

RAPORT MONITORIMI

FUSHA: TRANSPORT



KONTRATA E KONCESIONIT / PPP

Autostrada Milot-Morinë

Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin
dhe mirëmbajtjen e Autostradës Milot-Morinë

VLERA E KONTRATËS

8,8 miliardë lekë
64,9 mil. EUR

AUTORITETI KONTRAKTOR

**Ministria e Transportit
dhe Infrastrukturës**

AFATI

30 vjet
Shtator 2047



www.opc.al

RAPORT MONITORIMI

Kontrata e koncesionit: “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Autostradës Milot–Morinë”

1. Hyrje

Ky raport mbështetet në **Metodologjinë për monitorimin financiar të kontratave të koncesioneve dhe PPP** dhe në kontratën e koncesionit të formës koncesion pune (autostradë me tarifë): “Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Autostradës Milot–Morinë”. Ai zbaton strukturën e metodologjisë (pesë fushat e monitorimit, indikatorët bazë dhe formatin PPP-ID) dhe shërben si model për replikimin e saj ndaj kontratave të tjera afatgjata të investimeve në infrastrukturë koncesioni apo PPP. Ky raport njëkohësisht shërben si model për zbatimin e strukturës së metodologjisë (pesë fushat e monitorimit, indikatorët bazë dhe formati PPP-ID) dhe si udhëzues për replikimin e metodologjisë për kontrata të tjera të ngjashme afatgjata të investimeve në infrastrukture koncesione apo PPP.

Analiza mbështetet kryesisht në dokumentacionin kontraktor të disponueshëm: kontrata bazë e koncesionit dhe një pjesë të shtojcave përkatëse¹, Vendimi i Këshillit të Ministrave për miratimin e kontratës², formulari i publikimit të njoftimit të nënshkrimit të kontratës nga Agjencia e Prokurimit Publik³, ekstrakti historik i Regjistrimit Tregtar (QKB) për shoqërinë koncesionare⁴, pasqyrat financiare të shoqërisë koncesionare 2016–2021 si dhe akti i transferimit të veprimtarisë ekonomike të vitit 2025⁵. Për angazhimet dhe pagesat fiskale janë përdorur Raportet Vjetore të Përmbledhura (RVP) 2022–2024 dhe Deklaratat e Risqeve Fiskale (DRF) 2023–2024 të Ministrisë së Financave⁶. Elementet e lidhura me transparencën mbështeten në korrespondencën e kërkesave për informacion sipas Ligjit nr. 119/2014 dhe në burime të hapura të referuara në çdo rast me burimet respektive.

¹ Kontratë koncesioni nr. 5311/7, datë 06.12.2016, ndërmjet Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe konsorciumit “Catalyst Viva Das General Contracting (EAU) – Salillari – Bee Tech – Violiap Ateve – Kastrati”, me shtojcat (përfshirë Klauzolat 11, 25, 39–40 dhe Shtojcat 15 e 17).

² Vendim i Këshillit të Ministrave nr. 870, datë 14.12.2016, “Për miratimin e kontratës së koncesionit, ‘Për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin dhe mirëmbajtjen e Autostradës Milot–Morinë’”.

³ Agjencia e Prokurimit Publik, Buletini nr. 2, datë 16.01.2017.

⁴ Ekstrakt historik i Regjistrimit Tregtar nga Qendra Kombëtare e Biznesit për shoqërinë “Albanian Highway Concession” sh.p.k, NUIS L62427021G (data e regjistrimit 27.12.2016).

⁵ Akt Marrëveshje transferimi veprimtarie ekonomike nr. 4230 Rep., nr. 2886 Kol., datë 13.10.2025.

