshatrat Udovo dhe Miravci do të ketë më pak zhurmë dhe dridhje, sepse autostrada e re nuk do të kalojë në afërsi të këtyre vendbanimeve, ndryshe nga rruga aktuale.

Lidhur me zhvillimin e turizmit, si një aset potencial për rajonin, nuk presim ndonjë ndikim serioz i vlefshëm për t'u marrë parasysh në këtë analizë, duke pasur parasysh faktin që më së shumti përfiton turizmi Grek, sepse në Maqedoni në afërsi të autostradës nuk ka vendbanime të mëdha.

Për të parë mendimin dhe perceptimin e palëve të interesuara të projektit, ne kemi kryer një studim në terren në një mostër prej 10 kompanive nga rajoni rreth pjesës së

autostradës në fjalë, nga sektorët e transportit dhe logjistikës, turizmit dhe tregtisë. Mostra është relativisht e vogël për shkak të periudhës së kufizuar të zbatimit të analizës andaj duhet të merret me një dozë rezerve, megjithatë, ne mendojmë se mund të nxirren konkluzionet e duhura duke pasur parasysh se të gjitha 10 intervistat me pronarët e kompanive del se ata shpesh përdorin këtë rrugë për nevojat e tyre të biznesit dhe janë kompetent për përgjigjet në çështjet e mësipërme. Pra, 40 për qind e kompanive të anketuara përdorin rrugën në aktivitetet e përditshme, 30 për qind disa herë në javë dhe 30 për qind disa herë në muaj. 40 për qind e kompanive në studim, 80 në 100 për qind të biznesit të tyre varet nga përdorimi i seksionit. Lidhur me pyetjen (e cila ishte si një filtër për sa më poshtë), nëse hapja e autostradës do të rrisë përdorimin e seksionit nga ana e tyre, të gjithë 10 pronarët e kompanive, apo 100 për qind thanë po.

Nga këto, siç mund të shihet në grafikun më poshtë, 50 për qind thanë se do të rritet nga 51 për qind deri në 100 për qind, që është, në të vërtetë, një opinion shumë pozitiv dhe i pritur.

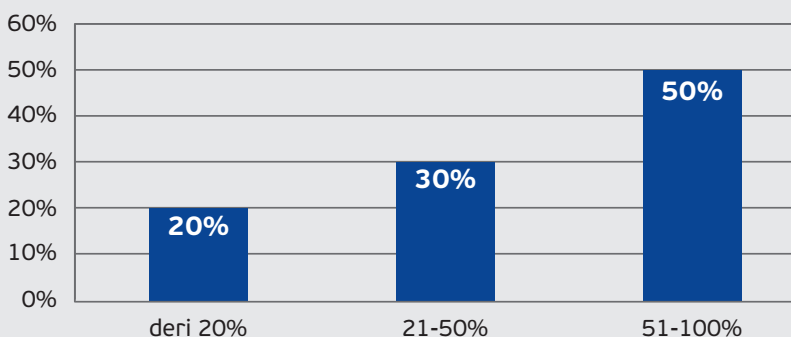
Në lidhje me efektin që do të ketë autostrada mbi bizneset, përqindja më e lartë (80%) besojnë se efekti do të jetë pozitiv.

Tridhjetë për qind e të anketuarve mendojnë se ata nuk do të rrisin të ardhurat e tyre pas lëshimit të pjesës së autostradës, dhe 70 për qind besojnë se do të rritet me një përqindje të ndryshme.

Dhe, përfundimisht, 80 për qind e të anketuarve besojnë se do të reduktohet shpenzimet operative (të karburantit dhe amortizimit) pas lëshimit të autostradës së re nga Demir Kapija deri në Smokvicë.

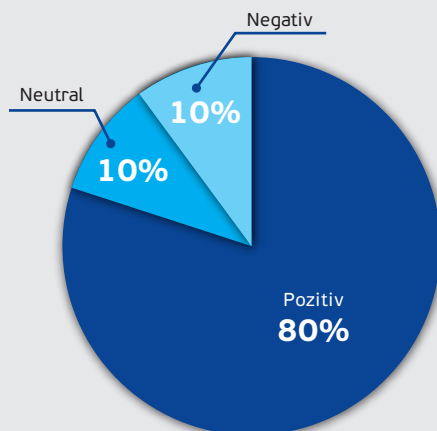
Grafiku 2.

Për sa për qind do të rritet përdorimi i rrugës për punët që lidhen me biznesin tuaj



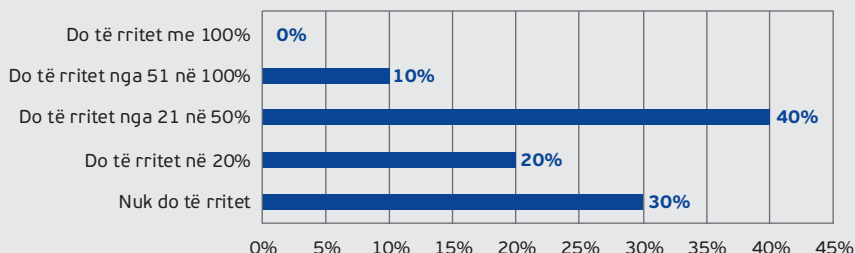
Burimi: Anкета Business 2016

Grafikoni 3. Sipas jush, në përgjithësi, çfarë efekti do të ketë ndërtimi i autostradës Demir Kapi – Smokvicë për biznesin tuaj?



Burimi: Anketa Business 2016

Grafiku 4. Sa për qind prisni që të rriten të ardhurat për kompaninë tuaj, lidhur me përdorimin e autostradës së re?



