



VLERËSIMI I SHËRBIMEVE LOGJISTIKE NË KOSOVË



Përgatitur për:

Departamenti i Tregtisë, MINT

Përgatitur nga:

Agon Nixha, *Konsulent i Jashtëm*

Me kontribut nga Departamenti i Tregtisë, MINT:

Mirsad Simnica,
Albina Bujupi Doberdolani
dhe Gentiana Rustemi

Ky raport është hartuar si pjesë e Asistencës Teknike në Kontekstin e Integritimit Evropian të zbatuar nga Zyra e Kryeministrit dhe mbështetur nga Dukata e Madhe e Luksemburgut

[Versioni origjinal është në gjuhën angleze]

Mirënjohje:

Autori shpreh mirënjohje të thellë për stafin e Departamentit të Tregtisë për mbështetjen e tyre në hartimin e këtij raporti.

Publikimi i punimit: 01/2021

Maj 2021

Vendi:

Prishtinë, Kosovë

Faqja e kopertinës së këtij raporti është dizajnuar duke përdorur burime nga Freepik.com.

Mohim i Përgjegjësisë:

Pikëpamjet e shprehura këtu i përkasin autorit dhe kësaj nuk mund të merren në asnjë mënyrë si mendim zyrtar i donatorit mbështetës.

Tabela e Përmbajtjes

Shkurtesat	5
Përmbledhja ekzekutive.....	6
1. Hyrje	10
2. Metodologjia e përgjithshme.....	12
3. Trendet ndërkombëtare	13
4. Struktura dhe performanca e sektorit të logjistikës në Kosovë.....	16
5. Korniza rregullatore	23
5.1. Hyrja në treg	23
5.2. Operimet	28
5.3. Marrëveshjet dhe Protokollet Ndërkombëtare	29
5.4. CEFTA - Protokoli Shtesë 6	31
6. Gjetjet kryesore të anketës.....	33
7. Përfundim	40
Shtojcat	41

Figurat

Figura 1: Shpërndarja e firmave aktive të logjistikës (sipas të dhënave të ATK-së) sipas rajoneve	18
Figura 2: Firmat e logjistikës (sipas të dhënave të ARBK-së) sipas gjinisë së pronarëve	19
Figura 3: Firmat e logjistikës sipas gjinisë	19
Figura 4: Vendndodhja sipas rajonit, në %.....	33
Figura 5: Shërbimet kryesore të ofruara nga firmat, në% të rasteve	34
Figura 6: Shpërndarja e punësimit, në %	34
Figura 7: Shpërndarja e pagës mesatare, në %.....	35
Figura 8: Ndryshimi vjetor i qarkullimit në vitin 2020 krahasuar me vitin 2019, në%.....	35
Figura 9: Lloji i klientëve, në %.....	36
Figura 10: Niveli i perceptuar i konkurrencës së sektorit krahasuar me BE, në %	36
Figura 11: Angazhimi në transportin ndërkufitar të mallrave, në %.....	37
Figura 12: Stimujt nga qeveria, në%	38
Figura 13: Renditja e pengesave nga firmat (mesatarja)	39

Tabelat

Tabela 1: Numri i firmave aktive të logjistikës, sipas nënsektorëve	17
Tabela 2: Firmat e regjistruara dhe të mbyllura të logjistikës (2001-2020)	17
Tabela 3: GVA në sektorin e logjistikës në Kosovë	20
Tabela 4: Qarkullimi i kombinuar i firmave të logjistikës (2017-2019).....	20
Tabela 5: Personat e punësuar në sektorin e logjistikës (2018-2019).....	21
Tabela 6: Tregtia e transportit të mallrave	22
Tabela 7: Një përmbledhje e licencave për transportin ndërkombëtar	26
Tabela 8: Një listë përmbledhëse e standardeve të emetimit të BE-së.....	29
Tabela 9: Marrëveshjet ndërkombëtare të transportit dhe protokollet teknike të Kosovës	31

Shkurtesat

AP6	Protokolli Shtesë 6
BQK	Banka Qendrore e Kosovës
CEFTA	Marrëveshja e Tregtisë së Lirë të Evropës Qendrore
ECMT	Konferenca Evropiane e Ministrave të Transportit
BE	Bashkimi Evropian
GATS	Marrëveshja e Përgjithshme për Tregtinë e Shërbimeve
BPV	Bruto Produkti Vendor
BVSH	Bruto Vlera e Shtuar
IFC	Korporata Ndërkombëtare Financiare
FMN	Fondi Monetar Ndërkombëtar
HCDF	Mekanizmi për zhvillimin e kapaciteteve njerëzore
IRU	Sindikata e Transportit Rrugor
JIT	Mu në kohë
ASK	Agjencia e Statistikave të Kosovës
ARBK	Agjencia e Regjistrimit të Bizneseve në Kosovë
OEK	Oda Ekonomike e Kosovës
SH.P.K.	Shoqëri me Përgjegjësi të Kufizuara
MMPHI	Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës
MINT	Ministria e Industrisë, Ndërmarrësisë dhe Tregtisë
KMF	Kombi më i favorizuar
NACE	Klasifikimi Statistikor i Aktiviteteve Ekonomike në Komunitetin Evropian
OECD	Organizata për Bashkëpunim Ekonomik dhe Zhvillim
MSA	Marrëveshja e Stabilizim Asociimit
KST	Kushtet Standarde të Tregtimit
ATK	Administrata Tatimore e Kosovës
MB	Mbretëria e Bashkuar
UNMIK-u	Misioni i Kombeve të Bashkuara në Kosovë
SH.B.A.	Shtetet e Bashkuara
OBT	Organizata Botërore e Tregtisë

Përmbledhja ekzekutive

Ky raport paraqet një vlerësim të sektorit të logjistikës në Kosovë. I njëjti analizon strukturën dhe performancën e sektorit, shqyrton kornizën përkatëse rregullatore për shërbimet e logjistikës bazuar në *Acquis* të BE dhe identifikon pengesat kryesore me të cilat përballen ofruesit e shërbimeve logjistike. Shërbimet logjistike, të cilat përfshijnë aktivitete të cilat kanë të bëjnë me qarkullimin e mallrave (transport dhe magazinim) në të gjithë zinxhirin e vlerës, janë thelbësore në aspektin e rritjes ekonomike, punësimin gjithëpërfshirës dhe tregtinë ndërkombëtare me cilësi të lartë. Për shkak të natyrës së tyre ndër-sektoriale, shërbimet logjistike kanë efekte të shumëfishta në ekonomi. Sektorë të rëndësishëm siç janë bujqësia, metalurgjia dhe minierat, përpunimi i ushqimit, prodhimi i drurit, të gjithë varen nga funksionet e logjistikës.

Në Kosovë, ofruesit e shërbimeve logjistike kontribuojnë me 3.2 për qind në Bruto Vlerën e Shtuar të vendit (BVSH). Megjithatë kjo nuk është përqindje e vogël në krahasim me sektorët e tjerë në ekonominë e vendit, është dukshëm më e vogël krahasuar me mesataren e BE-së dhe OECD-së. Numri i ofruesve aktivë të shërbimeve logjistike në Kosovë është 20 herë më i vogël krahasuar me mesataren e BE-së. Një arsye kryesore për këtë dallim lidhet me faktin se nën-kontraktimi i funksioneve logjistike nuk është praktikë shumë e shpeshtë në Kosovë. Për më tepër, të dhënat tregtare tregojnë se Kosova ka regjistruar deficit të vazhdueshëm tregtar në transportin e mallrave, i cili është trend i ndryshëm krahasuar me performancën e përgjithshme të vendit në tregtinë e shërbimeve.

Për shkak të natyrës komplekse dhe shumë-dimensionale të sektorit të logjistikës, korniza rregullatore në Kosovë, si në shumë vende të tjera, karakterizohet me nivel të lartë të fragmentimit, si dhe me legjislacion dhe rregullore të shpërndara në institucione të ndryshme.

Gjatë rishikimit të rregulloreve të hyrjes (qasjes) në treg janë identifikuar disa çështje, të cilat zakonisht përbëhen nga kërkesat e regjistrimit dhe licencimit për operatorët e rinj që do të pranohen në treg. Së pari, në BE kërkohet licencë për të gjithë operatorët e transportit rrugor, ndërsa në Kosovë kjo kërkesë është vetëm për ata që merren me transport ndërkombëtar të mallrave. Në mungesë të kërkesës së tillë, tregu i brendshëm i transportit rrugor vuan nga shërbimet me cilësi të dobët dhe çështjet e sigurisë rrugore. Edhe kushtet e licencimit (kriteret) për operatorët që synojnë të bëjnë transport rrugor ndërkombëtar, të tilla si ato të themelimit, reputacionit të mirë dhe të ngjashme, nuk janë përcaktuar aq mirë, duke lënë hapësirë për keqinterpretim. Në pjesë të caktuara, kushtet e licencimit nuk janë plotësisht në përputhje me legjislacionin e BE-së. Së dyti, nuk ka regjistër kombëtar të disponueshëm për publikun të operatorëve të transportit rrugor që kanë licencë, pavarësisht faktit se kjo është kërkesë nga legjislacioni në fuqi. Së treti, kriteret për transportuesit jo-rezidentë të cilët kanë nevojë për të marrë leje transporti nuk përcaktohen me legjislacionin aktual. Në fakt, ekziston një udhëzim administrativ i trashëguar nga periudha e UNMIK-ut që rregullon lejet për transportuesit jo-rezident rrugor; megjithatë, ky akt juridik nuk specifikon kriteret për marrjen e lejes. Së katërti, ndryshe nga Kosova ku transportuesit jo-rezidentë nuk mund të kryejnë transport rrugor të mallrave brenda vendit (kabotazh), në BE jo-rezidentët mund të kryejnë deri në tre operime në Shtetet Anëtare pritëse brenda shtatë ditëve pas udhëtimit ndërkombëtar. Së pesti, kërkesat për licencimin e terminalit të përcaktuara në legjislacionin ekzistues dhe mënyra e zbatimit të tyre kanë krijuar shtrembërime në treg, duke rezultuar, ndër të tjera, në tarifa relativisht të larta terminale për transportuesit. E fundit, përfaqësuesit e doganave (shpesh të

referuar si ndërmjetës) janë të detyruar të marrin licencë për të vepruar në Kosovë, ndryshe nga BE-ja ku nuk ka kërkesë të tillë.

Gjatë rishikimit të rregulloreve të operimeve, të cilat zakonisht synojnë të promovojnë cilësinë e shërbimeve, janë identifikuar disa çështje kyçe. Së pari, koha e vozitjes, pauzat dhe periudhat e pushimit për shoferët në transportin e mallrave, me gjithë faktin se janë të rregulluara në përputhje me praktikën e BE-së, nuk zbatohen mirëfilli. Së dyti, çështjet e përgjegjësisë në rastet e humbjeve dhe dëmeve, të cilat janë shumë të rëndësishme në kontaktet logjistike, nuk janë të rregulluara mirë. Së treti, ndryshe nga BE-ja e cila ka standarde të emetimit dhe ku respektimi i tyre është i detyrueshëm, në Kosovë nuk ka kufizime të vendosura për transportuesit që kryejnë transport rrugor brenda vendit.

Si rezultat i vështirësive për anëtarësimin në mekanizmat ndërkombëtarë të transportit, duke filluar nga viti 2010, Kosova ka lidhur marrëveshje bilaterale të transportit me disa vende të BE-së dhe me disa vende fqinje. Këto marrëveshje bilaterale ndryshojnë nga njëra-tjetra në shumë aspekte, kryesisht në lidhje me shkallën e liberalizimit. Bazuar në intervistat me palët e interesit, nga të gjitha marrëveshjet në fuqi, ajo me Turqinë u perceptua si më e pafavorshme, veçanërisht për shkak se numri i lejeve vjetore konsiderohet të jetë disproporcionalisht më i ulët për Kosovën. Standardet e emetimeve janë fushë tjetër në të cilën këto marrëveshje kanë dallime. Në përgjithësi, pajtueshmëria me dispozitat divergjente të marrëveshjeve bilaterale konsiderohet si barrë e rëndësishme rregullatore për operatorët e transportit.

Për të mbledhur më shumë njohuri mbi sektorin, është bërë një anketë me mostër të ofruesve të shërbimeve logjistike. Gjetjet e anketës tregojnë se firmat e logjistikës në Kosovë kryesisht varen vetëm nga një shërbim, i cili në shumicën e rasteve është transporti. Ky model biznesi nuk është në përputhje me dinamikën e re globale, ku firmat e logjistikës janë specializuar në sigurimin e paketave të integruara të shërbimeve logjistike, përfshirë shërbimet me vlerë të shtuar si paketimi, menaxhimi i inventarit dhe të ngjashme. Gjetjet tregojnë gjithashtu se pandemia Covid-19 ka goditur në mënyrë të konsiderueshme sektorin në vitin 2020, duke shkaktuar rënie të qarkullimit tek më shumë se dy të tretat e firmave. Për më tepër, firmat besojnë se niveli i konkurrueshmërisë (çmimi dhe cilësia) qëndron më keq krahasuar me BE-në.

Sipas firmave të anketuara, pikat e forta kryesore që karakterizojnë sektorin janë infrastruktura rrugore dhe shpejtësia e dërgimit. Nga ana tjetër, disa nga pikat e dobëta të identifikuara përfshijnë konkurrencën e padrejtë, çmimet e larta të terminalit, mungesa e tahografëve digjitalë, automjetet e vjetra, pagesat e vonuara dhe shoqëri me funksionim të dobët. Shumica e firmave të anketuara janë të angazhuara në transportin ndërkombëtar të mallrave. Këto firma duket se përballen me shumë pengesa gjatë kryerjes së tregtisë ndërkufitare. Disa nga pengesat e përmendura më shpesh përfshijnë pamundësinë e transportuesve për tu futur në zonën e BE-së pa viza; kosto të larta sigurimi në mungesë të sistemit të kartonit të gjelbër; kërkesa për të ndryshuar targat në kufirin serb dhe pengesat e tjera që burojnë nga mosnjohja e dokumenteve; vështirësitë që vijnë nga mos-anëtarësimi në mekanizmat ndërkombëtarë si ECMT; dhe regjimi diskriminues i lejeve me vendet e tjera.

Rekomandimet kryesore të këtij raporti janë përshkruar më poshtë:

- Qeveria duhet të krijojë mekanizëm efektiv rregullator dhe koordinues i cili lidh organet e ndryshme rregullatore dhe ato të kontrollit të cilat përcaktojnë dhe zbatojnë rregulloret për shërbimet logjistike. Diçka e tillë, ndër të tjera, do të përmirësojë koherencën në politikë-bërje dhe minimizon burokracinë në sektor.

- Në përgjithësi, korniza rregullatore duhet të modernizohet për të mirëmbajtur shërbime logjistike me cilësi të lartë. As rregullimi i tepërt dhe as derregullimi nuk do të jenë të shëndetshme për funksionimin e duhur të sektorit të logjistikës.
- Duhet të forcohet roli i shoqatave sektoriale. Ato duhet të kenë rol udhëheqës në bashkimin e anëtarëve të tyre dhe t'i ndihmojnë ata të ndjekin rregullat që kontribuojnë në bërjen e sektorit më konkurrues. Ato mund të shërbejnë edhe si vetë-rregullatorë, veçanërisht në rastet kur Qeveria ngeçë në miratimin e praktikave të reja.
- Përveç kërkesës për licencim për transportuesit rrugorë të angazhuar në transportin ndërkombëtar, Qeveria duhet të prezantojë një kërkesë për licencim për transportuesit që kryejnë operime brenda vendit. Kjo do të ishte në harmoni me praktikën e BE-së. Kriteret për krijimin, reputacionin dhe kapacitetin financiar duhet të jenë mjaft të qarta dhe specifike për të shmangur keqinterpretimin, i cili është shumë i shpeshtë në këto raste. Nga ana tjetër, lëshimi i lejeve për operatorët jo-rezidentë duhet të rregullohet më mirë me udhëzim të ri administrativ. Çështjet e zbatimit duhet të adresohen gjithashtu me më shumë kontrolle dhe auditime.
- Qeveria duhet të krijojë regjistër të brendshëm miqësor për përdoruesit e transportit dhe operatorëve të tjerë të logjistikës që posedojnë licenca dhe leje në mënyrë që të përmirësojë transparencën në sektor. Ky regjistër duhet të jetë i qasshëm për publikun, por duke mos shpalosur informacionin që cenon privatësinë e operatorit.
- Qeveria duhet të vlerësojë me kujdes dispozitat e hyrjes në treg për terminalin e mallrave dhe të bëjë ndryshimet e nevojshme për të adresuar shtrembërimet e krijuara nga tendencat oligopole.
- Në përputhje me praktikën e BE-së, Qeveria duhet të vlerësojë mundësinë e ndryshimit të legjislacionit për të lejuar transportuesit rrugorë jo-rezidentë të kryejnë deri në tre operime kabotazhi në Kosovë brenda shtatë ditëve pas udhëtimit ndërkombëtar.
- Qeveria duhet të intensifikojë përpjekjet e saj për t'u bërë anëtare e mekanizmave ndërkombëtarë të cilat rregullojnë transportin ndërkufitar si ECMT. Meqenëse procesi i anëtarësimit mund të marrë kohë dhe epilogu do të ishte ende i pasigurt, Kosova duhet, ndërkohë, të zgjerojë shtrirjen gjeografike të marrëveshjeve të saj bilaterale. Gjithashtu, marrëveshjet ekzistuese bilaterale, veçanërisht ajo me Turqinë, duhet të rishikohen nga afër dhe të njëjtat mund të ri negocohen.
- Në ndjekje të praktikës së BE-së, Kosova duhet të heqë kërkesën për licencim për përfaqësuesit e doganave.
- Palët e përfshira në marrëveshje logjistike, me rastin e hartimit të kontratave të tyre, duhet t'i referohen Kushteve Standarde të Tregtisë (KST) për të shmangur çështjet e përgjegjësisë në rastet e dëmtimit dhe humbjes.
- Qeveria duhet të prezantojë rregulla të detyrueshme të avancimit të flotës për të zbutur dëmtimin e mjedisit në përputhje me standardet dhe kriteret e vendosura në direktivat përkatëse të BE-së.
- Qeveria duhet të ofrojë stimuj që stimulojnë zhvillimin e shërbimeve të integruara logjistike (3PL). Diçka e tillë do të rrisë performancën e sektorit dhe ta bëjë atë në përputhje me trendet e reja globale. Këto stimuj duhet të vijnë me kërkesa të veçanta ose kufizime. Digjitalizimi duhet të jetë njëra nga kërkesat.
- Për të përmirësuar transparencën, duhet të hartohet lista kontrolluese e plotë dhe gjithëpërfshirëse e procedurave të nevojshme për secilin aktivitet specifik.
- Qeveria e Kosovës duhet të negociojë me Serbinë për të hequr pengesat e pajustificueshme të vendosura mbi transportuesit e Kosovës kur i dërgojnë mallrat në formë transiti drejt BE.