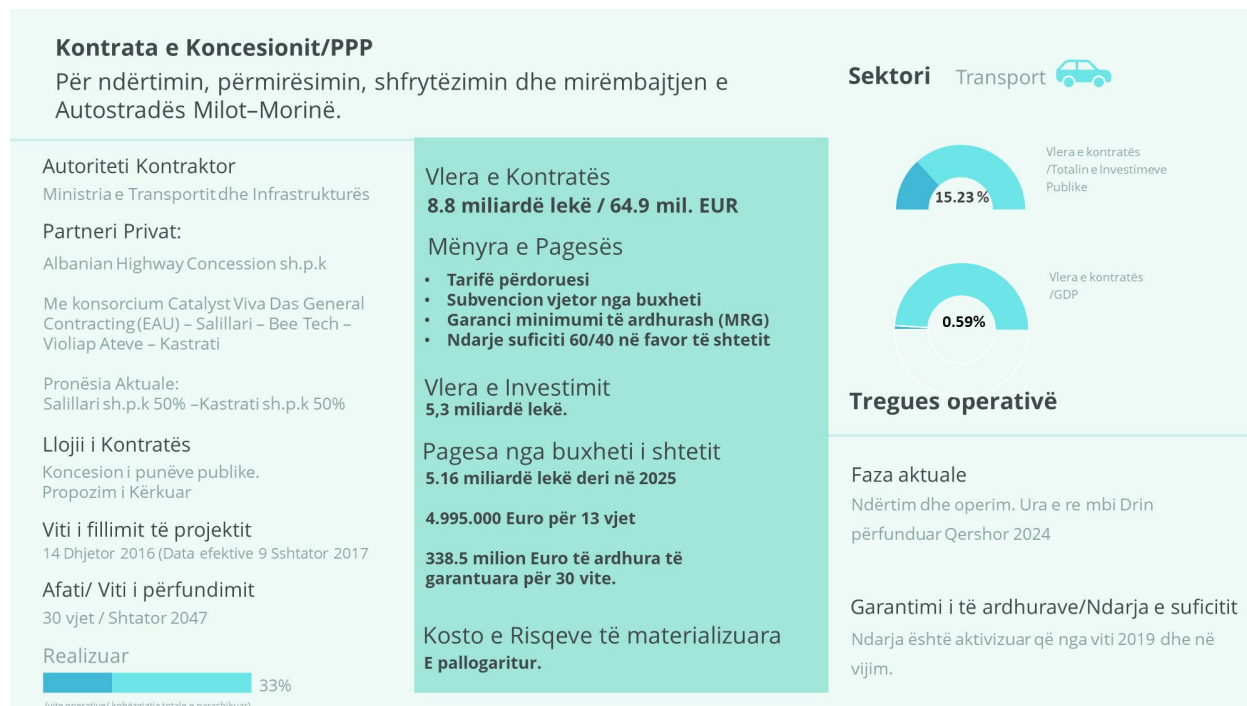
⁶ Ministria e Financave, Raporti Vjetor i Përmbledhur i Performancës së Kontratave Koncesionare/PPP (RVP) 2022, 2023 dhe 2024. Deklarata e Risqeve Fiskale (DRF) 2023 dhe 2024.

Çfarë ofron dhe çfarë nuk zëvendëson ky raport

Raporti ofron një panoramë të strukturuar, faktike dhe të krahasueshme të strukturës së kontratës, angazhimeve financiare, mekanizmit të pagesës, riskut fiskal dhe transparencës. Ai nuk zëvendëson auditimin financiar, ekonomik apo ligjor, as analizat e detajuara të flukseve të parasë apo krahasuesin e sektorit publik (PSC). Gjetjet duhen lexuar si bazë për debat, monitorim dhe kërkim të mëtejshëm.

2. PPP-ID

Tabela e mëposhtme përmbledh të dhënat kryesore identifikuese, financiare, fiskale dhe operacionale të kontratës.



3. Fushat e monitorimit

Fusha I: Struktura e kontratës

Kontrata e koncesionit u nënshkrua më **6 dhjetor 2016** ndërmjet Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës si autoritet kontraktues dhe konsorciumit **“Catalyst Viva Das General Contracting (EAU) – Salillari – Bee Tech – Violiap Ateve – Kastrati”** si koncesionar, dhe u miratua me **VKM nr. 870, datë 14.12.2016**. Objekti i kontratës është ndërtimi, përmirësimi, operimi (duke përfshirë vjeljen e taksës së rrugës) dhe mirëmbajtja e Autostradës Milot-Morinë, pjesë e korridorit Shqipëri-Kosovë, duke përfshirë ndërtimin e një ure të re mbi lumin Drin në Kukës dhe punimet urgjente gjeoteknike të stabilizimit.

Kontrata është **koncesion i punëve publike me një kohëzgjatje 30-vjeçare**, dhe referuar raporteve të Ministrisë së Financave data efektive e projektit është data **9 Shtator 2017**. Në zbatim të kësaj kontrate në Dhjetor 2016⁷ u krijua shoqëria me qëllim të posaçëm (SPV⁸) **“Albanian Highway Concession” sh.p.k** të cilës iu transfreruan të gjitha të drejtat dhe detyrimet e koncesionit me qëllim zbatimin e projektit.

⁷ Ekstrakt historik i Regjistrat Tregtar QKB për shoqërinë “Albanian Highway Concession” sh.p.k, NUIS L62427021G.

