

Raportin nr.39/2020

-

**Të ngatërruar në rrugë pa krye:
besimi mashtërues në kapitalin korroziv
kinez për ndërtimin e autostradave
të Maqedonisë së Veriut**

Autorë: Zoran Nechev dhe Ivan Nikolovski

-

shtator 2020



Të ngatërruar në rrugë pa krye: besimi mashtërues në kapitalin korroziv kinez për ndërtimin e autostradave të Maqedonisë së Veriut

Autorët: Zoran Nechev dhe Ivan Nikolovski

Ky botim është prodhuar nga Instituti për Demokraci "Societas Civilis" - Shkup (IDSCS), me vendndodhje në Shkup, Maqedonia e Veriut, me mbështetjen e Qendrës për Ndërmarrje Ndërkombëtare Private (QNNP (CIPE)) në Uashington DC.

Dokumenti nuk pasqyron mendimet e CIPE ose ndonjë prej punonjësve të tij dhe CIPE nuk është përgjegjëse për saktësinë e ndonjë prej informacioneve të përfshira në raport.

Mirënjohje: Ekipi hulumtues IDSCS dëshiron të falënderojë ekspertët politikë, juridikë dhe ekonomikë që morën pjesë në prodhimin e këtij raporti, recensuesit si dhe pjesëmarrësit në intervistat gjysmë të strukturuar, konsultat e palëve të interesuara dhe sesioni i reagimeve të palëve të interesuara gjatë punëtorisë së mbyllur e mbajtur përmes internetit më 9 shtator 2020

Impressum

Titull: Të ngatërruar në rrugë pa krye:
besimi mashtrues në kapitalin
korroziv kinez për ndërtimin e
autostradave të Maqedonisë së Veriut

Botues: Qendra për Ndërmarrje
Ndërkombëtare Private (CIPE)
Instituti për Demokraci "Societas
Civilis" - Shkup

Përktheu: Vjosa Taipi

Autorët: Zoran Nechev
dhe Ivan Nikolovski

Dizajni: Dejan Kuzmanovski

Ky publikim është i disponueshëm në:

<http://www.idscs.org.mk>

Përmbajtja

HYRJE.....	1
1. MARRËDHËNIET BILATERALE.....	2
2. MARRËDHËNIET TREGTARE.....	8
2.1. Evolucioni i fundit i marrëdhënieve dypalëshe të investimeve.....	9
2.2. Lidhja me iniciativën e Rripit dhe Rrugës.....	10
2.3. Koncepti për ndërtimin e Korridorit VIII (rreth Korridorit).....	12
2.4. Zgjidhja e tregut.....	13
2.5. Kina hyn.....	13
3. BAZA LIGJORE.....	14
3.1. Çështjet juridike.....	14
3.2. Procedurat gjyqësore për korrupsionin.....	15
4. KUSHTET FINANCIARE.....	16
4.1. Mundësitë e tjera të financimit.....	17
4.2. Krahasimi i shpenzimeve.....	17
4.3. Kontraktori kryesor dhe performanca financiare në Maqedoninë e Veriut.....	18
4.4. Ndikimi i borxhit publik.....	21
5. SHQETËSIMET MJEDISORE.....	22
6. PËRFUNDIME DHE REKOMANDIMET.....	22

Hyrje

Në Mars 2017 Këshilli Evropian pranoi sfidat e brendshme dhe të jashtme me të cilat përballet Ballkani Perëndimor¹ pas një vizite nga Federica Mogherini, atëherë Përfaqësuese e Lartë e Bashkimit Evropian për Punë të Jashtme dhe Politikë të Sigurisë dhe Nënkrjetare e Komisionit Evropian ... Në atë kohë u bë e qartë mungesa e angazhimit të qartë politik për integrimin e Ballkanit Perëndimor në BE, krijon mundësi të konsiderueshme dhe potencialisht të dëmshme për ndikim të jashtëm nga aktorë të tjerë të tillë si Kina, Rusia dhe Turqia për të ndjekur interesat e tyre ekonomike dhe gjeopolitike. Kjo krijon rreziqe afatgjata për zhvillimin demokratik dhe ekonomik të rajonit.² Ky punim hulumtues shqyrton marrëdhëniet tregtare dhe angazhimin ekonomik midis Republikës Popullore të Kinës dhe Republikës së Maqedonisë së Veriut.

Përfshin një vlerësim të mënyrës sesi investimi kinez në vend ndikon në qeverisjen e tij. Kapitali koroziv i ndërthurur në këtë investim "minon besimin në institucione, dobëson sundimin e ligjit, promovon mjegullim dhe kërkon të ushtrojë fuqi monopoli mbi pjesët e mëdha të ekonomisë".³ Ky punim kërkimor në mënyrë specifike shikon kushtet e diskutueshme të huave nga Banka Kineze e Eksport-Importit për projektet e ndërtimit të autostradës veçanërisht problematike Kërçvë-Ohër (57 km) dhe Miladinovci-Shtip (47 km).

-
- 1 Sabina Lange, Zoran Neçev dhe Florian Trauner (red.), Reziliencia në Ballkanin Perëndimor. Instituti i BE-së për Studime të Sigurisë, Paris, 2017, në dispozicion në: https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Report_36_Resilience%20in%20%20perëndimore%20Balkans_0.pdf
 - 2 Shih: Barbora Chrzová, Anja Grabovac, Martin Hála, Jan Lalić (red.), Ballkani Perëndimor në Kryqëzim: Vlerësimi i Ndikimeve të Aktorëve të Jashtëm Jo-Perëndimor. Instituti i Studimeve të Sigurisë në Pragë, Pragë, maj 2019, në dispozicion në: http://www.pssi.cz/download/docs/682_final-publication.pdf Jovan Zafiroski, Srdjan Redzepagic, Les Balkans et les perspectives de réintégration régionale, La Revue Management & Gouvernance, Cahiers International du Réseau PVG, Nr 21/2019, ISSN 2104-2438, f. 43 - 52
 - 3 Eric Hontz, Ndërtimi i një tregu për të gjithë: Si tregjet në zhvillim mund të tërheqin kapital konstruktiv dhe të nxisin rritje gjithëpërfshirëse. Qendra për Ndërmarrje Private Ndërkombëtare, Anti-Korrupsion & Etikë, 2019, në dispozicion në <https://www.cipe.org/newsroom/building-a-market-for-everyone-how-emerging-markets-can-attract-constructive-capital-and-foster-inclusive-growth/>

1. Marrëdhëniet bilaterale

Marrëdhëniet dypalëshe midis Kinës dhe Maqedonisë së Veriut datojnë që nga Jugosllavia Socialiste. Marrëdhënia filloi si lidhje më e ngushtë politike dhe ekonomike midis Beogradit dhe Pekinit në fund të viteve 1970,⁴ pas ndarjes Kinë-Shqipëri. Kjo ndodhi pas shumë viteve të fushatave anti-jugosllave të sponsorizuara nga Kina në periudhën midis rezolutës Kominform të vitit 1948⁵ dhe ndarja Kineze-Sovjetike në 1961.⁶

Jugosllavia Socialiste pushoi së ekzistuari në 1992. Vitin tjetër, Maqedonia e Veriut e pavarësuar rishtazi dhe Kina vendosën marrëdhënie diplomatike. Marrëdhëniet afatgjata Kineze-Maqedonase kanë qenë miqësore dhe bashkëpunuese. Përrjashtim ishte njohja e Tajvanit nga Maqedonia e Veriut në 1999, e cila përfundoi marrëdhëniet diplomatike derisa Shkupi revokoi njohjen në 2001. Fokusi

i marrëdhënieve të tilla ka qenë bashkëpunimi ekonomik dhe tregtia.⁷ Sipas këndvështrimit të Maqedonisë së Veriut, do të përfitonte nga qëllimi i saj kryesor i politikës së jashtme, anëtarësimi në NATO dhe BE. Kina kurrë nuk e ka kundërshtuar zyrtarisht orientimin euro-atlantik të Maqedonisë së Veriut. Aspiratat e anëtarësimit duket se mbështesin interesat e Pekinit. Integrimi i Maqedonisë së Veriut do të sillte më shumë mundësi për Kinën të hyjë në tregjet evropiane dhe të ndikojë politikisht në BE.⁸

Qasja e politikës së jashtme të Pekinit në këtë pjesë të Evropës është më shumë rajonale sesa specifike për vendin.⁹ Ky mendim ndahet nga ekspertët të Kinës dhe praktikues të ndërtimit të përfshirë në zbatimin e projektit Kërçovë-Ohër dhe Miladinovci-Shtip që intervistoi ekipi kërkimor IDSCS.¹⁰ Ballkani Perëndimor nuk është përparësi politike për Kinën,¹¹ por Pekini e bën të dukshme praninë e tij për shkak të rritjes ekonomike e tij dhe rritjes së rëndësisë politike në skenën botërore.¹² Sipas Ana Krstinovska, Presidente e Estima dhe eksperte për Kinën, këta faktorë janë thelbi i Iniciativave të Rripit

⁴ Andelman, David. A. Strategjia e Kinës për Ballkanin. Sigurimi Ndërkombëtar, Vëll. 4, Nr. 3 (Dimër, 1979-1980), f. 60-79, MIT Press, 1979, DOI 10.2307 / 2626694, <https://www.jstor.org/stable/2626694>

⁵ Termi i referohet Rezolutës Cominform të 28 Qershorit 1948 (që rezultoi nga Tito– Stalin Split) që akuzoi Partinë Komuniste të Jugosllavisë (PKJ), ndër të tjera, për "largimin [nga] Marksizëm-Leninizmi"

⁶ Svetozar Rajak, Konstantina E. Botsiou, Eirini Karamouzi dhe Evanthi Hatzivassiliou (red.), Ballkani në Luftën e Ftohtë. Palgrave, 2017, ISBN 978-1-137-43901-7; Svetozar Rajak, Jugosllavia dhe Bashkimi Sovjetik në Luftën e Ftohtë të Hershme: Pajtim, shoqëri, konfrontim, 1953-1957, Routledge, Londër, 10 tetor 2010, ISBN 9780203842416

⁷ Zoran Neçev dhe Ivan Nikollovski, Maqedonia e Veriut: një terren pjellor për ndikime të jashtme; Florian Bieber dhe Nikolaos Tzifakis (red.), Ballkani Perëndimor në Botë: Lidhjet dhe Marrëdhëniet me Vendet Jo-Perëndimore. Routledge, 2020, ISBN 978-0-367-19799-5, f. 126 - 145; Vangeli, Anastas, Angazhimi i Kinës me Gjashtëmbëdhjetë Vendet e Evropës Qendrore, Lindore dhe Juglindore Nën Iniciativën e Rripit dhe Rrugës. Dokumenti shkencor SSRN Nr. ID 3039788. Rrjeti i Kërkimeve të Shkencave Sociale, Rochester, NY, 2017a

⁸ Intervistë online me një praktikues të njohur me rolin e Kinës në Ballkanin Perëndimor, 11 qershor 2020; Intervistë online me Ana Krstinovska, eksperte për Kinën dhe Presidente e Estima, 19 qershor 2020.

⁹ Zoran Neçev dhe Ivan Nikollovski, Maqedonia e Veriut: një terren pjellor për ndikime të jashtme; Florian Bieber dhe Nikolaos Tzifakis (red.), Ballkani Perëndimor në Botë: Lidhjet dhe Marrëdhëniet me Vendet Jo-Perëndimore. Routledge, 2020, ISBN 978-0-367-19799-5, f. 126 - 145

¹⁰ Ekipi hulumtues IDSCS zhvilloi gjashtë intervista online në periudhën midis 11 qershorit dhe 1 korrikut, 2020. Intervistat ishin gjysmë të strukturuar me pyetje të hapura në lidhje me temën e hulumtimit. Intervistat u anonimizuan plotësisht, shoqëruar me analizën e hollësishme të transkriptimeve, e cila ishte plotësim i hulumtimit të kryer më parë.

¹¹ Intervistë online me praktikues të njohur me rolin e Kinës në Ballkanin Perëndimor, 11 qershor 2020.

¹² Intervistë në internet me Ana Krstinovska, eksperte për Kinën dhe Presidente e Estimës, 19 qershor 2020.

dhe Rrugës dhe 17+1.¹³ Deklaratat e saj mbështesin perspektivën se ka modele rajonale për t'u ndjekur në analizimin e rolit të Kinës në Maqedoninë e Veriut. Në këtë punim kërkimor, marrëdhëniet midis dy shteteve janë vlerësuar nga ky këndvështrim.

Rënia e Jugosllavisë u ndoq nga Luftërat shkatërruese Jugosllave. Kina nuk ishte aktive dhe as e dukshme në Ballkanin Perëndimor gjatë kësaj periudhe. Në fillim të shekullit të ri, ndërsa rajoni filloi rimëkëmbjen e pasluftës, Pekini u kthye në Ballkanin Perëndimor me një tregti të rritur, investime dhe aleanca të reja politike.¹⁴ Projekti ballkanik më i dukshëm i suksesshëm i politikës së jashtme kineze është formati i bashkëpunimit 17 + 1 midis Kinës, 15 vendeve evropiane post-komuniste (përfshirë Maqedoninë e Veriut)¹⁵ dhe Greqinë.¹⁶

Brenda iniciativës 17 + 1, Pekini krijoi një fond kredie prej 10 miliardë dollarësh për projektet e infrastrukturës. Maqedonia e Veriut ishte vendi i parë nga rajoni që aplikoi për këto fonde, duke kërkuar fonde për ndërtimin e autostradave Miladinovci-Shtip dhe Kërçovë-Ohër. Qeveria e Maqedonisë i dha ndërtimin Sinohydro Corporation Limited Beijing (këtu e tutje Sinohydro), një ndërmarrje shtetërore

kineze. Kompanitë e Maqedonisë Beton dhe Granit u bënë nënkontraktuesit e saj. Është e dukshme se ideja e autostradës Kërçovë-Ohër daton që nga viti 1999. Financimi nga BE dhe kreditorët e tjerë u mohua me shqetësime mbi realizueshmërinë dhe përfitimin rreth saj.¹⁷ Historia e plotë e dy autostradave shpjegohet më vonë në këtë analizë.

