



Republika e Kosovës
Republika Kosova-Republic of Kosovo
Qeveria –Vlada-Government

MINISTRIA E TREGTISË DHE INDUSTRIË
MINISTRY OF TRADE AND INDUSTRY
MINISTARSTVO TROGOVINE I INDUSTRIJE
DEPARTAMENTI I TREGTISË DHE INDUSTRIË/DEPARTAMENT TROGOVINE/
DEPARTMENT OF TRADE

Analiza e Ndikimit për Liberalizim të Tregtisë së Shërbimeve me Shtetet
Anëtare të CEFT-as
Sektorët: Transporti dhe Financa

Autor: Mirsad Simnica
31mars 2016

Tabela e përmbajtjes

1. Hyrje

1.1 Ndikimi ekonomik në zhvillim

1.2 Metodologjia

2.0 Sektorët e shërbimeve dhe bilanci i pagesave

2.1 Negociatat në CEFTA

3.0 Transporti

3.1 Transporti rrugor

3.2 Transporti hekurudhor

4.0 Strategjia dhe politikat qeveritare

5.0 Sektori financiar

5.1 Përfitimet e liberalizimit financiar

5.2 Sfidat e liberalizimit

6.0 Përfundimet

Lista e shkurtesave

BiP	Bilanci i Pagesës
BQK	Banka Qendrore e Kosovës
CEFTA	Marrëveshja e Evropës Qendrore për Tregti të Lirë
ZNKE	Zyra Ndërmjetësuese e Komisionit Evropian
BE	Bashkimi Evropian
IHD	Investimet e Huaja Direkte
AAK	Asociacioni i Arkitektëve të Kosovës
ARBK	Agjencia e Regjistrimit të Bizneseve të Kosovës
SHAK	Shoqata e Avokatëve të Kosovës
MTI	Ministria e Tregtisë dhe Industrisë
MAP	Ministria e Administratës Publike
MASHT	Ministria e Arsimit, Shkencës dhe Teknologjisë
SHKACK	Shoqata e Kontabilistëve dhe Auditorëve të Certifikuar të Kosovës
STIKK	Shoqata për Teknologji të Informacionit dhe Komunikimit të Kosovës
DT	Departamenti i Tregtisë
EAT	Ekipi për Asistencë Teknike
GPPT	Grupi Punues për Politikë Tregtare
TIS	Tregtia e Shërbimeve
OBT	Organizata Botërore e Tregtisë
ITIS	Tregtia e Shërbimeve Ndërkombëtare

Hyrje

Infrastruktura e transportit gjatë kohës ka pësuar ndryshime të mëdha. Përmirësimet e vazhdueshme në ndërtimin e automobilave ka krijuar kërkesa të reja për zhvillimin e mëtejshëm me hapa më të mëdhenj dhe mënyra më të shpejtë të teknologjisë së ndërtimit dhe anasjelltas, arritjet teknike dhe teknologjike në ndërtimin e rrugëve kanë krijuar hapësirë më të madhe për zhvillimin e industrisë së automobilave. Karakteristikë e këtyre faktorëve rezultojnë në fushën e transportit, lëvizje të shpejtë të prodhimit që është elementi kryesor siç është shpejtësia e automjeteve dhe rruga, si dhe trendin e rritjes së kapacitetit të transportuesit (tonazhit).

Në arritjen e këtyre karakteristikave rol kryesor luan trajtimi i autostradave, ku formulimi i shiritit rrugor në hapësirë si dhe vizioni i planit dhe altimetrise si dhe unitetit mes tyre është elementi bazë që siguron lëvizjen si shpejtësi të rehatshme dhe të njëjtë.

Infrastruktura rrugore është faktori përcaktues i stimujve për zhvillimin e ekonomisë së Kosovës dhe, në rrethanat e reja gjeostrategjike dhe gjeopolitike të krijuara në rajonin e Ballkanit dhe më gjerë, është një element thelbësor i lëvizjes ekonomike, shkencore, kulturore, dhe të lëvizjes së lirë të njerëzve, dhe të shërbimeve; bashkëpunimi synon të bëhet më i gjerë dhe më i avancuar për çdo ditë, pasi që koha për të ofruar këto mallra është shumë e rëndësishme.