⁸ Special Purpose Vehicle (SPV)

Procedura konkurruese u zhvillua si **procedurë e hapur**, me këshilltar transaksioni **International Finance Corporation (IFC)**⁹ dhe me kriter fitues **subvencionin më të ulët të kërkuar**¹⁰. Lidhur me këtë konkurs pati **dy oferta** (Konsorciumi Catalyst dhe Konsorciumi Vendeka), nga të cilat Konsorciumi Vendeka u skualifikua dhe Konsorciumi Catalyst u shpall ofertues i përzgjedhur. Rrjedhimisht nga kjo procedure përzgjedhëse konkurruese, ky projekt klasifikohet si **propozim i kërkuar** dhe i tillë raportohet edhe në raportet zyrtare të Ministrisë së Financave.

Një tipar dallues i strukturës së partnerit privat në marrëveshjen koncesionare është **ndryshimi i shpejtë i pronësisë pas nënshkrimit**. Ofertuesi kryesor ndërkombëtar me qendër në Abu Dhabi, Catalyst Viva Das General Contracting, rreth një muaj pas nënshkrimit të kontratës i transferoi kuotat të dy anëtarët shqiptarë të konsorciumit me anë të kontratës së shit-blerjes datë 3 janar 2017. Ndërkohë që dy partnerët e tjerë grekë (Violiap Ateve dhe Bee Tech) i shitën kuotat e tyre në Mars 2017. Rrjedhimisht, SPV-ja mbeti 100% shqiptare, e zotëruar në mënyrë të barabartë nga **“Salillari” sh.p.k** dhe grupi **Kastrati**¹¹ i cili në Tetor 2025 e transferoi pjesëmarrjen e tij nga Kastrati Energy Trade sh.a tek shoqëria e re holding Jonuz Kastrati sh.p.k¹².

Fusha II: Angazhimet financiare të shtetit

Ky projekt përfshin disa forma të ndryshme të angazhimeve të shtetit si në formë të drejtëpërdrejtë me anë të subvencionit të garantuar si pagesë buxhetore ashtu edhe me garantimin e të ardhurave minimale (MRG). Vlera totale e subvencionit të autoritetit kontraktues sipas njoftimit të projektit është **64,935,000 Euro**. Vlera e investimit sipas raportimit të Ministrisë së Financave është rreth **5.3 miliardë Lekë**¹³. Subvencioni parashikohet të paguhet në **26 këste gjashtëmujore**, me këstin e parë të pagueshëm në përvjetorin e dytë të datës efektive, i lidhur me pagesat e shërbimit të borxhit dhe i indeksuar sipas kursit lek/Euro dhe indeksit të çmimeve. Ky subvencion nuk shtrihet përgjatë gjithë periudhës 30-vjeçare të koncesionit por në 13 vjet. Totali i subvencionit i shpërndarë në 26 këste 6-mujore ose 13 këste vjetore përkon me shifrën **4,995,000 Euro në vit**, që është vlera e ofertës fituese të koncesionit.

Referuar raportimit të Ministrisë së Financave, pagesat buxhetore faktike për këtë kontratë paraqiten si më poshtë:

⁹ Roli i International Finance Corporation (IFC) si këshilltar transaksioni konfirmohet nga Independent Evaluation Group (IEG) i Grupit të Bankës Botërore. <https://ieg.worldbankgroup.org/evaluations/albania-country-program-evaluation/chapter-3-developments-and-world-bank-group>

¹⁰ Agjencia e Prokurimit Publik, Buletini nr. 2, datë 16.01.2017, Formular i publikimit të njoftimit të nënshkrimit të kontratës.

¹¹ Ekstrakt historik i Regjistrat Tregtar (Qendra Kombëtare e Biznesit) për shoqërinë “Albanian Highway Concession” sh.p.k.

¹² Akt Marrëveshje transferimi veprimtarie ekonomike nr. 4230 Rep., nr. 2886 Kol., datë 13.10.2025.

¹³ Ministria e Financave (RVP) 2022, 2023 dhe 2024.

Në 000/Lekë

Viti	Plan	Fakt	Koment
2018	310,000	308,183	Vit i parë i pagesave
2019	575,753	570,642	
2020	813,259	811,734	Nivel maksimal i pagesave
2021	740,259	790,027	Realizim mbi plan
2022	743,000	740,978	
2023	666,600	666,563	
2024	608,601	608,601	Realizim 100%
2025	660,000	660,000	Sipas Relacionit të Buxhetit të vitit 2026.
Totali	5,117,472	5,156,728	

Pagesat buxhetore kanë nisur në vitin 2018 dhe arrijnë nivelin maksimal në vitin 2020 duke ndjekur një **trend rënës** deri në vitin 2025, me realizim afërsisht 100% të planit çdo vit me përjashtim të vitit 2021 kur pagesat faktike kanë tejkaluar ato të planifikuara. Pavarësisht se nuk kemi konfirmim nga raporte operationale apo monitorimi nga autoriteti kontraktor, mund të themi që subvencioni mbulon një pjesë të kostos së veprave të artit të përcaktuara në kontratë (mes tyre ura e re mbi Drin), ndërsa të ardhurat operative të koncesionarit sigurohen nga tarifa e rrugës që mblidhet drejtpërdrejtë nga përdoruesit e rrugës.