Kishte mungesë të plotë të transparencës të prokurimit publik konkurrues në marrëveshjet e kontratës me Sinohydro (shih Kapitullin 3). Këto marrëveshje janë bërë përmes negociatave të drejtpërdrejta dhe të pazbuluara midis qeverive të Kinës dhe Maqedonisë.¹⁸ Marrëveshjet sekrete ndezën një skandal të njohur korrupsioni. Në 2015 Lidhja Social Demokrate e Maqedonisë, opozita politike në atë kohë, publikoi 38 seri bisedash të regjistruara. Regjistrimet midis zyrtarëve në qeverinë e Nikolla Gruevskit sugjeruan që marrëveshja me Sinohydro ishte marrëveshje e përpiluar nga korrupsioni.¹⁹ Prokuroria Speciale Publike (PSP) hetoi çështjen nën emrin e koduar 'Trajktore'. Prokurorët gjithashtu dyshuan se nënkontraktuesit e zgjedhur ishin të favorizuar për shkak të lidhjes së tyre të ngushtë me ish-partinë në pushtet VMRO-DPMNE.²⁰ Në këtë aspekt, PSP akuzoi katër zyrtarë,

¹³ Ibid

¹⁴ Poulain Loic, Strategjia e Re Ballkanike e Kinës. Evropa Qendrore Watch 1, 2011, f. 1-14

¹⁵ Vangeli Anastas, Ndikimi i Kinës; në Sabina Lange, Zoran Neçev dhe Florian Trauner (red.), Rezilienca në Ballkanin Perëndimor. Instituti i BE-së për Studime të Sigurisë, Paris, 2017b, f. 57-62, në dispozicion në: https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Report_36_Resilience%20in%2020perëndimore%20Balkans_0.pdf

¹⁶ Anëtarët e Nismës 17 + 1 sipas rendit alfabetik janë Shqipëria, Bosnja dhe Hercegovina, Bullgaria, Kina, Kroacia, Republika Çeke, Estonia, Greqia, Hungaria, Letonia, Lituania, Maqedonia e Veriut, Mali i Zi, Polonia, Rumania, Serbia, Sllovakia dhe Sllovenia.

¹⁷ Intervistë online me një praktikues i njohur me ndërtimin e dy autostradave, 12 qershor 2020.

¹⁸ Mikal Makocki dhe Zoran Neçev, Korrupsioni Ballkanik: lidhja me Kinën. Instituti për Studime të Sigurisë, Alert i Çështjes, Paris, 2017, në dispozicion në <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Alert%2022%20Balkans.pdf>

¹⁹ Mikal Makocki dhe Zoran Neçev, Korrupsioni Ballkanik: lidhja me Kinën. Instituti për Studime të Sigurisë, Alert i Çështjes, Paris, 2017, në dispozicion në <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Alert%2022%20Balkans.pdf>; Vangeli Anastas, Ndikimi i Kinës; në Sabina Lange, Zoran Neçev dhe Florian Trauner (red.), Rezilienca në Ballkanin Perëndimor. Instituti i BE-së për Studime të Sigurisë, Paris, 2017b, f. 59, në dispozicion në: https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Report_36_Resilience%20in%2020perëndimore%20Balkans_0.pdf

²⁰ Mikal Makocki dhe Zoran Neçev, Korrupsioni Ballkanik: lidhja me Kinën. Instituti për Studime të Sigurisë, Alert i Çështjes, Paris, 2017, në dispozicion në <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Alert%2022%20Balkans.pdf>

përfshirë ish-Kryeministrin Nikolla Gruevski dhe ish-Ministrin e Transportit Mile Janakievski, për abuzim të pushtetit për përfitime të paligjshme financiare.²¹

Pas tranzicionit qeveritar në 2017, Ministria e Transportit zbuloi se dy autostradat kishin probleme themelore në ndërtim që do të zgjasnin projektet me vite dhe do të rrisnin kostot me më shumë se 130 milion dollarë amerikan.²² Si rezultat, qeveria e re nënshkroi tre anekse të marrëveshjes fillestare me Sinohydro që lejon rialokimin e kostove të ndërtimit, kohën shtesë (dy anekset e para) dhe financime më të larta (aneksi i tretë). Tani në vitin 2020, vetëm Miladinovci-Shtip është e kompletuar dhe e hapur për transport. Autostrada Kërçovë-Ohër është ende në ndërtim e sipër. Problemet kanë ardhur me një kosto. Kostot e pritshme janë rritur nga 561.1 milion dollarë amerikan në 772 milion dollarë amerikan.²³ Kjo marrëveshje e re vjen me shqetësime të reja. Një individ i lidhur me opozitën aktuale, i intervistuar për këtë raport, vuri në dyshim legjitimitetin e argumenteve nga qeveria e re për zgjerimin e ndërtimit. Ky person ka arsye të besojë se kostot shtesë janë të pajustificuara dhe u shërbejnë qëllimeve politike në kritikën e punës së

qeverisë të mëparshme.²⁴ Kjo dinamikë ishte benzinë e zjarrit të debatit politik që tashmë po digjet përpara zgjedhjeve të parakohshme parlamentare të vitit 2020.

Sipas një njohësi të situatës me dy projektet e ndërtimit të autostradave, planifikimi u bazua në parashikime të vjetruara nga viti 1999. Për punët ndërtimore nuk ka pasur ndonjë rishikim të realizueshmërisë dhe janë aplikuar standarde të vjetruara të inxhinierisë.²⁵ Më konkretisht, mbikëqyrësi ndërtimor i autostradave - Instituti i Inxhinierisë së Ndërtimit Maqedoni²⁶ - vuri në dukje se kushtet themelore, përkatësisht kërkesat thelbësore për fillimin e punëve të ndërtimit nuk ishin përmbushur.²⁷ Pavarësisht se Qeveria e kaluar e dinte që dokumentacioni ishte i pamjaftueshëm,²⁸ se koha po mbaronte dhe kostot do të rriteshin, vendosi të vazhdojë ndërtimin.

Shkëputja midis dokumentacionit të projektit dhe realitetit në terren çoi në zbulimin e të paktën 147 gabimeve në ndërtim.²⁹ Kjo përfshin paqëndrueshmërinë e mureve të brendshme të pjerrëta ose themelet, parregullsi në infrastrukturën

²¹ Zyra e prokurorit publik për ndjekjen penale të krimeve që lidhen dhe burojnë nga përmbajtja e përgjimit të paligjshëm të komunikimeve, Projektligji, NSK-KO. nr. 9/17, 29 qershor 2017

²² Mikal Makocki dhe Zoran Neçev, Korrupsioni Ballkanik: lidhja me Kinën. Instituti për Studime të Sigurisë, Alert i Çështjes, Paris, 2017, f. 1, në dispozicion në <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Alert%2022%20Balkans.pdf>; Vangeli Anastas, Ndikimi i Kinës; në Sabina Lange, Zoran Neçev dhe Florian Trauner (red.), Reziliencia në Ballkanin Perëndimor. Instituti i BE-së për Studime të Sigurisë, Paris, 2017b, f. 59, në dispozicion në: https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Report_36_Resilience%20in%20%20perendimore%20Balkans_0.pdf

²³ Agjencia Informativ e Maqedonisë. Punimet e ndërtimit në autostradën Kërçovë-Ohër gjatë pandemisë. 16 maj 2020, i disponueshëm vetëm në maqedonisht në <https://mia.mk/gradezhni-raboti-na-avtopatot-kichevo-ohrid-vo-pandemi-a/>; Intervistë në internet me një praktikues i njohur me ndërtimin e dy autostradave, 12 qershor 2020.

²⁴ Intervistë në internet me një punonjës në Kuvendin e Maqedonisë, 17 qershor 2020.

²⁵ Intervistë online me një praktikues i njohur me ndërtimin e dy autostradave, 12 qershor 2020.

²⁶ Ekspertiza inxhinierike në lidhje me ndërtimin e autostradave iu dha ndërmarrjes së përbashkët (konsorciumi): [1] Instituti i Ndërtimit Maqedoni (Градежен институт Македонија) GIM, [2] Euro Consulting LLC dhe [3] Geing Krebs und Kiefer International dhe Partnerët LLC. Lista e shërbimeve kryesore për mbikëqyrje në pesë vitet e fundit, në dispozicion në <http://www.gim.com.mk/wp-content/uploads/2016/03/NADZOR-EN-Supervision-1.pdf>

²⁷ Ibid

²⁸ Ibid

²⁹ Intervistë në internet me një praktikues të lidhur me Ndërmarrjen Publike të Rrugëve Shtetërore, 1 korrik 2020;

Intervistë në internet me një praktikues i njohur me ndërtimin e dy autostradave, 12 qershor 2020.

nëntokësore dhe ajrore (linjat e energjisë, kabllot telefonike dhe hidraulik), të drejtat e pazgjidhura të pronës, mungesa e pikave të kryqëzimit, tunele të ndërtuara keq, çështjet e mjedisit jetësor dhe të tjera.³⁰ Për më tepër, progresi i projekteve të ndërtimit ishte raportuar keq. Pas ndryshimit të qeverisë në vitin 2017 u zbulua se vetëm 53% e punës ndërtimore kishte mbaruar. Qeveria e mëparshme kishte raportuar 80% kompletim.³¹ Po aq shqetësuese, dokumentacioni i projektit lejoi Sinohydro (si kontraktues) të drejta të gjera për të bërë pretendime ligjore dhe të kërkoj dispozita ndëshkimi kundër Ndërmarrjes Publike të Rrugëve të Shtetit (si investitor) për mos sigurimin e një mjedisi të përshtatshëm ndërtimi dhe zgjatjen e punës së ndërtimit kundër marrëveshjes.³² Ndërsa mund të ketë disa paragjykime në këto pohime, është e padiskutueshme që ndërtimi nuk ishte planifikuar si duhet dhe zbatimi me paratë e taksave publike nuk ishte transparent.

Përkundër korrupsionit të pretenduar dhe çështjeve serioze të ndërtimit, qeveria e Zaevit nuk e ndryshoi drejtimin e themeluar më parë me marrëdhëniet

e jashtme me Kinën. Megjithatë, qeveria e tij nuk mori asnjë kredi shtesë nga Kina për më shumë projekte infrastrukturore. Në samitet 17 + 1 në Sofje, Bullgari (2018) dhe në Dubrovnik, Kroaci (2019), Kryeministri Zaev shprehu mbështetje të fortë për këtë iniciativë. Ai deklaroi se anëtarësimi në iniciativën 17 + 1 është plotësues i përparësive të politikës së jashtme Euro-Atlantike të Maqedonisë së Veriut.³³ Gjatë samitit të Dubrovnikut, Zaev shprehu gatishmërinë e Maqedonisë së Veriut për ta përmirësuar bashkëpunimin e saj me Kinën në fusha të ndryshme dhe ai nënshkroi shumë marrëveshje të reja bashkëpunimi, përfshirë bujqësinë, teknologjitë e informacionit, zhvillimin rural, sigurinë ushqimore, praktikat veterinarë, shërbimet e peshkimit dhe të tjera.³⁴ Gatishmëria për të thelluar bashkëpunimin e vendeve midis Pekinit dhe Shkupit u riafirmua në vitin 2019 gjatë një takimi midis Ambasadorit të sapoemëruar kinez Zhang Zhuo dhe Ministrit të Jashtëm të Maqedonisë Nikola Dimitrov.³⁵

Megjithëse qeveria pohon se anëtarësimi në iniciativën 17 + 1 dhe bashkëpunimi me Kinën shkojnë krahas për krahas me ambicidet Euro-Atlantike

³⁰ Ibid

³¹ Intervistë në internet me praktikues të lidhur me Ndërmarrjen Publike të Rrugëve Shtetërore, 1 korrik 2020; Agjencia Informativë e Maqedonisë. Punimet e ndërtimit në autostradën Kërçovë-Ohër në pandemi. 16 maj 2020, në dispozicion në <https://mia.mk/gradezhni-raboti-na-avtopatot-kichevo-ohrid-vo-pandemi-a/>; Intervistë në internet me një ekspert në infrastrukturën civile të pjesëve të autostradës, 12 qershor 2020.

³² Intervistë online me një praktikues i njohur me ndërtimin e dy autostradave, 12 qershor 2020.

³³ Nikolovski, Ivan, Pranimi në BE do të Sfidojë Marrëveshjet e Kinës me Maqedoninë e Veriut. Instituti i Studimeve të Sigurisë në Pragë, i disponueshëm në <https://balkaninsight.com/2019/05/13/eu-accession-will-challenge-north-macedonias-china-deals/>

³⁴ Nikolovski, Ivan, Pranimi në BE do të Sfidojë Marrëveshjet e Kinës me Maqedoninë e Veriut. Instituti i Studimeve të Sigurisë në Pragë, i disponueshëm në <https://balkaninsight.com/2019/05/13/eu-accession-will-challenge-north-macedonias-china-deals/>; Qeveria e Republikës së Maqedonisë së Veriut, Kryeministri Zaev në Samitin e 8-të të shefave të qeverive të EQL dhe RP të Kinës 16 + 1: Ne po avancojmë bashkëpunimin ekonomik me RP të Kinës, në nënshkruam një plan veprimi për bashkëpunim në fushën e bujqësisë, i disponueshëm vetëm në maqedonisht në: <https://vlada.mk/node/17469>

³⁵ Ministria e Punëve të Jashtme, Ministri i jashtëm Nikolla Dimitrov takohet me ambasadorin e ri të Republikës Popullore të Kinës, Zhang Zuo, 2019, në dispozicion në <https://www.mfa.gov.mk/en/page/8/post/2000/fm-nikola-dimitrov-meets-with-the-new-ambassador-of-the-people%E2%80%99s-republic-of-china-zhang-zuo>

të Maqedonisë së Veriut, BE e sheh ndryshe. Përtej kërkesës për tu rreshtuar me deklaratën e BE-së në lidhje me vendosjen e raketave në ishujt në Detin e Kinës Jugore,³⁶ Brukseli mban një sy të hapur në Maqedoninë e Veriut kur bëhet fjalë për përdorimin e kredive kineze. Marrëveshjet e huas me Kinën janë përshtatur për t'i akomoduar interesat e Pekinit, përfshirë Sinohydro në Maqedoninë e Veriut. Ato shpesh përfshijnë dispozita që janë në kundërshtim me ligjin e BE-së. Këto përfshijnë dhënie të kontratave jo-konkurrese (marrëveshje të drejtpërdrejta) dhe/ose ligje në fuqi që parandalojnë konkurrencën e ndershme. Me fjalë të tjera, Kina bllokon rregullat për të siguruar që paratë e saj të shpenzohen me mençuri në interesin e saj më të mirë. Për më keq, veprimet e drejtpërdrejta nuk sigurojnë vlerën më të mirë për paratë e investuara.