- Firmat logjistike që kanë regjistruar rënie në qarkullim duhet të merren parasysh nga qeveria me rastin e hartimit të pakove të mëposhtme të rimëkëmbjes ekonomike.
- Duhet prezantuar monitorim koherent dhe i rregullt i performancës së sektorit. Kjo është veçanërisht e rëndësishme për opsionet dhe veprimet e politikave të reja. Përgjigjet e mira dhe në kohë të politikave kërkojnë bazë të përmirësuar informacioni mbi gjendjen e sektorit.
- Banka Qendrore e Kosovës (BQK) duhet të bëjë të gjithë punën e nevojshme për të qenë në gjendje të prodhojë të dhëna më të disagreguara mbi tregtinë e shërbimeve në mënyrë që politikë-bërësit dhe studiuesit e tjerë të interesuar të vlerësojnë më mirë performancën dhe trendet e shërbimeve specifike logjistike.
- Qeveria duhet të punojë me Bankën Botërore për të gjeneruar Indeksin e Performancës Logjistike (LPI). LPI është indeks i njohur i aplikuar në 160 vende të botës. Konkretisht i njëjti mat situatën e sektorit të logjistikës në vend.
- E fundit, por jo më pak e rëndësishme, strategjia për shërbimet, ku logjistika përfshihet midis sektorëve prioritarë, duhet të jetë gjithashtu pjesë e agjendës së Qeverisë. Duhet të shqyrtohet gjithashtu një politikë e veçantë logjistike afatmesme dhe afatgjatë, e fokusuar në fushat kryesore problematike.

1. Hyrje

Shërbimet janë segment i madh dhe vital në Kosovë, që përbënë 73 për qind të ekonomisë së vendit dhe kontribuon në rreth 85 për qind të punësimit formal.¹ Shërbimet gjithashtu luajnë rol thelbësor në tregtinë e jashtme të Kosovës, duke përbërë 35 për qind të tregtisë së përgjithshme të jashtme.² Një aspekt i rëndësishëm në këtë drejtim është se Kosova ka regjistruar vazhdimisht bilanc tregtar pozitiv në tregtinë e shërbimeve, ndryshe nga tregtia e mallrave, ku deficitin ka qenë jashtëzakonisht i lartë. Sektor i rëndësishëm i shërbimeve në Kosovë është ai i logjistikës, i cili përfshin aktivitete që kanë të bëjnë me qarkullimin e mallrave (transportin dhe magazinimin) në të gjithë zinxhirin e vlerës. Në vitin 2019, ofruesit e shërbimeve logjistike përbënin rreth 3.2 për qind të BVSH të Kosovës, duke shënuar rritje prej një pikë përqindjeje krahasuar me 2017. Në shumë kompani përpunuese në Kosovë, këto shërbime janë pjesë e funksioneve të tyre të brendshme. Nëse do të merrej në konsideratë ky aspekt, pjesa e kontributit të sektorit të logjistikës në GVA do të kishte qenë edhe më e lartë.

Në përgjithësi, sektori i logjistikës, përveç që është i rëndësishëm në vetvete, i njëjti është gjithashtu thelbësor për sektorët e tjerë për shkak të natyrës së tij ndër-sektoriale. Kompanitë e minierave dhe metaleve, prodhuesit bujqësorë, përpunuesit e drurit, kompanitë farmaceutike, kompanitë e përpunimit të ushqimit etj., të gjitha varen nga shërbimet logjistike. Duke marrë parasysh atë që u tha, një sektor i logjistikës joefikas dhe i pazhvilluar mund të jetë problem serioz për ekonominë, duke çuar në më pak mundësi punësimi, duke e bërë të vazhdueshëm ciklin e varfërisë për grupet e cënueshme, duke penguar tregtinë ndërkombëtare dhe duke kontribuar në ndotjen e mjedisit. Në të kundërt, një sektor i logjistikës i fortë dhe efikas mund të lehtësojë rritjen ekonomike me cilësi të lartë, duke gjeneruar punësim gjithëpërfshirës, duke rritur tregtinë ndërkombëtare dhe duke përmirësuar sigurinë publike.

Ashtu si shumë sektorë të shërbimeve në Kosovë, edhe sektori i logjistikës përballet me pengesa të llojeve të ndryshme. Raporti i BE-së për Kosovën 2020 konstaton se Kosova ka shënuar progres të kufizuar në identifikimin dhe heqjen e pengesave në lidhje me të drejtën e themelimit dhe lirinë e ofrimit të shërbimeve, si dhe në përafrimin e pjesëve të legjislacionit të shërbimeve me *Acquis* të BE-së, sipas zotimeve në Marrëveshjen e Stabilizimit Asociimit (MSA).³ Për të identifikuar pengesat më urgjente rregullatore dhe pengesat e tjera, për të rishikuar harmonizimin me *Acquis* të BE dhe, në përgjithësi, për të pasur të kuptuar më të mirë të sektorëve të shërbimeve, Ministria e Industrisë, Ndërmarrësisë dhe Tregtisë (MINT), Departamenti i Tregtisë, në veçanti, ka planifikuar të kryejë një sërë vlerësimesh specifike sektoriale. Duke ndjekur këtë plan, MINT ka përgatitur këtë raport vlerësimi. Ky raport vë në pah strukturën dhe performancën e sektorit të logjistikës, shqyrton kornizën përkatëse rregullatore për shërbimet logjistike në saktë të *Acquis* të BE-së dhe identifikon pengesat kryesore me të cilat përballen ofruesit e shërbimeve logjistike. Fushëveprimi i këtij vlerësimi është hartuar përgjithësisht për t'u fokusuar më shumë në aspektet tregtare të sektorit, duke pasur parasysh interesin e Departamentit të Tregtisë.

Ky vlerësim u bë i mundur me mbështetjen e Mekanizmit për Zhvillimin e Kapaciteteve Njerëzore (HCDF), i cili është mekanizëm i krijuar me ndihmën e donatorëve të Dukatës së Madhe të Luksemburgut dhe

¹ Përpilimi i autorit bazuar në të dhënat e Bankës Qendrore të Kosovës.

² Raporti i tregtisë me mallra. Në dispozicion në MINT.

³ Komisioni Evropian (2020) Raporti për Kosovë * 2020. I qasshëm në: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/kosovo_report_2020.pdf

Mbretërisë së Norvegjisë, për të mbështetur zbatimin e MSA-së ndërmjet Kosovës dhe Bashkimit Evropian (BE).

Pjesa tjetër e këtij raporti është strukturuar si në vijim. *Seksioni 2* ofron pasqyrë të përgjithshme të metodologjisë së përdorur për të kryer këtë vlerësim. *Seksioni 3* thekson trendet kryesore globale që karakterizojnë shërbimet logjistike. *Seksioni 4* ofron përmbledhje të strukturës dhe performancës së sektorit duke u mbështetur në statistikat makro. *Seksioni 5* ofron diskutim për kornizën ligjore që rregullon sektorin, kryesisht duke u fokusuar në dispozitat që lidhen me hyrjen në treg dhe operimet, si dhe bën krahasime me praktikën e BE-së. *Seksioni 6* paraqet gjetjet kryesore të anketës së kryer me një mostër të operatorëve të logjistikës. *Seksioni 7* është përmbyllje e raportit.

2. Metodologjia e përgjithshme

Për të marrë njohuri përkatëse dhe për të pasur të kuptuar më të mirë në lidhje me sektorin e logjistikës janë përdorur instrumentet e mëposhtëm të mbledhjes së të dhënave: (i) hulumtim i dokumenteve në zyrë (ang. “desk research”) (ii) intervista të hapura me akterët përkatës; (iii) anketë gjysmë e strukturuar online/me telefon; dhe (iv) në fund takim validues me përfituesin. Të gjitha këto burime të informacionit të kombinuara u konsideruan të rëndësishme për analizën gjithëpërfshirëse dhe bazë të sektorit.

Siç ndodh zakonisht, hulumtimi i dokumenteve në zyrë u krye në fillim të analizës. Së pari u konsultuan raporte dhe studime të ndryshme me qëllim përcaktimin e bazave konceptuale të sektorit dhe ekzaminimin e trendeve dhe zhvillimeve ndërkombëtare. Së dyti, korniza përkatëse legislative dhe institucionale në Kosovë u rishikua dhe u krahasua me *Acquis* e BE-së për t’i identifikuar fushat që kanë nevojë për harmonizim në të ardhmen. Informacioni i mbledhur përmes hulumtimit të dokumenteve në zyrë u analizua nga afër, u ruajt dhe u klasifikua bazuar në burimin, rëndësinë dhe besueshmërinë. I gjithë ky proces, ndër të tjera, shërbeu si bazë për hulumtimin primar dhe për aktivitetet e tjera pasuese të kryera në këtë analizë.

Intervistat e hapura u aranzhuan dhe u kryen (si me prezencë fizike ashtu edhe virtualisht) me akterët kryesorë institucionalë të identifikuar. Shikoni listën e akterëve të intervistuar në Shtojcën A. Së bashku me përfaqësuesit e MINT-it, një grup pyetjesh udhëzuese u hartuan për këto takime.

Për të kërkuar informacion më të hollësishëm mbi performancën dhe pengesat e sektorit, u krye një anketë online/me telefon me 51 firma ekonomikisht aktive të shpërndara në rajone të ndryshme të Kosovës që operojnë në fushën e shërbimeve logjistike. Mostra është nxjerrë kryesisht nga bazat e të dhënave të Agjencisë së Regjistrimit të Bizneseve të Kosovës (ARBK) dhe Administratës Tatimore të Kosovës (ATK). Për gjetjen e informacioneve të kontaktit për firmat e përzgjedhura janë përdorë edhe burime të tjera.

Për qëllimin e kësaj ankete u hartua një draft pyetësor (shih Shtojcën B). Ky draft u pilotua fillimisht me një ofrues të shërbimeve për t’u siguruar që të gjitha pyetjet janë të qarta dhe të drejtpërdrejta. Finalizimi i pyetësorit u bë në bashkëpunim me Departamentin e Tregtisë.

Pasi që pyetësori u finalizua, ai u shpërnda online përmes një emaili zyrtar tek firmat e mostruara së bashku me udhëzime të hollësishme se si të plotësohet. Atyre firmave që kishin vështirësi ta plotësonin pyetësorin siç duhet iu dha ndihmë e mëtejshme përmes telefonit. Firmat që nuk pranuan të përgjigjen u zëvendësuan me firma të ngjashme. Procesi i anketës monitorohej vazhdimisht për të verifikuar në kohë saktësinë e përgjigjeve në pyetësorët e plotësuar. Pyetësori me të dhënat e mbledhura u fut automatikisht në një bazë të dhënash në Excel dhe u etiketua siç duhet. Pas adresimit të gabimeve eventuale të specifikimit, u gjeneruan tabela dhe grafikë përshkrues. Në fund u organizua një takim me përfituesin për t’i validuar gjetjet e gjeneruara, dhe drafti i raportit u nda me akterin e intervistuar për komente.

3. Trendet ndërkombëtare

Sektori i logjistikës luan rol vital në produktivitetin dhe zhvillimin ekonomik. Ndërsa kostoja e logjistikës si përqindje e BPV-së është rreth 7 për qind në vendet e OECD-së, ajo shkon deri në 25 për qind në disa vende në zhvillim.⁴ Për më tepër, hulumtimi i Bankës Botërore në vendet e Amerikës Latine tregon se ulja e pjesës së kostove të logjistikës në çmimin përfundimtar të mallrave për 14 për qind mund të rrisë kërkesën për ato mallra deri në 18 për qind dhe të rrisë punësimin në atë sektor deri në 16 për qind.⁵ Me ritmin e ri të digjitalizimit dhe evoluimit të pritjeve të klientëve, sektori i logjistikës ka kaluar nëpër ndryshime të papara në vitet e fundit, të cilat kanë kontribuar në riformimin e peizazhit të sektorit. Këto ndryshime kanë paraqitur kufizime për disa pjesëmarrës në treg, ndërsa për disa të tjerë ato janë përdorur si mundësi për rritje. Ky seksion përmbledh trendet kryesore që ndodhin në shërbimet logjistike. Këto trende duhet të merren në konsideratë nga politikë-bërësit në Kosovë.

a) Kontraktimi (ang. "outsourcing") i shërbimeve logjistike

Në ditët e sotme, prodhuesit e industrive të ndryshme po përqendrohen gjithnjë e më shumë në funksionet e tyre thelbësore të biznesit, ndërsa kontraktojnë tek palët e treta aktivitete logjistike si transporti, magazinimi, kontrolli i inventarit dhe aktivitete të tjera të ngjashme. Ky trend i ri njihet gjithashtu si logjistikë e palëve të treta (3PL). Këta operatorë kanë më shumë ekspertizë, e cila mundëson të ketë nivel më të lartë të fleksibilitetit të operimeve logjistike për të mbuluar zona më të gjera gjeografike, me efikasitet më të madh dhe cilësi më të mirë të shërbimit. Globalizimi me kanale të zgjeruara të shpërndarjes së produkteve, prodhimi mu në kohë "just in time" (JIT) dhe tregtia elektronike janë kontribuuesit kryesorë në rritjen e kërkesës për 3PL. Në të gjithë botën, kompanitë 3PL po rriten dhe specializohen në ofrimin e një game të plotë të shërbimeve të integruara logjistike. Tregu global për 3PL u vlerësua të ishte 1,027.7 miliardë dollarë amerikanë në vitin 2019, dhe parashikimet janë që të arrijë deri në 1,789.9 miliardë dollarë amerikanë deri në vitin 2027.⁶

b) Mungesat e talenteve

Mungesat e fuqisë punëtore në sektorin e logjistikës përbëjnë një nga sfidat më të ngutshme – rreth 70 për qind e kompanive që operojnë në këtë sektor përjetojnë një mungesë të fuqisë punëtore të kualifikuar të logjistikës. Menaxherët nga vendet e Evropës Perëndimore thonë se brezat e rinj nuk shohin karrierën në logjistikë si diçka që ua përmbushë apetitet atyre.⁷ DHL, një nga kompanitë më të mëdha në industri në nivel global, e ka pranuar publikisht këtë problem, duke e etiketuar atë si një "krizë talentesh".⁸ Në vendet në zhvillim, presionet konkurruese nga fusha të tjera si financat dhe TI kontribuojnë në mungesën e talenteve në sektorin e logjistikës. Vlen të përmendet se as universitetet apo shkollat trajnuese nuk

⁴ ICF (2020) The Impact of COVID-19 on Logistics (shqip: Ndikimi i COVID-19 në logjistikë). Në dispozicion në: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c9-8b7b-96384cd36ab3/IFC-Covid19-Logistics-final_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5

⁵ Julio Gonzalez, et al. Improving Logistics Costs for Transportation and Trade Facilitation (shqip: Përmirësimi i kostove të logjistikës për lehtësimin e transportit dhe tregtisë). Banka Botërore, mars 2008.

⁶ Allied Market Research (2019). 3PL Market Size and Share (shqip: Madhësia dhe pjesa e tregut e 3PL).