Përveç subvencionit, kontrata parashikon një **garanci minimumi të ardhurash nga trafiku (MRG)** në favor të koncesionarit. Ky minimum i garantuar i të ardhurave është i përcaktuar me vlera vjetore të në kontratën e koncesionit¹⁴. Grafiku i plotë nis me rreth **8 milionë Euro** në vitin e parë të kontratës dhe rritet me gati 2% në vit, deri në **14,3 milionë Euro në vitin e 31-të**¹⁵. Në nivel të përgjithshëm për të gjithë periudhën e operimit të koncesionit, niveli total i të ardhurave të garantuara është rreth **338.5 milionë Euro**. Sidoqoftë, kjo nuk do të thotë që këto janë pagesa që kryhen nga buxheti i shtetit por në rast se të ardhurat aktuale nga trafiku bien nën këtë prag sipas viteve përkatëse, autoriteti kontraktues detyrohet të paguajë “rakordimin e deficitit të të ardhurave”. Ky mekanizëm përbën një **detyrim të kushtëzuar** të shtetit, që në praktikë nuk është aktivizuar.

¹⁴ Kontratë koncesioni, Shtojca 15, Pjesa 1 “Të ardhurat e garantuara nga trafiku dhe pragu për ndarjen e të ardhurave nga trafiku”.

¹⁵ Kontrata koncesionare është për 30 vite por planifikimi i pagesave të garantuara nuk përkon me këtë duke krijuar një seri paralele vitesh që spostohet deri në vitin e 31-të.

Financimi i projektit është realizuar me borxh dhe nëse i referohemi pasqyrave financiare të SPV-së, huatë afatgjata arritën në rreth **1.33 miliardë Lekë** në vitin 2019, ndërsa kuotat e shoqërisë u vendosën si kolateral në favor të Bankës Kombëtare Tregtare¹⁶. Pasqyrat tregojnë gjithashtu **detyrime të konsiderueshme ndaj palëve të lidhura** (rreth 1.13 miliardë Lekë në 2019), në përputhje me faktin që dy zotëruesit e SPV-së janë njëkohësisht të përfshirë në punimet e ndërtimit.

Fusha III: Mekanizmat e pagesës

Në këtë kontratë koncesioni/PPP mekanizmi i pagesës është **hibrid** dhe kombinon disa instrumente:

- **Taksa e rrugës**, të cilën koncesionari e mbledh sipas kategorive të përcaktuara të përdorueseve të rrugë në sheshin e pagesës i cili ndodhet pranë Tunelit të Thirrës në stacionin Kolsh në Kukës. Në bazë të përcaktimeve kontraktuale përjashtim nga pagesa e taksës bëjnë automjetet e policisë, ambulancat, automjetet zjarrfikëse dhe ato ushtarake.
- **Subvencioni i autoritetit kontraktues**, i cili paguhet nga buxheti për të mbuluar një pjesë të kostos së veprave kapitale.
- **Garancia e minimumit të të ardhurave nga trafiku (MRG) dhe pragu i ndarjes së të ardhurave**, që përcaktojnë respektivisht dyshtemenë dhe tavanin e ndarjes së riskut të kërkesës.

Në kontratën kontratën koncesionare/PPP përcaktohet pragu i ndarjes së të ardhurave në mënyrë të njëtrajtshme me të ardhurat e garantuara nga trafiku të shumëzuara. Ky prag, duke filluar nga rreth 9.4 milion Euro në vitin e parë, për çdo vit është rreth 18% mbi dyshtemenë e garantuar të të ardhurave nga autoriteti kontraktor.

Pagesat indeksohen kryesisht sipas **kursit të këmbimit lek/euro** (me deri në tri përshtatje të tarifës për vit kontrate) dhe indeksit të çmimeve të konsumit, duke krijuar mundësinë për ta zhvendosur një pjesë të riskut të kursit të këmbimit te buxheti i shtetit.