Burimi: Anketa Business 2016

REZULTATET E ANALIZËS PËR KOSTON DHE PËRFITIMET

Qasja e kësaj analize sille ka të lidhur me gjetjen e kostove thelbësore dhe përfitimeve që lidhen me ndërtimin e autostradës Demir Kapi – Smokvicë i cili është pjese e fundit e pa ndërtuar e këtij korridor, periudha e referencës për analizën që është marrë në këtë analizë është 30 vjet (nga 2011 kur edhe kanë filluar të merren kreditë e para për shpronësim deri në vitin 2041). Përfitimet e para pritet të jenë të dukshme në vitin 2017 për shkak se në fund të vitit 2016 seksioni duhet të përfundojë. Analiza është

ex ante gjegjësisht për periudhën në të ardhmen, kur dhe duhet të vijnë përfitimet e projektit. Objektivi bazë i projektit është të rrisë mirëqenien në kompanitë publike. Kjo është arsyeja pse në pjesën që përfitimeve janë analizuar aspekte të shumta dhe përfitimet e mundshme.

Në përgjithësi, struktura e kostos së autostradës është si vijon:

1. Pagesat për shpronësimin e tokës private = 118,044,711 denarë në total;
2. Shpenzimet për dokumentacionin e projektit = 383,405,000 denarë në total;
3. Shpenzimet për mirëmbajtjen pas vitin e dhjetë (në mirëmbajtjen më parë ka de-tyrim „aktor“) = 30,969,912 denarë në vit;
4. Shpenzimet për ndërtimin në formën e kredive nga BEI dhe BERZH dh Granti nga IPA me një vlerë të përgjithshme prej 252 milionë euro dhe një interes të përgjithshëm prej rreth 30 milionë euro paguhet gjatë shlyerjes së kredive;
5. Shpenzimet për kontroll = 8,900,000 euro;
6. Shpenzimet administrative për drejtorinë dhe për shërbimin për grumbullimin e pagesave dhe shërbimeve komunale të rrugëve = 1,105,691 në nivel vjetor;
7. faktor të rrezikut të ekzistencës së rrugës kryesore tashmë funksionale = € 838,678 në nivel vjetor.

Në raport me koston, sipas Agjencisë për rrugë shtetërore, e cila është bartëse e projektit, ne kemi marrë të dhëna të sakta mbi koston lidhur me shpronësimin e tokës, si dhe dokumentacionin e projektit. Ato kapin vlerën e Shpenzimeve prej 118,044,711 denarë (ose 1,919,426 euro) për shpronësimin e tokës private dhe kostoja e dokumentacionit të projektit janë vlerësuar në 383,405,000 denarë (ose 6,234,228 euro).

- 210.148.177 euro sipas kontratës së ndërtimit me kompaninë “Aktor”
- 8,9 milion euro për mbikëqyrje të ndërtimit
- 17 milion euro për kontratën që do të lidhet në të ardhmen për kompaninë/të që do të përgatisin sistemin elektronik të pagesës dhe ndërtimin ose mbindërtimin e 4 pikë pagesave të reja.

Në lidhje me koston për ndërtimin, mbikëqyrjen dhe për mirëmbajtje, të cilat janë tre segmente kryesore të kostos së mbetur të këtij projekti, informatat kryesisht i kemi nxjerrë nga faqja zyrtare e Qeverisë, Ministria e Financave, Ministria e Transportit dhe Postë-Telekomunikacionit, si dhe nga Agjencia për rrugët shtetërore.

Kostoja për ndërtim është mbuluar nga:

- 210,148,177 euro në bazë të marrëveshjes me kompaninë e ndërtimit „Aktor”
- 8.9 milionë euro për mbikëqyrjen e ndërtimit,
- 17 milionë euro për marrëveshjen që do të pasojë me kompaninë / dhe që do të përgatisë sistemin për mbledhjen elektronike të tarifave si dhe ndërtimin apo zgjerimin e katër pikë pagesave të reja.

Në lidhje me koston e kredive dhe pagesën e tyre në normën e interesit të referencës

ishite mesatarja EURIBOR e marrë për gjashtë muaj në vitin 2011 deri në vitin 2015, që është 0.74 për qind (shih tabelën 1). Gjegjësisht, 3 kredi:

- Huaja nga BERZH (€ 107 milionë euro)
- Kredia nga BEI (€ 65 milion në vitin 2011)
- Kredia nga BEI (€ 35 milion në vitin 2016)

Tabela 1. Norma mesatare 6 mujore BERZH nga 2011 deri 2015.

Burimi: <http://www.euribor-rates.eu/euribor-rate-6-months.asp>

6M EURIBOR në ditën e parë të vitit	
02-01-2015	0,17%
02-01-2014	0,39%
02-01-2013	0,32%
02-01-2012	1,61%
03-01-2011	1,22%
Mesatarja 6 mujore Euribor	0,74%

Interesi i marrëveshjes së kredisë BERZH dhe BEI llogaritet si EURIBOR + 1% gjash-të mujorë e cila vjen me normën e ndryshueshme vjetore prej 1.74 për qind. Norma e saktë e interesit varet nga data e tërheqjes së parave për këstin e linjës së kredisë dhe zgjedhjen e Qeverisë së Maqedonisë nëse do të tërheqë para me normën variable (6M EURIBOR + 1%) ose me normë interesi fikse. Për shkak të periudhës së shkurtër të kërkimit dhe mungesës së marrëveshjeve të caktuara të kredive, do të merren pa-rasysh norma e interesit variabil të përmendura më lart dhe, si e tillë, do të supozohet se fondet nga linjat e kreditit janë marrë si një e tërë në vitin 2011, me përjashtim të kredive nga BEI në vlerë 35.000.000 euro dhënë në vitin 2016. Gjithashtu, për shkak të mungesës së planit amortizues për pagesën e kredive, është supozuar kreditë me grejs periudhë trevjeçare do të paguhen në anuitet të njejta vjetore (borxhi bazë + interes) gjatë 15 viteve të ardhshme, pra 15.799.386 milion në vit. Shpenzimet totale për nor-mën e interesit janë afro 30 milionë e periudhës së përgjithshme 15-vjeçare.