Rrethanat e krijuara në Ballkanin Perëndimor pas pavarësisë së Kosovës kanë vene në pah se është mjaft e qartë se integrimi i Ballkanit në BE, faza e parë e të cilit është Pakti i Stabilitetit, kushtëzon po ashtu edhe integrimin e rrjetit rrugor të vendit tonë në infrastrukturën e transportit Pan-Evropian, në mënyrë adekuate në lidhje me rrjetin e saj të komunitetit Trans-Evropian. Stabilizimi përfundimtar i paqes në Ballkan, bashkëjetesa në diversitet, lëvizja e lirë e mallrave, shërbimeve, kapitalit dhe ideve kërkon të shkurtoj kohën maksimale të kontaktit në mes prodhuesve dhe përdoruesve. Kosova është e vendosur në qendër të Evropës Juglindore dhe historikisht ka qenë udhëkryq i rëndësishëm i Gadishullit Ballkanik. Pozita e saj gjeografike mundëson lidhje të mira me vendet fqinje në rajon.

Ndërtimi i korridoreve VI dhe VII dhe lidhjet e tyre me portet shqiptare dhe korridoret Pan Evropiane VIII dhe X, mundësojnë lidhje më të mira jo vetëm me vendet fqinje, por edhe nëpërmjet portit të Durrësit. Vlora dhe Shëngjini mundësojnë lidhje të drejtpërdrejtë me Evropën dhe botën, kështu që një pjesë e trafikut ndërkombëtar nga Evropa Lindore do të mund të orientohen në Kosovë në portet përgjatë bregut të Adriatikut, dhe nga Adriatiku tek Deti i Zi.

Roli i transportit dhe infrastrukturës në bashkëpunimin rajonal në Ballkanin Perëndimor është konsideruar të jetë një faktor i rëndësishëm në zhvillimin e përgjithshëm ekonomik, social dhe mjedisor të rajonit të Ballkanit Perëndimor.

Zhvillimi i Rrjetit të Transportit Rajonal në Evropën Juglindore (Rrjeti kryesor - Core Network) paraqet një mundësi të shkëlqyer për vendet e Ballkanit Perëndimor që të bashkojnë interesat e tyre dhe të ndjekin avantazhet ekonomike dhe sociale, si dhe ato të padëmshme për mjedisin, nga e cila përfiton rajoni në tërësi.

1.1 Ndikimi ekonomik në zhvillim

Në aspektin e zhvillimit ekonomik, zbatimi i projekteve rajonale të infrastrukturës ka një ndikim pozitiv në ekonominë rajonale, kontribuon në hapjen e tregjeve të tyre për nismat e reja të biznesit dhe e bën më efikas shkëmbimin tregtar mes vendeve të rajonit. Zhvillimi i Rrjetit të Transportit Rajonal në veçanti ndihmon qeveritë e vendeve të Ballkanit Perëndimor që të marrin iniciativa për papunësinë e lartë, kështu duke rritur zhvillimin e përgjithshëm ekonomik të rajonit. Mundësitë më të mira të punës si dhe mobiliteti më i lartë në punë po ashtu kontribuon në zhvillimin social. Rrjeti i Transportit Rajonal gjithashtu ndihmon për të përmirësuar bashkëpunimin ndër-kufitar dhe kontakteve ndërmjet njerëzve. Pasi që transporti ka një ndikim të rëndësishëm në mjedis, Bashkimi Evropian (BE) ka një interes të drejtpërdrejtë në Ballkanin Perëndimor pasi rajoni shtrihet në zemër të Evropës. Të gjitha vendet e Ballkanit Perëndimor janë kandidatë ose kandidatë potenciale për anëtarësim në BE, ky përkufizim përfshin edhe Kosovën. Për të arritur këtë qëllim, ata duhet të përmbushin të gjitha kriteret dhe kushtet e kërkuara për anëtarësim.