³⁷ Brukseli percepton projektet e financuara nga kinezët në rajon si një kërcënim për parimet e tyre të qeverisjes dhe agjendat e tyre të reformave.³⁸ BE gjithashtu e sheh me kujdes autoritarizmin e Kinës si një model të pasigurt për disa nga qeveritë e Ballkanit Perëndimor dhe paralajmëron kundër ndikimit të saj politik në rritje në rajon.³⁹

Disa nuk pajtohen se Pekini mund të ketë sukses në instalimin e qeverive kukull në rajon, e lëre më Maqedoninë e Veriut. Qeveria aktuale e Lidhjes Social Demokrate të Maqedonisë, ka një orientim të qartë Euro-Atlantik në krahasim me fqinjët e saj.⁴⁰ Bashkëpunimi me Kinën në përgjithësi dhe investimet kineze në vend janë të parëndësishme duke parë përtej Ballkanit Perëndimor dhe madje disa nga vendet anëtare të BE-së.⁴¹ Ekziston një marrëveshje e përgjithshme midis ekspertëve që interesat e Kinës në rajon janë kryesisht ekonomike. Por perspektiva politike është më e përmblodhur. Nëse Ballkani Perëndimor integrohet plotësisht në BE, Pekini do të ketë më shumë partnerë për t'i mbrojtur interesat e tij në Bruksel.⁴² Kur bëhet fjalë për respektimin e rregullave të BE-së, Kina ka demonstruar përshtatshmëri dhe konkurrencë në tregun e BE-së. Ajo ka arritur të bëjë oferta për projektet e ndërtimit të BEs-ë bazuar në rregulloret e BE-së, të tilla si në rastin e Urës Peljeshac të Kroacisë. Kjo u mbetet në dorë vendeve të Ballkanit Perëndimor të mbajnë standardet (e BE-së), të zbatojnë procedurat rigoroze të tenderit dhe të praktikojnë negociata transparente.⁴³

³⁶ Zoran Neçev dhe Ivan Nikolovski, Maqedonia e Veriut: një terren pjellor për ndikime të jashtme; Florian Bieber dhe Nikolaos Tzifakis (red.), Ballkani Perëndimor në Botë: Lidhjet dhe Marrëdhëniet me Vendet Jo-Perëndimore. Routledge, 2020, ISBN 978-0-367-19799-5, f. 126 - 145

³⁷ Mikal Makocki dhe Zoran Neçev, Korrupsioni Ballkanik: lidhja me Kinën. Instituti për Studime të Sigurisë, Alarm i Çështjes, Paris, 2017, f. 1, në dispozicion në <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Alert%2022%20Balkans.pdf>; Vangeli, Anastas, Angazhimi i Kinës me Gjashtëmbëdhjetë Vendet e Evropës Qendrore, Lindore dhe Juglindore Nën Iniciativën e Rripit dhe Rrugës. Dokumenti shkencor SSRN Nr. ID 3039788. Rrjeti i Kërkimeve të Shkencave Sociale, Rochester, NY, 2017a, f. 59

³⁸ Michal Makocki, Kina në Ballkan: Beteja e Parimeve. Këshilli Evropian për Marrëdhëniet me Jashtë, 2017, në dispozicion në https://www.ecfr.eu/article/commentary_china_in_the_balkans_the_battle_of_principles_7210

³⁹ Ryan Heath dhe Andrew Grey, Kujdes nga kuajt trojan kinezë në Ballkan, paralajmëron BE, Politico, 27 Korrik 2018, në dispozicion në <https://www.politico.eu/article/johannes-hahn-beware-chinese-trojan-horses-in-the-balkans-eu-warns-enlargement-politico-podcast/>

⁴⁰ Intervistë në internet me një praktikues i njohur me rolin e Kinës në Ballkanin Perëndimor, 11 qershor 2020
Ibid.

⁴¹ Intervistë në internet me Ana Krstinovska, eksperte për Kinën dhe Presidente e Estimës, 19 qershor 2020

⁴² Intervistë në internet me një praktikues i njohur me rolin e Kinës në Ballkanin Perëndimor, 11 qershor 2020; Intervistë në internet me Ana Krstinovska, eksperte për Kinën dhe Presidente e Estimës, 19 qershor 2020.

Në rastin e Sinohydro në Maqedoninë e Veriut, duket se Qeveria e Maqedonisë vendosi të ndërtojë dy autostradat me çdo kusht. Shqetësimet mbi realizueshmërinë dhe përfitimin u injoruan. Përkundrazi, qeveria në mënyrë aktive kërkonte kreditorë të tjerë. Ajo gjithashtu zgjodhi për tregtinë e drejtpërdrejtë sesa për prokurimin publik, pavarësisht nga dispozitat ligjore në fuqi.⁴⁴ Prandaj ishin jo vetëm veprimet e Pekinit por edhe veprimet e zyrtarëve të Maqedonisë së Veriut që lejuan që kryeqyteti kinez në këtë rast të bëhej korroziv.

Me ekonominë dhe praninë e tij në tregjet botërore, ndikimi i Pekinit në rajon ka gjasa të rritet. Tashmë, ka projekte të tjera shumë më të mëdha në proces. Një prej tyre është linja e trenave Budapest – Pire. Kalon nëpër Maqedoninë e Veriut dhe lidh Evropën Qendrore me portin në pronësi të Kinezëve në Greqinë Jugore.⁴⁵ Përveç kësaj, Pekini është gjithnjë e më i interesuar të investojë në zhvillimin e teknologjisë, inovacionit dhe inteligjencës artificiale - fusha në rritje që Shkupi qartë nuk i ka.

Ndikimi dhe investimi ekonomik i Pekinit në Ballkanin Perëndimor, dhe posaçërisht në Maqedoninë e Veriut, është shumë rëpa nga ajo e BE-së dhe të tjerëve.⁴⁶ Për shembull, sondazhi vjetor i opinionit publik në vitin 2020 i kryer nga IDSCS tregon se vetëm 3.2% e të anketuarve e perceptuan Pekinin si partner kryesor të huaj.⁴⁷ Gjithashtu këtë vit, një sondazh i opinionit publik nga CIPE⁴⁸ tregoi se 38% e qytetarëve të Maqedonisë kanë përgjithësisht mendim të favorshëm për Kinën, pasuar nga 27% e qytetarëve që kanë përgjithësisht mendime të pafavorshme. Krahasuar me vitin 2018, ka një rritje prej 10% të opinionit përgjithësisht të favorshëm midis të anketuarve. Sidoqoftë, një përqindje e ulët prej 1% e qytetarëve besojnë se Kina është mbështetësi më i mirë ndërkombëtar i Maqedonisë së Veriut dhe vetëm 3% mendojnë se Pekini ka investuar më së shumti në vend në pesë vitet e fundit. Për më tepër, 26% e qytetarëve maqedonas perceptojnë se Kina ka ndikim në ekonominë e vendit, ndërsa vetëm 18% e tyre besojnë se kjo është kështu në sferën politike.

⁴⁴ Intervistë në internet me një praktikues i njohur me rolin e Kinës në Ballkanin Perëndimor, 11 qershor 2020; Intervistë në internet me Ana Krstinovska, eksperte për Kinë dhe President i Estimës, 19 qershor 2020; Intervistë në internet me një praktikues i njohur me ndërtimin e dy autostradave, 12 qershor 2020.

⁴⁵ Zoran Neçev dhe Ivan Nikollovski, Maqedonia e Veriut: një terren pjellor për ndikime të jashtme; Florian Bieber dhe Nikolaos Tzifakis (red.), Ballkani Perëndimor në Botë: Lidhjet dhe Marrëdhëniet me Vendet Jo-Perëndimore. Routledge, 2020, ISBN 978-0-367-19799-5, f. 126 - 145

⁴⁶ Ibid

⁴⁷ Ivan Nikollovski dhe Marie Jelenka Kirchner, Po tani? Pasiguria e pranimit të Maqedonisë së Veriut në BE në 2019. Dokumenti i Analizës së Opinionit Publik Nr. 04/2020, Instituti për Demokraci "Societas Civilis" - Shkup, Shkurt 2020, në dispozicion në https://idscs.org.mk/wp-content/uploads/2020/02/A5_What-now-The-uncertaintyof-North-Macedonias-EUaccession-in-2019WhatENG-1.pdf

⁴⁸ Qendra për Ndërmarrjen Private Ndërkombëtare, Opinioni publik në Maqedoninë e Veriut, Anketa Rajonale e Opinionit Publik: Maqedonia e Veriut, Mali i Zi, Serbia, Korrik 2020

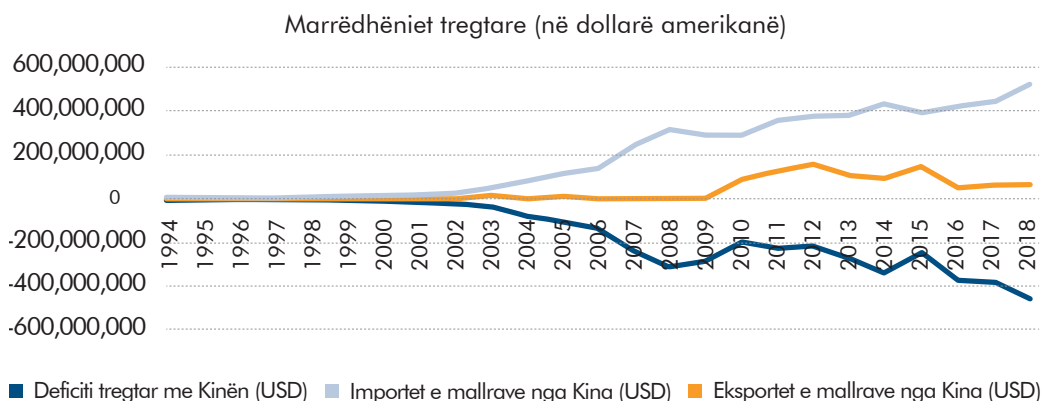
2. Marrëdhëniet tregtare

Krahasuar me Evropën Perëndimore, prania ekonomike kineze në Ballkanin Perëndimor mbetet modeste.⁴⁹ Megjithëse investimet kineze janë të vogla për sa i përket BPV-së së Ballkanit Perëndimor, ato kanë efekte të rëndësishme në ekonominë individuale kombëtare. Kjo është situata për Maqedoninë e Veriut. Përveç disa donacioneve dhe granteve, fokusi kryesor i zhvillimit të Kinës në Maqedoninë e Veriut është përmes kredive të

siguruara nga institucionet shtetërore financiare të Kinës. Ndërtimi i dy autostradave në këtë analizë, Miladinovci - Shtip dhe Kërçovë-Ohër,⁵⁰ janë shembuj të qartë të këtij modeli. Është veçanërisht interesante që këto autostrada janë projektet e para të infrastrukturës në rajon të financuara në kuadrin e iniciativës 17+1.⁵¹

Tregtia bilaterale me Kinën karakterizohet nga rritja e importeve të mallrave dhe zgjerimi i deficitit tregtar. Të dhënat më të fundit⁵² nga 2018 tregojnë se deficitin arriti një lartësinë më të madhe të të gjitha kohërave prej 457.9 Milion dollarë amerikan (Figura 1). Kjo tregon një përshejtim të madh të çështjes në vitet

Figura 1. Eksportet e mallrave, importet e mallrave (c.i.f.) dhe deficitin tregtar i Maqedonisë së Veriut me Republikën Popullore të Kinës (në dollarë amerikan, 1994-2018)



Burimi: Enti Shtetëror i Statistikave, baza e të dhënave Makstat, janar 2020.

http://www.stat.gov.mk/PoslednoObjavenoVoMakstat_mk.aspx

⁴⁹ Kina e Korporatave në Ballkanin Perëndimor, Raport seminarik Përgatitur nga: Instituti i Bashkëpunimit dhe Zhvillimit - CDI Tiranë, qershor 2019, f. 6-7, në dispozicion në: <http://cdinstitute.eu/web/wp-content/uploads/2019/07/Corporate-China-in-Western-Balkans-1.pdf>, Stojkov, Aleksandar dhe Biljana Angelova (2018) "Trendet dhe përcaktuesit e investimeve të huaja direkte në Evropën Juglindore: Një perspektivë e investitorëve kinezë", Dokumenti i Konferencës i prezantuar në Forumin e Parë Ndërkombëtar mbi Nismën Një Rip-Një Rrugë: Investimet e Huaja Direkte në Evropën Qendrore, Lindore dhe Juglindore, Justiniani i Parë Fakulteti Juridik në Shkup 25 Prill 2018.

⁵⁰ Burimet e Serive të Kontrollit të Realitetit, Mjetet dhe Ndikimi i Angazhimit të Jashtëm-BE në Evropën Juglindore Pjesa III - Dokumenti i Historisë së Kinës, i disponueshëm në: https://www.sogde.org/wp-content/uploads/2019/10/BP_Final_China.pdf

⁵¹ Në lidhje me këtë iniciativë shih: Xavier Richet, Prania kineze në periferinë e Evropës. "Formati 17 + 1", Kali i Trojës i Kinës?, Vëzhguesi Ekonomik Global, Universiteti "Nicolae Titulescu" i Bukureshtit, Fakulteti i Shkencave Ekonomike; Instituti për Ekonominë Botërore të Akademisë Rumune, vëll. 7 (1), qershor 2019.

⁵² Nuk ka të dhëna për shërbimet.

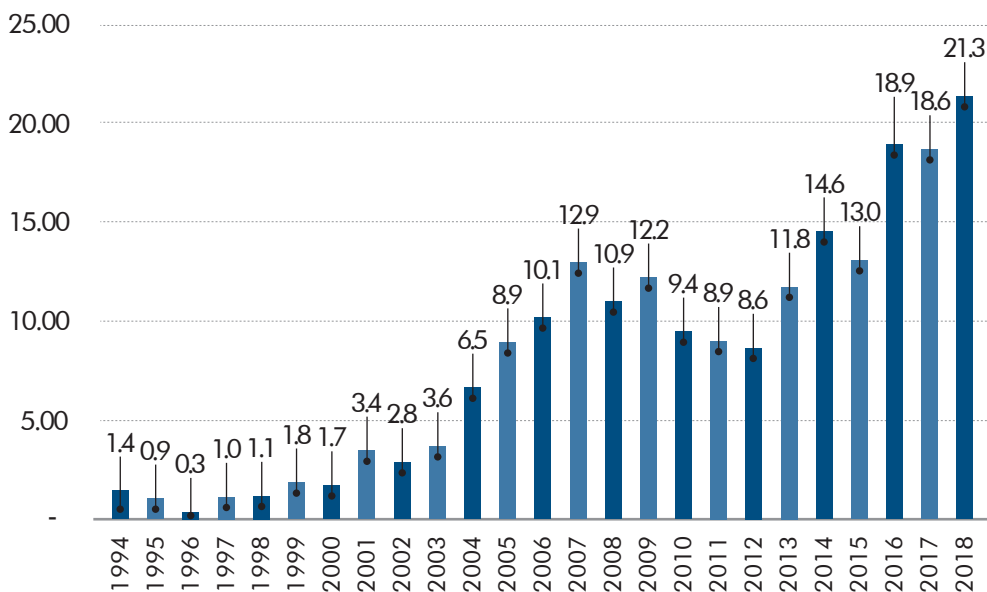
e fundit. Për kontekst, vlera kumulative e të gjitha deficiteve tregtare nga 1994-2018 ishte 4 miliardë dollarë amerikanë (kjo shifër totale nuk përfaqëson luhatjen e vlerës së parave me kalimin e kohës).