⁷ Handfield.R et al (2013). Trends and Strategies in Logistics and Supply Chain Management (shqip: Trendet dhe strategjitë në logjistikë dhe menaxhimin e zinxhirit të furnizimit). Në dispozicion në:

⁸ Transport and Logistics: Challenges and Trends in 2021 (shqip: Transporti dhe logjistika: sfidat dhe trendet në vitin 2021). Në dispozicion në: <https://www.mitrefinch.co.uk/blog/time-and-attendance/transport-logistics-challenges-trends-2021/>.

ofrojnë programe të mjaftueshme logjistike për të tërhequr studentë dhe për t'i përmbushur nevojat e tregut.

c) Digjitalizimi

Në ditët e sotme, modelet digjitale të biznesit dhe platformat digjitale janë jo vetëm më të pranishme në logjistikë por edhe në shumë fusha të tjera të sektorit të logjistikës, si për shembull, në magazinim. Integrimi i platformave digjitale në modelin e biznesit të kompanive të logjistikës ka çuar në efikasitet dhe transparencë më të lartë të zinxhirit të furnizimit. Platformat "Internet of things" (IoT), për shembull, mundësojnë zinxhirë furnizues transparentë dhe të përgjegjshëm duke lokalizuar dhe gjurmuar rrjedhën e mallrave në kohë reale. Duke përdorur pajisje të lëvizshme dhe sensorë, automjetet dhe pajisjet e tjera logjistike bëhen nyje në IoT. Sistemet e pozicionimit dhe navigimit automatik, si dhe sistemet e procesimit, rrugëtimit (ang. "routing") dhe planifikimit (ang. "scheduling") të urdhrave në kohë reale parashikohen të zgjerohen.

d) Inteligjenca artificiale dhe të dhënat e mëdha (ang. "big data")

Përdorimi i të dhënave në planifikimin dhe menaxhimin e logjistikës ka qenë shtytësi kryesor i inovacionit në këtë sektor në vitet e fundit. Kompanitë e logjistikës janë duke integruar algoritme të të mësuarit makinerik në sistemet e tyre për t'i përmirësuar rrugët (ang. "routes") dhe për të parashikuar kërkesën në tregje të caktuara. Në të ardhmen, kompanitë me shumë gjasë do të vazhdojnë të rrisin përdorimin e inteligjencës artificiale dhe të dhënave të mëdha, të cilat pritet të kenë rol vendimtar në aftësitë e përparuara gjeokoduese, optimizimin e rrugës, parashikimin e kërkesës, automatizimin e magazinës.⁹

e) Logjistika e gjelbër

Një trend tjetër i rëndësishëm që sot po formëson sektorë të ndryshëm është kërkesa e rritur për qëndrueshmëri, dhe sektori i logjistikës nuk përbën përjashtim në këtë drejtim. Transporti, në të vërtetë, është një pjesë e madhe e kontributeve të gazrave serrë. Qëndrueshmëria është bërë domosdoshmëri për të mbetur relevant. Operatorët po bëhen më rajonale për të pasur rrugë më të shkurtra dhe për t'i ulur emetimet si rezultat i kësaj. Ndërmodaliteti, i cili është një kombinim i dy ose më shumë mënyrave të transportit, tani konsiderohet të jetë më konkurrues dhe më pak ndotës. Në përgjithësi, përpjekjet në rritje për qëndrueshmërinë pritet të nxisin zhvillimin në fushat kontribuuese të tilla si teknologjitë në zhvillim, lëndët djegëse alternative dhe zinxhirët alternativë të furnizimit.

f) Tregtia elektronike

Pandemia COVID-19 e ka vendosur tregtinë elektronike në ballë të shitjes me pakicë. Para shpërthimit të pandemisë, tregtia elektronike po rritej me një ritëm prej 4.5 për qind në vit.¹⁰ Pasi u vendosën masat e bllokimit, ka pasur një rritje të paparë si në tregtinë elektronike biznes-me-konsumator (B2C) ashtu edhe në tregtinë elektronike biznes-me-biznes (B2B). Ky trend pritet të vazhdojë edhe pas largimit të

⁹ Trans Global. Top Logistics and Transportation Trends that will Shape 2020 and Beyond (shqip: Trendet kryesore të logjistikës dhe transportit që do të formësojnë 2020-tën dhe më tej). Në dispozicion në: <https://tgal.us/top-logistics-and-transporting-trends-for-2020/>.

¹⁰ Totolo.E dhe Baijal. H. (2020) Në dispozicion në: <https://blogs.worldbank.org/psd/how-pandemic-induced-boom-e-commerce-can-reshape-financial-service>

bllokimeve. Pritet që deri në vitin 2040, rreth 95 për qind e blerjeve në të gjithë botën do të bëhen online.¹¹ Ndryshimet e shpejta në sektorin e shitjes me pakicë kanë krijuar mundësi për kompanitë e logjistikës. Aftësia e kompanive për të adaptuar teknologji dhe zgjidhje të reja do të jetë jetike në përcaktimin e kapacitetit të tyre për të përmbushur nevojat e reja.

g) Robotika

Integrimi i robotikës në logjistikë ka kontribuar në rritjen e shpejtësisë dhe saktësisë në operime. Shumë kompani në sektorin e logjistikës janë duke përdorur robotë fizikë, të tillë si robotë bashkëpunues ("co-bots") për të marrë mallra në depo dhe objekte të magazinimit. Krahas robotëve fizikë, kompanitë janë duke përdorur edhe robotë softuerë për të kryer detyra të përsëritura që u kursejnë kohën burimeve njerëzore.

¹¹ Transport and Logistics: Challenges and Trends in 2021 (shqip: Transporti dhe logjistika: sfidat dhe trendet në vitin 2021". Në dispozicion në: <https://www.mitrefinch.co.uk/blog/time-and-attendance/transport-logistics-challenges-trends-2021/>.

4. Struktura dhe performanca e sektorit të logjistikës në Kosovë

Ky seksion paraqet makrostrukturën dhe performancën e sektorit të logjistikës, duke u mbështetur në statistikat nga burimet kryesore administrative. Në disa pjesë, ai gjithashtu bën krahasime me të dhënat e BE-së. Sektori i logjistikës bie nën ndarjet 49 deri 53 të Klasifikimit të BE-së NACE Rev 2. Aktivitetet ekonomike nën këto ndarje përfshijnë gjithashtu transportin e udhëtarëve, i cili nuk është pjesë e sektorit të logjistikës. Për të hequr transportin e udhëtarëve dhe për të dhënë një pamje më të detajuar, ishte e nevojshme që analiza të kryhej duke përdorur të dhëna të nivelit tre shifror. Aktivitetet e sakta të konsideruara janë paraqitur më poshtë. Ky grup i aktiviteteve paraqet bazën për analizën e mëposhtme. Kini parasysh që aktivitetet ekonomike të konsideruara përfshijnë vetëm shërbimet logjistike të ofruara nga operatorët. Shërbimet që kompanitë i kryejnë me staf të brendshëm (ang. "in house") nuk janë përfshirë në analizë, pasi nuk kishte të dhëna në dispozicion.

Nga "Ndarja" 49 Transporti tokësor dhe transporti përmes tubacioneve:

- 49.2 - Transporti hekurudhor i mallrave
- 49.4 - Transporti rrugor i mallrave dhe shërbimet e zhvendosjes
- 49.5 - Transporti përmes tubacioneve

Nga "Ndarja" 50 Transporti ujor:

- 50.2 - Transporti detar dhe bregdetar i mallrave
- 50.4 - Transporti i brendshëm ujor i mallrave

Nga "Ndarja" 51 Transport ajror:

- 51.2 - Transporti ajror i mallrave dhe transporti hapësinor

Nga "Ndarja" 52 Magazinimi dhe veprimtaritë mbështetëse për transport:

- 52.1 - Magazinimi dhe ruajtja
- 52.2 - Aktivitete mbështetëse për transport

Nga "Ndarja" 53 Veprimtaritë postare dhe të ndërlidhjes postare:

- 53.2 - Veprimtaritë e tjera postare dhe të ndërlidhjes

Në Kosovë, numri i firmave aktive të logjistikës ndryshon në varësi të burimit. Dy burimet kryesore për të dhëna të tilla janë Agjencia e Regjistrimit të Bizneseve të Kosovës (ARBK) dhe Administrata Tatimore e Kosovës (ATK). Tabela 1 krahason firmat aktive të logjistikës sipas këtyre dy burimeve. Numri i përgjithshëm i firmave aktive në këtë sektor, sipas të dhënave të ARBK-së, është 2,829; ndryshe nga kjo, të dhënat e ATK-së tregojnë se ka rreth 50 për qind më pak firma. Mund të ndodhë që numrat e ARBK-së të paraqesin një pamje të ekzagjeruar për shkak se përfaqësuesit e firmave në Kosovë përgjithësisht nuk e marrin mundin t'i mbyllin zyrtarisht firmat e tyre në rastet kur ndërpresin aktivitetin e tyre. Duke pasur parasysh këtë, numri i firmave aktive siç sigurohet nga ATK duhet të merret si më i saktë. Shpërndarja e firmave aktive të logjistikës sipas nën sektorëve është shumë e ngjashme në të dy rastet. BE-ja, mesatarisht, ka dhjetë herë më shumë firma të logjistikës sesa Kosova kur krahasohet me të dhënat e

ARBK-së, dhe 20 herë më shumë kur krahasohet me të dhënat e ATK.¹² Kur krahasohet për kokë banori, Spanja, që është vendi me numrin më të madh të firmave të logjistikës në BE, ka dy ose katër herë (në varësi të burimit, goftë ARBK ose ATK) më shumë firma krahasuar me Kosovën.

Një analizë në nivelin e nën-sektorit zbulon se në vitin 2019, shumica e firmave aktive që paraqiten në ATK, 57.4 për qind, bien nën 'transporti rrugor i mallrave dhe shërbimet e zhvendosjes'; ndërsa 'aktivitetet mbështetëse për transportin' vijon me 34.6 për qind. Në BE, nën-sektori i transportit rrugor mban dukshëm më së shumti ndërmarrje, rreth 75 për qind në total.¹³

Tabela 1: Numri i firmave aktive të logjistikës, sipas nën sektorëve

Nace Rev 2 - Përshkrimi	ARBK (2020)		ATK (2020)	
H49.2 - Transporti hekurudhor i mallrave	5	0.2%	5	0.4%
H49.4 - Transporti rrugor i mallrave dhe shërbimet e zhvendosjes	1,741	61.5%	796	57.4%
H49.5 - Transporti përmes tubacioneve	7	0.2%	3	0.2%
H50.2 - Transporti detar dhe bregdetar i mallrave	6	0.2%	6	0.4%
H50.4 - Transporti i brendshëm ujor i mallrave	22	0.8%	10	0.7%
H51.2 - Transporti ajror i mallrave dhe transporti hapësinor	2	0,1%	12	0,0%
H52.1 - Magazinimi dhe ruajtja	58	2.1%	24	1.7%
H52.2 - Aktivitete mbështetëse për transport	933	33.0%	480	34.6%
H53.2 - Veprimtaritë tjera postale dhe të ndërlidhjes	55	1.9%	51	3.7%
TOTALI I FIRMAVE AKTIVE NË LOGJISTIKË	2,829	100.0%	1,387	100.0%

Burimi: Llogaritjet e autorit bazuar në të dhënat e ARBK-së dhe ATK-së.

Tabela 2 paraqet numrin e firmave të logjistikës të regjistruara dhe të mbyllura në Kosovë nga viti 2001 deri në vitin 2020, sipas të dhënave të ARBK-së. Gjatë kësaj periudhe, një total prej 2,454 firmave të logjistikës janë regjistruar në Kosovë. Numri më i madh i firmave u themeluan në periudhën pas luftës, midis viteve 2000 dhe 2004. Në katër vitet e ardhshme (2005-2008) kishte pasur një rënie të dukshme të numrit të firmave të reja të logjistikës, që pastaj u pasua nga rritje të qëndrueshme në periudhat pasuese. Nga ana tjetër, numri i firmave të logjistikës që ishin mbyllur gjatë periudhës që i nënshtrohej analizës ishte shumë më i vogël, 291. Siç u tregua më parë, kjo nuk do të thotë që të gjitha ato që nuk duket se janë të mbyllura janë akoma duke operuar. Numri i firmave të mbyllura të logjistikës ndryshon pa ndonjë model specifik.

Tabela 2: Firmat e regjistruara dhe të mbyllura të logjistikës (2001-2020)

Vitet	Themeluar	Mbyllur
2000-2004	1,053	92
2005-2008	349	58
2009-2012	465	101
2013-2016	478	54

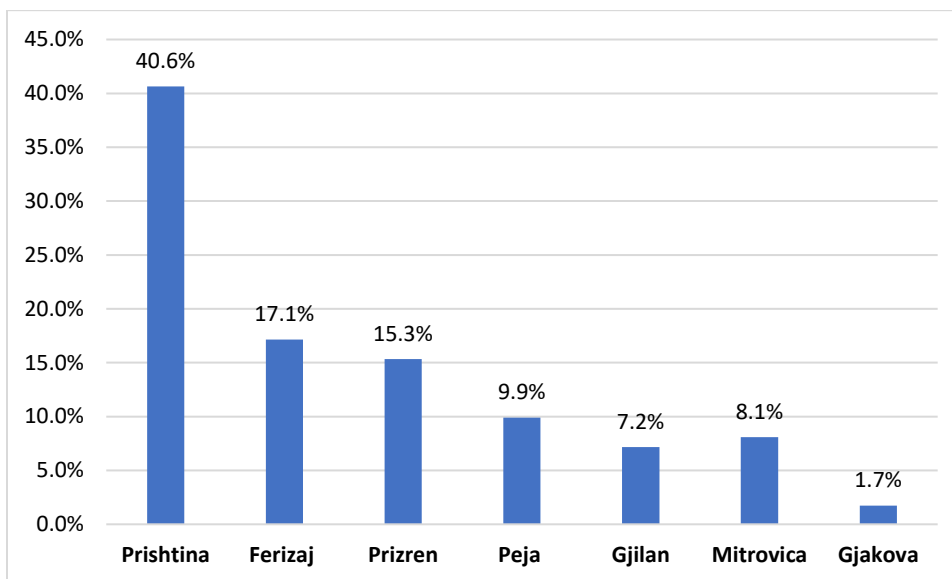
¹² Analysis of the EU logistics sector (shqip: Analiza e sektorit të logjistikës së BE-së). Në dispozicion në: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot1-logistics-sector.pdf>

¹³ Po aty.

2017-2020	484	10
Totali	2,454	291

Të dhënat e ndara sipas rajoneve janë siguruar vetëm nga ATK-ja. Sipas të dhënave, 40.6 për qind e firmave aktive të logjistikës janë të vendosura në rajonin e Prishtinës. Ferizaj dhe Prizreni janë dy rajonet vijuese me 17.1 për qind dhe 15.3 për qind, përkatësisht. Nga ana tjetër, rajoni me numrin më të vogël të firmave aktive të logjistikës është Gjakova me 1.7 për qind (shih Figurën 1).

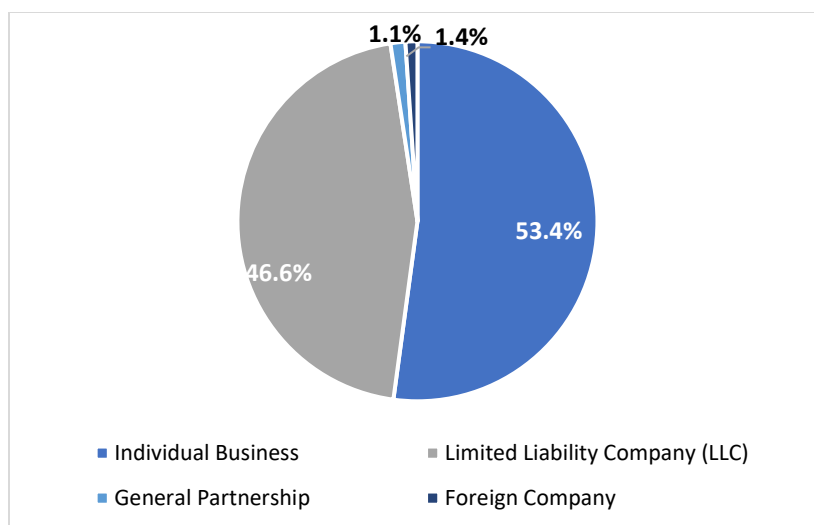
Figura 1: Shpërndarja e firmave aktive të logjistikës (sipas të dhënave të ATK-së) sipas rajoneve



Burimi: Llogaritjet e autorit bazuar në të dhënat e ATK-së.

Për sa i përket statusit ligjor, siç përshkruhet në Figurën 2, 53.4 për qind e firmave të logjistikës të regjistruara në ARBK janë biznese individuale; 46.6 për qind janë shoqëri me përgjegjësi të kufizuar (SH.P.K.); dhe pjesa tjetër përbëhet nga partneritete të përgjithshme (1.4 për qind) dhe kompani të huaja (1.1 për qind). Kini parasysh që në këtë rast janë konsideruar vetëm të dhënat nga viti 2008 e tutje, sepse para këtij viti kishin ekzistuar disa forma të ndryshme të klasifikimit ligjor.

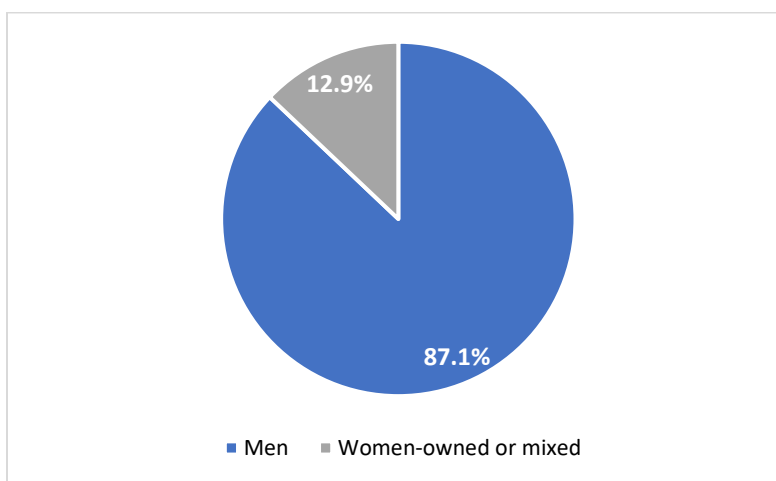
Figura 2: Firmat e logjistikës (sipas të dhënave të ARBK-së) sipas gjinisë së pronarëve



Burimi: Llogaritjet e autorit bazuar në të dhënat e ARBK-së.