Bashkëpunimi rajonal është një nga parakushtet për integrimin e tyre në Bashkimin Evropian dhe për këtë arsye është po ashtu një komponent thelbësor i Procesit të Stabilizim Asociimit (PSA). Për këtë arsye, BE-ja është e prirur të mbështesë zhvillimin e projekteve rajonale, duke përfshirë Rrjetin Kryesor Rajonal të Transportit, i cili luan një rol vendimtar.

Sa i përket zhvillimit të infrastrukturës së shërbimeve me qëllim të përmirësimit të qasjes së mallrave për dhe nga CEFTA, është e nevojshme të theksohet se disa sektor kyç të shërbimit luajnë rol vendimtar. Shërbimet e zhvilluara infrastrukturore përfshijnë: infrastrukturën e transportit (rrugët, aeroportet, portet detare dhe hekurudhat) dhe shërbimet e ofruara nga sektori i transportit dhe logjistikës, rrjetet dhe shërbimet e telekomunikacionit të ofruara mbi rrjetet e tilla. Këta sektor janë të përfshirë në infrastrukturën fizike që është thelbësore në lëvizjen e mallrave

nga vendet eksportuese në ato importuese (p.sh.: nga Kosova në Maqedoni) dhe anasjelltas. Infrastruktura e dobët e transportit ose shërbimet joefikase të transportit janë pasqyruar në kosto më të larta direkte të transportit dhe kohë më të gjatë të dërgimit. Një përmirësim në infrastrukturën e Kosovës mund të paraqes një ndryshim të madh për kostot e tregtisë.

Kostoja efikase e shërbimeve të transportit mund gjithashtu të jetë një faktor kryesor përcaktues i avantazhit dhe konkurrencës krahasuese të vendit. Për shembull, një ekonomi me çmime relativisht të ulëta të biletave të aeroplanit ka një avantazh konkurrues për furnizimin e mallrave të ndjeshme, siç janë frutat ose perimet. Ndërsa për prodhuesit e mallrave me shumice që nuk janë të ndjeshme, disponueshmëria e shërbimeve të portit të besueshëm, efikas dhe me kosto të ulët mund të jetë faktor kyç në logjistikë e tyre dhe në zinxhirin e shpërndarjes. Përmes uljes së kostos së transportit në mënyrë dramatike, firmat e vogla dhe të mesme që përndryshe do të ishin marginale, do të mund të jenë në gjendje të zgjerojnë aktivitetet e tyre të eksportit. Në anën tjetër, shërbimet financiare përmes mbështetjes së tregtisë së mallrave duke ofruar shërbime inovative të kreditimit me norma të ulëta interesi dhe me më pak burokraci.

Një infrastrukturë joefikase dhe e kushtueshme e shërbimeve është e krahasueshme me një taksë mbi prodhimin dhe eksportet. Eksportuesit dhe prodhuesit e mallrave dhe shërbimeve duhet të kenë qasje në shërbime të klasit botëror në qoftë se ata do të dëshirojnë të konkurrojnë në mënyrë efektive. Nëse kjo nuk ndodh, prodhuesit bujqësorë në Kosovë do të vuajnë për shkak të transportit dhe objekteve të magazinimit në gjendje të dobët. Kompanitë do të përballen me vonesa dhe pengesa të shumta për të bërë biznes për shkak të rrjeteve nën-standarde të komunikimit. Prodhuesit gjithashtu nuk do të jenë konkurrues me çmime në qoftë se ata duhet të paguajnë norma më të larta të transportit për shkak të politikave të trajtimit preferencial dhe preferencave të ngarkesave, dhe nuk do të kenë qasje në financa të lirë për shkak të sistemeve të mbrojtura financiare.