Ky deficit tregtar në zgjerim me Kinën arriti në 21.3% të tregtisë së përgjithshme për Maqedoninë e Veriut në 2018 (Figura 2). Kjo do të thotë se më shumë se një e pesta e deficitit tregtar të Maqedonisë së Veriut vjen vetëm nga tregtia me Kinën. Kjo është rreptësisht rezultati i rritjes së importeve të mallrave të konsumit kinez. Deficiti tregtar nuk lidhet me projektet e ndërtimit të autostradës.⁵³

2.1 Evolucion i fundit i marrëdhënieve dypalëshe të investimeve

Marrëdhënia e investimeve midis Maqedonisë së Veriut dhe Kinës ishte e dobët para vitit 2016 dhe ka qenë e njëanshme - nga Kina në Maqedoninë e Veriut - që nga ajo kohë. Investimi kumulativ kinez në ekonominë e Maqedonisë së Veriut gjithashtu i njohur si aksioni i brendshëm i flukseve hyrëse të investimeve të huaja direkte (IHD), ishte 151.88 Milion dollëarë amerikan në fund të 2018. (Table 1). Aksioni i brendshëm i IHD-ve nga Kina në ekonominë e Maqedonisë së Veriut është një kombinim i kapitalit (94.89 Milion dollarë amerikan) dhe financimit të borxhit (56.99 Milion dollarë amerikan).

Figura 2. Pjesa e deficitit tregtar dypalësh me Republikën Popullore të Kinës në deficitin e përgjithshëm tregtar të Maqedonisë së Veriut (1994-2018, në përqindje)



Burimi: Enti Shtetëror i Statistikave, baza e të dhënave Makstat, janar 2020.
http://www.stat.gov.mk/PoslednoObjavenoVoMakstat_mk.aspx

⁵³ Të dhënat e Tregtisë së KB (ComTrade data), prill 2020.

Ndërsa statistikat e ndara të investimeve në nivelin e ndërmarrjes janë të padisponueshme,⁵⁴ ka shumë gjasa që këto flukse të kenë lidhje me Sinohydro.

Sa i përket investimeve të huaja të jashtme, direkte bazuar në të dhënat e Bankës Popullore nuk ka asnjë dëshmi të investimeve direkte nga Maqedonia e Veriut në Kinë.

2.2. Lidhja me iniciativën e Rripit dhe Rrugës

Pas njoftimit të politikës Go Global nga Republika Popullore e Kinës në vitin 2001, IHD-të e jashtme u rritën dukshëm.⁵⁵ Mesatarisht, u rritën për 29.4% në nivel vjetor në dekadën e fundit. Vetëm një pjesë e vogël e IHD-ve të jashtme u destinuan për Evropën Juglindore, e cila kryesisht është neglizhuar. IHD-

Tabela 1. Aksioni i Brendshëm i Hyrjeve të IHD-ve nga Republika Popullore e Kinës (2010-2018, në Milionë dollarë amerikan)

Në milion dollarë amerikan	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1. Kapitali total	1.28	1.52	1.35	1.16	-4.05	10.65	39.75	72.72	94.89
1.1. Investimi nga investitor i drejtpërdrejtë në ndërmarrjen e tij të investimeve direkte (detyrimet)	1.28	1.52	1.35	1.16	-4.05	10.65	39.75	72.72	94.89
1.2. Investimi riverzibil (aktivet) [1]	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.3. Midis ndërmarrjeve partnere [2] (detyrimet neto)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Instrumentet totale të borxhit	0.05	0.17	0.42	0.26	0.23	0.51	-1.02	59.30	56.99
2.1. Investimi nga investitor i drejtpërdrejtë në ndërmarrjen e tij të investimeve direkte (detyrimet)	0.05	0.17	0.42	0.26	0.23	0.39	0.73	57.79	55.28
2.2. Investimi riverzibil (aktivet)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.3. Midis ndërmarrjeve partnere (neto-detyrimet)	0	0	0	0	0	0.12	-1.75	1.51	1.71
Totali i aksioneve + brendshme + IHD-ve [=1+2]	1.34	1.70	1.78	1.42	-3.82	11.17	38.73	132.02	151.88

Shënime: [1] Investimi i riverzibil lind kur një ndërmarrje për investime të drejtpërdrejta i jep ose siguron kapital në investitorin e saj të drejtpërdrejtë ose indirekt, me kusht që të mos ketë kapital të vet që përfshin 10 përqind ose më shumë të fuqisë së votimit në atë investitor të drejtpërdrejtë. [2] Ndërmarrjet partnere janë ato ndërmarrje që janë nën kontrollin ose ndikimin e të njëjtit investitor të menjëhershëm ose indirekt, por asnjë ndërmarrje tjetër nuk kontrollon ose ndikon në ndërmarrjen tjetër partnere.

Burimi: Statistikat e Bilancit të Pagesave, Banka Popullore e Republikës së Maqedonisë së Veriut, janar 2020.

⁵⁴ Statistikat mbi investimet individuale nuk publikohen kurrë nga autoritetet, përveç nëse vetë kompania vendos të publikojë të dhënat.

⁵⁵ OECD, Kina bëhet globale, 24 Mars 2014, në dispozicion në <https://www.oecd.org/china/china-go-global.htm>

të kineze, të jashtme në Evropën Juglindore janë disproporcionalisht më të ulëta krahasuar me rajonet e tjera, veçanërisht duke marrë parasysh rëndësinë e Kinës në ekonominë globale. Pasojat, si politike dhe ekonomike, kanë ndikim të madh potencial. Pjesa më e madhe e kapitalit kinez në Evropën Juglindore vjen si kredi koncensionare afatgjatë për projekte në infrastrukturë (rrugë, energji, shkolla, etj.) (Shih Tabelën 2). Nga perspektiva e statistikave të bilancit të pagesave, megjithatë, ajo nuk merret parasysh

në tregtinë ndërkombëtare dhe as në të dhënat e IHD-ve. Në vend të kësaj, ato në librat financiarë të bilancit të pagesave të Maqedonisë së Veriut raportohen si hua.

Ndërtimi i dy autostradave - Milladinovci-Shtip dhe Kërçovë-Ohër - së bashku me ndërtimin e autostradave të tjera në Serbi, Mal të Zi dhe Kroaci janë padyshim pjesë e Iniciativës së Rripit dhe Rrugëve (IRR). Përveç qëllimeve të saj zyrtare të

Tabela 2. Ndhimja për Zhvillim e Republikës Popullore të Kinës për Maqedoninë e Veriut (2000-2015)

PROJEKTI	Viti	Sasia (në dollarë amerikan)	2018
Donacion i Kinës për ndihmë ushtarake (ID # 42242)	Lloji	1,000,000	Hua
Kredi e Kinës për rindërtimin e infrastrukturës së pasluftës (ID # 42239)	2001	20,000,000	Hua
Kredi e Kinës për hidrocentralin e Kozjakut (projekti # 42247)	2002	87,000,000	Hua
Donacion i Kinës në kompjuterë për objektet shkollore të Maqedonisë	2004	2,500,000	Grant
Kina ofroi grant për projekte ekonomike dhe teknike	2007	2,400,000	Grant
Kina ofroi ndihmë teknike	2007	1,642,401	Grant
Kina ofroi grant për ndihmë ekonomike (ID i Projektit # 42277)	2008	1,464,826	Grant
Kina ofroi grant për zhvillimin e burimeve njerëzore në Maqedoninë e Veriut (Linqe # 42274)	2008	146,483	Grant
Kina ofroi grant për rindërtimin e shkollës fillore	2010	645,364	Grant
Kina ofroi projekte ekonomike dhe teknologjike	2011	3,100,000	Grant
Kina dhuroi 23 autobusë shkollorë në Maqedoninë e Veriut	2011	/	Grant në formë natyre
China EXIM ofroi hua për projektet e autostradave në Maqedoninë e Veriut, zbatuar nga Sinohydro	2013	580,000,000	Hua
Kina hap Institutin Konfuçij në Universitetin Shën Cirili dhe Metodi	2013	n/a	Grant
Kina dhuron donacion për ndërtimin e shkollës fillore Rajko Zhinzifov në Kisela Voda (lidhur me projektin # 42923)	2014	5,306,935	Grant
Kina ofron grante për kopshte të reja në komunat e Kisela Vodës dhe Çairit, Maqedoni (lidhur me projektin # 42922)	2014	5,306,935	Grant

Source: AidData. 2017. Global Chinese Official Finance Dataset, Version 1.0. Retrieved from <http://aiddata.org/data/chinese-global-official-finance-dataset>.

deklaruar nga Kina⁵⁶, IRR u ofron kompanive kineze mundësi unike për të regjistruar rekorde false, duke punuar në mjedise demokratike ndërsa duket se ndjekin standardet më të larta të qeverisjes.

2.3. Koncepti për ndërtimin e Korridorit VIII (rreth Korridorit)

Korridorit VIII është një nga dhjetë korridoret kryesore të transportit Pan-Evropian të identifikuar në Konferencën e dytë Pan-Evropiane të Transportit në Kretë, Greqi (Mars 1994).⁵⁷ Koncepti në sfond i Korridorit VIII është lidhja e bregdetit Adriatik, përmes Ballkanit, me Detin e Zi dhe Turqinë. Lidh: Italinë (Bari); Shqipërinë (Tiranë, Durrës, Vlorë, Elbasan); Maqedoninë e Veriut (Shkup); dhe

Bullgarinë (Pernik, Sofje, Plovdiv, Burgas, Varna). Korridorit VIII gjithashtu është urë lidhëse e Ballkanit lindor dhe perëndimor duke lehtësuar transportin dhe nxitur zhvillimin ekonomik në këtë pjesë të Evropës. Për këtë arsye, autoritetet e Maqedonisë së Veriut kanë vazhduar të kërkojnë mundësi për të përfunduar pjesën maqedonase të itinerarit. Autostrada Kërçovë-Ohër është një pjesë integrale e Korridorit VIII, që lidh kryeqytetin e Maqedonisë së Veriut, Shkupin me një destinacion të rëndësishëm turistik, qytetin e Ohrit të mbrojtur nga UNESCO. Për shkak të rëndësisë së tij gjeostrategjike dhe rëndësisë së perceptuar për integrim më të madh ekonomik, Korridorit VIII ka qenë një nga prioritetet kryesore infrastrukturore për vendet në rajon dhe BE.⁵⁹



Burimi: www.unece.org⁵⁸

⁵⁶ Iniciativa e Rripit dhe Rrugës e Kinës (IRR) është program ambicioz qeveritar për të lidhur Azinë me Afrikën dhe Evropën përmes rrjeteve tokësore dhe detare përgjatë gjashtë korridoreve me qëllim përmirësimin e integritimit rajonal, rritjen e tregtisë dhe stimulimin e rritjes ekonomike. Emri u krijua në vitin 2013 nga Presidenti i Kinës Ksi Jinping, i cili u frymëzua nga koncepti i Rrugës së Mëndafshit i themeluar gjatë Dinastisë Han 2,000 vjet më parë. Shiko më shumë: <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>

⁵⁷ Konferenca u mbajt në Kretë, Greqi, nga 14 deri më 16 Mars 1994 me praninë e më shumë se 700 përfaqësuesve të qeverive dhe parlamenteve të 42 vendeve evropiane, institucioneve të Bashkimit Evropian, grupeve të ndryshme të interesit dhe delegacioneve vëzhguese nga disa vende jo-evropiane .

⁵⁸ Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Evropën, 26 qershor 2007, në dispozicion në <https://web.archive.org/web/20070626231509/http://www.unece.org/trans/main/ter/Countries/Corridors/corr8.jpg>

⁵⁹ Shih: Komisioni Evropian Transporti: nisja e korridorit pan-evropian Itali-Turqi përmes Shqipërisë, Bullgarisë, IRJ e Maqedonisë dhe Greqisë, 9 shtator 2002, në dispozicion në: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_02_1275

2.4. Zgjidhja e tregut

Që nga viti 2005 kishte përpjekje për të ndërtuar Aksin e korridorit nga pjesa maqedonase, me investime private. Në vitin 2007, një kompani konsultante franceze Louis Berger SAS prodhoi analizë të fizibilitetit për ndërtimin e shtatë autostradave përmes një partneriteti publiko-privat në Korridoret VIII, X dhe Xd, i cili përfshin autostradën Kërçovë-Ohër.⁶⁰ Me studimin e fizibilitetit si justifikim, qeveria e Maqedonisë vendosi të sigurojë koncesione për ndërtimin e autostradës. Milladinovci-Shtip nuk ishte pjesë e këtij studimi të fizibilitetit. Tenderi i koncesionit dështoi në tetor të vitit 2011 pas tre zgjatjeve të afatit. Asnjë nga kompanitë që u para-kualifikuan nuk paraqitën ofertë zyrtare. Është e mundur që kjo të ketë ndodhur si rezultat i përfitimit të ulët të investimeve.

2.5. Kina hyn

Ishte bërë e qartë se duhej gjetur një zgjidhje tjetër për ndërtimin e infrastrukturës rrugore të Maqedonisë së Veriut. Qeveria maqedonase vendosi të kërkojë investime të drejtpërdrejta nga Kina.

Në nëntor të vitit 2012 qeveria nënshkroi, dhe parlamenti ratifikoi, Marrëveshje për bashkëpunim ekonomik dhe teknik në infrastrukturë me Qeverinë e Republikës Popullore të Kinës (në tekstin e mëtejshëm Marrëveshja Kornizë).⁶¹ Marrëveshja Kornizë u portretizua nga të dy vendet si moment historik për bashkëpunimin e ardhshëm në fushën e

infrastrukturës. Ajo përcakton kornizën e përgjithshme për bashkëpunimin midis dy vendeve.