Sipas Dime Çulev, kostoja për mirëmbajtjen, fillon në vitin e njëmbëdhjetë pas ndër-timit, për shkak se në 10 vitet e para, përgjegjëse për mirëmbajtjen është „Aktori” (firma e cila do e ndërton autostradën). Pas vitit të dhjetë nga 2027 vjet deri në 2041 vjet, kostoja e mirëmbajtjes e marrë nga Banka Botërore, kostot mesatare për mirëmbajt-jen e autostradës për një kilometër në vit, arrin në 20,000 dollarë (18,446 euro). Për mirëmbajtjen e autostradës, për gjatësinë prej 27.3 km në dhjetë vitet e para do të jenë të nevojshme 503,576 euro (30,969,912 denarë) në vit.

Lidhur me funksionimin e pikë pagesave është e logjikshme që do të ekzistojnë edhe shpenzimet administrative të drejtorisë dhe të shërbimit për mbledhjen e taksës për shërbimet komunale në rrugë. Sipas programit pesëvjeçarë ta për planifikimin,

ndërtimin, rindërtimin, rehabilitimin, mirëmbajtjen dhe mbrojtjen e rrugëve shtetërore në Republikën e Maqedonisë (2013 - 2017 vjet) (Влада на Република Македонија, 2013), shpenzimet në emër të autoritetit administrativ dhe shpenzimet për tarifën e shërbimit numri për shërbimet komunale në rrugët për vitin 2015 janë vlerësuar në 306 milionë denarë në nivel vjetor. Mesatarja e shpenzimeve për taksë në R. Maqedonia në territor ka nëntë tarifave të cilat janë llogaritur si më poshtë:

$$\text{Shpenzimet mesatare për taksë në R.Maqedonisë} = \frac{306.000.000}{9} = 34.000.000 \text{ denarë}$$

Kostoja mesatare për taksë në R. Maqedonia është 34.000.000 denarë (€ 552.845). Për dy tarifata, të cilat janë planifikuar të ndërtohen në pjesën Demir Kapi – Smokvicë e që shpenzimet do të vlerësohen në 68.000.000 denarë, 1.105.690 € në nivel vjetor. Parashihet që përskaaj autostradën së ndërtuar, për arsye jo fortë të qarta dhe të ndryshme të funksionoj edhe rruga paralele magjistrale. Pra, puna e kësaj rruga pritet të marrë një pjesë të trafikut projektuar, dhe në këtë mënyrë duke marrë edhe përfitimet e autostradës. Kemi llogaritur 15 për qind të trafikut të parashikuar, që do ti merr rruga e vjetër. Ka disa të dhëna për ngarkesën e rrugëve kryesore që përdoren paralelisht me autostradat që gjinden në afërsi të tyre (Државен завод за статистика, 2015), por për to është e nevojshme analizë shtesë. Ky është një faktor rreziku që duhet të hyrë në analizën e kostove dhe përfitimeve, sepse ajo ka ndikim në qëndrueshmërinë përfundimtare të autostradës. Faktori i rrezikut është i vendosur për pesë për qind çdo vit (si skenari më optimist), i cili do të jetë nga pikat e mëposhtme të sekuestruara nga përfitimet anësore:

- të hyrat nga tarifata,
- ulja e shpenzimeve operative,
- kursimi në kohë,
- Reduktimi i aksidenteve të trafikut,
- Rritja e PBB.

Përlllogaritja e përfitimeve është në përputhje me doracakun për analizën e kostove dhe përfitimeve, i Komisionit Evropian nga viti 2014. Përfitimet e projekteve infrastrukture, siç janë rrugët, në përgjithësi bien rreth kursimit në kohë, ulja e numrit të aksidenteve të trafikut (të vdekur, të plagosur dhe dëme të pronës), ulja e kostove operative të automjeteve (kursimit të karburantit dhe amortizimit), rritja e aktivitetit ekonomik në rajon dhe, në përgjithësi, në shtet, rritja e eksporteve dhe të ardhurat nga tarifata. Si përfitime, në projekte të këtij lloji shpesh merren në konsideratë dhe reduktimi i zhurmës, dridhjeve dhe ndotjes, por, sipas studimit të „Instituti për ndërtimtari Maqedonia“, këto ndikime do të jenë shumë të vogla dhe për shkak se autostrada edhe tani nuk kalon nëpër vende fortë të zhurmshme, të ndotura dhe me dridhje të theksuara, andaj edhe ndikimi i tyre do të jetë minorë. Prandaj këto përfitime janë lënë jashtë kësaj analize të kostove dhe përfitimeve. Gjithashtu, shumica e të dhënave janë të bazuara

në parashikime dhe pritje, duke pasur parasysh faktin se analiza është ex ante p.sh. një projekt i papërfunduar, por, megjithatë, një rishikim i saktë dhe një përpjekje për të bërë parashikimet më esenciale dhe realisht të përafërta.