1.2

METODOLOGJIA

Për qëllime të këtij Dokumenti të AN, janë ndërmarrë hapat kyç në vijim për të mbuluar çështjet më të rëndësishme dhe për të shfrytëzuar praktikatat më të mira sa më shumë të jetë e mundur.

- ☐ Rishikim i dokumentacionit ekzistues dhe praktikave më të mira për një ushtrim të ngjashëm për Vlerësim të Ndikimit lidhur me negociatat e tregtisë së shërbimeve në nivel bilateral dhe multilateral;
- ☐ Konsultime direkte me palët kryesore të interesit – ministritë dhe asociacionet;
- ☐ Një punëtori për të shqyrtuar pozitën e krijuar fillimisht në bazë të konsultimeve dhe reagimeve të marra;
- ☐ Rishikim i seancave të negociatave në CEFTA duke plotësuar mangësitë e duhura dhe duke modifikuar ofertat përkatëse për çdo nën-sektor/kategori;
- ☐ Shqyrtim i brendshëm nga stafi i DT/MTI i inputit plotësues dhe komenteve sipas nevojës;
- ☐ Konsultime të brendshme të ngushta mes Drejtorit dhe zyrtarëve të DT
- ☐ Analizat e të dhënave për sektorë/nën-sektorë formojnë Bazën e të Dhënave TIS dhe BQK të publikuara në format të BtP, përfshirë krahasimin me vendet tjera të rajonit për të shqyrtuar ndikimin e liberalizimit të shërbimeve në këta sektorë;
- ☐ Rishikim i hollësishëm i dokumenteve tjera dhe praktikave më të mira të liberalizimit dhe negociatave

2.0 Sektorët e shërbimeve dhe bilanci i pagesave

Në Kosovë, shërbimet përbëjnë një përqindje të lartë të BPV-së, për shkak të pranisë së madhe të donatorëve në vend. Një vlerësim i përgjithshëm tregon se Shërbimet kontribuojnë në BPV-së në rreth 73% që përfaqëson rritje prej 9% prej vitit 2004, kur kontributi në BPV ishte 64%.

Shërbimet janë komponenti kyç i sektorit privat në Kosovë. Sektori bankar vlerësohet të jetë ndër sektorët me performancën më të mirë në ekonominë e Kosovës. Ky është në përgjithësi stabil, ku janë rritur depozitat dhe kreditë për sektorin privat, pavarësisht krizës globale financiare.

Në vitin 2014, tregtia në shërbime në Kosovë ka rezultuar në gjithsej 1.2 miliardë euro. Nga kjo shumë, eksporti i përgjithshëm ishte 767 milionë euro, ndërsa importi i përgjithshëm 431 milion euro. Kjo tregon një bilanc pozitiv tregtar prej 336 milionë euro në eksporte. Krahasuar me vitin 2013, ku tregtia në shërbime ka rezultuar me 952 milionë euro, viti 2014 tregoi një rritje të konsiderueshme prej 26% në tregtinë ndërkombëtare të shërbimeve. Sektorët kryesorë që kontribuan drejt bilancit pozitiv tregtar janë: udhëtimet (turizmi) me 379 milionë euro, pasuar nga shërbimet e komunikimit me 20 milionë euro, ku të dy sektorët, kryesisht i atribuohen diasporës kosovare; shërbimet qeveritare me 14 milionë euro, kontributi nga prania ndërkombëtare e EULEX-it, KFOR-it, misionëve diplomatike, institucioneve dhe OJQ-ve tjera ndërkombëtare; shërbime tjera të biznesit me 8.2 milion euro; shërbimet e ndërtimit me 4.4 milionë euro me përfshirjen e ndërtimit të rrugëve dhe shërbimeve të arkitekturës. (Burimi: BQK).

Një trend negativ i tregtisë në shërbime (në aspektin e importit të shërbimeve) është shfaqur në një nga sektorët kryesor: të transportit me -73 milionë euro, ndërkohë që shërbimet financiare dhe të sigurimit me -16.5 milion euro.