Bazuar në këtë marrëveshje ndërkombëtare, qeveria propozoi Ligji për Realizimin e Projekteve të Infrastrukturës për Ndërtimin e Aksit Rrugor Milladinovci – Shtip dhe Aksit Rrugor Kërçovë – Ohër.⁶² Në tetor të vitit 2013, Parlamenti e miratoi këtë ligj. Nuk kishte vota kundër ligjit, por partia (e atëhershme) e opozitës LSDM-ja, u ankua për koston e investimit, gjatë debatit parlamentar. Ky ligj përmban marrëveshje të veçanta të kontratës për ndërtimin e autostradave Milladinovci-Shtip dhe Kërçovë-Ohër, duke përfshirë të gjitha specifikimet në lidhje me ndërtimin dhe detajet e projektit.

Terminologjia e parashikuar me ligjin, përcaktonte:

- 49% të vlerës totale të kontratës;
- 49% të materialeve të ndërtimit;
- 49% e shërbimeve të lidhura me projektin ishin caktuar për furnizim nga ndërmarrjet maqedonase; dhe
- 51% e fuqisë punëtore të ndërtimit u kërkuar të ishin maqedonas.

Njëkohësisht, marrëveshjet e kontratës u dhanë privilegje kontraktorëve kinezë që kishin efekt të konsiderueshëm në financat publike në vend. Në mënyrë të veçantë, kontraktorët kinezë ishin të përjashtuar nga pagesa e TVSH-së, akcizës dhe detyrimeve doganore që zakonisht zbatohen për mallrat dhe shërbimet e nevojshme në ndërtim.⁶³

⁶⁰ Polina Kutmanova, Louis Berger i Francës fiton tenderin për ta këshilluar Maqedoninë mbi projektet e koncesioneve të rrugëve. Inteligjenca e Biznesit për Evropën Juglindore, 18 korrik 2007, në dispozicion në <https://seenews.com/news/frances-louis-berger-wins-tender-to-advise-macedonia-on-road-concessions-projects-215092>

⁶¹ Marrëveshja për bashkëpunimin teknik ekonomik në fushën e infrastrukturës ndërmjet qeverisë së Republikës së Maqedonisë dhe qeverisë së Republikës Popullore të Kinës, Gazeta Zyrtare Nr. 13, 2013, në dispozicion në: <http://www.slvnesnik.com.mk/Issues/7545DE06F09CD4458FEAA007016CE876.pdf>

⁶² Ligji për Realizimin e Projekteve Infrastrukturore për Ndërtimin e Seksionit Rrugor Miladinovci-Shtip dhe Seksionit Rrugor Kërçovë-Ohër, Gazeta Zyrtare e RM nr. 149 të 29 tetorit 2013, f. 2-132, i disponueshëm vetëm në maqedonisht në <http://www.slvnesnik.com.mk/Issues/cb8788d0ddd347f29eb80699945fcd3a.pdf>

⁶³ Ligji për Realizimin e Projekteve Infrastrukturore për Ndërtimin e Seksionit Rrugor Miladinovci-Shtip dhe Seksionit Rrugor Kërçovë-Ohër, Gazeta Zyrtare e RM nr. 149 të 29 Tetorit 2013

3. Baza ligjore

Ligjipër Realizimin e Projekteve Infrastrukturore për Ndërtimin e Aksit Rrugor Milladinovci-Shtip dhe Aksit Rrugor Kërçovë-Ohër gjithashtu lejoi linjë kreditore preferenciale nga qeveria kineze përmes Bankës së saj Kineze të Eksport-Importit (EXIM).

Marrëveshjet origjinale të kontratës për të dy autostradat parashikonin hua me vlerë 783.4 milion dollarë amerikan.⁶⁴ Kjo shumë ishte 90% e vlerës fillestare të parashikuar të projekteve të ndërtimit.

3.1 Çështjet juridike

Shuma e huas dhe përzgjedhja e Sinohydro si kontraktori kryesor, shkaktoi përçarje të projekteve të ndërtimit që nga fillimi.

Ekzistojnë dy çështje thelbësore ligjore. Së pari, a ka bazë ligjore për huan dhe lidhjen e kësaj me vendimmarrjen? Së dyti, a ka baza ligjore procesi dhe procedurat për zgjedhjen e kontraktorit kryesor? Të dy autostradat janë ndërtuar bazuar në marrëveshjet e kontratës si pjesë e ligjit të veçantë të miratuar

në vitin 2013 nga parlamenti. Ky ligj u miratua bazuar në Marrëveshjen Kornizë ndërkombëtare të përmendur më lart. Marrëveshja përcakton planet e ndërtimit për autostradat Milladinovci - Shtip dhe Kërçovë - Ohër, se ato duhet të bëhen si marrëveshje të veçanta të kontratës.⁶⁵

Kushtetuta e Maqedonisë përcakton se marrëveshjet ndërkombëtare, të ratifikuara në përputhje me Kushtetutën, janë pjesë e rendit të brendshëm juridik dhe nuk mund të ndryshohen me ligj.⁶⁶ Kjo do të thotë miratimi i ligjit për realizimin e projekteve të infrastrukturës është plotësisht në përputhje me legjislationin kombëtar maqedonas. Marrëveshje ndërkombëtare e ratifikuar në parlament bëhet pjesë e rendit juridik kombëtar. Kjo ishte baza ligjore për miratimin e ligjit të veçantë që lejon projektet e infrastrukturës.

Kredia e siguruar me garanci shtetërore u rregullua më pas në përputhje me nenin 16, 20-a dhe 25 të Ligjit mbi borxhin publik maqedonas.⁶⁷ Pas miratimit të ligjit për lëshimin e garancisë shtetërore,⁶⁸ ministri i Financave nënshkroi letër garancie për hua dhënësin kinez. Agjencia e Rrugëve Shtetërore të Maqedonisë së Veriut, si palë kontraktuese, e mori huan. Kjo e bëri të gjithë procedurën të ligjshme në përputhje me legjislationin maqedonas.

⁶⁴ Kursi mesatar ditor i këmbimit dollar amerikan / EUR për marrëveshjet origjinale të kontratës ishte 1.3643 dollar amerikan për 1 EUR.

⁶⁵ Nenet 4, 5 dhe 10 të Marrëveshjes

⁶⁶ Neni 118 i Kushtetutës, i disponueshëm në: <https://sobranie.mk/the-constitution-of-the-republic-of-macedonia-ns-article-constitution-of-the-republic-of-north-macedonia.nsp>

⁶⁷ Ligji për borxhin publik, version i pastuar jozyrtar, i disponueshëm vetëm në maqedonisht në: <https://www.finance.gov.mk/files/u1361/Zakon%20za%20javen%20dolg-eng-prechisten%20tekst%20%282%29.pdf>

⁶⁸ Ligjet për lëshimin e garancisë sovrane për autostradat Kërçovë-Ohër dhe Miladinovci-Shtip janë në dispozicion vetëm në gjuhën maqedonase në: <http://www.slv.esnik.com.mk/Issues/cb8788d0ddd347f29eb80699945fcd3a.pdf>

Për zgjedhjen e kontraktorit kryesor, ligji për prokurimin publik nuk zbatohet në rastin e Sinohydro dhe dy "autostradave kineze". A ishte e ligjshme kjo? Ligji i veçantë nuk i referohej rregullave të prokurimit publik dhe bazonte zgjedhjen kryesore të kontraktorit në dy oferta. Këto erdhën nga Korporata Ndërkombëtare e Ujit dhe Energjisë Elektrike të Kinës dhe nga Sinohydro, të dy të aprovuara nga Ambasada Kineze në Shkup.⁶⁹ Kjo mund të çojë drejt përfundimit se Ligji për Realizimin e Projekteve Infrastrukturore për Ndërtimin e Aksit Rrugor Milladinovci-Shtip dhe Aksit Rrugor Kërçovë-Ohër (ligj i veçantë) vendos për kontraktorin në këtë rast. Për më tepër, neni 9 (1) i Ligjit për prokurim publik parashikon që ligji nuk zbatohet për "kontratat publike për të cilat janë siguruar fonde nga organizata ndërkombëtare (donatorë dhe huadhënës) ose nga vende të treta, me kusht, që kushte të veçanta për dhënien e kontratave publike janë përshkruar prej tyre".⁷⁰ Versioni i ligjit që ishte në fuqi në kohën kur u nënshkrua Marrëveshja Kornizë përfshinte dispozita të ngjashme pa konsultime paraprake publike.⁷¹

Edhe nëse do të kishte bazë ligjore për zgjedhjen e kontraktorit kryesor, kishte çështje të tjera ligjore

rreth korrupsionit të mundshëm dhe abuzimit të pozitës zyrtare në lidhje me "autostradat kineze".

3.2. Procedurat gjyqësore për korrupsionin

Si pjesë e serisë "E Vërteta për Maqedoninë", atëherë lideri i opozitës Zoran Zaev, prezantoi audio regjistrimin në lidhje me ndërtimin e dy autostradave në 26 mars 2015,⁷² duke akuzuar qeverinë e Gruevskit për marrjen e provizionit nga oferta e çmimit që kishte dhënë Sinohydro. PSP më pas hapi hetim për lëndën "Trajektorja" në lidhje me ndërtimin e dy autostradave. Më 29 qershor 2017, prokurori miratoi aktakuzë⁷³ duke akuzuar ish-kryeministrin i angazhuar për Çështje Ekonomike Vlladimir Peshevski, ish-ministrin e transportit Mile Janakievski dhe ish-shefin e Ndërmarrjes Publike për Rrugët Shtetërore Ljupço Georgievski me "Abuzimin e pozitës zyrtare dhe autorizimit" sipas nenit 353, paragrafi 5, në lidhje me paragrafin 1 dhe nenin 22 të Kodit Penal të Republikës së Maqedonisë. Kishte propozim aktakuzë shtesë që akuzonte ish-kryeministrin Nikolla Gruevski për "Pranimin e shpërblimit për ndikim të paligjshëm" sipas nenit 359, paragrafi 2 të Kodit Penal të Republikës së Maqedonisë.⁷⁴ Sipas PSP-së,

⁶⁹ Shikoni nenin 4 të Ligjit për Realizimin e Projekteve Infrastrukturore për Ndërtimin e Seksionit Rrugor Miladinovci-Shtip dhe Seksionit Rrugor Kërçovë-Ohër, i disponueshëm vetëm në gjuhën maqedonase në <http://www.slvesnik.com.mk/issues/cb8788d0ddd347f29eb80699945fcd3a.pdf>

⁷⁰ Ligji për Prokurimin Publik, forma e versionit të konsoliduar 2017, në dispozicion në: <http://www.bjn.gov.mk/wp-content/uploads/2018/11/Zakon-za-javnite-nabavki-oficijalen-ang.pdf>

⁷¹ Ligji për Prokurimin Publik, Gazeta Zyrtare e RM, nr. 24, në dispozicion në gjuhën maqedonase vetëm në http://www.bjn.gov.mk/wp-content/uploads/2018/11/ZAKON_ZA_JAVNITE_NABAVKI_24-12.pdf

⁷² Kapital, Bombë e Re-Zaev: Gruevski dhe bashkëpunëtorët ranë dakord për sigurimin e 25 milion eurove për ndërtimin e autostradave me një kompani kineze, 26 Mars 2015, në dispozicion në <https://kapital.mk/nova-bomba-zaev-gruevski-i-sorabotnitsite-za-izgradba-na-avtopatite-dogovorile-provizija-od-25-milioni-evra-so-kineskata-kompanija/>

⁷³ Zyra e prokurorit publik për ndjekjen penale të krimeve që lidhen dhe burojnë nga përmbajtja e përgjimit të paligjshëm të komunikimeve, Projektligji, NSK-KO. nr. 9/17, 29 qershor 2017

⁷⁴ Ibid.

zyrtarët e lartpërmendur të qeverisë nuk dorëzuan dokumentacionin e projektit për dy autostradat te e gjithë lista e kompanive të mundshme kontraktuese⁷⁵ aprovuar nga Ambasada Kineze në Shkup.⁷⁶ PSP-ja, argumentoi se kjo ishte në kundërshtim me kushtet e vendosura nga Banka EXIM, sepse qeveria në vend të kësaj dërgoi dokumentacionin e projektit vetëm në dy kompani kineze, Sinohydro dhe China International Water & Electric Corporation (CWE).⁷⁷ Veçanërisht, për ndërtimin e autostradës Milladinovci-Shtip qeveria hyri në negociata me ato dy ndërmarrje. Për ndërtimin e autostradës Kërçovë-Ohër (problematike për sa i përket ndërtimit, zgjatjes dhe rritjes së kostove) qeveria negocoi vetëm me Sinohydro.⁷⁸ Interesante, oferta e CWE-së për Kërçovë - Ohër ishte 54.6 milion USD më e ulët se oferta e Sinohydro. Megjithatë, qeveria zgjodhi Sinohydro.^{79,80} Në nëntor të vitit 2019, procedura gjyqësore u ndërpre dhe çështja u shpall e vjetruar për shkak të faktit se kishin kaluar gjashtë vjet që nga shkeljet e mundshme të ligjit. Pa ndonjë vendim përfundimtar për lëndët, në bazë të parimit të prezumimit të pafajësisë, funksionarët e akuzuar nuk janë fajtorë.

4. Kushtet financiare

Kushtet e huas janë si më poshtë:

- shuma totale prej 783,419,039 USD;
- grejs periudha prej 60 muajsh (5 vjet);⁸¹
- periudha e ripagimit prej 20 vjetësh (5 vjet periudhë falje plus 15 vjet të ripagimit aktual);
- norma e interesit për shumat e pakthyera të kredisë gjatë periudhës së faljes prej 0.25%;
- tarifë që paguhet një herë prej 0.25% për përpunimin e kërkesës; dhe
- norma vjetore e interesit prej 2%

Pas grejs periudhës pesë-vjeçare (2014-2019), principali/ kryegjëja e huas (shuma e papaguar) është planifikuar të shlyhet në 30 pagesa të barabarta (kryegjë dhe interes) çdo gjashtë muaj.