KURSIMI I KOHËS

Supozime:

- Sipas Këshillit Republikan për fushën e sigurisë së komunikacionit në rrugë - maksimumi i lejuar i shpejtësisë në rrugë magjistrale është = 80 km/h
- Maksimumi i lejuar shpejtësi në pjesën e autostradës = 110 km/h (Службен весник на РМ бр. 53/05, 81/05 и 24/07.)
- Projektimi i rrjedhës së përditshme të automjeteve me një mesatare vjetore prej 10.000 automjete në ditë = (Empiria - Ems, 2010).
- Formula për shpejtësi: $V = \frac{S}{t}$ koha do të llogaritet me formulën: $t = \frac{S}{V}$ - gjatësia aktuale e rrugës kryesore = 32.8 km (Службен весник на РМ бр. 53/05, 81/05 и 24 / 07);
- Gjatësia e seksionit të ri të autostradës = 27.3 km

Rezultate:

- Magjistralla e tanishme kalohet për 24.6 minuta (në qoftë se d-sqet janë të qëndrueshme shpejtësia maksimale e lejuar prej 80 km/h);
- Seksioni i ri i autostradës do të kalohej për 14.9 minuta (në qoftë se ajo drejtohet vazhdimisht me shpejtësi maksimale të lejuar prej 110 km/h);
- Dallimi është 9.7 minuta në makinë. Sipas rrjedhës së përditshme të 10.000 automjeteve, si mesatare vjetore, do kishim një kursim të përditshme të 97,000 minuta. Nëse kjo shumëzohet me 365 ditët e vitit, merr një kursim vjetor prej 590,083 apo 35,405,000 minuta kohë. Për më tepër, këto shifra duhet të shndërrohen në vlerë monetare e nevojshme për të llogaritur se sa vlen kursimi i kohës.

Supozimet:

- Raporti i automjeteve, që drejtohen nga banorët përkundër jo rezidentëve është 38 për qind (banorë) me 62 për qind (jo rezidentët);
- Vlera e orës së punës (rezident) = 3,12 euro (pagën mesatare bruto në nëntor 2015, sipas entit shtetëror për statistikë 32,268 / 168 orë pune);
- Vlera e kohës së pushimit për banorët = 0.94 euro;
- Raport i shfrytëzimit të rrugës për pushim dhe për punë është 20% për punë 80% për pushim.
- Analiza merr parasysh vetëm kursimin e kohës për banorët.

Rezultatet

- Sipas simulimeve, në ditë kalojnë nga 3.800 automjete të banorëve, të cilët do të kursenin 36.860 minuta ose 13,453,900 minuta në vit (224,232 orë).
- Shuma totale e kursimit në kohë për banorët duke kaluar në autostradën e re nëse e kthejmë të enjten në vlerë monetare peshon 308,543 euro (18,975,395 denarë) në vit.
- Nga ana tjetër, në analizën e Marios Miltadou, mesatarja vjetore për kursimin e kohës është shuma 1,480,000 euro (zbritur), ku, më shumë gjasa, është marrë vlerë më e madhe mesatare e punës dhe kohë së pushimit për banorët.

REDUKTIMI I AKSIDENTEVE TË TRAFIKUT (TË VDEKUR, TË PLAGOSUR DHE DËMTIMI I PRONËS)

Supozime:

- Mesatarja vjetore e të vdekurve në aksidente në rrugën kryesore në gjatësi prej 32.8 km (gjatësia e pjesës aktuale Demir Kapi - Smokvicë) = 1.97 njerëz;
- Mesatarja vjetore e të vdekurve në autostradë në gjatësi prej 27.3 km (gjatësia e pjesës së re) = 1,371 njerëz;
- Mesatare vjetore e njerëzve të lënduar në autostradë në gjatësi prej 32.8 km (gjatësia e pjesës aktuale Demir Kapija - Smokvicë) = 28.86 njerëz;
- Mesatarja vjetore e njerëzve të lënduar në autostradë në gjatësi prej 27.3 km (gjatësia e akseve të reja) = 17.75 njerëz;
- Dëmi mesatar vjetor në magjistrale në gjatësi prej 32.8 km (gjatësia e aksit aktual Demir Kapi - Smokvicë) = 845,879 denarë;
- Dëmi mesatar vjetor të autostradës në gjatësi prej 27.3 km (gjatësia e aksit aktual Demir Kapi - Smokvicë) = 669,068 denarë;
- Çmimi i jetës së njeriut (1,183,000 euro); Çmimi mesatar nja lëndime të lehta dhe të rënda (83,500 euro) (Bouhouras and Miltidou, 2014);

Rezultatet:

- Ndërtimi i autostradës së re, numri i të vdekurve në vit do të reduktohet me 0.6 njerëz, numri i plagosurve në vit do të reduktohet në 11.11 njerëz dhe dëmi material do të reduktohet çdo vit nga 176,811 denarë;
- Në nivel vjetorë me autostradën e re do të jenë kursyer 709,800 euro e të vdekurve, të plagosur 927,685 euro dhe 2,875 euro për dëmin.

- Në mungesë të informacionit të saktë në lidhje me të vdekurit në nivel vjetorë, pikërisht në pjesën Demir Kapi – Smokvicë kemi marrë shifrën mesatare për të vdekurit, të plagosurit dhe dëmet e rrugëve magjistrale në një milje në Maqedoni në 2013 vjet.
- Në lidhje me vlerësimin e numrit të dëmtimit të vdekur, të plagosur dhe materiale për autostradën e re, mesatarja është marrë nga numri i të vdekurve, të plagosurve dhe dëmeve materiale të ndodhura në të gjitha autostradat e mëparshme. Kjo shifër më vonë është shumëzuar me numrin e kilometrave të seksionit të ri të autostradës, dmth, ata janë 27.3.