Të pasurit një bilanc pozitiv tregtar të shërbimeve rezultoi në uljen e deficitit të lartë të tregtisë së mallrave nga -2,180 miliard euro në -1,412 miliard euro.

Ndërsa, në vitin 2015 tregtia në shërbime gjithsej ka qenë rreth 1,211 miliard euro. Gjithsej eksporti u vlerësua të jetë 777 milionë euro, ndërsa importi 435 milionë euro. Sektorët kryesorë që treguan trendë pozitive janë: udhëtimet (turizmi) me 545 milion euro; pasuar nga shërbimet e tjera të biznesit me 61 milionë euro; shërbimet e TIK-ut 55 milionë euro; shërbimet qeveritare 35 milionë euro, kontributi nga prania ndërkombëtare e EULEX-it, KFOR-it, misionëve

diplomatike, institucioneve dhe OJQ-ve tjera ndërkombëtare; shërbimet e transportit 33 milionë euro dhe në fund shërbimet e ndërtimit me 14 milion euro. (Burimi: BQK).

Gjate krahasimit të vitit 2014 me 2015, ne mund të shohim se kemi një rritje të lehtë në tregtinë e përgjithshme në shërbime prej 11 milionë euro, ndërsa eksport në total është rritur për 10 milionë euro.

2.1 Negociatat në CEFTA

Negociatat e Tregtisë në Shërbime janë organizuar duke i mbajtur gjashtë raunde negociuese dhe janë planifikuar të përfundojnë brenda periudhës 18 mujore nga sesioni i parë i negociatave. Data e fundit për përmbylljen e negociatave është marsi i vitit 2016.

Dymbëdhjetë sektorë kanë qenë subjekt i liberalizimit me këtë orar të synuar:

- > Raundi i 1-rë dhe i 2-të - shërbimet e biznesit dhe ato profesionale
- > Raundi i 3-të – shërbimet e turizmit, mjedisit dhe rekreative (pa ato audiovizuale)
- > Raundi i 4-të - shërbimet e komunikimit dhe të ndërtimit
- > Raundi i 5-të – shërbimet e shpërndarjes, arsimit dhe shëndetësore
- > Raundi i 6-të – shërbimet financiare, të transportit dhe audiovizuale

Raundi i parë i negociatave (shërbimet e biznesit dhe ato profesionale) është mbajtur më 6 nëntor 2014 në Shkup, Maqedoni. Në takim morën pjesë përfaqësues nga Shqipëria, Bosnja dhe Hercegovina, Maqedonia, Moldavia, Mali i Zi, Serbia dhe Kosova.

Raundi i dytë i negociatave i kryesuar nga Moldavia është mbajtur më 26 shkurt 2015 në Bruksel dhe u negociuan shërbimet e biznesit dhe ato profesionale siç u planifikua për dy raundet e para.

Raundi i tretë i negociatave u mbajt gjatë datës 29-30 qershor 2015 në Moldavi.

Raundi i katërt i negociatave u mbajt më 17-18 shtator dhe raundi i pestë i bisedimeve gjithashtu u mbajt në Moldavi, në 23 nëntor 2015, ndërsa raundi i fundit i negociatave që përfshin (shërbimet financiare, transportit dhe audiovizuale) do të mbahet në Mal të Zi deri në mars të vitit 2016.

Për ndërtimin e një strategjie në aspektin e negociatave të shërbimit, hapi i parë që duhet bërë është strukturimi i shërbimeve në Kosovë. Për ta realizuar këtë, është e rëndësishme të identifikohet kapaciteti që është në gjendje t'i përballoj shërbimeve. Kjo do të përfshij ngritjen e kanalit të duhur të komunikimit me akterët kyç dhe kryerjen e një auditimi të rregullatorit të ndërlidhur me tregti. Kryerja e negocimit të shërbimit, që është për të fituar një zë në debatet për strukturën ligjore ekzistuese dhe që në mënyrë kolaterale të ndiqen interesat sulmuese kundrejt atyre mbrojtëse, ku do të kryhen analizimi i kërkesave nga partnerët tregtarë. Me hyrje të saj në fuqi, do të jemi në gjendje të formulojmë kërkesat dhe ofertat tona si dhe do të jemi në gjendje të marrim pjesë në kërkesa dhe oferta kolektive.