Shuma e kredisë është llogaritur në bazë të çmimeve të rëna dakord për dy autostradat: 278.4 milion USD për Milladinovci-Shtip dhe 505 milion USD për Kërçovë-Ohrin. Ekzistonte mundësia e rritjes së kostove shtesë prej 10%, të konvertuara në dollarë amerikanë, nga kursi mesatar ditor i këmbimit të Bankës Popullore të Maqedonisë së Veriut.⁸²

Banka kineze EXIM siguron 90% të financimit total të dy projekteve të infrastrukturës. 10% e pjesës

⁷⁵ Jo publike

⁷⁶ Zyra e prokurorit publik për ndjekje penale të krimeve që lidhen dhe burojnë nga përmbytja e përgjimit të paligjshëm të komunikimeve, Projektligji, NSK-KO. nr. 9/17, 29 qershor 2017

⁷⁷ Ibid

⁷⁸ Ibid

⁷⁹ Ibid

⁸⁰ Sipas Ndërmarrjes Publike të Rrugëve Shtetërore, autostrada Kërçovë-Ohër është vlerësuar në 266.7 milion EUR.

⁸¹ Grejs periudha është periudhë kohore e dhënë automatikisht në një hua gjatë së cilës huamarrësi nuk ka pse t'i paguajë lëshuesit asnjë para ndaj kredisë.

⁸² 505,044,966.98 dollarë për Kërçovë-Ohër dhe 278,374,071.98 dollarë për Miladinovci-Shtip.

së mbetur të financimit sigurohet nga Ndërmarrja Publike për Rrugët Shtetërore.⁸³

4.1. Mundësitë e tjera të financimit

Kishte pesë mundësi të tjera për financimin ndërkombëtar, të cilat qeveria i mori në konsideratë:

1. Kredi nga Grupi i Bankës Botërore: Nuk ishte në gjendje të aplikonte, pasi shumica e nevojshme ishte përtej kornizës financiare në Strategjinë e Partneritetit të Vendit (SPV) që mbulon periudhën nga korriku 2014 deri në qershor 2018.
2. Kredi nga Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH): Kërkesa u refuzua duke pasur parasysh fokusin e BERZH-it, për prioritetet në fusha të tjera.
3. Lëshimi i Euro-bondit: Qeveria kishte mundësinë të emetojë Eurobono në shumën e nevojshme për ndërtimin.
4. Kredi nga bankat tregtare ndërkombëtare: Kjo do të thotë marrëveshje kredie me ndonjë nga bankat tregtare ndërkombëtare aq të mëdha sa të financohet huazimi për realizimin e projekteve.
5. Huamarrje e brendshme nga bankat tregtare: Fondet e nevojshme për të zbatuar këtë projekt ishin shumë të mëdha për tregun e brendshëm financiar të cekët. Huamarrja e tillë do të krijonte pengesë për investimet e sektorit privat duke rritur normën e interesit në tregun e brendshëm të kredisë dhe duke zvogëluar potencialin e kredisë në dispozicion të bankave vendase.

Prandaj, vetëm opsionet e treta dhe të katërta u konsideruan të zbatueshme për financimin e dy projekteve të infrastrukturës.⁸⁴

4.2. Krahasimi i shpenzimeve

Sipas marrëveshjes për kredi të Exim Bank, principali do të shlyhet vazhdimisht brenda 15 viteve pas grejs periudhës pesë-vjeçare. Kredia e Bankës EXIM erdhi me 2% normë interesi në vit, me periudhë ri-pagimi 20-vjeçare dhe shlyerje të principalit dy herë në vit në 30 këste të barabarta duke filluar nga gjashtë muajt e parë të vitit të gjashtë. Për kredinë prej 783.4 milion dollarë amerikan, Ndërmarrja Publike për Rrugët Shtetërore do të paguajë edhe 155.6 Milion dollarë amerikan, shtesë në interes.

Nëse qeveria do të kishte lëshuar Eurobond me vlerë 783.4 milion dollarë amerikan me normë interesi rreth 6.925% për 10 vjet, pagesa totale e interesit nga Ndërmarrja Publike për Rrugët Shtetërore do të kishte qenë 542.5 milion dollarë amerikan. Nëse qeveria do të kishte marrë kredi, të njëjtën shumë përmes kredisë së garantuar nga bankat tregtare ndërkombëtare për 10 vjet, norma e interesit do të ishte 4.925%. Për kohëzgjatjen e kredisë, pagesat e interesit do të kishin qenë 385.8 milion dollarë amerikan. Huamarrja përmes emetimit të Eurobondit në tregun ndërkombëtar të kapitalit ose marrëveshje për kredi me bankë tregtare ndërkombëtare do të nënkuptonte kosto më të larta për pagesë interesi në vitin 2013 kur u bë marrëveshja me Exim Bank. Kursimet vlerësohen në 380.2 milion dollarë amerikan, krahasuar me Eurobondin për 10 vjet

⁸³ Shikoni nenin 4 të Ligjit për Realizimin e Projekteve Infrastrukturore për Ndërtimin e Seksionit Rrugor Miladinovci-Shtip dhe Seksionit Rrugor Kërçovë-Ohër nr. 149, f. 2-132, i disponueshëm vetëm në gjuhën maqedonase në <http://www.slv.esnik.com.mk/Issues/cb8788d0ddd347f29eb80699945fcd3a.pdf>.

⁸⁴ Deklarata e të pandehurve, Procedurat gjyqësore, 18.09.2018, në dispozicion në <https://press24.mk/peshevski-i-janakieski-so-kineskite-avtopati-zashtedile-nad-150-milioni-dolari>

si alternativë dhe 156.7 milion dollarë amerikan, krahasuar me kredinë përmes huas nga banka tregtare ndërkombëtare për periudhë prej 10 vjet.

Në fund të fundit, kredia kineze për financim nuk ishte problemi në këtë rast. Dy problemet kryesore ishin kushtet e kredisë për të angazhuar kontraktor specifik kinez pa konkurrencë dhe cilësia e punës dhe materialeve të përdorura për ndërtimin. Kjo e fundit përfundimisht rezultoi me kosto shumë më të larta nga sa parashikohej fillimisht.

4.3. Kontraktori kryesor dhe performanca financiare në Maqedoninë e Veriut

Kontraktori kryesor është Sinohydro Corporation Limited Pekin - filiali në Shkup (PIN 6913130) (Sinohidro Korporejshn Limited Peking - Filiali Shkup).

Sinohydro, e cila është ndërmarrje shtetërore kineze, ka histori se është akuzuar për aktivitete mashtrimi. Përkohësisht u përjashtua nga Banka Botërore në dhjetor të vitit 2013.⁸⁵ Në maj të vitit 2018, Sinohydro u përfshi në aktivitete mashtruese duke ofruar oferta për kontrata pune në kontekstin e Projektit të Mbështetjes së Sektorit Rrugor në Ugandë financuar nga Banka Afrikane e Zhvillimit (BAZh). Banka Afrikane e Zhvillimit vendosi një mos-përjashtim

të kushtëzuar për periudhë prej tre vjetësh, pas marrëveshje të diskutabile me Sinohydro.⁸⁶ Duhet pranuar, në rastin e Maqedonisë së Veriut, Sinohydro ishte zgjedhur disa muaj para përjashtimit nga BAZh.

Të dhënat zyrtare në Regjistrin Qendror të Maqedonisë së Veriut zbulojnë financat e mëposhtme për Sinohydro, të paraqitura në Tabelën 5 dhe Table 6.

Ekzistojnë disa mospërputhje midis profitit të implikuar (bazuar në ndryshimin midis të ardhurave totale dhe shpenzimeve totale) dhe fitimit të deklaruar zyrtarisht. Bazuar në vlerësimin konservator të fitimit të deklaruar zyrtarisht, fitimi i përgjithshëm ose kumulativ i pa skontuar⁸⁷ gjeneruar nga Sinohydro ishte 85.5 milion dollarë amerikan gjatë periudhës 2014-2018.

Dy raporte standarde të përfitimit zbulojnë se Sinohydro është një ndërmarrje mjaft fitimprurëse. Në vitin 2018, Kthimi i Kapitalit (KIK) ishte 30.2%. Në të njëjtin vit, Kthimi i Mjeteve (KIM), ishte 11.1%.⁸⁸

Sinohydro ishte në pozitën e 20-tënë mesin e kompanive më të mëdha sa i përket qarkullimit të tyre në Maqedoninë e Veriut në vitin 2018 dhe kompania e pestë më fitimprurëse në vend.⁸⁹ Në vitin 2016, kjo kompani ishte në vendin e 7-të ndër

⁸⁵ Asad Kharal, Shkelja e rregullave: WAPDA për të dhënë mega projekt për firmën e ndaluar. Express Tribune, 12 maj 2014, në dispozicion në <https://tribune.com.pk/story/707311/violating-the-rules-wapda-to-award-mega-project-to-debarred-firm>

⁸⁶ Grupi Afrikan i Bankës së Zhvillimit, Integriteti në Projektet e Zhvillimit: Banka Afrikane e Zhvillimit dhe Marrëveshja e Arritjes së Sinohydro mbi Praktikën Mashtruese, 24 maj 2018, në dispozicion në <https://www.afdb.org/en/news-and-events/integrity-in-development-projects-african-development-bank-and-sinohydro-reach-settlement-agreement-on-fraudulent-practice-18158>

⁸⁷ Duke mos marrë parasysh vlerë kohore të parave.

⁸⁸ Kthimi në aktive= (Të ardhurat neto / Totali i aktiveve) x 100; Kthimi në Kapital = (Të ardhurat neto / Kapitali) x 100.

⁸⁹ 100 kompanitë më të mira. Analitika, 2019, në dispozicion në <https://analitika.mk/analitika-100-najdobri-odraz-na-nasata-ekonomija/>

ndërmarrjet më të mëdha në ekonominë e vendit dhe kompania e tretë më fitimprurëse në vend.⁹⁰

Si ka mundësi? Në një intervistë në Mars 2018, ish Zëvendës Kryeministri për Çështjet Ekonomike Koço Angjushev deklaroi se Sinohydro kishte ndërtuar në të vërtetë vetëm 2.7 kilometra të autostradave.⁹¹ Kompania angazhoi katër nënkontraktues për t'i zbatuar aktivitetet e ndërtimit: [1] kompania aksionare Granit nga Maqedonia e Veriut; [2]

shoqëria aksionare Beton nga Maqedonia e Veriut; [3] konsorciumi Transmet, një kompani me përgjegjësi të kufizuar nga Maqedonia e Veriut; dhe [4] shoqëria aksionare Hering nga Shiroki Brijeg (Bosnjë dhe Hercegovina). Dy nga këta nënkontraktues - Granit dhe Beton - janë kompani të mëdha ndërtimi të listuara në Bursën e Maqedonisë së Veriut. Granit fillimisht informoi Bursën se ka nënshkruar nënkontratë me Sinohydro me vlerë prej 145.87 Milion dollarë.⁹² Më vonë, Beton gjithashtu njoftoi Bursën

Tabela 3. Pasqyra e Fitimit / Humbjes së Sinohydro (Shumat e konvertuara në USD)

Statistika e fitimit / humbjes	2014	2015	2016	2017	2018
Të ardhurat totale	22,300,086	86,912,595	166,728,979	136,881,585	120,569,964
Shpenzimet totale	26,833,346	79,826,117	130,269,236	109,694,672	91,349,890
Fitimi / Humbja e nënkuptuar	(4,533,260)	7,086,479	36,459,743	27,186,913	29,220,073
Fitimi / Humbja e deklaruar zyrtarisht	(4,533,260)	6,696,177	32,740,701	24,413,948	26,152,512

Tabela 4. Bilanci i Sinohydro (Shumat e konvertuara në USD)

Aktivitet	Dhj 31st 2014	Dhj 31st 2015	Dhj 31st 2016	Dhj 31st 2017	Dhj 31st 2018
Aktivitet e tanishme	135,951,770	188,677,424	301,292,476	167,469,254	218,595,119
Nga inventarët	64,311	-	134,377	-	270,581
Pasuritë jo qarkulluese	8,764,395	10,680,607	8,920,547	7,648,565	4,556,182
Shpenzimet e shtyra / Të arkëtueshmet e përlogaritura	31,486,777	37,672,892	30,892,007	22,590,342	12,333,760
Totali i aktiveve	176,202,941	237,030,923	341,105,030	197,708,161	235,485,061
Detyrimet	Dhj 31st 2014	Dhj 31st 2015	Dhj 31st 2016	Dhj 31st 2017	Dhj 31st 2018
Kapitali	(4,533,260)	461,504	32,740,701	59,351,325	86,572,115
Detyrimet	63,975,991	131,850,924	221,983,231	71,496,614	110,124,188
Detyrimet e përlogaritura / Të ardhurat e shtyra	116,760,211	104,718,495	86,381,098	66,854,732	38,788,758
Totali i detyrimeve	176,202,941	237,030,923	341,105,030	197,702,671	235,485,061

Burimi: Regjistri Qendror i Maqedonisë së Veriut, Dhjetor 2019

⁹⁰ 200 kompanitë më të mëdha dhe më të suksesshme në Maqedoni. Kapital, 2017, i disponueshëm vetëm në maqedonisht këtu <https://kapital.mk/deneska-izleze-spetsijalnata-editsija-top-200-najgolemi-i-najuspeshti-vo-makedonija/>

⁹¹ Aleksandar Janev, Sinohydro kineze paguan autostradën Kërçovë-Ohër 54% më shumë sesa nënkontraktuesit. Kapital, 6 mars 2018, i disponueshëm vetëm në maqedonisht në <https://kapital.mk/kineskata-Sinohydro-go-naplatuvala-avtopatot-kichevo-ohrid-za-54-poskapo-od-podizveduvachite/>

⁹² Njoftimi nga Granit në Bursën e Aksioneve të Maqedonisë (24 prillth 2014), <https://www.seinet.com.mk/Default.aspx?docID=33620>

se nënshkroi nënkontratë me Sinohydro me vlerë 100,99 milion dollarë. Më 17 korrik, 2019, Granit njoftoi Bursën se nënshkroi kontratë të re dhe fitoi aktivitete të papërfunduara ndërtimi nga Consortium Transmet nga Maqedonia e Veriut dhe Hering nga Shiroki Brijeg (Bosnjë dhe Hercegovina). Shuma e specifikuar në kontratën e re - ishte ekuivalente me aktivitetet e fituara të ndërtimeve të papërfunduara - ishte 59.98 Milion dollarë. Prandaj, në fund të korrikut 2019 Sinohydro kishte dy nënkontraktues, Beton dhe Granit. Sipas Zëvendës Kryeministrit Angjushev, nënkontraktuesit kanë dërguar fatura në Sinohydro për aktivitetet e ndërtimit. Sinohydro ka ri-faturuar për të njëjtat aktivitete ndërtimore në Ndërmarrjen Publike për Rrugët e Shtetit me një çmim 54% më të lartë se çmimi në faturat origjinale të lëshuara nga nënkontraktuesit.⁹³

Drejtori i sapoemëruar i Ndërmarrjes Publike për Rrugët e Shtetit, z. Zoran Kitanov, paraqiti statistika të tjera të pakëndshme në maj 2019.⁹⁴ Në kontratën për Miladinovci-Shtip, çmimi për instalimin e një metër kub tampon të ofruar nga Sinohydro ishte 2,200 denarë (39,4 dollarë). Kur në një procedurë të rregullt të prokurimit publik Sinohydro fitoi një kontratë për ndërtimin e "Krupishte-Kočani", ajo ofroi çmim katër herë më të ulët - 572.73 denarë (10.24 dollarë) për metër kub - për të njëjtin lloj pune (instalimi i një metri kub të tamponit) në vitin 2019, në të njëjtën intervistë, Drejtori Kitanov deklaroi se

për autostradën Miladinovci-Shtip, Sinohydro kërkoi 106.97 denarë (1.92 dollarë) për një centimetër të shtresës së poshtme të asfaltit. Ky është gati dyfishi i çmimit për Krupishte-Kočani, i cili është 54.78 denarë (0.98 dollarë) për një centimetër. Ekziston gjithashtu një ndryshim në çmim për shtresën e sipërme të asfaltit. Në autostradën Miladinovci-Shtip, është 184.5 denarë (3.3 dollarë për centimetër). Në Krupishte-Kochani, është 70.30 denarë (1.26 dollarë për centimetër). Këto janë ndryshime të mëdha në çmime në dy projekte të ngjashme për të njëjtën punë nga e njëjta kompani.