Elementi më i rëndësishëm i ecurisë së pagesave lidhur me garancinë dhe pragun e të ardhurave është se, **që prej vitit 2019 dhe në vijim, është aktivizuar mekanizmi i rakordimit të suficitit** ku të ardhurat aktuale nga trafiku e kanë tejkaluar pragun e ndarjes, ndaj koncesionari i ka paguar autoritetit kontraktues pjesën përkatëse, në raportin **60%–40% në favor të autoritetit kontraktues**¹⁷. Pra, ndryshe nga pritshmëria fillestare, deficiti i garantuar (MRG) nuk është aktivizuar por përkundrazi, shteti ka **përfitur të ardhura nga ndarja e suficitit**.

¹⁶ Pasqyra financiare të shoqërisë "Albanian Highway Concession" sh.p.k (vitet 2016–2021), të depozituara pranë QKB.

¹⁷ Ministria e Financave, (RVP) 2022, 2023 dhe 2024.

Fusha IV: Risku fiskal

Bazuar në raportet e Ministrisë së Financave, nga 12 risqe të identifikuar autoriteti kontraktues ka mbajtur **3 risqe** (risku politik, risku i qeverisjes dhe risku i ndryshimeve ligjore), ndërsa te partneri privat janë transferuar risku i ndërtimit, risku i transferimit të asetëve, risku i operimit dhe performancës dhe risku i ribalancimit të ekuilibrit financiar. Risku i kërkesës, risku financiar, risku i forcës madhore, risku i rinegociimit dhe risku i ndërprerjes së kontratës janë **ndarë mes palës private dhe publike**.

Ndarja “de facto” e riskut të kërkesës është veçori qendrore e këtij projekti. Formalisht risku i kërkesës është i ndarë përmes garancisë së minimumit të të ardhurave (dysHEME) dhe pragut të ndarjes (tavan). Në praktikë, gjatë periudhës së monitoruar trafiku ka mbiperformuar: dysHEMEja e garantuar nuk është aktivizuar dhe shteti ka marrë 60% të suficitit mbi prag. Rrjedhimisht ekspozimi i realizuar fiskal ka qenë pozitiv për shtetin, ndërsa mbetet një detyrim i kushtëzuar (MRG) që do të aktivizohej vetëm nëse trafiku bie nën pragun e garantuar në të ardhmen.

Pavarësisht se nuk është materializuar, madhësia e këtij detyrimi të kushtëzuar del nga krahasimi me angazhimin e drejtpërdrejtë të buxhetit me subvencionin prej 64.9 milionë euro. Në këtë rast shteti ka dhënë një garanci të ardhurash prej rreth 338.5 milionë euro përgjatë 31 viteve që është një ekspozim potencial afërsisht pesë herë më i madh se angazhimi i drejtpërdrejtë buxhetor. Megjithatë, ky ekspozim do të aktivizohej vetëm në masën e diferencës nëse të ardhurat faktike nga trafiku do të binin nën dysHEMENË e garantuar.

Nga pikëpamja e strukturës financuese, projekti është i **bazuar me borxh** dhe mbështetet në punime ndërtimi të kryera nga palë të lidhura duke e lidhur marzhin e ndërtimit me pronësinë. Ura e re mbi lumin Drin si vepra kryesore kapitale pjesë e projektit është përfunduar dhe certifikuar në Qershor 2024. Lidhur me afatet e ndërtimit dhe realizimit të saj, nuk kemi informacion të mjaftueshëm për të vlerësuar se faza e ndërtimit ka ecur brenda afateve apo ka tejkaluar parashikimet paraprake.

Fusha V: Transparenca dhe vlera e parasë publike

Sigurimi i informacionit zyrtar lidhur me këtë kontratë nuk është i thjeshtë dhe i drejtpërdrejtë megjithëse një pjesë e materialeve mund të sigurohet nga burime të ndryshme publike. Pas kërkesave zyrtare për informacion sipas Ligjit nr. 119/2014 “Për të drejtën e informimit”, paraqitur pranë institucioneve përgjegjëse¹⁸:

¹⁸ Korrespondenca e kërkesave për informacion (Ligji nr. 119/2014) e Centre for Legal Empowerment me Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministrinë e Financave, Agjencinë e Prokurimit Publik, KLSH dhe ATRAKO (Shkurt–Prill 2026), si dhe ankimi pranë Komisionerit për të Drejtën e Informimit (Prill 2026).

- **Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë** (si pasuese e MTI-së) që në këtë rast është dhe autoriteti kontraktues **nuk iu përgjigj** kërkesës për informacion.
- **Kontrolli i Lartë i Shtetit (KLSH) konfirmoi** se nuk ka kryer asnjë auditim lidhur me këtë kontratë.
- **Agjencia e Prokurimit Publik** sqaroi se nuk administron kontratat dhe nuk ka kompetencë monitorimi mbi kontratat koncesionare.
- **ATRAKO** theksoi rolin e saj mbështetës dhe se disponon kopje të kontratës, por regjistri elektronik rezultoi i paaksesueshëm¹⁹.
- **Ministria e Financave** drejtoi te Raporti Vjetor i Përmbledhur, publik, dhe pohoi se sipas të dhënave të saj nuk ka pasur kërkesa për amendime të kontratës.