Figura 3 tregon që 87.1 për qind e firmave të logjistikës, sipas të dhënave të ARBK-ë, janë në pronësi të burrave, ndërsa 12.9 për qind në pronësi të grave ose me pronësi të përzier. Kjo përqindje gjenerohet duke përdorur të dhëna nga viti 2015 e tutje, pasi nuk ka pasur dëshmi të rregullta para këtij viti.

Figura 3: Firmat e logjistikës sipas gjinisë



Burimi: Llogaritjet e autorit bazuar në të dhënat e ARBK-së.

Të dhënat e Vlerës së Shtuar Bruto (GVA) në Kosovë prodhohen vetëm në nivelin e ndarjes. Në këtë nivel të ndarjes përfshihen edhe vlerat e krijuara nga transporti i udhëtarëve dhe disa aktivitete postare të cilat nuk konsiderohen pjesë e sektorit të logjistikës. Për t'i zbritur këto vlera, autori gjeneroi koeficientë që rrjedhin nga përpjesëtimet në të dhënat e punësimit të ofruara nga ATK-ja dhe i aplikoi përkatësisht në nën sektorët ku bënin pjesë aktivitetet e logjistikës. Prandaj, të dhënat në Tabelën 3, megjithëse paraqiten në nivelin e ndarjes (dyshifrore), përfshijnë vetëm vlerat e krijuara nga aktivitetet e logjistikës.

Në vitin 2019, pjesa e logjistikës në Vlerën e Shtuar Bruto (GVA) të Kosovës qëndroi në 3.2 për qind, duke shënuar një rritje prej 1 pikë përqindjeje (pp) krahasuar me vitin 2017. Kjo përqindje është përgjithësisht e ulët krahasuar me BE-në, ku mesatarja qëndron në rreth 7 për qind.¹⁴ Në BE, Gjermania është vendi më i madh i logjistikës, që përfshin rreth një të katërtën e madhësisë së tregut. 'Magazinimi dhe veprimtaritë mbështetëse për transport' dhe 'transporti tokësor dhe transporti përmes tubacioneve' kanë qenë dy nën sektorët kryesorë që kanë përbërë pothuajse të gjithë GVA-në e Kosovës në sektorin e logjistikës në periudhën që i nënshtrohej analizës.

Tabela 3: GVA në sektorin e logjistikës në Kosovë

NACE Rev 2 - Përshkrimi	GVA 2017		GVA 2018		GVA 2019	
	Në 000' EUR	%	Në 000' EUR	%	Në 000' EUR	%
H49 - Transport tokësor dhe transporti përmes tubacioneve ¹⁵	109,576.5	47.5%	117,408.0	45.4%	26,685.3	16.3%
H50 - Transporti ujor	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%
H51 - Transport ajror ¹⁶	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%
H52 - Magazinimi dhe veprimtaritë mbështetëse për transport	103,495.6	44.9%	124,194.7	48.0%	134,500.7	82.4%
H53 - Veprimtaritë postare dhe të ndërlidhjes postare ¹⁷	17,376.6	7.5%	17,269.0	6.7%	2,093,0	1.3%
TOTALI	230,448.7	100%	258.871,7	100.0%	163,279.0	100.0%
Përqindja (%) në GVA-në e përgjithshme		2.2%		2.8%		3.2%

Burimi: Llogaritjet e autorit bazuar në të dhënat e ASK-së dhe ATK-së.

Përveç GVA-së, qarkullimi është gjithashtu një tregues i rëndësishëm për të treguar performancën e sektorit dhe nën sektorëve të logjistikës. Siç tregon Tabela 4, sektori i logjistikës ka kontribuar me 1.3 për qind në qarkullimin e kombinuar të firmave të Kosovës gjatë periudhës 2017-2019. Megjithatë përqindja nuk ka ndryshuar gjatë viteve, vlera e qarkullimit në sektorin e logjistikës është rritur nga 134.8 milionë EUR në vitin 2017 në 166.3 milionë EUR në vitin 2019. Fakti që përqindja ka mbetur e pandryshuar sugjeron që rritja në sektorin e logjistikës ka shkuar paralelisht me rritjen e qarkullimit të përgjithshëm të firmave të Kosovës, me të gjithë sektorët e përfshirë.

Tabela 4: Qarkullimi i kombinuar i firmave të logjistikës (2017-2019)

NACE Rev 2 - Përshkrimi	Qarkullimi në vitin 2017		Qarkullimi në vitin 2018		Qarkullimi në vitin 2019	
	Në 000' EUR	%	Në 000' EUR	%	Në 000' EUR	%
H49.2 - Transport hekurudhor i mallrave	42.0	0,0%	116.1	0,1%	170.16	0.10%
H49.4 - Transporti rrugor i mallrave dhe shërbimet e zhvendosjes	106,434.4	79.0%	124,644.9	80.2%	131,953.6	79.3%
H49.5 - Transporti përmes tubacioneve	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%

¹⁴ Po aty.

¹⁵ Koeficientët e aplikuar: 19.30% për vitin 2017, 21.30% për vitin 2018, dhe 21.80% për vitin 2020.

¹⁶ Koeficientët e aplikuar: 0% në të gjitha vitet pasi nuk ka transport ajror të mallrave.

¹⁷ Koeficientët e aplikuar: 4.1% për vitin 2017, 4.9% për vitin 2018, 12.0% për vitin 2019.

H50.2 - Transporti detar dhe bregdetar i mallrave	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%
H50.4 - Transporti i brendshëm ujor i mallrave	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%
H51.2 - Transporti ajror i mallrave dhe transporti hapësinor	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%
H52.1 - Magazinimi dhe ruajtja	5,030,5	3.7%	3,705,40	2.4%	965.5	0,5%
H52.2 - Aktivitete mbështetëse për transport	22,472.5	16.7%	25,710.0	16.5%	31,508.6	18.9%
H53.2 - Veprimtaritë e tjera postare dhe të ndërlidhjes	827.4	0.6%	1,312,6	0.8%	1,783.80	1.1%
TOTALI I QARKULLIMIT NË LOGJISTIKË	134.806.8	100.0%	155,489.0	100.0%	166.381.7	100.0%
Përqindja (%) në totalin e qarkullimit		1.3%		1.3%		1.3%

Tabela 5 tregon numrin e personave të punësuar në nivelin tre shifror të Nace Rev 2 për vitet 2018 dhe 2019, bazuar në Anketën e Fuqisë Punëtore (AFP) të kryer nga Agjencia e Statistikave të Kosovës (ASK). ASK-ja ka filluar të prodhojë të dhëna për punësimin në këtë nivel të ndarjes duke filluar nga viti 2018, dhe kjo është arsyeja pse, ndryshe nga rasti i treguesve të tjerë, viti 2017 nuk mund të përfshihej. Sipas të dhënave, numri i personave që ishin të punësuar në vitin 2019 në sektorin e logjistikës ishte 4.134, që përbënte rreth 1.2 për qind të numrit të përgjithshëm të personave të punësuar në Kosovë. Krahasuar me vitin 2018, ka pasur një rritje prej 32.4 për qind. Një ndarje nga nën sektori zbulon se 'transporti rrugor i mallrave dhe shërbimet e zhvendosjes' mban përqindjen më të madhe të personave që ishin të punësuar në vitin 2019 me 46.8 për qind, pasuar nga 'aktivitete mbështetëse për transport' me 25.5 për qind, dhe 'magazinimi dhe ruajtja' me 16.1 për qind. Të gjithë nën sektorët e konsideruar kanë shënuar rritje krahasuar me vitin 2018, përveç 'veprimtaritë e tjera postare dhe të ndërlidhjes', që ka shënuar rënie prej rreth 40 për qind.

Tabela 5: Personat e punësuar në sektorin e logjistikës (2018-2019)

NACE Rev 2 - Përshkrimi	Personat e punësuar (2018)		Personat e punësuar (2019)	
	#	%	#	%
H49.2 - Transport hekurudhor i mallrave	-	0,0%	-	0,0%
H49.4 - Transporti rrugor i mallrave dhe shërbimet e zhvendosjes	1,116	35.7%	1,935	46.8%
H50.2 - Transporti detar dhe bregdetar i mallrave	-	0,0%	-	0,0%
H50.4 - Transporti i brendshëm ujor i mallrave	-	0,0%	-	0,0%
H51.2 - Transporti ajror i mallrave dhe transporti hapësinor	-	0,0%	-	0,0%
H52.1 - Magazinimi dhe ruajtja	350	11.2%	664	16.1%
H52.2 - Aktivitete mbështetëse për transport	781	25.0%	1,011	24.5%
H53.2 - Veprimtaritë e tjera postare dhe të ndërlidhjes	876	28.0%	524	12.7%
TOTALI I TË PUNËSUARVE NË LOGJISTIKË	3,123	100.0%	4,134	100.0%
Përqindja (%) në punësimin total (ATK)		0.9%		1.2%

Burimi: Llogaritjet e autorit bazuar në të dhënat e ASK-së.

Në Kosovë, Banka Qendrore e Kosovës (BQK) është përgjegjëse për prodhimin e të dhënave të tregtisë së shërbimeve duke përdorur metodologjinë BPM6 nga Fondi Monetar Ndërkombëtar (FMN). Të dhënat e prodhuara deri më tani, siç tregohet në Tabelën 6, nuk ndahen në një nivel që përshkruan vëllimin e tregtisë sipas secilës mënyrë transporti. Për më tepër, BQK-ja nuk mbledh të dhëna tregtare për magazinimin. Sidoqoftë, nga të dhënat në dispozicion, të cilat përfshijnë transportin ajror të mallrave, mënyrat e tjera të transportit të mallrave dhe shërbimet postare dhe të ndërlidhjes, shihet se Kosova ka përjetuar një deficit jashtëzakonisht të madh tregtar në sektorin e transportit të mallrave gjatë periudhës 2017-2019. Për shkak se shkalla e rritjes së importeve ka qenë më e lartë se ajo e eksporteve, deficitit është rritur nga një shumë prej 88.5 milionë EUR në vitin 2017 në 97.8 milionë EUR në vitin 2019. Gjatë këtyre tri viteve, mënyrat e tjera të transportit të mallrave, të cilat mund të konsiderohen transport tokësor i mallrave (pasi nuk ka transport ujor në Kosovë), përbëjnë përqindjen më të madhe në totalin e tregtisë dhe deficitit brenda sektorit. Për informacion më të hollësishëm, shihni Tabelën 6. Në fakt, transporti i mallrave është një nga sektorët me performancën më të keqe në tregtinë e shërbimeve në Kosovë, në mos më i keqi. Për t'i parë gjërat në perspektivë, Kosova ka shënuar suficit në tregtinë e shërbimeve në përgjithësi gjatë viteve të fundit.

Tabela 6: Tregtia e transportit të mallrave

Kategoritë BPM6 të FMN-së	Tregtia në 000' EUR (2017)				Tregtia në 000' EUR (2018)				Tregtia në 000' EUR (2019)			
	Kredi	Debi	Totali	Bilanci	Kredi	Debi	Totali	Bilanci	Kredi	Debi	Totali	Bilanci
<i>Transporti ajror (i mallrave)</i>	-	-	-	-	10	-	10	10	50	140	190	(90)
<i>Mënyrat e tjera të transportit (të mallrave)</i>	280	87,730	88,010	(87,450)	330	87,730	88,060	(87,400)	2,420	99,660	102,080	(97,240)
<i>Shërbimet postare dhe të ndërlidhjes</i>	210	1270	1,480	(1,060)	260	1460	1,720	(1,200)	10	510	520	(500)
TOTAL	490	89,000	89,490	(88,510)	600	89,190	89,790	(88,590)	2,480	100.310	102,790	(97,830)

Burimi: Llogaritjet e autorit bazuar në të dhënat e BQK-së.

Një indeks popullor që mat performancën logjistike të vendeve në të gjithë botën është Indeksi i Performancës së Logjistikës (LPI) i krijuar nga Banka Botërore (BB).¹⁸ Aktualisht janë 160 vende që marrin pjesë në LPI. LPI bazohet në një anketë mbarë botërore të operatorëve që ofrojnë informacion mbi gjendjen e logjistikës në vendet e tyre si dhe në vendet me të cilat tregtojnë. Komentet nga operatorët plotësohen me të dhëna sasiore mbi performancën e përbërësve kryesorë të zinxhirit të logjistikës. Edhe pse kjo është një performancë shumë e rëndësishme, veçanërisht për qëllime krahasimi, Kosova ende nuk është pjesë e saj.

¹⁸ Banka Botërore. Logistics Performance Index (shqip: Indeksi i Performancës Logjistike). Në dispozicion në: <https://lpi.worldbank.org/>

5. Korniza rregullatore

Korniza rregullatore në shërbimet e logjistikës, veçanërisht në vendet në zhvillim, karakterizohet me nivel të lartë të fragmentimit. Kjo ndodh për shkak të natyrës komplekse dhe shumë-dimensionale të sektorit. Në shumicën e vendeve në botë, mezi mund të gjenden të gjitha rregulloret e kërkuara të hyrjes në treg dhe operimeve për shërbimet e logjistikës nën një institucion. Kosova nuk paraqet përjashtim në këtë drejtim. Për shembull, ndërsa një kandidat për t'u bërë operator transporti gjen kërkesat rregullatore për transportin ndërkombëtar të mallrave nën Ministrinë e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës (MMPHI), i njëjti kandidat do të duhet ende të ndjekë rregulloret e Doganës së Kosovës për licencë depoje. Ekziston gjithashtu një sërë rregullash përkatëse të operimeve të cilat bien nën institucione të tjera (p.sh., rregullorja për standardet sanitare dhe fitosanitare është me Ministrinë e Bujqësisë, Pylltarisë dhe Zhvillimit Rural - MBPZHR). Për të adresuar vështirësitë në lidhje me gjetjen e informacionit të nevojshëm rregullator për shërbimet, MINT kohët e fundit ka nisur një pikë të vetme kontakti, e cila sjell pjesët kryesore të rregullimit, përfshirë ato në transport dhe logjistikë, nën një dritare.¹⁹ Megjithëse ky mekanizëm lehtëson procesin e shpërndarjes së informacionit, përputhja me kornizën rregullative komplekse mbetet barrë e madhe për pjesëmarrësit në këtë industri.

Kjo pjesë diskuton kornizën përkatëse ligjore që rregullon sektorin e logjistikës në Kosovë. Kryesisht përqendrohet në dispozitat kryesore rregullatore në lidhje me hyrjen në treg dhe operimet. Kur është e mundur, ai nënvizon nivelin e zbatimit dhe implikimet praktike të dispozitave të diskutuara duke u mbështetur në inputet e mbledhura nga intervistat e palëve të interesuara. Ai gjithashtu bën krahasime me praktikën e BE-së. Vlen të përmendet gjithashtu se transporti rrugor, si mënyra kryesore e transportit në Kosovë, dhe aspektet në lidhje me tregtinë përbëjnë pjesën më të madhe të këtij shqyrtimi ligjor.

5.1. Hyrja në treg

Rregulloret për hyrjen në treg zakonisht përbëjnë kërkesat e regjistrimit dhe licencimit për operatorët e rinj që do të pranohen në sektor. Rregullore të tilla mund të shërbejnë për shumë qëllime. Kriteret e vendosura për regjistrim dhe licencim mund të ndihmojnë qeverinë të përcaktojë kapacitetin financiar dhe teknik të operatorëve aspirues për sektorin. Kërkesat e hyrjes gjithashtu mund të mbrojnë operatorët vendas karshi operatorëve të huaj, mund të mbajnë jashtë sektorit operatorë të pakualifikuar, mund të përcaktojnë nivelin e konkurrencës dhe të përdoren për të marrë informacion që futet në politikë-bërje të informuar.

Hyrja në treg për transportin rrugor

Në Kosovë, profesioni i operatorit të transportit rrugor rregullohet me Ligjin Nr. 04/L-179 për Transportin Rrugor,²⁰ ndërsa në BE me Rregulloren 1071/2009 për pranimin në profesionin e operatorit të transportit rrugor,²¹ dhe Rregulloren 1072/2009 për rregullat e përbashkëta për hyrjen në tregun ndërkombëtar të

¹⁹Pika e vetme e kontaktit. Në dispozicion në: <https://cps.rks-gov.net/>

²⁰ Ligji Nr. 04/L-179 për Transportin Rrugor. Në dispozicion në: https://cps.rks-gov.net/wp-content/uploads/2020/09/LAW_NO_04_L-179_ON_ROAD_TRANSPORT.pdf

²¹ Rregullorja (KE) Nr. 1071/2009 për pranimin në profesionin e operatorit të transportit rrugor. Në dispozicion në: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1071&from=EN>

transportit rrugor.²² Ndryshe nga BE-ja ku kërkohet licencë për të gjithë operatorët e transportit rrugor, në Kosovë, sipas ligjit aktual, licenca kërkohet vetëm për operatorët e transportit të cilët merren me transport ndërkombëtar të mallrave. Që një operator të marrë këtë licencë në Kosovë, ai/ajo duhet të jetë i vendosur në Kosovë, të ketë reputacion të mirë, të ketë kapacitet të duhur/të qëndrueshëm financiar, të ketë kapacitetin e duhur profesional si menaxher transporti dhe të ketë mjetet e transportit në një gjendje të mirë teknike. Krite të ngjashme kërkohen gjithashtu në BE, megjithëse ka disa ndryshime të cilat do të theksohen më poshtë.