REDUKTIMI I KOSTOS OPERATIVE (KURSIMI I DERIVATEVE DHE AMORTIZIMI)

Sipas sondazheve të kryera në nëntor të vitit 2010 nga ana e Marios Miltadou, me ndërtimin e akseve të reja Demir Kapi - Smokvicë shpenzimet operative në vit do të kursehen në 2,287,374 euro. Sipas supozimeve të mëparshme, për reduktimin e gjatësisë së rrugës, qarkullimi mesatarë vjetorë (AADT) prej 10.000 automjeteve, çmimi mesatar i karburanteve të vitit të kaluar për të automjete të lehta dhe të rënda (raport prej 80 për qind të të lehta dhe 20 për qind të rënda), llogarisim që në nivel vjetorë karburant do të kursehej deri në 1,985,600 euro. Pjesa e mbetur është kursyer nga amortizimi i automjeteve.

RRITJA E AKTIVITETIT EKONOMIK

Llogaritja për këtë se sa ndërtimi i autostradës do të ndikojë në rritjen e aktivitetit ekonomik është një detyrë relativisht detyrë e vështirë, për vlerësuar në bazë të supozimeve. Në mënyrë që të marrim të paktën një disa shifra të përafërta, në bazë të rezultateve të intervistave me pronarët e 10 kompanive që e përdorin shumë shpesh këtë aks rrugorë, e ndjekur nga prof eksperti ekonomik. Dr Marjan Petreski, si dhe të ekspertit për analizën e kostove dhe përfitimeve, Riste Jurukovski, vlera potenciale e shtuar e autostradës në rritjen e transportit llogaritet si rritje në fitimet e kompanive (të studimit) dhe është shtuar në normën e transporti nga PBB-së në Republikën e Maqedonisë.

Sipas anketës, pritjet e pronarëve të kompanive nga sektorët e transportit, shpeditonit të mallrave dhe logjistikës, agjencitë turistike dhe firmat që merren me tregti me pakicë, del se rritja e fitimeve të tyre nga ndërtimi i aksit rrugorë do të rritet mbi

20 për qind. Në intervistë me profesor Marjan Petreski, përmendje se kjo shifër është shumë optimiste, por rritja me 10 për qind do të jetë mjaft realiste. Nga pika e transportit nga BPV-së në Maqedoni është marrë transporti hekurudhorë dhe ai ajrorë. (16%) për shkak se ata nuk janë të lidhura me përfitimet e ndërtimit të aksit të autostradës. Janë marrë edhe 30 për qind tjera duke ditur se vetëm 70 për qind e bizneseve zhvillohen përmes korridorit 10, i cili është në fokusin e analizës së kostove dhe përfitimeve (Непознат автор, 2014). Por megjithatë, në analizën e të dhënave të Entit shtetërorë të Statistikave për transport (AADT) në katër korridoret kryesore në Maqedoni (E75, E65, E852 dhe E871) konstatojmë se Korridori E75 (Korridori 10) është përgjegjëse për 39 për qind të territorit PGDS të R. Maqedonia (Државен завод за статистика, 2014). Në sasinë e fituar rritjen e parashikuar prej 10 për qind sa ajo merr 9,590,530 euro për vlerën e shtuar çdo vit në GDP e përgjithshme e Republikës së Maqedonisë. Për shkak se rritja e vlerës së GDP-së që nuk mund të drejtpërdrejt të hynë në analizën e kostove dhe përfitimeve, të ardhurat do të llogaritet bazuar në margjinën të projektuara mbi fitimin, ose neton Afaristë të lartë prej 40 për qind (Државен завод за статистика, 2014), i cili u jep përfitime të drejtpërdrejta nga rritja e PBB-së, respektivisht (40 për qind prej 9,590,530 euro), i cili do të jetë i detyruar për të ndarë përdorimin e Demir Kapisë të ri - ose transferuar në euro kjo do të ishte një përfitim prej 3,836,212 euro në nivel vjetor (shih tabelën 2.)

Tabela 2. Rritja e projektuar e BPV (pika transport dhe deponim) l ndikuar nga autostrada Demir Kapi - Smokvicë

Rritja e BPV-së (pika transport)	
BPV – pika e transportit dhe deponimit	290.991.870
Përqindje nga qarkullimi i përgjithshëm që merret nga trafiku hekurudhorë dhe ajrorë (pas bartjes së mallrave tli rënda, në përqindje)	16%
Milionë Euro të qarkullimit të përgjithshme nga i cili hiqet nga trafiku hekurudhorë dhe ajrorë (pas bartjes së mallrave)	45.169.073
BPV – pika e transportit dhe deponimit	245.822.797
39% nga transporti i përgjithshëm zhvillohet në korridorin 10	39%
BPV – pika e transportit dhe deponimit si pjesë e korridorit 10 për qarkullim rrugorë	95.905.298
Rritja e projektuar e pikes së transportit dhe deponimit nga BPV	
	10%
Përfitimi i proektuar i pikes transport dhe deponim nga BPV në Euro	9.590.530
Margjina përfituese e biznesit	40%
Përfitimi i proektuar nga rritja e pikes transport dhe deponim nga BPV	3.836.212

RRITJA NË EKSPORT-IMPORT

Sipas Entit shtetëror për statistikë, eksporti në Republikën e Greqisë në vitin 2014 është 201 milionë euro. Sipas Doganave, rreth 80 për qind e eksporteve drejt Greqisë kalojnë nëpër vendkalimin kufitar „Bogorodicë”, ose ajo është 160.8 milionë euro. Nga ana tjetër, Maqedonia ka importuar tri herë më shumë se Greqia, sesa që ka eksportuar. Kjo është arsyeja pse është diskutueshme teza se autostrada e re do të rrisë eksportin neto, ose do të ulte. Në mungesë të argumenteve më përmbajtjesore për këtë pyetje, ne supozojmë se rritja e eksporteve dhe rritja e importit do të kompensojnë njëra tjetrën dhe për këtë arsye ajo nuk është marrë si një përfitim, edhe pse në disa nga deklaratat e bëra nga politikanët në fillimin e punimeve të ndërtimit të aksit Demir Kapi - Smokvicë si një përfitim i mundshëm një përfitim është përmendur pikërisht rritja e eksporteve neto në Greqi.