Në përfundim, kontrata e koncesionit së bashku me një pjesë të shtojcave plotësuese u sigurua nga publikimi zyrtar si material bashkëlidhur Vendimit të Këshillit të Ministrave **Nr. 870, datë 14.12.2016**²⁰. Të dhënat lidhur me pronësinë, lëvizjet e kapitalit dhe ato financiare u siguruan përmes regjistrit të QKB-së dhe bazave të të dhënave të hapura (OpenCorporates Albania, Databaza e koncesioneve/PPP e BIRN Albania)²¹. Lidhur me studimin e pavarur të vlerës së parasë (VfM) apo një krahasuesit të sektorit publik (PSC) nuk ka materiale të vëna në dispozicion apo të publikuara.

Nga pikpamja e procesit procedura për këtë projekt ishte hapur dhe konkurrese megjithëse pati vetëm dy oferta duke sinjalizuar konkurrencë efektive të kufizuar që vijoi me daljen e drejtuesit ndërkombëtar të konsorciumit dhe partnerëve të tjerë pak muaj pas nënshkrimit për ta përqendruar zotërimin në dy grupe të mëdha vendase. Këto elemente së bashku me mungesën e auditimeve të pavarura dhe mos përgjigjen e autoritetit kontraktor ndaj kërkesës për informacion, përbëjnë kufizime të rëndësishme lidhur me transparencën të cilat duhen të lexohen krahas ecursisë financiare relativisht të favorshme të projektit për buxhetin.

4. Indikatorët bazë financiarë dhe fiskalë

Indikatorët janë llogaritur me të dhënat e disponueshme zyrtare.

¹⁹ Aksesuar në datën 15 Korrik 2026 në faqen zyrtar të ATRAKO - <https://atrako.gov.al/>

²⁰ Vendimnr. 870, datë 14.12.2016 Për miratimin e kontratës së koncesionit, "Për Ndërtimin, Përmirësimin, Shfrytëzimin Dhe Mirëmbajtjen e Autostradës Milot–Morinë", Ndërmjet Republikës Së Shqipërisë, të Përfaqësuar Nga Ministria e Transportit Dhe Infrastrukturës, dhe Konsorciumit "Catalyst Viva Das General Contracting, Llc–Salillari Shpk -Bee Tech -Violiap Ateve–Kastrati Sha <https://qbz.gov.al/eli/vendim/2016/12/14/870/86469975-167e-41ce-bafb-139ea140a546;q=Nr.%20870.%20dat%C3%AB%2014.12.2016>

²¹ Të dhënat e kontratës dhe të pronësisë u siguruan nga regjistri i QKB-së, OpenCorporates Albania dhe Databaza e koncesioneve/PPP e BIRN Albania (<http://ppp.reporter.al/>).

Indikatori	Vlera për projektin e Koncesionit Milot-Morinë	Interpretimi / pragu
Vlera e projektit në raport me Produktin e Brendshëm Bruto (PBB)	8.8 miliardë Lekë / 1,501 miliard Lekë (0.59%)	Ky është një indikator informues lidhur me peshën relative që vlera e projektit zë në PBB-në e vitit të nënshkrimit. ²²
Pagesa totale 2018–2025	5.16 miliardë Lekë	Në total nën 1% të GDP në periudhën e nënshkrimit.
Vlera e projektit në raport me totalin e investimeve publike	8.8 miliardë Lekë / 57.8 miliardë Lekë (15.23%)	Ky është një tregues informues lidhur me peshën relative që vlera e projektit ka në raport me totalin e investimeve në vitin e nënshkrimit.
Vlera e investimit	5.3 miliardë Lekë	Peshë e konsiderueshme në sektorin e transportit.
Pagesë vjetore / portofol PPP ndaj të ardhurave tatimore	677 milion Lekë/vit (0.24%)	Nën tavanin ligjor 5% të të ardhurave tatimore
Devijim/Zgjatje afati (ndërtim)	Projekti është ende në fazë ndërtimi	Megjithëse projekti ndodhet në vitin e 10-të pas nënshkrimit ende raportohet në fazë ndërtimi dhe operimi.
Pagesa realizuar / planifikuar	99%-107% (2018–2025)	Brenda normës deri 2021 ku ka një tejkalim të pagesave faktike me ato të planifikuara.
Garanci minimumi të ardhurash (MRG) (kërkesë)	7,990,800 Euro (viti 1) deri në 14,332,300 Euro (viti 31), +2%/vit	Risk kërkesë i ndarë. Jo i aktivizuar deri tani.
Garancia totale e të ardhurave.	Gati 338.5 milionë Euro	Ekspozim i kushtëzuar, gati 5 herë sa vlera e subvencionit.
Ndarje suficiti të ardhurash	60% për shtetin (aktive që prej 2019)	Trafik mbi pragun e ndarjes që ka rezultuar në të ardhura neto për buxhetin.