Ndërsa kushti për themelimin është përcaktuar në mënyrë të paqartë në Ligjin e Kosovës Nr. 04/L-179, ky kusht është më specifik në BE. Rregullorja Nr. 1071/2009, e cila i detyron ndërmarrjet të demonstrojnë "krijimin e efektshëm dhe të qëndrueshëm" për të shmangur lëshimin e "kompanive të kutisë së letrave".²³ Rregullorja thotë se një ndërmarrje duhet të ketë një zyrë në të cilën ruan dokumentet e saj kryesore të biznesit dhe një qendër operimi me pajisjet dhe pajisjet e nevojshme teknike në vendin e themelimit. Disa shtete anëtare të BE-së shkojnë edhe më tej duke imponuar kërkesa shtesë në këtë drejtim, me një nga ato më të zakonshmet është kërkesa për të pasur një vend parkimi në vendin e themelimit. Ky është rasti në vende si Austria, Sllovakia, Bullgaria dhe Irlanda.

Reputacioni i mirë është gjithashtu diçka që nuk është përcaktuar shumë mirë në legjislacionin e Kosovës. Së pari, Ligji Nr. 04/L-179 nuk ofron ndonjë shtjellim të kushteve në lidhje me kërkesën e reputacionit të mirë. Së dyti, Udhëzimi Administrativ Nr. 07/2013,²⁴ e cila supozohet të përmbajë dispozita më të hollësishme mbi licencimin e operatorëve të transportit rrugor, është me të vërtetë shumë e paqartë në lidhje me reputacionin, duke thënë se ky kriter plotësohet vetëm nëse menaxheri i transportit dhe operatori i rrugës së transportit nuk kanë pengesa ligjore në ushtrimin e aktivitetit të transportit. Operatori i transportit, përveç kësaj, gjithashtu nuk duhet të ketë pengesa fiskale. Rregullorja 1071/2009 e BE, nga ana tjetër, përcakton qartë se kërkesa për reputacion të mirë plotësohet nëse menaxherët e transportit dhe ndërmarrjet nuk janë dënuar për vepër të rëndë penale dhe nuk kanë pësuar dënim për një nga shkeljet më të rënda të rregullave të transportit rrugor. Shtetet Anëtare të BE-së ndryshojnë nëse ato i konsiderojnë gjobat administrative, rregullimet jashtë gjykatës dhe pagesat në vend si gjobitje kur përcaktojnë reputacionin e mirë. Për shembull, Luksemburgu, Kroacia dhe Bullgaria, nuk trajtojnë asnjë nga gjobat administrative, rregullimet jashtë gjykatës dhe pagesat në vend si gjobitje. Nga ana tjetër, vende si Gjermania dhe Polonia, për shembull, i konsiderojnë të gjitha si ndëshkime.

Lidhur me kërkesën për të demonstruar kapacitetin e duhur financiar, Udhëzimi Administrativ Nr. 07/2013 kërkon që në Kosovë, operatorët e transportit rrugor, duhet që në kohën e regjistrimit të demonstrojnë se ata kanë kapital dhe rezerva prej 9,000 EUR për automjetin e parë dhe 5,000 EUR për automjete shtesë. Kjo është shuma minimale e kërkuar sipas Rregullores Nr. 1071/2009. Shumica e Shteteve Anëtare të BE-së i përmbahen këtij minimumi; me fjalë të tjera, ato nuk kërkojnë një nivel më të lartë të kapitalit dhe rezervave. Një ndryshim i dukshëm me Kosovën është se në BE, sipas Rregullores Nr. 1071/2009, gjendja

²²Rregullorja 1072/2009 për rregullat e përbashkëta për hyrjen në tregun ndërkombëtar të transportit rrugor. Në dispozicion në: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1072&from=en>

²³ Kompanitë e "krijuara" në një Shtet Anëtar, ku ato nuk kryejnë funksionet e tyre administrative ose aktivitetet tregtare.

²⁴ Udhëzimi Administrativ Nr. 07/2013 për licencimin e operatorëve të transportit rrugor të mallrave. Në dispozicion në: https://cps.rks-gov.net/wp-content/uploads/2020/09/UDHEZIM_ADMINISTRATIN_NR_07_2013_PER_LICENCIMIN_E_OPERATOREVE_TE_TRANSPORTIT_RRUGOR_TE_MALLRAVE.pd

e duhur financiare duhet të demonstrohet në baza vjetore jo vetëm në kohën e regjistrimit siç është rasti në Kosovë.

Për të qenë në përputhje me kapacitetet teknike, Udhëzimi Administrativ Nr. 07/2013 thotë që operatori duhet të ketë të paktën një automjet të regjistruar, të siguruar, në gjendje të mirë teknike. Për më tepër, automjeti (automjetet) duhet të ketë kontroll teknik të vlefshëm dhe jo më të vjetër se gjashtë muaj.

Për të përmirësuar standardet e kualifikimit profesional në industri, Ligji i Kosovës Nr. 04/L-179 detyron menaxherët dhe shoferët e transportit që të posedojnë certifikatë të aftësisë profesionale (CPC) të lëshuar nga organi kompetent i autorizuar nga Ministria përgjegjëse. Në Kosovë, aktualisht ekzistojnë dy organe certifikuese për CPC të autorizuar nga MMPHI që ofrojnë programe të tilla: Oda Ekonomike e Kosovës (KCC) dhe Kolegji Tempulli. Ata janë të dy të akredituar nga Unioni Ndërkombëtar i Transportit Rrugor (IRU). Deri më tani, ka 157 menaxherë të transportit të mallrave dhe 1000 shoferë të mallrave që mbajnë CPC.²⁵ Udhëzimi Administrativ Nr. 10/2013 dhe një ndryshim vijues i tij përcaktojnë kushtet, kriteret, procedurat, modelin, tarifat dhe mënyrën e organizimit të trajnimeve për kompetencën profesionale. Rregullorja e BE-së Nr. 1071/2009, gjithashtu, i detyron menaxherët e transportit të sigurojnë prova të 140 orëve të trajnimit dhe provim që mbulon tema specifike të përcaktuara në Rregullore.

Sipas Ligjit Nr. 04/L-179, një menaxher transporti në Kosovë mund të punësohet nga deri në katër operatorë të ndryshëm të transportit rrugor. Ky gjithashtu paraqet kufirin e përshkruar në Rregulloren e BE-së Nr. 1071/2009. Megjithatë, ndryshe nga Ligji i Kosovës, Rregullorja në fjalë gjithashtu specifikon që transporti nuk mund të tejkalojë ndërmarrjet administruese me një flotë të kombinuar maksimale totale prej 50 automjete. Shtetet Anëtare të BE-së madje lejohen të ulin pragun, si për nga numri i ndërmarrjeve të menaxhuara ashtu edhe për flotën maksimale të automjeteve. Ky opsion, për shembull, përdoret në Francë, ku një menaxher i jashtëm i transportit është i kufizuar në dy ndërmarrje që përfaqësojnë gjithsej 20 automjete.

Përveç licencës që kërkohet për kryerjen e transportit ndërkombëtar të mallrave, Ligji Nr. 04/L-179 gjithashtu kërkon që operatorët rezidentë në Kosovë të marrin leje për transport rrugor ndërkombëtar, përveç nëse përcaktohet ndryshe në marrëveshjet e zbatueshme ndërkombëtare. Udhëzimi Administrativ Nr. 05/2014 rregullon më tej këtë çështje duke përcaktuar kushtet, procedurat dhe hollësitë e tjera mbi lëshimin e lejeve për operatorët rezidentë për të kryer transportin ndërkombëtar rrugor të mallrave. Për një operator të licencuar të transportit ndërkombëtar të mallrave për të marrë një leje, ai / ajo duhet të ketë një certifikatë të aftësisë profesionale, të demonstrojë reputacion të mirë dhe të përmbushë standardet teknike të automjetit - të gjitha ato janë gjithashtu kritere që duhet të plotësohen për të marrë licencë për transport ndërkombëtar të mallrave,

Ndërsa kërkesat për kushtet e aftësisë profesionale nuk ndryshojnë nga ato të përcaktuara në rastin e licencës, ka ndryshime të lehta ose specifikime të mëtejshme në lidhje me reputacionin e mirë dhe standardet teknike. Në lidhje me reputacionin e mirë, një kërkesë specifike për operatorin për të marrë një leje është të ketë një certifikatë (jo më të vjetër se 90 ditë) që konfirmon se ai/ajo nuk ka borxhe të papaguara ose detyrime të tjera tatimore. Një kërkesë e tillë, e cila është e kufizuar në kohë, nuk është specifikuar në UA që rregullon licencimin. Sipas standardeve teknike, operatori duhet të ketë kamionë që plotësojnë standardet e emetimit dhe të sigurisë rrugore. Gjithashtu, nëse kërkohet nga marrëveshjet ndërkombëtare, operatori duhet të ketë një certifikatë që tregon kategorinë e motorit nën klasifikimin

²⁵Gashi, N. (2021). [Email] Mesazh për: Nixha, A. 03 Mars. 2021

"EURO". Kohëzgjatja e lejes është deri në 13 muaj, ndërsa pagesa për secilën leje të marrë është 10 EUR. Vini re se numri i lejeve të kërkuara duhet të korrespondojë me kapacitetet teknike në dispozicion të operatorit.

Për qëllime transparence, Ligji Nr. 04/L-179 detyron Ministrinë e ngarkuar për transport, MMPHI në këtë rast, të mbajë regjistër kombëtar të brendshëm të operatorëve të transportit rrugor që posedojnë licenca. Më tej specifikon që regjistri të përfshijë të gjitha të dhënat që kanë të bëjnë me licencat e lëshuara, certifikatat e automjeteve të transportit dhe menaxherët e transportit. Ky regjistër duhet të bëhet i qashtëm për publikun, pa zbuluar informacionin që cenon privatësinë e operatorit. Përmbajtja dhe modalitetet e sakta në lidhje me mirëmbajtjen e regjistrit parashihen të rregullohen me një akt nënligjor, i cili deri më sot nuk është hartuar. MMPHI, megjithatë, mban listën e personave që mbajnë licencë, por nuk është në format që mundëson ndarjen me publikun. Një përmbledhje e licencave të lëshuara nga 2016-2019 jepet në Tabelën 7.

Publikimi i mbajtësve të licencave është praktikë e përgjithshme në sektorë të tjerë të shërbimeve gjithashtu dhe ka për qëllim të përmirësojë transparencën. Për shembull, në rastin e auditimit dhe shërbimeve të kontabilitetit, Këshilli Kosovar për Raportim Financiar (KCFR), i cili është organi rregullator për sektorin në Kosovë, publikon listën e auditorëve ligjorë dhe kontabilistëve të certifikuar dhe e përditëson atë në baza të rregullta.

Tabela 7: Një përmbledhje e licencave për transportin ndërkombëtar

Viti	Licenca - Transport për llogari personale	Licenca - Transport për palët e treta	Licencë - Transport i mallrave të rrezikshme
2016	13	76	11
2017	12	52	17
2018	10	34	8
2019	11	40	7

Burimi: Përpiluar duke përdorur të dhëna nga MMPHI

Ndryshe nga Kosova, BE, përmes Rregullores 1071/2009, kërkon që Shtetet Anëtare duhet të përpilojnë një raport çdo dy vjet, i cili siguron pasqyrë të sektorit në lidhje me reputacionin e mirë, gjendjen financiare, numrin e certifikatave të aftësisë profesionale, dhe respektimin e statistikave në lidhje me regjistrin kombëtar.

Sipas Ligjit Nr. 04/L-179, kabotazhi, i cili përbën operime të transportit të mallrave brenda territorit të Kosovës, nuk mund të kryhet nga transportuesit jo-rezidentë. Përkundër kësaj, disa marrëveshje bilaterale të transportit ndërmjet Kosovës dhe vendeve të tjera përfshijnë klauzola që parashikojnë operime kabotazhi nga ndërkombëtarët nën një leje të veçantë të lëshuar nga autoritetet kompetente. Ndryshe nga Kosova, në BE, bazuar në Rregulloren Nr. 1072/2009, transportuesit lejohen të kryejnë tri operime kabotazhi në Shtetin Anëtar pritës brenda shtatë ditëve pas udhëtimit ndërkombëtar. Kjo zakonisht quhet "rregullitë tre në shtatë". Vlen të përmendet se, pavarësisht nga fakti që BE ka regjim kabotazhi, disa Shtete Anëtare, duke përfituar nga boshllëqet në Rregullore, lejojnë disa pika ngarkimi dhe shkarkimi për operim.

Ndryshe nga praktikat në vendet e BE-së, Kosova nuk ka organ rregullator ekzekutiv për koordinimin dhe rregullimin e transportit rrugor të mallrave. Themelimi i këtij organi parashikohet me Ligjin Nr. 04/L-179, megjithëse parashikimi për këtë çështje nuk e bën atë të detyrueshëm.

Licencimi për терминалет e mallrave

Terminale e mallrave janë lokacione brenda territorit të Kosovës që ofrojnë shërbime për procesimin e ngarkesave që hyjnë në vend. Të gjithë personat juridikë që janë të interesuar të ofrojnë shërbime terminale janë të detyruar të kenë licencë të lëshuar nga MMPHI, e cila ka vlefshmëri pesë vjeçare. Udhëzimi Administrativ Nr. 08/2015 për licencimin e terminaleve për mallra përcakton që, për të marrë licencën, menaxheri ose personi juridik duhet të ketë diplomë bachelor, duhet të demonstrojë besim financiar me shumë të sigurimit prej 50,000 EUR, dhe duhet të përmbushë kushtet teknike.²⁶ Për të përmbushur kushtet teknike, një person juridik duhet të ketë një pllajë të hapur prej të paktën 5,000 m² dhe një depo të mbyllur prej 1,000², të ketë të paktën 30 parkingje, të sigurojë kamera ndriçimi dhe vëzhgimi dhe të përmbushë disa kriteret e tjera të ngjashme. Aktualisht në Kosovë, ka dhjetë terminale mallrash të vendosura në pjesë të ndryshme të vendit - të gjithë ato janë në pronësi private. Tarifa mesatare për 24 orë në terminal është 40 EUR. Kjo tarifë është rreth katër herë më e lartë krahasuar me Shqipërinë.²⁷ Palët joqeveritare të interesit besojnë se ekziston një farë oligopoli që lejon mbajtësit e terminaleve të mbajnë tarifa të larta. Ata thonë se vetëm tre ose katër pronarë janë prapa këtyre terminaleve, të cilët besohet se bashkëpunojnë me njëri-tjetrin në vendosjen e tarifës. Palët e interesit gjithashtu tregojnë se në Kosovë ka disa lokacione në pronësi të shtetit që janë të pajisura me infrastrukturën e nevojshme të përshtatshme për shërbimet terminale. Sidoqoftë, këto vende nuk janë duke u përdorur nga qeveria.

Autorizimi i depos doganore

Depot doganore janë caktuar për magazinimin e mallrave jo-kosovare, pa iu nënshtruar mallrat e tilla tarifave të importit; dhe mallrat e Kosovës, ku legjislacioni i Kosovës që rregullon fusha të veçanta përcakton se ato do t'i nënshtrohen masave specifike para se të eksportohen. Sipas kodit doganor dhe të akcizave në Kosovë,²⁸ një depo doganore mund të jetë ose (i) një depo publike e disponueshme për përdorim nga çdo person për magazinimin e mallrave ose (ii) një depo private e caktuar për magazinimin e mallrave nga mbajtësi i magazinës. Ata që janë të interesuar të operojnë depo doganore do t'i nënshtrohen procesit të autorizimit për të cilin doganat e Kosovës janë përgjegjëse, përveç nëse depoja operohet nga vetë Dogana. Mallrat e renditura në ambiente të autorizuara do të jenë nën mbikëqyrjen doganore. Me përjashtim të parashikimit që personi që kërkon autorizimin do të vendoset në Kosovë, Kodi nuk përcakton kushte të tjera specifike të autorizimit për funksionimin e depos doganore.

Licencimi për përfaqësuesit e doganave

Kodi doganor dhe i akcizave në Kosovë nuk kërkon përdorim të detyrueshëm të ndërmjetësuesve doganorë. Sidoqoftë, parashikon që çdo importues ose eksportues mund të caktojë përfaqësues për t'u marrë me formalitetet doganore. Përfaqësimi mund të jetë i drejtpërdrejtë, në këtë rast përfaqësuesi doganor do të veprojë në emër të importuesit ose eksportuesit, ose indirekt, në këtë rast përfaqësuesi

²⁶ Udhëzimi Administrativ Nr. 08/2015 për licencimin e terminaleve për mallra. Në dispozicion në: https://www.mit-ks.net/repository/docs/2015_12_18_135204_Udhzimi_Administrativ_MI_Nr_08-2015_Pr_Licencimin_e_Terminaleve_t_Mallrave.pdf

²⁷ Të dhëna nga intervistat e palëve të interesit.

²⁸ Kodi doganor dhe i akcizës së Kosovës. Në dispozicion në: https://dogana.rks-gov.net/wp-content/uploads/2015/02/CODE_NO.03_L-109_CUSTOMS_AND_EXCISE_CODE_OF_KOSOVO.pdf

doganor do të veprojnë në emrin e tij ose të saj, por në emër të importuesit ose eksportuesit. Kjo është në harmoni me Rregulloren e BE-së Nr. 952/2013, ku përdorimi i përfaqësuesve doganor nuk është as i detyrueshëm dhe as i kufizuar në një klasë të caktuar profesionale. Përfaqësuesi në Kosovë duhet të jetë mbajtës i licencës së lëshuar nga Dogana e Kosovës. Kandidati që aplikon për licencë duhet të ketë të paktën 6 muaj përvojë pune në fushë; të ketë të paktën shkollim të mesëm; dhe të kalojë me sukses provimin profesional të organizuar nga Dogana. Ndryshe nga Kosova, përfaqësuesve të doganave që veprojnë brenda BE-së nuk u kërkohet të mbajnë licencë.