TË HYRA NGA PIKË PAGESAT

Është e rëndësishme që së pari të përmendet se të dyja çmimet bazë për pikë pagesat për kategoritë e ndryshme të automjeteve (K1-K4) janë marrë nga pjesa e autostradës Shkup – Tetovë si më e ngjashme për shkak të gjatësisë dhe konfiguracionit të terrenit. Pasi që Korridor 10 është i një rëndësie të lartë dhe më i frekuentuari është e pritshme që çmimet të jenë më të larta nga këto që ne i kemi marrë sa për ilustrim në këtë analizë të kostove, dhe në këtë mënyrë të ardhurat reale vjetore. Në të njëjtën kohë AADT prej 10.000 automjete të këtij aksi janë shumë ambicioze me se si dallimet në të ardhura nga pikë pagesat do të kompensohen në bazë të këtyre dy faktorëve. Bazuar në tezat e mësipërme, kjo llogaritje themelore është konsideruar të jetë e arsyeshme.

Tabela 3.

Projeksion i të ardhurave të mundshme nga dy pikë pagesat e aksit Demir Kapi - Smokvicë

	Çmimi i pikë pagesave sipas aksit Shkup - Tetovë		Çmimi mesatarë (EUR)	Numri i automjeteve sipas kategorisë së madhësisë – 10.000	Të ardhura në ditë sipas pikëpagesave	Të ardhura gjithsejtë nga aksi rrugorë	Të hyra vjetore
	Të vendit	Të huaja					
Kategoria 1	0,7	1	0,85	6.808	5.787	11.574	4.224.391
Kategoria 2	0,8	1	0,9	1.291	1.162	2.325	848.489
Kategoria 3	1,6	2	1,8	270	486	971	354.424
Kategoria 4	2,5	3	2,75	1.631	4.485	8.969	3.273.763
Gjithsej					11.919	23.839	8.701.068

Llogaritja e të ardhurave nga pikëpagesat bazohet në disa supozime:

- Qarkullimi mesatarë ditorë në nivel vjetorë (AADT) prej 10.000 automjete për 20 vitet e fundit.
- Ndërtimi i dy pikëpagesave në hyrje dhe dalje të aksit rrugor Demir Kapi - Smokvicë.

Krijimi i mesatares së matjeve AADT në aksin rrugorë Demir Kapi – Smokvicë në vitin 2007, 2008 dhe 2009 (Центар за развој на вардарски плански регион, 2011) në përputhje me kategorinë e automjetit dhe si përqindje e aplikuar në bazë të 10.000 automjeteve (PGDS) ose 68 për qind (K1), 13 për qind (K2), tre për qind (K3) dhe 16 për qind (K4) në bazë të kategorisë së taksës në Republikën e Maqedonisë (Shih tabelën 3).

Të supozojmë se mesatarja e përditshme e trafikut vjetorë e 10.000 automjeteve, të cilat pastaj do të ndahen nga përqindja e llojeve të ndryshme të kategorive të mjeteve, siç është përmendur më lart në tekst, si rezultat i krijimit të dy pikëpagesave në pjesën Demir Kapi – Smokvicë do të gjenerojnë të ardhura potenciale vjetore prej 8.701.068 €.

SUGJERIMET

Rekomandimet para së gjithash, i shkruajmë nga anketa e realizuar me 10 pronarët e kompanive, të cilat e përdorin rregullisht aksin. Në intervistë ua parashtrijmë pyetjen: *Sipas jush, çfarë duhet tjetër të përmban autostrada e re për të ndihmuar sa më shumë biznesin në këtë rajon?*

Përgjigjet në përgjithësi silleshin rreth nevojës për të pasur më shumë pushimore dhe hapësira për parkim në autostradë. Disa të anketuar theksuan se presin autostradë Oqë do të jetë mirë e sinjalizuar në përputhje me standardet evropiane. Po ashtu, nga të anketuarit përmendur se ishte e nevojshme të zvogëlohet numrin i planifikuar i pikëpagesave në këtë aks, sepse kostoja që del prej tyre do të anulojnë efektet pozitive, për shembull, ato të cilat dalin nga reduktimi i koston operative si amortizimi dhe karburanti.

Nga ana jonë, rekomandimi do të jetë në drejtim të asaj që janë të nevojshme investime shumë më të mëdha, në të tilla një projektet të infrastrukturës kapitale, të cilat në afat të gjatë janë efektive dhe rrisin qarkullimi e ekonomisë në përgjithësi. Projektet e infrastrukturës kapitale këto dhjetë vitet e fundit janë lënë pas dore për shkak të shpenzimeve për transfere sociale, pagat ndaj administratës dhe projekte tjera jo-produktive. Shembull më eklatant është projekti „Shkupi 2014“, shuma e së cilës, sipas Rrjetit Ballkanik për Hulumtime arriti në 633 milionë euro. Në qoftë se shuma, ose të paktën një pjesë e tij do të ishte rialokuar për investime të mëdha infrastrukture si autostrada, në atë rast do të kishim qindra kilometra autostradë të re, të cilat do të sillnin rritje të ekonomisë dhe do të krijonte kushte me qëllim që biznesi të ulë shpenzimet, duke kursyer në karburant, kohë për transport dhe për llogari të kësaj do të punoni me fitim më të madh, hapje e vendeve të reja të punës.