Për më tepër, zbatimi i rezultateve të negociuara, që është, adresimi i kapaciteteve dhe dobësive rregullator si dhe identifikimi i pengesave të zbatimit do të jetë i nevojshëm. Dhe në fund do të duhet të ofrojmë shërbime konkurruese që përputhen me standardet ndërkombëtare, me kufizime në aftësinë për të përfituar nga rezultati i negociatave të tregtisë, duke përfshirë edhe ndihmën për tregtinë në shërbime.

Transporti

3.1 Transporti rrugor

Në përgjithësi, rregullat për hyrje në treg në shumicën e vendeve anëtarëve të CEFTA janë komplekse dhe në parim nuk diskriminojnë kompanitë e huaja që dëshirojnë të operojnë. Hyrja në këtë sektor zakonisht rregullohet me ligje dhe rregullore të sektorit nga organet ekzekutive që përcaktojnë kërkesat teknike, të sigurisë dhe ato financiare. Në shumicën e vendeve, përgjegjësia bie mbi ministrinë përkatëse (Ministrinë e Transportit/Infrastrukturës në Kosovë, Ministrinë e Infrastrukturës në Serbi). Trafiku rrugor i mallrave rregullohet në mënyrë strikte si dhe masat rregullative dhe të licencimit në Shtetet Anëtare të CEFTA-s nuk do të ndryshojnë në mënyrë të konsiderueshme nga ato në BE. Standardet që përcaktojnë institucionet kombëtare dhe shoqatat profesionale, që mbulojnë rregullat për ofrimin e shërbimeve, kërkesat minimale të sigurisë për automjete dhe rimorkio, kamionë si dhe standardet teknike për kualifikimet minimale për pune të shoferëve të kamionëve.

Shërbimi ndërkufitar në këtë rajon rregullohet vetëm me marrëveshje bilaterale, që nënkupton zbatimin e praktikave ekzistuese në Evropë. Shumica e shteteve anëtare kanë nënshkruar marrëveshjen e CEFTA-s për të përcaktuar numrin e lejeve të komunikacionit që duhet të lëshohen. Lëshimi i lejeve varet nga:

- Lloji i trafikut: bilateral, transit, universal apo nga vendet e treta;
- Lloji i automjetit: standardet e teknologjisë dhe emetimet Euro (apo emetimet) 1-5;
- Kohëzgjatja: e përhershme apo e përkohshme;
- Lloji i mallrave (materialet e rrezikshme apo kur ngarkesa tejkalon peshën maksimale në kufijtë kombëtar), të rregullta apo të veçanta.

Duke pasur parasysh që shtetet anëtare të CEFTA-s, duke respektuar një politikë shumë protektioniste caktojnë kuota për licencat për transportin e mallrave në bazë të reciprocitetit, niveli i liberalizimit varet shumë nga marrëdhëniet bilaterale. Marrëveshjet e arritura kohëve të fundit mund të shërbejnë si shembull për shtetet tjera anëtare të CEFTA-s. Për shembull, Serbia ka liberalizuar trafikun bilateral dhe transit me Bosnjën, Maqedoninë dhe Malin e Zi. Në mënyrë të ngjashme, Shqipëria dhe Maqedonia kanë arritur së fundi një marrëveshje për liberalizim të rëndësishëm.