Prandaj, kredia nga Banka Kineze e Eksportit dhe Importit vihet në të vërtetë me kushte të favorshme me interes të ulët, por kushti i bashkangjitur është që projektin që gjeneron fitime ta kryejë një kontraktues kinez. Zarfë financiar (kredia) është tepër i madh në raport me kostot e vërteta të ndërtimit, siç dëshmohet nga fitimet masive të gjeneruara nga Sinohydro. Në një shoqëri demokratike, këto dy operacione janë të pavarura. Financimi i projektit vjen nga një njësi ekonomike (kreditori), implementimi i projektit (prokurimi i ndërtimit) i jepet një subjekti tjetër me ofertën më të mirë publike. Prania e Sinohydro në Maqedoninë e Veriut nuk është aventurë e njëhershme pasi ndërmarrja vazhdon të marrë pjesë dhe të fitojë oferta publike për ndërtimin e rrugëve të tjera me vlerë më të vogël financiare.

⁹³ Aleksandar Janev, Sinohydro kineze paguan autostradën Kërçovë-Ohër 54% më shumë sesa nënkontraktuesit. Kapital, 6 Mars 2018, në dispozicion vetëm në gjuhën maqedonase në <https://kapital.mk/kineskata-sinohidro-go-naplatauvala-avtopatot-kichevo-ohrid-za-54-poskapo-od-podzveduvachite/>

⁹⁴ Veçer, Për ndërtimin e autostradave, në tender "Sinohydro" ofroi deri në katër herë çmime më të ulëta sesa ato të dakorduara privatisht, 21 maj 2019, në dispozicion vetëm në maqedonisht në <https://www.vecer.press/za-izgradba-na-paticno-sinohidro/>

4.4. Ndikimi i borxhit publik

Në momentin e huazimit nga Banka Kineze e Eksport-Importit, qeveria raportoi vetëm borxhin e përgjithshëm bruto të qeverisë. Nuk kishte të dhëna zyrtare mbi borxhin publik të vendit.⁹⁵ Çdo huazim nga ndërmarrjet e saj publike nuk do të llogaritet si pjesë e borxhit të përgjithshëm bruto të qeverisë. Bisedat e përgjuara fshehurazi zbuluan se duke zgjedhur huazimin përmes Ndërmarrjes Publike për Rrugët e Shtetit, qeveria e atëhershme besonte se rritja e borxhit publik do të qëndronte “nën radar”. Sidoqoftë, edhe kur disa kritikë ngritën çështjen e përkufizimit të borxhit publik, përgjigjja zyrtare ishte se niveli i borxhit publik është ende “i moderuar”.⁹⁶ Kjo nuk kaloi pa u vërejtur nga Fondi Monetar Ndërkombëtar. Raporti i Vendit të FMN-së⁹⁷ 2015 Raporti i Konsultimit i Artikullit IV raportoi: “Borxhi i përgjithshëm i qeverisë arriti 38 përqind të BPV-

së në fund të vitit 2014, gati një dyfishim që nga viti 2008, ndërsa borxhi më i gjerë i sektorit publik (përfshin kryesisht dy ndërmarrje shtetërore (NSH)), Ndërmarrja Publike për Rrugët e Shtetit (NPRSH) dhe Kompania e Shpërndarjes së Energjisë Elektrike (ELEM), u rritën me 44 përqind të BPV-së”. Statistikat zyrtare të qeverisë tani raportojnë si borxhin e përgjithshëm bruto të qeverisë ashtu edhe borxhin publik.⁹⁸ Borxhi publik kërceu nga 34% e BPV-së në 2013 në 40.6% të BPV-së në 2018. Seksioni i poshtëm i Tabelës 7 paraqet përbërjen e borxhit publik të shprehur si përqindje e BPV-së. Shuma e papaguar e huasë nga kreditori zyrtar kinez ishte ekuivalente me 3.8% të BPV-së së vendit në 2018. Me fjalë të tjera, më shumë se gjysma (57.6%) e rritjes kumulative të raportit të borxhit publik ndaj BPV-së midis 2013 dhe 2018 vjen drejtpërdrejt nga huazimi i konsiderueshëm nga Banka EXIM.⁹⁹

⁹⁵ Është e rëndësishme të bëhet dallimi midis borxhit të përgjithshëm bruto të qeverisë dhe borxhit publik. Borxhi publik, i cili gjithashtu përfshin borxhin e garantuar publikisht. Kredia nga Banka Kineze e Eksportit dhe Importit nuk ka ndikuar në borxhin e përgjithshëm bruto të qeverisë, sepse huamarrja është bërë nga një kompani e rrugëve publike (ekstra-buxhetore). Sidoqoftë, e ka rritur borxhin publik (dhe të garantuar publikisht), si në kushtet e detyrimeve të papaguara kushtet nominale (si një shumë absolute) ashtu edhe në kushte relative (si një pjesë e BPV-së së vendit). Për shembull, borxhi i garantuar publik i ndërmarrjeve shtetërore u rrit nga 2½ përqind e BPV-së në 2008 në rreth 8 përqind e BPV-së në 2019, kryesisht për shkak të projekteve të infrastrukturës së transportit publik nga kompania e rrugëve publike. Rritja më e madhe ishte për shkak të huasë nga Banka Kineze e Eksport-Importit. Prandaj, borxhi i përgjithshëm bruto i qeverisë nuk është prekur nga ky huazim. Por, borxhi zyrtar publik (përfshirë borxhin e garantuar publikisht) është rritur ndjeshëm për shkak të huasë nga Banka Kineze e Eksport-Importit.

⁹⁶ Faktor, Çfarë qëndron prapa borxhit publik, 8 tetor, në dispozicion në <https://faktor.mk/shto-stoi-zad-javniot-dolg/fcherashni-novosti-ja-znaete-roka-mandolina>

⁹⁷ Raporti i Vendit i FMN Nr. 15/242, 3 Shtator 2015, f. 7, në dispozicion në <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2016/12/31/Former-Yugoslav-Republic-of-Macedonia-2015-Article-IV-Consultation-Press-Release-Staff-43241>

⁹⁸ Ministria e Financave e Qeverisë së Maqedonisë së Veriut <https://finance.gov.mk/mk/node/57>.

⁹⁹ FMN ka qenë shumë e kujdesshme në reagimin e saj. Për shembull, Raporti i Vendit i FMN Nr. 16/357 në Nëntor 2016 thotë se: “Këto investime kryesisht financohen nga EBRD, EIB dhe Banka EXIM përmes borxhit të garantuar publikisht të shprehur në FX, dhe të kryera nga ndërmarrjet shtetërore siç është PESR, jashtë buxhetit të qeverisë qendrore. Ndërsa investimet në infrastrukturë në IRJ të Maqedonisë nuk konkurrojnë me shpenzimet qeveritare në zona të tjera, ato shtojnë detyrimin e qeverisë.”

5. Shqetësimet mjedisore

Puna përgatitore për ndërtimin e autostradës Miladinovci-Shtip ishte në një fazë të përparuar para vitit 2013. Studimi i ndikimit në mjedis të kësaj autostrade ishte përgatitur tashmë nga një ekip prej katër gjeologësh në Prill 2011.¹⁰⁰

Në prill 2013, Ndërmarrja Publike për Rrugët Shtetërore njoftoi Ministrinë e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor se kishte ndërmend të ndërtonte autostradën Seksioni A2: Kërçovë-Trebenishtë dhe autostradën A3 Seksioni: Kryqëzimi Trebenishtë dhe Kryqëzimi Podmolje-Ohër.¹⁰¹ Studimi i ndikimit në mjedis për këto projekte u përgatit nga GEING Krebs dhe Kiefer në prill 2013.¹⁰²

Të dy studimet identifikuan efekte të dëmshme të nivelit të ulët në mjedis dhe propozuan masa zbutëse, në thelb duke dhënë dritë jeshile për ndërtimin e autostradave.

6. Përfundime dhe rekomandimet

Maqedonia e Veriut dhe Kina përgjithësisht kanë mbajtur marrëdhënie miqësore politike dhe ekonomike bilaterale që datojnë që nga kohërat e Jugosllavisë, minus një pauzimi të shkurtër për shkak të Luftërave Jugosllave dhe njohjes së Shkupit nga Tajvani në 1999. Angazhimi i Pekinit me Shkupin pas vitit 2010 duhet të analizohet me një perspektivë rajonale si pjesë e Iniciativave të Rripit dhe Rrugës dhe 17+1.

Autostradat Miladinovci-Shtip dhe Kërçovë-Ohër të ndërtuara nga kompania kineze Sinohydro dhe të financuara përmes huasë së Bankës Kineze të Eksport-Importit, përfaqësojnë mishërimin e një marrëdhënieje më bashkëkohore midis dy vendeve. Deri tani 'projektet kineze' më të mëdha në Maqedoninë e Veriut për sa i përket financimit dhe shkallës janë lënë në errësi nga korrupsioni që përfshin zyrtarë të lartë nga qeveria e atëhershme e udhëhequr nga VMRO-DPMNE. Hetimi i korrupsionit përfshiu vetë ish-kryeministrin. Zbatimi i tyre ngriti shqetësime serioze në lidhje me procesin e kontraktimit dhe ndërtimin e përgjithshëm. Përfundimi i projektit, veçanërisht i autostradës

¹⁰⁰ Studim mbi ndikimin mjedisor të autostradës Miladinovci-Sveti Nikole-Shtip (Prill 2011), në dispozicion në: <http://www.moep.gov.mk/wp-content/uploads/2014/10/Studija%20Avtopat%20Miladinovci-Sv.Nikole-Shtip%20-%20PRERABOTENA.pdf>

¹⁰¹ Ndërmarrja Publike e Rrugëve Shtetërore, Njoftimi për qëllimin e ndërtimit, 4 Prill 2014, në dispozicion në https://www.moep.gov.mk/wp-content/uploads/2014/10/2013.04.04_Izvestuvanje%20za%20namera,%20avtopat%20Kicevo-Ohrid.pdf

¹⁰² Studim mbi ndikimin mjedisor të autostradës A2, Seksioni Kërçovë-Trebenishtë dhe autostrada A3, Seksioni: Kryqëzimi Trebenishtë (lidhje me A2) dhe Kryqëzimi Podmolje-Ohër, Në dispozicion në: <http://www.moep.gov.mk/wp-content/uploads/2014/10/Sdudija%20za%20ovzs%20-%20Izgradba%20na%20Avtopatot%20A2,%20del%20Kicevo-Trebenista%20i%20na%20avtopat%20A3,%20del%20krstosnica%20Trebenista-krstosnica%20Podmolje.pdf>

Kërçovë-Ohër, është vonuar të paktën tre vjet dhe kostot e tij të ndërtimit u rritën ndjeshëm. Këto rrethana vunë një pikëpyetje të madhe mbi kushtet e favorshme që Banka Kineze e Eksport-Importit u ofroi autoriteteve të Maqedonisë për ndërtimin e dy autostradave.

Kontrata fillestare për kredinë ishte me vlerë 783,4 milion dollarë, e cila ishte 90% e vlerës totale të punimeve të ndërtimit. Siç është paraqitur në Tabelën 7, vlera totale e punimeve ndërtimore të parashikuara në marrëveshjet e kontratës për të dy autostradat ishte 870,422,844.32 dollarë. Deri më tani (shtator 2020), vonesa totale arrin në 1912 ditë

(pesë vjet dhe dy muaj), dhe vlera e përgjithshme e vlerësuar e re për autostradat llogaritet në 1,081,811,412.94 dollarë. Me Aneksin (ndryshimin) e marrëveshjeve origjinale të kontratës më 14 nëntor 2018, çmimi i punimeve të ndërtimit për Kërçovë-Ohër u rrit me 211,388,568.60 dollarë dhe vonesa e punimeve tani vlerësohet në 1,249 ditë. Çmimi i punimeve të ndërtimit për autostradën Miladinovci-Shtip nuk ka ndryshuar, por punimet janë zgjatur për 663 ditë. Kërçovë-Ohër nuk është përfunduar, dhe Miladinovci-Shtip u përfundua më 21 gusht, 2020. Nëse dikush shton pagesat e pritshme të interesit në 15 vitet e ardhshme në shumën prej 155.6 milion USD, kostoja totale do të arrijë në 1.2 miliard dollarë.