5.2. Operimet

Rregulloret për operimet synojnë të promovojnë cilësinë e shërbimeve logjistike, të mbrojnë të dy operatorët dhe transportuesit nga aksidentet dhe incidentet e paparashikuara dhe të inkurajojnë konkurrencën e ndershme. Masat që ndikojnë në operime mund të rrisin kostot pasi ato shkaktojnë një rritje të çmimeve, por ato janë të nevojshme në disa raste pasi zakonisht favorizojnë një treg më konkurrues. Rregulloret për operimet kanë hapësirë më të gjerë sesa ato të hyrjes në treg. Ky nën-seksion diskuton vetëm disa rregullore kryesore. Vini re se sektorë si ata, përfshirë ushqimin dhe ilaçet, janë të prirur për rregullore specifike dhe më të rrepta të operimeve. Megjithëse e rëndësishme për institucionet e sektorëve përkatës, analiza e rregulloreve operuese në këtë nivel është përtej qëllimit të këtij raporti.

Koha e vozitjes

Lodhja çon në numër të konsiderueshëm të aksidenteve rrugore. Për të parandaluar këtë, Kosova, si shumë vende në botë, përmes Ligjit për Rrugët, rregullon kohën e vozitjes, pushimet dhe periudhat e pushimit për shoferët që merren me transportin e mallrave (dhe udhëtarëve). Dispozitat përkatëse përmirësojnë sigurinë në rrugë dhe krijojnë kushte për konkurrencë të ndershme. Ligji për Rrugët thotë që koha maksimale ditore e vozitjes është 9 orë, me pushime prej të paktën 45 minutash pas 4,5 orësh ngasje. Kjo mund të zgjatet dy herë në javë në 10 orë. Nga ana tjetër, periudha e pushimit ditore do të jetë së paku 11 orë. Kjo është në harmoni me Rregulloren nr. 561/2006,²⁹ e cila rregullon këtë çështje në BE. Zbatimi i kohës së vozitjes bazohet në regjistrat e tahografëve të pajisur për çdo automjet, sipas ligjit në fuqi. Intervistat e palëve të interesit zbulojnë se dispozitat në lidhje me tahografët digjitalë nuk po zbatohen. Pa tahografë digjitalë, është shumë e vështirë për organet monitoruese të dinë nëse po respektohet koha e vozitjes.

Përgjegjësia

Përcaktimi i përgjegjësisë është jashtëzakonisht i rëndësishëm në kontratat ndërmjet palëve në logjistikë. Transporti i mallrave nga ofruesit e shërbimeve përfshin rreziqe të caktuara. Vonesat, dëmet dhe humbjet janë situata që hasen shpesh në industri. Mundësia që të ndodhin ngjarje të tilla e bën shumë të rëndësishme nevojën për përcaktim të qartë të përgjegjësive midis palëve. Në Kosovë, Ligji për Marrëdhëniet e Detyrimeve në përgjithësi rregullon çështjet në lidhje me detyrimin e transportuesit për humbjen, dëmtimin ose vonesën e dërgesës. Sipas ligjit, "Transportuesi përgjigjet për humbjen ose për dëmtimin e dërgesës që do të shkaktoheshin prej çastit të marrjes në dorëzim deri në dorëzimin e saj, përveç nëse i janë shkaktuar me veprimin e personit të autorizuar, nga cilësia e dërgesës ose nga shkaqet

²⁹Rregullorja (KE) Nr. 561/2006 e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 15 Mars 2006 mbi harmonizimin e legjislacionit të caktuar shoqëror në lidhje me transportin rrugor. Në dispozicion në: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32006R0561>

e jashtme që nuk kanë mund të parashikohen si edhe të shmangen ose mënjanojnë”. Një praktikë e zakonshme e përdorur në të gjithë botën është miratimi i Kushteve Standarde të Tregtisë (STC) ose Kushteve të Përgjithshme (GT & Cs) në kontrata - shpesh të imponuara nga organet vetë-rregulluese. Këto kushte janë thelbësore për menaxhimin e rrezikut në sektorin e logjistikës.

Standardet e emetimit

Në BE, emetimet e monoksidit të karbonit (CO), grimcave (PM), oksidit të azotit (NOx), hidrokarbure totale (THC), dhe hidrokarbure jo-metan (NMHC) rregullohen për shumicën e llojeve të automjeteve. Rregulloret tilla përfshijnë gjithashtu automjete që përdoren më shpesh në transportin e mallrave, të tilla si kamionë (kamionë). Kufijtë e pranueshëm për emetimet e shkarkimeve përcaktohen në një sërë direktivash të BE (shih listën përmbledhëse të direktivave përkatëse në Tabelën 8), të cilat parashikojnë futje progresive të standardeve të rrepta. Standardi përfundimtar është Euro VII, i cili pritet të heqë automjetet e karburanteve fosile nga tregu. LIGJI Nr. 05/L–132 për Automjetet në Kosovë, i cili supozohet të rregullojë këtë zonë, nuk përmban ndonjë dispozitë specifike për emetimet. Në mungesë të standardeve të detyrueshme të emetimeve, ka automjete që qarkullojnë në Kosovë me emetime shumë të larta.

Tabela 8: Një listë përmbledhëse e standardeve të emetimit të BE-së

Kategoria	Lloji i automjetit	Direktiva
Euro 1	Për makinat e pasagjerëve dhe kamionët e lehtë	Direktiva e Këshillit 93/59/EEC e 28 Qershorit 1993 që ndryshon Direktivën 70/220/EEC për përafrimin e ligjeve të Shteteve Anëtare në lidhje me masat që duhen marrë kundër ndotjes së ajrit nga emetimet nga automjetet motorike.
Euro 2	Për motor	Direktiva 2002/51/EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e 19 korrikut 2002 mbi uljen e nivelit të emetimeve të ndotësve nga automjetet me dy dhe tre rrota dhe ndryshimin e Direktivës 97/24/EC (Tekst me rëndësi për ZEE) - Deklarata e Komisionit - Deklarata e Komisionit si plotësim
Euro 3	Për çfarëdo automjeti	Direktiva 98/69/EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e 13 Tetorit 1998 në lidhje me masat që duhen marrë kundër ndotjes së ajrit nga emetimet nga automjetet dhe ndryshimin e Direktivës së Këshillit 70/220/EEC
Euro 4	Për çfarëdo automjeti	Direktiva e Komisionit 2002/80/EC e 3 Tetorit 2002 që përshtat progresin teknik Direktiva e Këshillit 70/220/EEC në lidhje me masat që duhen marrë kundër ndotjes së ajrit nga emetimet nga automjetet motorike.
Euro 5	Për automjete të lehta udhëtarësh dhe komercial	Rregullorja (EC) Nr. 715/2007 e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 20 qershor 2007 për miratimin e tipit të automjeteve motorike në lidhje me emetimet nga automjetet e lehta të pasagjerëve dhe komercial (Euro 5 dhe Euro 6) dhe mbi qasjen në riparimin e automjeteve informacioni për mirëmbajtjen.
Euro 6	Për automjete të lehta udhëtarësh dhe komercial	Rregullorja e Komisionit (BE) 2016/646 e datës 20 Prill 2016 për ndryshimin e Rregullores (EC) Nr. 692/2008 në lidhje me emetimet nga pasagjerët e lehta dhe automjetet komerciale.

Burimi: Përpiluar nga autorët duke u mbështetur në EUR-Lex.

5.3. Marrëveshjet dhe Protokollet Ndërkombëtare

Organizata Botërore e Tregtisë (OBT) përmes Marrëveshjes së Përgjithshme mbi Tregtinë e Shërbimeve (GATS), e cila është marrëveshja e parë shumëpalëshe që mbulon tregtinë dhe investimet në shërbime, mbulon shërbimet e transportit rrugor. Sidoqoftë, pjesa në shërbimet e transportit rrugor përmban pak qasje në treg dhe zotime të trajtimit kombëtar; nga ana tjetër, ajo përmban përjashtime të shumta të kombit më të favorizuar (KMF) për të mbrojtur marrëveshjet dypalëshe. Duke pasur parasysh këtë situatë, ka pasur një përhapje të marrëveshjeve bilaterale të transportit rrugor, të cilat ka të ngjarë të mbeten instrumente të transportit strategjik dhe integritimit tregtar për shumicën e vendeve në një të ardhme të parashikueshme. Përveç marrëveshjeve bilaterale, ka edhe shembuj të bashkëpunimit nën kornizat shumëpalëshe të llojeve të ndryshme.

Ka 43 vende që marrin pjesë në sistemin ECMT: Shtetet Anëtare të BE (përveç Qipros), Mbretëria e Bashkuar dhe 16 vende të tjera, ndër të cilat të gjithë Anëtarët e CEFTA përveç Kosovës. Transportuesit me leje ECMT mund të ndërmarrin numër të pakufizuar të operimeve të mallrave shumëpalëshe në vendet pjesëmarrëse. Numri i lejeve të ECMT është i kufizuar për secilin vend pjesëmarrës. Kuotat për shpërndarjen e lejeve përcaktohen çdo vit, me ndryshime të mundshme nëse të gjithë ECMT pajtohen njëzëri. Për shembull, në vitin 2019 ka 23,252 leje vjetore për BE - 27, 984 për MB dhe 23,472 për automjete për vendet e tjera pjesëmarrëse.³⁰

Siç është treguar, ndryshe nga homologët e tjerë të CEFTA-s, Kosova nuk është anëtare e ECMT. Si zëvendësues, duke filluar nga viti 2010, Kosova ka negociuar dhe përfunduar marrëveshje bilaterale të transportit rrugor së bashku me protokollet teknike me nëntë anëtarë të BE-së dhe Shqipërinë; me shtatë të tjerë transporti rrugor rregullohet vetëm me protokolle teknike. Sipas intervistës me përfaqësuesit e MMPHI, Kosova ka filluar procedura ose bisedime me shtatë vende të tjera të BE-së për të arritur potencialisht marrëveshje bilaterale rrugore. Për detaje të mëtejshme, shihni Tabelën 9.

Marrëveshjet bilaterale në fuqi ndryshojnë nga njëra-tjetra në masë të madhe, si për nga struktura ashtu edhe nga përmbajtja. Një ndryshim i dukshëm është në lidhje me dispozitat që rregullojnë shkallën e liberalizimit. Marrëveshjet me Mbretërinë e Bashkuar dhe Zvicrën janë shumë liberale në kuptimin që për transportuesit e licencuar në territorin e një pale kontraktuese, nuk kërkohet asnjë autorizim (leje) për transportin e mallrave ndërmjet dhe përmes palëve kontraktuese (tranzite), si dhe nga pala tjetër kontraktuese ndaj një pale të tretë dhe anasjelltas. Marrëveshjet me Shqipërinë, Kroacinë dhe Malin e Zi janë të njëjta në këtë drejtim, përveç që për operimet e mallrave me palë të treta nevojitet leje. Pjesa tjetër e marrëveshjeve janë më pak liberale, ose kërkojnë leje për lloje të ndryshme të transportit rrugor të mallrave ose kanë kufizime të tjera të hyrjes. Në intervistat me palët e interesit, marrëveshja me Turqinë u perceptua si shumë diskriminuese për Kosovën pasi numri vjetor i lejeve të vendosura për këtë vend është disproporcionalisht më i ulët krahasuar me atë të Turqisë. Një ndryshim tjetër në marrëveshje ka të bëjë me dispozitat për sigurinë, mbrojtjen e mjedisit dhe sigurinë rrugore. Marrëveshjet me Austrinë dhe Hungarinë, për shembull, janë shumë të rrepta në lidhje me standardet e emetimit.

Një arsye e rëndësishme që shpjegon pse ka pak qëndrueshmëri në përmbajtjen e marrëveshjeve bilaterale ka të bëjë me faktin se nuk ka udhëzime të politikave të rëna dakord mbi marrëveshjet bilaterale të transportit që do të qeverisin palët me rastin e negociimit dhe hartimit të marrëveshjeve. Për operatorët

³⁰OECD. Certifikatat ECMT. Në dispozicion në: <https://www.itf-oecd.org/ecmt-certificates>.

e transportit, mbajtja nën kontroll e të gjitha marrëveshjeve që janë të ndryshme nga njëra-tjetra paraqet barrë të madhe rregullatore.

Tabela 9: Marrëveshjet ndërkombëtare të transportit dhe protokollet teknike të Kosovës

Statusi	Vendet
Marrëveshja bilaterale në fuqi (përfshirë transportin e mallrave)	Austria, Belgjika, Sllovenia, Kroacia, Bullgaria, Italia, Mali i Zi, Shqipëria, Zvicra dhe Turqia
Vetëm protokollin teknik	Mbretëria e Bashkuar, Maqedonia e Veriut, Gjermania, Finlanda, Letonia, Lituania, Estonia
Hapat fillestarë për të arritur marrëveshje bilaterale të transportit	Hollanda, Danimarka, Polonia, Suedia ³¹ , Norvegjia, Greqia dhe Sllovakia.

Burimi: Përpilimi i autorit duke përdorur të dhëna nga MMPHI.

5.4. CEFTA - Protokollin Shtesë 6

Në 2019, Marrëveshja e Tregtisë së Lirë e Evropës Qendrore (CEFTA) ka miratuar Protokollin Shtesë 6 (AP6) mbi Tregtinë e Shërbimeve, duke përcaktuar një kornizë që garanton hyrjen në treg dhe trajtimin kombëtar për bizneset e anëtarëve të CEFTA-s në sektorët kryesorë të shërbimeve. Deri më sot, katër anëtarë të CEFTA-s, veçanërisht Shqipëria, Bosnja dhe Hercegovina, Maqedonia e Veriut dhe Serbia, kanë përfunduar procesin e ratifikimit për AP6, ndërsa pjesa tjetër, përfshirë Kosovën, nuk e kanë ratifikuar atë ende.

Sipas AP6, Kosova ka bërë disa, megjithëse jo shumë, zotime për liberalizim në sektorin objekt i këtij studimi, të cilat do të zbatohen pasi protokollin të hyjë në fuqi. Për të qenë specifik, sipas Programit të Konsoliduar të Angazhimeve Specifike të përfshira në Shtojcën III të AP6, Kosova është zotuar për liberalizimin e plotë të transportit detar të mallrave, shërbimeve të transportit detar të mallrave dhe shërbimeve të transportit hekurudhor të mallrave. Zotimet për dy të parat nuk janë shumë të rëndësishme për Kosovën, duke pasur parasysh se Kosova është vend pa dalje në det; ndërsa zotimi i fundit duhet të shqyrtohet me kujdes dhe të përfshihet në legjislacionin kombëtar pas ratifikimit të AP6.

Në të kundërt, Kosova nuk ka marrë asnjë zotim fare për liberalizimin e shërbimeve ndihmëse për të gjitha mënyrat e transportit si për shembull, shërbimet e magazinimit dhe ruajtjes ose shërbimet e trajtimit të ngarkesave - të cilat janë plotësisht ose pjesërisht të liberalizuara nga anëtarët e tjerë të CEFTA-s. Asnjë zotim nuk është bërë për transportin ajror dhe transportin rrugëve të brendshme ujore. Për këtë të fundit, është e kuptueshme duke pasur parasysh që Kosova nuk ka kushte për atë mënyrë transporti.

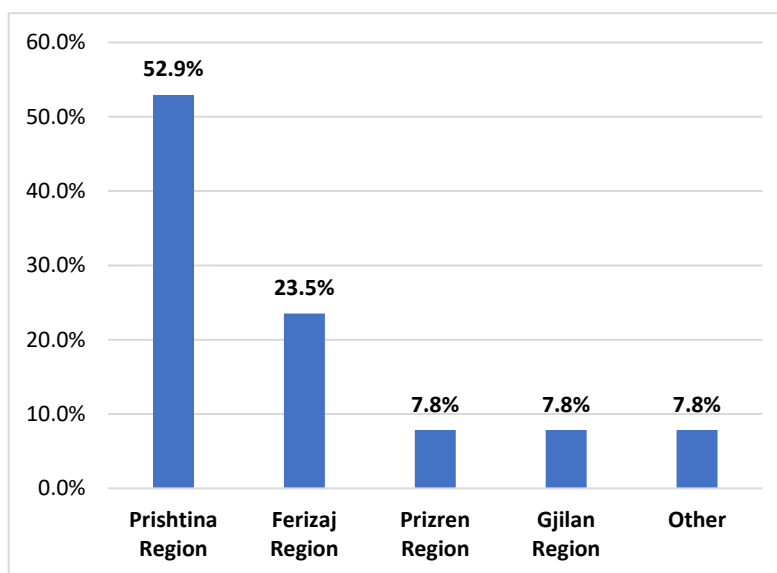
Në transportin rrugor të mallrave, i cili është me rëndësi shumë të madhe në këtë rast, Kosova është zotuar të mos imponojë ndonjë qasje në treg ose kufizime të trajtimit kombëtar për Metodën 2 (konsumi jashtë vendit), Metodën 3 (prania tregtare) dhe Metodën 4 (prania e personave fizikë). Nga ana tjetër, për Metodën 1 (tregtia ndërkufitare), e cila është shumë e rëndësishme për transportin e mallrave rrugore, Kosova është dakorduar të mos bëjë asnjë zotim, duke i lënë hapësirë vendit për të futur ose mbajtur masa që nuk janë në përputhje me qasjen në treg dhe trajtimin kombëtar.