3.2 Transporti hekurudhor

Transporti hekurudhor gjate dy dekadave e gjysme e ka humbur rëndësinë e tij në të gjitha shtetet anëtare të CEFTA-s si në aspektin e transportit të pasagjerëve, ashtu edhe në transportin e mallrave. Një studim i fundit i Bankës Botërore mbi hekurudhat në Evropën Lindore dhe Turqi (Banka Botërore 2011) tregon që mesatarisht sistemet hekurudhore në shtetet anëtare të CEFTA-s kanë vetëm gjysmën e intensitetit të trafikut dhe një të tretën e produktivitetit të BE-së, ku asnjëra nga shtetet anëtare të CEFTA-s nuk dallohet me performancë më të mirë. Situata është emergjente veçanërisht në Maqedoni, Serbi, Mali i Zi, Bosnje dhe Shqipëri. Kroacia dhe Kosova janë disi më produktive, por jo mjaftueshëm në krahasim me nivelin e arritur në BE. Numri i tepërt i punonjësve është karakteristika më e rëndësishme në të gjitha vendet, përveç Kroacisë ku është vetëm pak më i ulët. Shkaku i dytë më i rëndësishmi është performanca jo e duhur e dendësisë së ulët të trafikut që është më pak se një e treta e mesatares së BE-së në të gjitha shtetet anëtare të CEFTA-s, me përjashtim të Kroacisë.

Hekurudhat në rajon gjithashtu janë në rrezik për shkak të infrastrukturës së vjetruar dhe për shkak të mungesës së investimeve për pothuajse 25 vite. Për këtë arsye, kufizimet e shpejtësisë janë caktuar për arsye të sigurisë në shumë pjesë të rrjetit hekurudhor. Elektrizimi i hekurudhës nuk ka përfunduar dhe varion, në Shqipëri dhe Kosovë nuk ekziston, ndërsa në Bosnje është në 76% (Mali i Zi 68%, Kroacia 36%, Maqedonia 33% dhe 31% në Serbi).

Pengesa më e madhe e tregtisë në shërbime përmes hekurudhave është në de facto dhe de jure disa raste ndalim në qasje në treg për kompanitë e huaja hekurudhore. Edhe pse ligjet në të gjitha shtetet anëtare të CEFTA-s, me përjashtim të Kosovës, iu lejojnë kompanive private dhe të huaja të ofrojnë shërbime hekurudhore, një varg i gjerë i pengesave ligjore dhe teknike e pengojnë këtë praktikë. Për shembull, Shqipëria akoma nuk e ka formuar një komision për rregullat e sigurisë, i cili do të ketë kompetenca për dhënien e licencave për transportuesit privat. Në mënyrë të ngjashme, Serbia nuk ka organ të pavarur rregullativ për komunikacionin hekurudhor dhe agjenci për sigurinë në komunikacion për hartimin e ligjit për hekurudhat. Përveç kësaj, Serbia dhe Mali i Zi aplikojnë parimin e reciprocitetit me vendet në të cilat kompanitë e tyre publike hekurudhore dëshirojnë të punojnë në territorin e tyre. Në anën tjetër, Kroacia dhe Maqedonia disi e kanë liberalizuar sektorin sepse ato ndajnë infrastrukturën e shërbimeve të trafikut dhe krijojnë kushtet për ofruesit privat dhe të huaj të shërbimeve.

Rregullimi dhe licencimi i të gjithë operatorëve në këtë sektor është transparent për tërë rajonin e CEFTA-s. Licencat zakonisht lëshohen për një periudhë pesëvjeçare, me përjashtim të Shqipërisë dhe Kosovës ku periudha nuk është e kufizuar. Ekzistojnë mekanizma të duhur ligjor për ankesat ndaj vendimeve të autoriteteve rregullative.