²²Të dhënat mbi PBB-në dhe Investimet publike janë marrë nga tabelat e treguesve fiskalë të konsoliduar në materialet e Buxhetit Vjetor nga Ministria e Financave. <https://financa.gov.al/buxheti-ne-vite/>

Indikatori	Vlera për projektin e Koncesionit Milot-Morinë	Interpretimi / pragu
Indeksi i transparencës (vlerësim autori 0–5)	2 / 5	Akses zyrtar i kufizuar. Kontratë e publikuar por e paplotë dhe pa analiza VfM apo të krahasuesit publik të disponueshme.

Tavani fiskal ligjor: pagesat vjetore neto nga kontratat koncesionare/PPP, si rregull, nuk duhet të tejkalojnë 5% të të ardhurave tatimore të vitit paraardhës.²³

5. Elementë sinjalizues (Red Flags)

Sinjal alarmi	Prezent?	Vërejtje
Ndryshim i shpejtë pronësie pas fitimit të tenderit	Po	Drejtuuesi ndërkombëtar (Catalyst) doli nga konsorciumi gati 1 muaj pas nënshkrimit ndërkohë që grupet greke 3 muaj më pas.
Konkurrencë e kufizuar	Pjesërisht	Procedurë e hapur me 2 oferta me vetëm një të konsideruar.
Garanci minimumi të ardhurash (MRG)	Po	Risk kërkesë i ndarë me shtetin por jo i aktivizuar deri tani.
Indeksim ndaj kursit të këmbimit	Po	Zhvendos një pjesë të riskut valutor te buxheti.
Mungesë auditimi të pavarur (KLSH)	Po	KLSH konfirmoi se nuk ka kryer auditim për kontratën.
Akses i refuzuar / pa përgjigje ndaj kërkesës për informacion	Po	MIE nuk iu përgjigj kërkesës për informacion lidhur me projektin.
Kontratë e paplotë publike / VfM e pavarur	Po	Siguruar nga VKM për miratimin e projektit dhe burime të hapura. Pa studim VfM ose PSC të pavarur.

6. Gjetjet kryesore dhe kufizimet

²³Tavani fiskal sipas nenit 4/2 të Ligjit Nr.9936, datë 26.6.2008 (shtuar me ligjin nr. 57/2016): "Për menaxhimin e sistemit buxhetor në Republikën e Shqipërisë" dhe "i ndryshuar", specifikon që pagesat vjetore neto nga kontratat koncesionare/PPP, si rregull, nuk duhet të tejkalojnë 5% të të ardhurave tatimore faktike të vitit paraardhës.

Gjetjet kryesore

- Ky projekt është një kontratë koncesioni/PPP pune publike me afat **30-vjeçar** (2017–2047) për ndërtimin, përmirësimin, operimin (me tarifë) dhe mirëmbajtjen e Autostradës Milot–Morinë, me vlerë investimi **5.3 miliardë Lekë** dhe **subvencion total 64.9 milionë euro (8.8 miliard Lekë)** nga buxheti i shtetit.
- Procedura e tenderimit ishte **e hapur me dy oferta** me këshilltar ndërkombëtar IFC dhe kriter fitues subvencionin më të ulët. Megjithatë, **drejtuesi ndërkombëtar i konsorciumit (Catalyst, EAU) doli nga pronësia rreth një muaj pas nënshkrimit**, dhe pronësia u përqendrua te dy grupe vendase (Salillari sh.p.k dhe Kastrati), të cilët janë njëkohësisht të përfshirë në punimet e ndërtimit.
- Mekanizmi i pagesës lidhur me këtë kontratë është **hibrid**. Projekti parashikon mbledhjen e taksës së përdorimit nga koncesionari, subvencion buxhetor për veprat kapitale, si dhe garanci minimumi të ardhurash (MRG) me klauzolë ndarje në rast suficitit. Pagesat buxhetore faktike 2018–2025 arritën **gati 5.1 miliardë Lekë**.
- Risku i kërkesës është **kontraktualisht i ndarë**, por në praktikë trafiku ka mbiperformuar duke rezultura në **mosaktivizimin e të ardhurave të garantuara MRG**, ndërsa që prej 2019 shteti ka përfituar nga **ndarja e suficitit 60%–40%** në favor të tij.
- Lidhur me afatet e ecursisë së projektit, ai raportohet ende në faze ndërtimi dhe operimi duke nënkuptuar që ende vijon ndërtimi edhe pse pothuajse 10 vite nga nënshkrimi i kontratës. **Ura e re mbi lumin Drin u përfundua në qershor 2024** dhe nuk ka informacion lidhur me afatet e parashikuara për realizimin e saj.
- Transparenca lidhur me këtë projekt është e kufizuar. Autoriteti kontraktues nuk iu përgjigj kërkesës për informacion, KLSH nuk ka kryer auditim, dhe nuk ka studim të vlerës së parasë publike (VfM) ose krahasuesist publik (PSC) të pavarur të disponueshëm.