³¹Transporti midis Kosovës dhe Suedisë aktualisht funksionon bazuar në marrëveshjen e arritur nga ish Jugosllavia; e njëjta gjë është edhe me Republikën Çeke.

6. Gjetjet kryesore të anketës

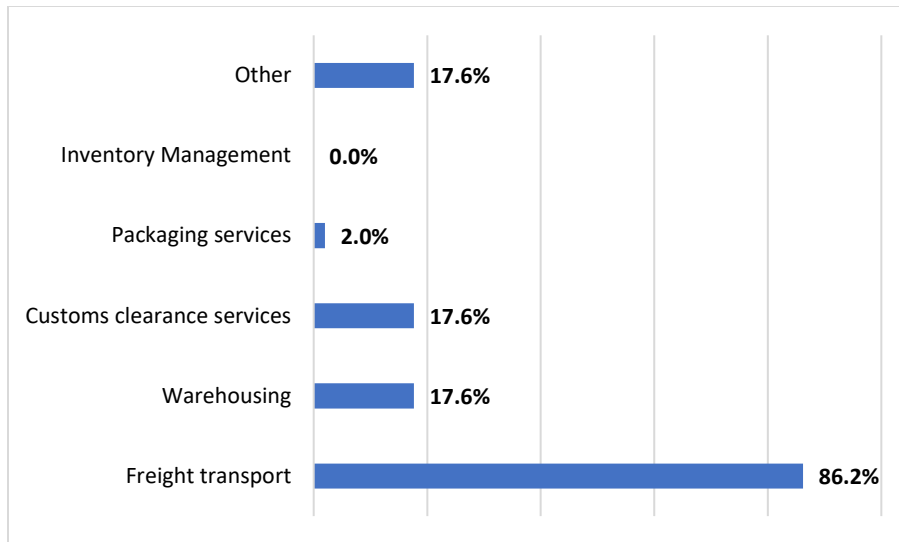
Kjo pjesë paraqet gjetjet kryesore të përpiluara nga një anketë online të kryer me mostër prej 51 firmash që ofrojnë transport dhe shërbime të tjera logjistike. Pyetësorët e shpërndarë në firmat e mostruara të logjistikës u plotësuan ose nga pronarët ose menaxherët në 90.2 për qind të rasteve; pjesa tjetër (9.8 për qind) u plotësua nga personeli tjetër që kryente funksione të rëndësishme brenda firmës. Nga të gjitha firmat e anketuara, shumica, 52.9 për qind, kanë zyrat e tyre në rajonin e Prishtinës, ndërsa pjesa tjetër në rajone të tjera, sipas përqindjeve të përshkruara në Figurën 4.

Figura 4: Vendndodhja sipas rajonit, në %



Gjetjet tregojnë se vetëm 23.5 për qind e firmave të anketuara ofrojnë më shumë se një shërbim logjistik. Shërbimi më i zakonshëm i ofruar nga firmat e anketuara është transporti i mallrave (86.2 për qind), ndërsa magazinimi (17.6 për qind) dhe shërbimet e zhdoganimit (17.6 për qind e rasteve) janë më pak të zakonshme. Një pjesë e vogël e firmave (2 për qind) ofrojnë shërbime paketimi, dhe asnjë prej tyre nuk menaxhon inventar (shih Figurën 5). Të varesh vetëm nga një shërbim, i cili është në këtë rast transporti i mallrave, nuk është në përputhje me trendet e reja globale të logjistikës. Në ditët e sotme, firmat e logjistikës, përveç ofrimit të shërbimeve tipike të transportit dhe magazinimit, po zgjerojnë portofolin e tyre për të përfshirë shërbime të tjera logjistike me vlerë të shtuar të tilla si paketimi, menaxhimi i inventarit dhe shërbime të tjera të ngjashme.

Figura 5: Shërbimet kryesore të ofruara nga firmat, në% të rasteve



Gjetjet lidhur me punësimin tregojnë se 5.8 për qind e firmave të anketuara kanë 1 deri në 4 punëtorë; 17.6 për qind e tyre kanë prej 5 deri në 8 punëtorë, 9.8 për qind e tyre kanë prej 9 deri në 12 punëtorë dhe pjesa tjetër kanë më shumë punëtorë (shih Figurën 6). Mesatarja e punëtorëve për firmë është 5.76 për qind. Firmat e transportit rrugor të mallrave, të cilat dominojnë tregun e logjistikës në Kosovë janë, në gjenerale, më të vogla dhe kanë më pak punëtorë. Situata është e njëjtte edhe në shumicën e vendeve të BE-së. Shumica e firmave (76 për qind) kanë pagë mesatare prej EUR 200 deri 500, siç përshkruhet në Figurën 7. Mesatarja e ponderuar e gjeneruar nga përdorimi i vlerave të pikës së mesme të intervalit të dhënë është 350 EURO.

Figura 6: Shpërndarja e punësimit, në %

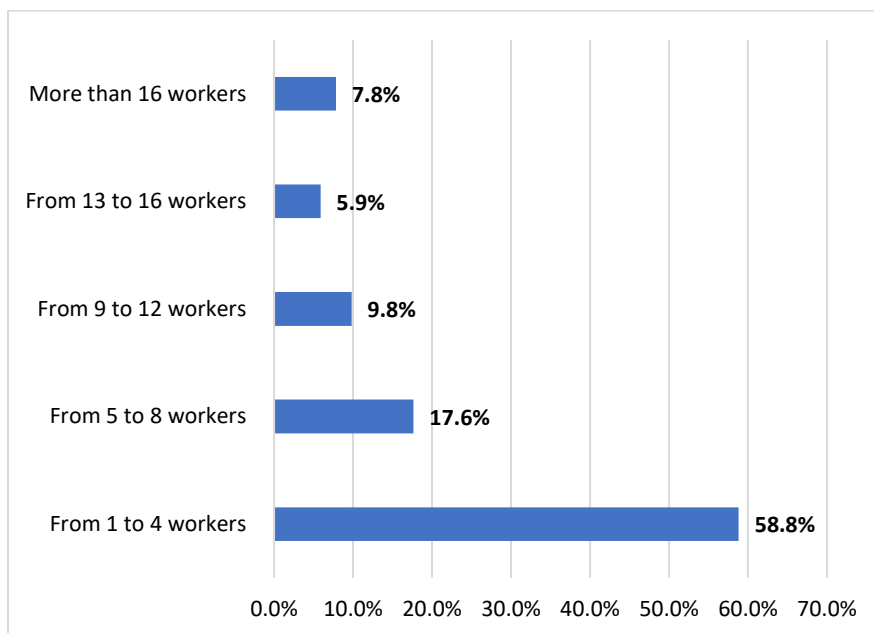
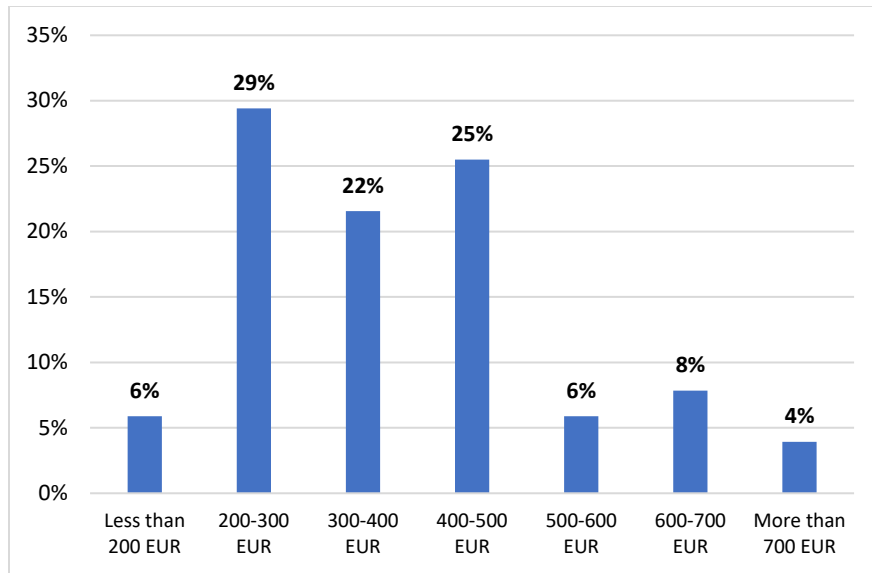
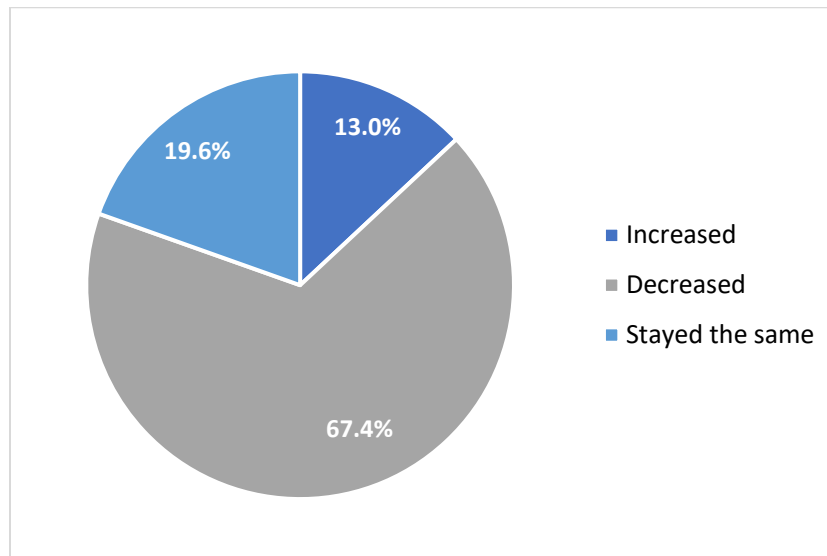


Figura 7: Shpërndarja e pagës mesatare, në %



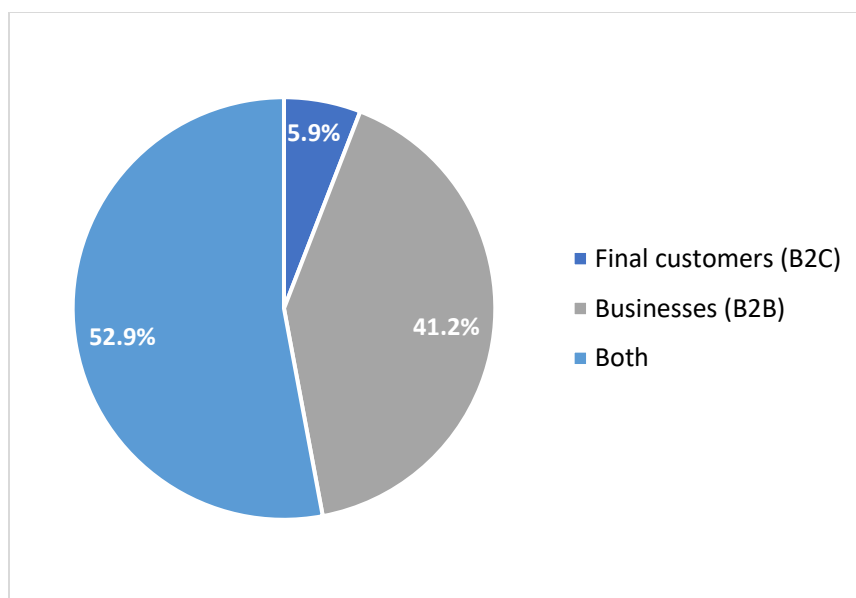
Ashtu siç ka ndodhur me shumë vende të tjera, pandemia COVID-19 ka goditur sektorë të shumtë në Kosovë. Sektori i logjistikës duket se ka pësuar gjithashtu si pasojë e efekteve të pandemisë. Nga rezultat del se 67.4 për qind e firmave të anketuara kanë deklaruar rënie të qarkullimit të tyre gjatë vitit 2020 krahasuar me 2019; 13 për qind kanë pasur rritje dhe 19.6 për qind nuk kanë pasur asnjë ndryshim (shih Figurën 8). Shkalla e rënies midis atyre që kanë pasur rënie rezulton të jetë 33.7 për qind, mesatarisht; ndërsa në mesin e atyre që kanë pasur të kundërtën, ajo mesatarisht është 60 për qind.

Figura 8: Ndryshimi vjetor i qarkullimit në vitin 2020 krahasuar me vitin 2019, në%



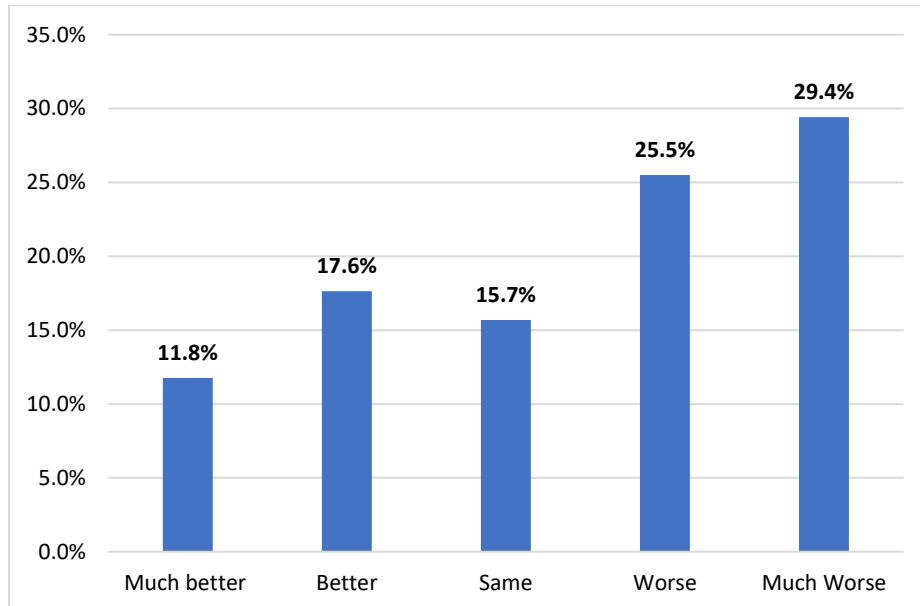
Në pyetjen në lidhje me llojin e klientëve, 52.9 për qind e firmave të anketuara pohojnë se ato ofrojnë shërbime si për klientët fundorë ashtu edhe për bizneset; 41.2 për qind vetëm për bizneset; dhe një pjesë shumë e vogël (5.9 për qind) vetëm për klientët fundor (shih Figurën 9). Për më tepër, rezulton se firmat e logjistikës në Kosovë ofrojnë shërbime mesatarisht për 22,8 klientë në vit.

Figura 9: Lloji i klientëve, në %



Në pyetjen lidhur me nivelin e konkurrencës (çmimi dhe cilësia) në sektor krahasuar me BE-në, shumica e firmave (54.9 për qind) e shohin atë si "më të keqe" ose "shumë më të keqe" (për më shumë informacion, shihni Figurën 10) .

Figura 10: Niveli i perceptuar i konkurrencës së sektorit krahasuar me BE, në %

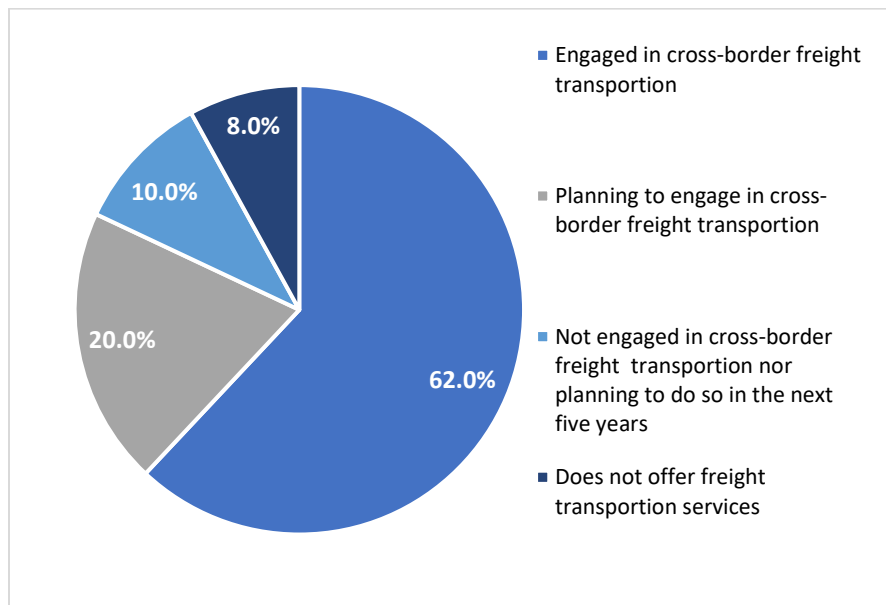


Firmat u pyetën lidhur me pikat kryesore të forta dhe të dobëta në sektorin e logjistikës. Sa i përket pikave kryesore të forta, përgjigjet më të shpeshta të dhëna nga firmat janë infrastruktura rrugore dhe shpejtësia e shpërndarjes. Ndryshe nga rasti i pikave të forta, firmat ishin më të përgjegjshme kur bëhej fjalë për paraqitjen e pikave të dobëta të sektorit. Njëra prej pikave të dobëta që u përmend në mënyrë të përsëritur në përgjigjet e firmave është konkurrenca e padrejtë, e cila në të njëjtën kohë paraqet barrierë.