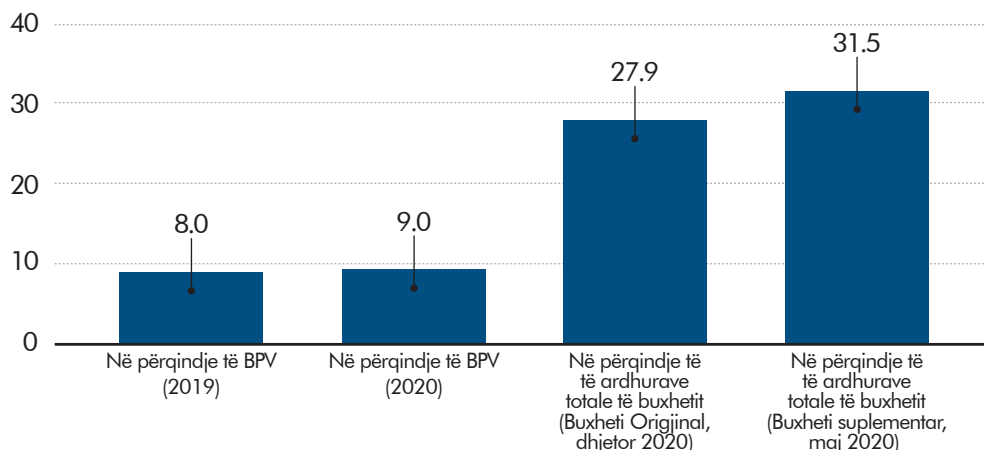
Tabela 5. Vlera totale e punimeve të ndërtimit dhe punëve të vonuara të ndërtimit (në dollarë amerikan)¹⁰³

Seksioni i autostradës	Shumat në marrëveshjet origjinale të kontratës	Aneks		Shuma totale (kontrata origjinale + aneksi)
		[B] Kostot shtesë	[C] Zgjatja e periudhës	
	[A]			[D] = [A] + [B]
Kërçovë-Ohër	561,133,511.97	211,388,568.60	1,249 ditë (afati i ri 30.06.2021)	772,522,080.58
Miladinovci-Shtip	309,289,332.37	0.00	+ 663 ditë (e përfunduar më 21.08.2020)	309,289,332.37
Total amount	870,422,844.32	211,388,568.60	1912 ditë (5 vjet dhe dy muaj)	1,081,811,412.94

Vlera aktuale e vlerësuar e autostradave është 9.0% e BPV-së për vitin 2020 dhe 31.5% e të ardhurave totale të buxhetit (Buxheti suplementar, maj 2020).

¹⁰³ Kursi mesatar ditor i këmbimit dollar/ EUR në ditën e miratimit të aneksit të tretë ishte 1.13171 dollarë për 1 EUR.

Tabela 6. Vlera totale e punëve të ndërtimit (në përqindje të BPV-së dhe të ardhurave buxhetore)



Kapitali korroziv që vjen nga Kina, si kushtet jokonkurrese të huasë të vendosura nga bankat shtetërore kineze, kërcënojnë institucionet e vendosura në mënyrë demokratike dhe ekonominë e tregut. Kjo gjithashtu ngre shqetësime serioze për qëndrueshmërinë e autoriteteve të Maqedonisë së Veriut ndaj korrupsionit dhe gatishmërinë e tyre për të injoruar sundimin e ligjit dhe për të ekzekutuar projekte të këtij lloji në mënyra të paqarta dhe jo-përfshirëse. Duket se mënyra e punës e Kinës është e kundërt me modelin politik dhe ekonomik dhe vlerat liberale të cilat Maqedonia e Veriut përpiqet t'i arrijë përmes aleancave të saj (NATO) dhe anëtarësimin e ardhshëm në BE.

Pekini në mënyrë efektive ka arritur të kanalizojë kapitalin e tij korroziv në Maqedoninë e Veriut duke përfitur nga boshllëqet e tij të qeverisjes, përfshirë:

1. Mungesën e prokurimit transparent dhe konkurrues përkundrejt kushteve të huasë të vendosura nga Banka Kineze e Eksport-Importit e mishëruar në listën e kompanive të preferuara të sugjeruara nga qeveria kineze dhe të aprovuara nga ambasada kineze në Shkup;
2. Procesi i përzgjedhjes jotransparente dhe jokonkurrese i kontraktorit kryesor (Sinohydro) që hapi rrugën për veprime potenciale korruptive të dëmshme për qëndrueshmërinë dhe vlerën e projekteve; dhe
3. Hapësira për stimuj politikë dhe privatë të zyrtarëve kryesorë publikë duke lënë në errësi opinionin e mbikëqyrjes së ndërtimit për mosrealizimin e projektit, duke dëmtuar në mënyrë efektive të mirën e përbashkët dhe paratë e taksapaguesve.

Kërkesa anti-konkurruese për të lidhur kredinë me kushtin për të angazhuar kontraktues kinez të sugjeruar posaçërisht është një nga problemet kryesore. Si kontraktuesi kryesor, Sinohydro shlyen përfitimet nga kushtet koncesionare të kredisë dhe mbi-kompenson ofertën financiare me sa duket bujare duke nxjerrë fitim të tepruar. Zarfi financiar (vetë kredia) është stërmadhuar në raport me kostot e vërteta të ndërtimit siç dëshmohet nga fitimet masive të gjeneruara nga Sinohydro gjatë periudhës 2014-2018. Kur dikush shton nënshkrimin pasues të tre anekseve të marrëveshjes origjinale me Sinohydro për shkak të kostove të papritura, e gjithë historia e përfitimeve të konsiderueshme kombëtare avullohet. Prania e Sinohydro në Maqedoninë e Veriut nuk është aventurë e njëhershme pasi ndërmarrja vazhdon të marrë pjesë dhe të fitojë oferta publike për ndërtimin e rrugëve të tjera me vlerë më të vogël financiare. Kjo është mishëruar në qëndrimin e qeverisë për ta vazhduar ndërtimin e autostradës duke mos e vënë re realizueshmërinë dhe përfitimin e tyre dhe duke injoruar standardet bashkëkohore të ndërtimit dhe procedurat e prokurimit publik.

Nga një këndvështrim më i gjerë, marrëdhëniet tregtare me Kinën po prodhojnë deficit të konsiderueshëm dhe në zgjerim për Maqedoninë e Veriut. Marrëdhëniet e investimeve midis këtyre dy shteteve ishin shumë të dobëta deri në vitin 2016 dhe të njëanshme më pas, kryesisht të lidhura me Sinohydro.

Duke thënë këtë, ky studim ofron disa rekomandime për aktorë të ndryshëm shtetërorë dhe jo-shtetërorë. Këtu është çelësi i tyre:

Qeveria duhet të angazhohen për integrimin dhe anëtarësimin Euro-Atlantik duke:

- Përmirësuar funksionimin e institucioneve demokratike, reformave të administratës publike dhe luftimin e korrupsionit, duke përfshirë edhe mbylljen e boshllëqeve të qeverisjes të identifikuara në këtë analizë, veçanërisht përmes prokurimit publik transparent dhe konkurrues, jo vetëm për projektet kryesore të infrastrukturës; kështu të sigurojnë qëndrueshmërinë dhe vlerën kundrejt parave.
- Përputhje me kriteret ekonomike të pranimit në BE për të siguruar që tregu është funksionues si dhe konkurrues, kështu që Maqedonia e Veriut dhe e lirë t'i përmbahet parashikimeve të borxhit publik, siç parashikohet me Kriteret e Mastrohitit.
- Hartimi i një Plani të ri Kombëtar të Zhvillimit dhe harmonizimi i strategjive të zhvillimit me legjislacion në kontekstin e politikës së anëtarësimit në BE;
- Niveli i luftës kundër kapitalit korroziv në një nivel rajonal. Kjo mund të bëhet nën kujdesin e premtimeve anti-korrupsion të Procesit të Berlinit.
- Shmangia e aranzhimeve financiare nga kreditorët e jashtëm që kufizojnë procedurat konkurruese të prokurimit.
- Përdorimi i mundësive të financimit dhe mbështetjeve të ofruara nga Zhvillimi i Ndërmarrjeve dhe Lehtësimi i Inovacionit në

Ballkanin Perëndimor dhe Instrumenti për Ndihmën e Para-Aderuese III në mënyrë që të kufizohet hapësira për financim korroziv nga palët e pasigurta; Kushtëzimi i vendimmarrjes politike me arsye të shëndoshë përmes analizave të prira për Vlerësimin e Ndikimit Rregullator, i cili çon në politikëbërje të përgjegjshme.

Parlamenti duhet të ushtrojë mbikëqyrje më të plotë nga:

- Mbajtja e seancave dëgjimore publike dhe mbikëqyrëse për të marrë informacionin e nevojshëm, përfshirë mendimin e ekspertëve të pavarur, përpara ratifikimit të marrëveshjeve ndërkombëtare që krijojnë kufizime të rëndësishme politike, financiare dhe të tjera për vendin.
- Bashkëpunim i ngushtë me Komisionin Shtetëror për Parandalimin e Korrupsionit në uljen e rreziqeve të abuzimit në detyrë përmes këshillimit të deputetëve dhe korigjim të korrupsionit në legjislacion dhe politika.
- Bashkëpunoni me institucionet e hetimit financiar, përfshirë autoritetet tatimore, policinë dhe inteligjencën në rrethimin e gjendjes së pronës së zyrtarëve të zgjedhur ose të emëruar drejtpërdrejt të angazhuar në lidhjen e marrëveshjeve ndërkombëtare të këtij lloji dhe madhësisë së tillë. Kjo është e rëndësishme për të shmangur shpërblimet për ndikim të paligjshëm nga zyrtarë si në rastin e ndërtimit të dy autostradave.

Organizatave të shoqërisë civile, media të pavarur dhe organizatave mbështetëse të biznesit siç janë odat ekonomike duhet të kërkojnë:

- Transparencë e plotë në negociatat dhe zbatimin e këtyre llojeve të projekteve duke filluar nga studimet e fizibilitetit dhe përfitimit të idesë së projektit deri në ratifikimin e marrëveshjeve ndërkombëtare dhe procesin pasues të kontraktimit, deri në përfundimin dhe vlerësimin e projekteve.
- Transparenca që çon në konkurrencë përmes vendimmarrjes gjithëpërfshirëse.

Informacioni për CIPE

Kapitalizmi i tregut të lirë dhe tregtia globale kanë rezultuar në fitimet më të mëdha ekonomike në historinë njerëzore, megjithatë boshllëqet mbeten dhe disa po lihen pas. Ky është rezultat i mundësive të pabarabarta ekonomike, mungesës së mundësive universale sipërmarrëse dhe ekonomike dhe një paaftësie që njerëzit të lidhen me zinxhirët globalë të vlerës. Programet e CIPE punojnë për t'i adresuar këto probleme. CIPE u themelua në parimin se liria ekonomike dhe liria politike janë të lidhura. Që të funksionojë një sektor i fortë privat ka nevojë për demokraci të lulëzuar - dhe anasjelltas. Puna jonë përqendrohet në ndërtimin e institucioneve të forta demokratike për të krijuar një mjedis të mundshëm për lulëzimin e biznesit dhe sipërmarrjes. Pavarësisht nëse kjo do udhëheqë përpjekjet anti-korrupsion, trajnimin e sipërmarrësve, ndihmën e shoqatave lokale të biznesit, odat ekonomike dhe grupet mendimore (think tanks), ndihma në debatet presidenciale që përqendrohen në ekonomi, apo ndërtimi i strukturave të mira të qeverisjes - ne jemi atje në vijat e para të luftës për të forcuar dhe mbështetur demokracinë dhe institucionet e saj në mënyrë që sektori privat të lulëzojë.

Informacioni i kontaktit në lidhje me CIPE

Washington, DC
1211 Connecticut Avenue, NW, Suite 700
Washington, DC 20036
Tel: +1 202 721 9200
Faksi: +1 202 280 1000

Informacione rreth IDSCS

IDSCS është një organizatë think-tank që hulumton zhvillimin e qeverisjes së mirë, sundimin e ligjit dhe integrimin evropian të Maqedonisë së Veriut. IDSCS ka misionin të mbështesë përfshirjen e qytetarëve në procesin e vendimmarrjes dhe të forcojë kulturën politike pjesëmarrëse. Duke forcuar vlerat liberale, IDSCS kontribuon në bashkëjetesën e diversiteteve.

Informacioni i kontaktit në lidhje me IDSCS

Adresa: Rr. Miroslav Krlezha 52/2, 1000 Shkup
Numri i telefonit / Faksi: +389 2 3094 760
E-mail: contact@idscs.org.mk

Informacione rreth projektit

Objektivat e projektit "Adresimi i rrjedhave korrozive të kapitalit" janë 1) për ta forcuar rolin e iniciativave të drejtuara nga sektori privat që përparojnë zgjidhjet lokale për sfidat ekonomike dhe qeverisëse dhe 2) për ta përmirësuar qeverisjen e bazuar në parimet liberale demokratike dhe të orientuara drejt shënjestrave dhe institucioneve në vendet autoritare dhe demokracive në zhvillim. Studimet e çështjes së projektit në Maqedoninë e Veriut janë pjesët e autostradës Miladinovci-Shtip dhe Kërçovë-Ohër, ndërtimet e të cilave financohen nga një hua nga Banka Eksport-Import e Kinës dhe e udhëhequr nga kompania kineze Sinohydro Corporation Ltd. Aktivitetet e projektit përfshijnë planifikimin strategjik, identifikimin dhe analizën e hyrjeve të kapitalit të huaj me rrezik të lartë dhe boshllëqet e qeverisjes, tryezat e rumbullakëta për dokumente të politikave me sektorin privat, takime për dokumentet e politikave me zyrtarë publikë, dhe tryezat të rumbullakëta të politikave publike dhe shtrirje të tjera lokale në lidhje me dokumentet e politikave.

Informacion rreth autorëve

Zoran Neçev është studiues i lartë dhe drejtues i Qendrës për Integritim Evropian brenda IDSCS. Fushat e tij të interesit akademik dhe profesional janë zgjerimi i BE-së, evropianizimi, politika e kushtëzimit, Ballkani Perëndimor, drejtësia dhe punët e brendshme.

Ivan Nikolovski është studiues në Qendrën për Integritim Evropian brenda IDSCS. Nikolovski ka master në Shkencat Politike me specializim në Politikën Krahësuese. Fushat e tij të interesit janë shoqëritë e ndara, integritimi evropian dhe çështjet ndërkombëtare.

Link

—

Ky raport është në dispozicion në formë elektronike në:

-

<https://idscs.org.mk/mk/portfolio/te-ngaterruar-ne-rruge-pa-krye-besimi-mashterues-ne-kapitalin-korroziv-kinez-per-ndertimin-e-autostradave-te-maqedonise-se-veriut/>



ADRESIMI I RRJEDHAVE KORROZIVE TË KAPITALIT



Mbështetur nga Qendra për Ndërmarrje Private Ndërkombëtare (CIPE)



CENTER FOR INTERNATIONAL
PRIVATE ENTERPRISE