Kufizimet e analizës

- Analiza mbështetet në informacionin e disponueshëm. Mungesa e përgjigjes nga autoriteti kontraktues dhe mosaksesueshmëria e regjistrit të ATRAKO-s kufizojnë verifikimin e disa elementeve kontraktuale dhe operative.
- Të dhënat e trafikut aktual dhe vlerat vjetore të ndarjes së suficitit nuk janë të disponueshme në mënyrë të detajuar publikisht, çka kufizon vlerësimin sasior të përfitimit neto të shtetit nga mekanizmi i ndarjes.
- Në Shtojcën 15 (Pjesa 1) vërehet një mospërputhje aritmetike në vitin e 31-të: të ardhurat e garantuara rriten me 1% (nga 14,190,400 në 14,332,300 euro), ndërsa pragu i ndarjes rritet me 2%, si në të gjitha vitet e tjera. Sipas modelit të njëtrajtshëm të tabelës, vlera e pritur do të ishte rreth 14,474,200 euro.

- Grupi shtojcave të kontratës nuk është tërësisht i plotë. Disa elemente të modelit financiar nuk janë të disponueshme pasi nuk janë të përfshirë në shtojcat e publikuara në kontratën e firmosur sipas VKM Nr. 870, datë 14.12.2016.

Interpretimi i rezultateve

Gjetjet e këtij raporti nuk janë konkluzione përfundimtare mbi performancën financiare apo ligjore të kontratës. Çdo gjetje referon burimin përkatës dhe shoqërohet me dokumentacionin mbështetës, në përputhje me parimet e neutralitetit analitik, krahasueshmërisë dhe replikueshmërisë.

Burimet kryesore

- Kontrata e koncesionit nr. 5311/7, datë 06.12.2016, ndërmjet Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe konsorciumit koncesionar, me shtojcat pjesërisht.
- Vendim i Këshillit të Ministrave nr. 870, datë 14.12.2016, “Për Ndërtimin, Përmirësimin, Shfrytëzimin Dhe Mirëmbajtjen e Autostradës Milot–Morinë”, Ndërmjet Republikës Së Shqipërisë, të Përfaqësuar Nga Ministria e Transportit Dhe Infrastrukturës, dhe Konsorciumit “Catalyst Viva Das General Contracting, LLC–Salillari Shpk -Bee Tech - Violiap Ateve–Kastrati Sha.
- Agjencia e Prokurimit Publik, Buletini nr. 2, datë 16.01.2017, Formular i publikimit të njoftimit të nënshkrimit të kontratës.
- Ekstrakt historik i Regjistrat Tregtar (QKB) për shoqërinë “Albanian Highway Concession” sh.p.k (NUIS L62427021G).
- Pasqyrat financiare të shoqërisë koncesionare (2016–2021), të depozituara pranë QKB.
- Ministria e Financave - Raporti Vjetor i Përmbledhur i Performancës së Kontratave Koncesionare/PPP (RVP) 2022, 2023, 2024; Deklarata e Risqeve Fiskale (DRF) 2023, 2024.
- Burime të hapura për kontratën dhe pronësinë: OpenCorporates Albania dhe Databaza e koncesioneve/PPP e BIRN Albania. <http://ppp.reporter.al/al/rezultatet/ctg/Sherbime>
- Ligj nr. 125/2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, i ndryshuar.

Ky raport është përgatitur në kuadër të projektit “Strengthening capacities for the sustainable monitoring of public contracts”, pjesë e programit Matra 2024. Përmbajtja e këtij dokumenti reflekton pikëpamjet e autorëve dhe nuk përfaqëson domosdoshmërisht qëndrimin apo politikat zyrtare të Ambasadës së Mbretërisë së Vendeve të Ulëta në Shqipëri. Ambasada nuk mban përgjegjësi për përdorimin e informacionit të përfshirë në këtë raport.