Në bazë të intervistave me palët e interesit, konkurrenca e padrejtë shkaktohet nga operatorët vendor që nuk respektojnë legjislacionin në fuqi dhe operatorët e mëdhenj ndërkombëtarë të cilët *de facto* përfitojnë nga një trajtim që nuk është ekuivalent për operatorët e Kosovës në vendet e tyre përkatëse. Dobësitë e tjera të theksuara përfshijnë çmime të larta të terminalit, mungesë të tahografëve digjitalë, automjete të vjetra, pagesa të vonuara, dhe funksionimi i dobët i shoqatave. Përveç këtyre, firmat gjithashtu theksojnë shumë çështje të lidhura ndërkufitare. Këto çështje do të diskutohen më vonë në pjesën rreth pengesave në transportin ndërkombëtar të mallrave.

Nga të gjitha firmat e anketuara, 62 për qind e tyre janë të angazhuara në transportin ndërkufitar të mallrave; 20 për qind planifikojnë të angazhohen në transportin ndërkufitar të mallrave; 10 për qind nuk janë të angazhuara në transportin ndërkufitar të mallrave dhe nuk planifikojnë ta bëjnë këtë në pesë vitet e ardhshme; pjesa tjetër nuk ofrojnë shërbime të transportit (shih Figurën 11). Transporti ndërkufitar i mallrave përbën 31 për qind të qarkullimit total të firmave që ofrojnë këtë shërbim. Vendet me të cilat kryhen shumica e operimeve të mallrave janë Shqipëria dhe Maqedonia e Veriut. Jashtë vendeve të Ballkanit, Italia dhe Gjermania dominojnë.

Figura 11: Angazhimi në transportin ndërkufitar të mallrave, në %

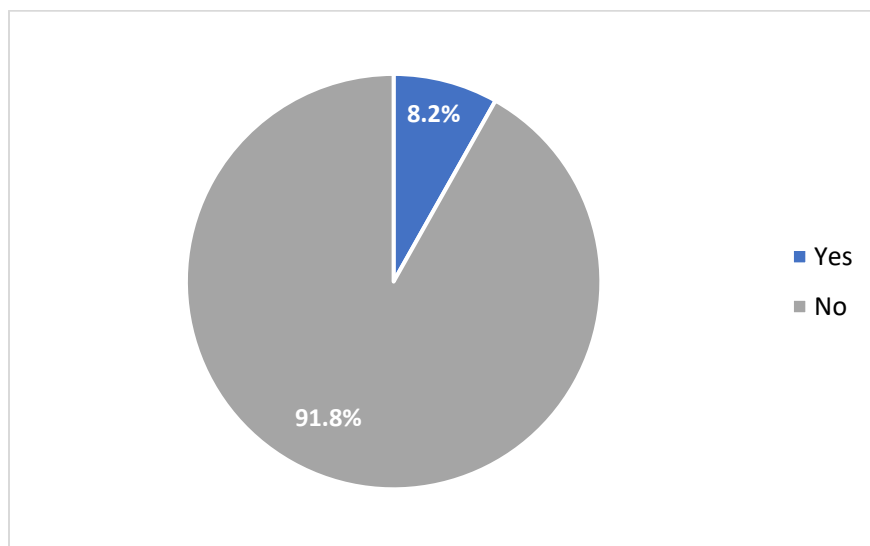


Një nga pikat kryesore të studimit ishte pyetja që ishte në lidhje me pengesat kryesore të cilat parandalojnë firmat të përfshihen në shërbimet e transportit ndërkufitar të mallrave ose të përmirësojnë performancën e tyre nëse ata tashmë bëjnë transport ndërkufitar. Njëra nga pengesat e përmendura më shpesh ishte pamundësia e shoferëve të kamionëve për të hyrë në zonën e BE-së pa poseduar vizë. Pengesa tjetër e përmendur me së shpeshti ishte kostoja e lartë e sigurimeve që duhet të paguajnë transportuesit e Kosovës, veçanërisht në rastet kur ata duhet të kryejnë operime që përfshijnë më shumë se një vend. Byroja e Sigurimeve të Kosovës nuk është ende anëtare e Këshillit të Byrove, e cila është organizata që menaxhon sistemin e Kartonit të Gjelbër që shërben si mekanizëm ndërkufitar i sigurimit për 48 anëtarët e saj, përfshirë shumicën e partnerëve kryesorë tregtarë të Kosovës. Në mungesë të certifikatave të Kartonit të Gjelbër, operatorët e transportit nga Kosova, ndryshe nga homologët e tyre kryesorë nga vendet anëtare, duhet të marrin mbulime të shumta të sigurimit në secilin prej kufijve të

vendeve anëtare. Diçka e tillë, nga ana tjetër, shton koston e operatorëve kosovarë, duke i bërë ata më pak konkurrues krahasuar me homologët e tyre. Një pengesë tjetër që përsëritet është kërkesa për të ndryshuar targat në kufirin serb dhe mosnjohja e dokumenteve ose produkteve që mbajnë simbole zyrtare kosovare nga ky vend. Disa nga pengesat e tjera të rëndësishme të raportuara përfshijnë mos anëtarësimin në ECMT dhe regjimin asimetrik të lejeve me Turqinë.

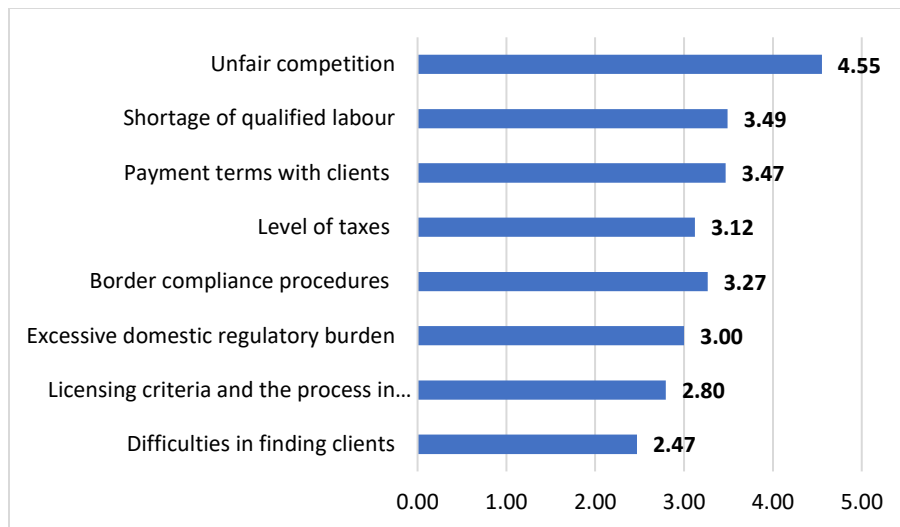
Mungesa e mbështetjes institucionale është problem tjetër i theksuar. Kjo vërtetohet gjithashtu nga gjetjet e anketës, ku zbulohet se 8.2 për qind e firmave nuk kanë marrë asnjë grant ose subvencion nga qeveria në tri vitet e fundit (shih Figurën 12).

Figura 12: Stimujt nga qeveria, në%



Për të përcaktuar sasinë e pengesave, firmave iu prezantua lista e pengesave të mundshme dhe iu kërkua që t'i vlerësonin ato në shkallë nga 1 deri në 5, ku 1 nënkupton – asnjë pengesë dhe 5 nënkupton – pengesë e madhe. Figura 13 tregon renditjen e pengesave bazuar në normat mesatare. Pengesa më e madhe e perceptuar nga firmat ishte 'konkurrenca e padrejtë', pasuar nga 'mungesa e fuqisë punëtore të kualifikuar' dhe 'kushtet e pagesës me klientët'. Për informacione më të hollësishme shihni Figurën 13.

Figura 13: Renditja e pengesave nga firmat (mesatarja)



Në fund, firmave iu kërkua të rendisnin dhe përpunonin tri ndërhyrje që do të përmirësonin sektorin e logjistikës. Më poshtë janë ndërhyrjet më të shpeshta të propozuara:

- Duhet të ketë kontrole periodike për operatorët ndërkombëtarë për të parë nëse i posedojnë dokumentet e kërkuara.
- Ata operatorë që nuk janë pjesë e ECMT dhe ata që nuk lejohen të bartin mallra në vendet e treta duhet të ndalen dhe të dënohen.
- Lejet për operatorët ndërkombëtarë që transportojnë mallra në Kosovë duhet të vërtetohen siç duhet.
- Qeveria duhet të vendosë limit për çmimet terminale.
- Qeveria duhet të bëjë më shumë përpjekje për anëtarësim në mekanizmat ndërkombëtarë të transportit, veçanërisht në sistemin e Kartonit të Gjelbër.
- Procedurat doganore duhet të modernizohen.
- Nevojiten më shumë leje bilaterale/tranzite me Turqinë, Bullgarinë dhe Italinë.
- Duhet të ketë më shumë grante për digjitalizimin e sektorit.
- Procedurat për licencimin duhet të modernizohen dhe pagesa duhet të jetë më e arsyeshme.
- Duhet bërë më shumë për të zbatuar siç duhet marrëveshjet aktuale dypalëshe të transportit.
- Duhet të ketë më shumë mbështetje për operatorët e vegjël për t'i ndihmuar ata të rriten.

7. Përfundim

Në këtë raport analizohet struktura dhe performanca e sektorit të logjistikës, rishikohet korniza rregullatore në bazë të *Acquis* të BE-së dhe diskutohen pengesat kryesore me të cilat përballen ofruesit e shërbimeve të logjistikës. Gjendja e përgjithshme tregon se madhësia e shërbimeve të logjistikës në Bruto Vlerën e Shtuar (BVSH) dhe numri i ofruesve të shërbimeve janë të dyja dukshëm më të vogla krahasuar me BE-në. Për më tepër, Kosova ka pasur bilanc të vazhdueshëm negativ tregtar në transportin e mallrave, i cili është aktiviteti kryesor logjistik në sektor.

Korniza rregullatore e sektorit të logjistikës në Kosovë, e ngjashme me shumë vende, karakterizohet me nivel të lartë të fragmentimit, me rregullore të shpërndara në institucione të ndryshme. Raporti identifikon një sërë problemesh rregullatore të hyrjes në treg dhe operimit që duhet të adresohen. Disa fusha, si për shembull kabotazhi, rregullohen ndryshe në BE. Në lidhje me transportin e mallrave, për shkak të vështirësive për t'u bërë anëtare e mekanizmave ndërkombëtarë si ECMT, Kosova nuk kishte rrugë tjetër përveç se të lidhte marrëveshje bilaterale. Këto marrëveshje bilaterale ndryshojnë nga njëra-tjetra, si për nga struktura ashtu edhe nga përmbajtja, duke paraqitur barrë të konsiderueshme rregullatore për operatorët e transportit.

Raporti gjithashtu paraqet gjetjet e një studimi të kryer me mostër të ofruesve të shërbimeve logjistike. Gjetjet e anketës tregojnë se shumica e firmave logjistike në Kosovë e bazojnë modelin e tyre të biznesit vetëm në një shërbim, ndërsa homologët e tyre janë gjithnjë e më të specializuar në ofrimin e paketave të integruara të shërbimeve logjistike, duke përfshirë këtu shërbimet e vlerës së shtuar si paketimi, menaxhimi i inventarit dhe të ngjashme. Për më tepër, gjetjet gjithashtu vënë në pah se pandemia Covid-19 ka goditur rëndë sektorin, duke shkaktuar rënie të qarkullimit midis më shumë se dy të tretat e firmave të anketuara.

Pikat kyçe të dobëta të identifikuar në sektor, të cilat në të njëjtën kohë mund të konsiderohen si pengesa gjithashtu, përfshijnë konkurrencën e padrejtë, çmimet e larta terminale, mungesën e tahografëve digjitalë, automjetet e vjetra, pagesat e vonuara dhe shoqata me funksionim të dobët. Pengesat ndërkufitare të transportit të mallrave të theksuara në studim përfshijnë pamundësinë e operatorëve për të hyrë në zonën e BE-së pa pasur vizë; kostot e larta të sigurimit në mungesë të sistemit të kartonit të gjelbër; kërkesa për të ndryshuar targat në kufirin serb dhe pengesa të ngjashme që burojnë nga mosnjohja e dokumenteve; mungesa e anëtarësimit në mekanizmat ndërkombëtarë të transportit; dhe regjimi diskriminues i lejeve me Turqinë.

SHTOJCA A: Lista e të intervistuarve

Emri	Data
Banka Qendrore e Kosovës	9 shkurt 2021
Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës	15 shkurt 2021
Shoqata e Transportit të Kosovës (Anëtar)	19 shkurt 2021
Dogana e Kosovës	23 shkurt 2021
Shoqata e Transportit të Mallrave	23 shkurt 2021

SHTOJCA B: Pyetësi

A. Informacion i përgjithshëm

1. Emri i Kompanisë: _____
2. Komuna: _____
3. Statusi i personit që plotëson pyetësin:
 - a. Pronar
 - b. Menaxher
 - c. Te tjera (ju lutem specifikoni): _____
4. Viti i themelimit: _____
5. Ju lutemi zgjidhni shërbimet kryesore të ofruara nga kompania juaj. [Shënim: Lejohet më shumë se një përgjigje.]
 - a. Transporti i mallrave
 - b. Magazini
 - c. Shërbimet e zhdoganimit
 - d. Shërbimet e paketimit
 - e. Menaxhimi i inventarit
 - f. Te tjera (ju lutem specifikoni): _____

B. Struktura dhe performanca e përgjithshme

6. Pronësia në kompaninë tuaj është:
 - a. Vetëm vendore
 - b. Vetëm e huaj
 - c. E përzier

7. Sa punonjës (përfshirë juve) ka kompania juaj? Ju lutem shënoni numrin:

8. Cila është paga mesatare në kompaninë tuaj?

- a. Më pak se 200 EUR
- b. 200-300 EUR
- c. 300-400 EUR
- d. 400-500 EUR
- e. 500-600 EUR
- f. 600-700 EUR
- g. Më shumë se 700 EUR

9. Si do ta krahasonit nivelin e konkurrencës (çmim dhe cilësi) së kompanive logjistike në Kosovë me ato në BE?

- a. Shumë më mirë
- b. Më mirë
- c. Njësoj
- d. Më keq
- e. Shumë më keq

10. Krahasuar me vitin 2019, si ndryshoi qarkullimi i kompanisë suaj në vitin 2020?

- a. Me rritje: _____%
- b. Me ulje: _____%
- c. Pa ndryshime

11. Ju ofroni shërbimet tuaja për:

- a. Klientët fundorë (B2C)
- b. Bizneset (B2B)
- c. Të dyja

12. Sa klientë keni në vit, mesatarisht? Ju lutemi specifikoni: _____

13. Ju lutem a mund të përmendni deri në tri PIKA TË FORTA që karakterizojnë transportin e mallrave dhe shërbimet e tjera logjistike në Kosovë?

- a. _____
- b. _____
- c. _____

14. Ju lutem a mund të përmendni deri në tri PIKA TË FORTA që karakterizojnë transportin e mallrave dhe shërbimet e tjera logjistike në Kosovë?

- a. _____
- b. _____
- c. _____

C. Transporti Ndërkufitar i Mallrave

15. Cila nga opsionet vijuese përshkruan më mirë statusin e kompanisë tuaj në këtë moment?

- a. E angazhuar në transportin ndërkufitar të mallrave
- b. Planifikon për t'u angazhuar në transportin ndërkufitar të mallrave
- c. Nuk është e angazhuar në transportin ndërkufitar të mallrave dhe as nuk planifikon ta bëjë këtë në pesë vitet e ardhshme
- d. Nuk ofron shërbime të transportit të mallrave
- e. Te tjera (ju lutem specifikoni: _____)

16. [Për ata që merren me transport ndërkufitar të mallrave] Cila ishte përqindja e transportit ndërkufitar të mallrave në qarkullimin e përgjithshëm të biznesit tuaj në 3 vitet e fundit?

- a. 2019 _____%

17. [Për ata që merren me transport ndërkufitar të mallrave] Ju lutem specifikoni vendet me të cilat kryeni më shpesh operime të transportit të mallrave.

- a. _____
- b. _____
- c. _____

18. A mund të rendisni tri barriera kryesore që ju pengojnë të filloni transportin ndërkufitar të mallrave ose të përmirësoni performancën tuaj nëse tashmë bëni transport të tillë?

- a. _____
- b. _____
- c. _____

D. Të tjera

19. A keni marrë ndonjë lloj stimulimi (grant ose subvencion) nga qeveria në tri vitet e fundit?

- a. Po
- b. Jo

20. Si do t'i vlerësonit të listuarat më poshtë në shkallë prej 1 deri në 5, ku 1 nënkupton - asnjë pengesë dhe 5 nënkupton - pengesë e madhe?

Barrë e tepërt rregullatore e brendshme	1	2	3	4	5
Kushtet e licencimit dhe procesi në përgjithësi	1	2	3	4	5
Procedurat për pajtueshmëri kufitare	1	2	3	4	5
Kushtet e pagesës me klientët	1	2	3	4	5
Niveli i tatimeve	1	2	3	4	5
Mungesa e fuqisë punëtore të kualifikuar	1	2	3	4	5
Vështirësitë në gjetjen e klientëve	1	2	3	4	5
Konkurrenca e padrejtë	1	2	3	4	5

Standardet e certifikimit	1	2	3	4	5
Tjetër (specifikoni):	1	2	3	4	5

21. Ju lutemi përmendni dhe elaboroni tri ndërhyrje që do të përmirësonin sektorin e logjistikës:

- c. _____
- d. _____
- e. _____