Vijon ndërtimi i autostradës Nish - Sofje si pjesë e të njëjtit korridor, që jep akçes në portet Varna, Stamboll dhe Selanik. Në raste të ndryshimeve në parametrat e çmimeve dhe me presionet konkurruese mund të vijë deri të ri kahëzimi i trafikut në porte alternative, dhe kështu të zvogëlohet përfitimi i projektuar i aksit rrugorë Demir Kapi - Smokvicë. I njëjti rrezik ekonomik, por me intensitet më të ulët pritet edhe nga përfundimi i Korridorit 8 (Shqipëri - Maqedoni - Bullgari). Për më tepër, në qoftë se merret parasysh Trafiku i përditshëm në nivel vjetorë i automjeteve (AADT) në pjesën Demir Kapi - Smokvicë (Центар за развој на вардарски плански регион, 2011) për vitet 2007, 2008 dhe 2009 (përputhet me fillimin e krizës ekonomike evropiane dhe globale që nga 2008) dhe parashikuar norma mesatare vjetore e rritjes së PGDS ajo arriti në 2.43 për qind në nivel vjetor. Në këtë rast, AADT projektuar për 30 vjet (nga 2009 deri në 2039 vjet) arriti në 5,360 automjete. Në rastin e simulimit janë AADT e 5,360 automjeteve, të gjithë faktorët e përmendur, përfitimet e tyre janë reduktuar për 50% ndërsa arsyeshmëria ekonomike do të rritet për 10 deri 20 vjet, dhe periudha totale e shlyerjes së investimit prej 40 deri 50 vjet. Rekomandohet që për analizë të kostove dhe përfitimeve që norma e PGDS të merret mes 2.43 për qind (shkalla pesimiste) dhe gjashtë për qind (shkalla optimiste) për të qenë më afër pasqyrës reale të rrugëve të Maqedonisë.

Tabela 4. Pasqyrë e shkurtë e kostove dhe përfitimeve të shumës totale sipas njësive për periudhën 2011 deri 2041 (vlerë e jo diskonte)

Shpenzime (miliona euro)		Përfitime (miliona euro)	
Agjencia rrugëve – shpronësimi i tokës	1.919.426	Zvogëlimi i kostos operative të automjeteve (karburant dhe amortizim)	57.184.350
Mirëmbajtja e autostradës	7.584.750	Pikë pagesat (gjithsejtë 2)	217.526.711
Shpenzime të ndërtimit të autostradës me kontraktuesin AKTOR 210,148,178 Eur e ndarë në 4 transfertat sipas dinamikës së ndërtimit	210.148.178	Rritja e BPV (pika transport nga BPV)	95.905.298
Harxhime për mbikëqyrje dhe ndërtim	8.900.000	Kursimi i kohës	7.713.575
Vendosja e sistemit të pagesës në korridorin 10 (17mil Euro nga kredi e marrë nga BERZH prej 107mil Euro)	17.000.000	Zvogëlimi i aksidenteve të trafikut (të vdekur, të lënduar dhe dëme materiali)	41.009.000
Shpenzime administrative të pikë pagesave dhe mirëmbajtjes	28.747.967	Grant nga UE IPA (45.000.000 EUR)	45.000.000
Faktori i rrezikut nga ekzistimi i magjistrales Demir Kapi – Smokvicë	20.966.947	Kredi nga BERZH (107.000.000 EUR)	107.000.000
Kamata BERZH+ borxhi 7.000.000 euro	122.502.486	Kredi nga BEI (65 mil EUR në 2011)	65.000.000
Provizion i njëhershëm në lartësi prej 1 % nga shuma e kredisë së EBOR	1.070.000	Kredi nga BEI (35 mil EUR në 2016)	35.000.000

Provizion i njëhershëm në lartësi prej 1 % nga shuma e kredisë së BEI	650.000		
Kamatë e BEI + borxhi bazë 65 mil. EURO	74.417.398		
Provizion i njëhershëm në lartësi prej 1 % nga shuma e kredisë së BEI	350.000		
Kamatë e BEI + borxhi bazë 35 mil. EURO	42.742.300		
Agjencia e rrugëve të RM-së(6 mil. EUR) për dokumentacionin projektues	6.234.228		
Gjithsejtë shpenzime	543.233.680	Gjithsejt përfitime	671.338.934

Shumat e paraqitura në tabelën e mësipërme në (Tabela 4) paraqesin një imazh të thjeshtë për shumën e kostove dhe përfitimeve për periudhën 30-vjeçare (2011-2041) vlera e paskontuar. Vlerat e diskontuara janë paraqitur në Tabelën 5, ku janë prezantuar vlerat e tanishme NETO për periudhën prej 10, 20 dhe 30 viteve, duke filluar nga viti 2011.

Tabela 5. Vlera NETO e tanishme e për 30, 20, 10 si dhe kthimi i investimit (30 vite)

	Shuma	Norma e kthimit të investimit
<i>Vlera e tanishme Neto (30 vite)</i>	9.699.992	4%
<i>Vlera e tanishme Neto (20 vite)</i>	-5.430.475	-2%
<i>Vlera e tanishme Neto (10 vite)</i>	-10.007.009	-4%
<i>Kthimi mesatarë i investimit (për 30 vite)</i>		0,13%

KONKLUZIONE

Analiza e kostove dhe përfitimeve të ndërtimit të aksit rrugorë Demir Kapi të - Smokvicë ka treguar se në afat të gjatë për 30 vjet vlera e tanishme neto është pozitiv dhe arrin në 9,699,992 euro (në 2041 vjet) ose -5,430,475 euro për një periudhë prej 20 vjet (deri në 2031 vjet). Kthimi mesatarë i investimit në nivel vjetorë për një periudhë prej 30 vjetësh, pa llogaritur koston e pagesave të interesit, arrin në 0.13 për qind të investimit fillestar prej 252 milionë euro. Supozimi kryesor në të cilën bazohen analizat e kostove dhe përfitimeve të ndërtimit të një autostrade, i cili edhe më tej ka një ndikim shumë të gjerë në të gjithë faktorët, është përlllogaritja e qarkullimit vjetorë mesatarë (AADT). Në rastin me Maqedoninë ishte AADT është marrë sasia e e 10.000 automjeteve dhe e bazuar në llogaritjet e kryera për trafikun e Korridorit 10, ose një rritje në trafik të Korridorit 10 nga gjashtë për qind në nivel vjetor. Nëse ju të marrë në konsi-

deratë burimet e Maqedonisë si një pikë referimi për rritjen e PGDS nga 2.43 për qind dhe trafikut mesatarë të përditshëm vjetorë të 5,360 automjeteve, efektiviteti i aksit rrugor do të mund të shihet prej 10 deri në 20 vjet, periudha më optimale e kthimit të investimit sillet mes 40 dhe 50 vjet.

Megjithatë, projektet e infrastrukture kapitale, pavarësisht nga fakti se në vitet e para janë tejet intensive në kuptimin e investimit (në këtë rast, rreth 9 milionë euro në kilometër) për të cilën është i nevojshëm kreditimi i mëtutjeshëm i shtetit nëpër institucionet e rëndësishme financiare ndërkombëtare, megjithatë, në fund del se ia vlen investimi dhe i njëjti kontribuon në aspektin e mirëqenies së përgjithshme socio-ekonomike të vendit, por dhe krijon potencial për zhvillim në të ardhmen, e cila është e vështirë të parashikohet.

Si shpenzimet në këtë analizë janë konsideruar kostot e shpronësimit të tokës private, kostoja e dokumentacionit të projektit, kostoja e ndërtimit dhe mbikëqyrjes, kostoja e mirëmbajtjes së aksit rrugorë, shpenzimet për pagesat të kredive, faktorët e rrezikut të ekzistencës së rrugës magjistrale Demir Kapi - Smokvicë dhe shpenzimet administrative për pikë pagesat.

Nga ana tjetër, përfitimet do të konsistojnë në kursimin e kohës për shkak të rritjes së shpejtësisë maksimale të lejuar, si dhe për shkak të reduktimit të gjatësisë së përgjithshme prej 5.5 km. Për më tepër, do të reduktojë ndjeshëm koston operative të automjeteve (të kursimit të karburantit dhe amortizimit). Gjithashtu, do të reduktohet edhe kaosi i trafikut, numrin e të vdekurve, të plagosurve dhe dëmet materiale. Përfitimet do të ndikojnë në rritjen e aktivitetit ekonomik, veçanërisht në sektorin e transportit. Pritet që kompanitë, për shkak të uljes së kostove, do të rrisin qarkullimin në këtë aks rrugorë dhe me këtë edhe rritjen e bizneseve të tyre.

Gjithashtu, pritet që aksi rrugorë të ndikojë në rritjen e eksportit dhe rritjen e BPV-së, për të cilën do të duhen analiza më të detajuara që të matet më saktësisht ky supozim i lartpërmendur. Si përfitim do të jenë edhe të ardhurat nga pikë pagesat rrugore, të cilat mendohet të jenë një parakusht i rëndësishëm për të mbajtur normën e projektuar të qarkullimit të automjeteve në autostradën E-75, i cili është pjesë e Korridorit 10.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Влада на Република Македонија (2013) *Пејзагодишна програма за планирање, изградба, реконструкција, рехабилитација, одржување и заштита на државните патиштва во Република Македонија за периодот 2013-2017.*
- [2] Градежен институт Македонија, а.д. (2009) *Студија за процена на влијанието врз животната средина (Надградба на Автопат Е-75, делница Демир Кapiја – Смоквица.* Скопје.
- [3] Државен завод за статистика на Република Македонија (2011) *Статистички преглед: транспорт, туризам и други услуги.*
- [4] Државен завод за статистика на Република Македонија (2014) *Статистички преглед: транспорт и услуги.*
- [5] Непознат автор (2014) Уште 1,5 години ќе плаќаме патарина со кеш. *Вечер, 13 ноември 2014.* [на интернет] Достапно на:
<http://veser.mk/ekonomija/ushte-15-godini-kje-plakjame-patarina-so-kesh>
- [6] Службен весник на РМ бр. 36/2011. УКАЗ за прогласување на Законот за задолжување на Република Македонија со заем кај Европската банка за обнова и развој по Договорот за заем за проектот за изградба на автопатот на Коридор 10, на делницата Демир Кapiја – Смоквица.
- [7] Службен весник на РМ бр. 53/05, 81/05 и 24/07. Решение за изградба на Автопат Е-75, делница Демир Кapiја – Смоквица, Коридор 10.
- [8] Центар за развој на вардарски плански регион (2011) *Студија за идентификација на стравешки локации за организирање на информативни пунктови долж коридорот 10 и магистралниот правец М-5 во Вардарскиот плански регион.*
- [9] Vouhouras, E. and Miltiadou, M. (2014) Quantifying the benefits from a major infrastructure improvement: The case of Theessaloniki western ring road upgrade to eliminate at grade signalized intersections. *Romanian Journal of transport infrastructure. Article No.3, Vol.3.*
- [10] Empiria – Ems (2010) *Environmental and Social Impact Assessment. Construction of new motorway section Demir Kapija – Smokvica, as a part of pan – European corridor X, Non-Technical Summary.*
- [11] Empiria – Ems (2010) *Stakeholder Engagement Plan. Construction of new motorway section Demir Kapija – Smokvica, as a part of pan – European corridor X.*
- [12] European Commission (2014) *Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020.* Brussels.