4.0 **Strategjia dhe politikat qeveritare**

Përkundër përvojës së fituar gjatë dhjetëra viteve në tregtinë me shërbime, ekzistojnë akoma tema mjaft komplekse në diplomacinë tregtare. Komplexiteti vjen nga një numër i faktorëve, përfshirë (1) natyrën e paprekshme të veprimtarisë së sektorit të shërbimeve dhe vështirësinë korresponduese të matjes dhe vlerësimit të kontributit të sektorit në prodhim dhe shkëmbim si dhe pasojat ekonomike të zgjedhjeve alternative të politikave (2) diversitetin e konsiderueshëm të veprimtarive në sektor, (3) sfidën e faktorit të mobilitetit (kapitalit dhe punës) në transaksionet e shërbimeve, dhe (4) praninë (dhe diversitetin) e dështimeve të tregut që prekin transaksionet e shërbimeve dhe për shkak të dështimeve, intensitetin e veprimtarisë rregullative.

Gjatë dy viteve të fundit, Ministria e Tregtisë dhe Industrisë ka krijuar organin koordinues për shërbimet për të koordinuar dhe lehtësuar çështjet dhe politikat e ndërlidhura me procesin e shërbimeve në Kosovë. Përfaqësuesit e këtij Grupi Koordinues janë nga Departamentet Ligjore të Ministrive të ndryshme. Deri më tani, Grupi Koordinues ka mbajtur katër takime. Objektiva e këtij organi është të bej: 1) identifikimin e legjislacionit apo pjesëve të legjislacionit që rregullojnë fushën e shërbimeve; 2) zbulimin dhe eliminimin e konflikteve; 3) largimin apo eliminimin e barrierave me të cilat ballafaqohen subjektet fizike dhe juridike; 4) ofrimin e informacioneve dhe ndihmës së ndërlidhur me shërbimet; dhe 5) identifikimin e autoriteteve mbikëqyrëse.

Nën-grupi për shërbime në kuadër të Departamentit të Tregtisë/MTI ka mbajtur disa takime dhe ky organ përbëhet nga Ministri të ndryshme, komuniteti i biznesit dhe nga shoqëria civile.

Duke pasur parasysh intensitetin rregullativ të shumë veprimtarive shërbyese dhe vargun e sektorëve të përfshirë, është shumë e rëndësishme të bëhet koordinimi i agjencive të ndryshme qeveritare. Promovimi i një procesi efikas të koordinimit ndërqeveritar ka gjasa të gjenerojë eksternalitete pozitive të politikë-bërjes. Për funksionalizimin e kësaj, kërkohet si në vijim:

Krijimi i një vargu të pozitive qeveritare që janë adekuate për zhvillimin e monitorimit të shërbimeve – Duke pasur parasysh që negociatat për shërbime përqendrohen në informacione, është thelbësor koordinimi për zhvillimin e pozitive negociuese. Kjo bazohet në një vlerësim të

plotë të prioriteteve kombëtare dhe sigurimin që negociatorët janë të informuar në mënyrë të duhur për të gjithë faktorët që ndikojnë në tregun e vendor të shërbimeve.

Shmangia e dyfishimit të konsultimeve me aktorët vendor dhe konsultimeve ndër-qeveritare –

Duke pasur parasysh numrin e madh të nën-sektorëve dhe masave të përfshira në tregtinë në shërbime, është e rëndësishme të vendoset një bilanc ndërmjet angazhimit të partnerëve ndërqeveritarë mbi çështjet me interes të ndërsjellë dhe shmangies së ngarkimit të departamenteve dhe agjencive kyçe me shumë informacione apo shumë kërkesa për input. Krijimi i linjave të rregullta të komunikimit mes individëve mund të luaj një rol të rëndësishëm në lehtësimin e adresimit të çështjeve me shpejtësi, pa krijuar procese të panevojshme. Nëse një subjekt i veçantë qeveritar duhet të konsultohet me firmat nën mandatin e tij të drejtpërdrejtë, konsultimi duhet të koordinohet me ministrinë e tregtisë në mënyrë që konsultimi të mbulojë çështjet e ndërlidhura me shërbimet, duke shmangur kështu nevojën për studimin e serishëm të firmave në lidhje me tregtinë e shërbimeve.

Ruajtja e kontributeve të vlerësimeve të vazhdueshme të ndikimit të liberalizimit të tregtisë në

shërbime – të dhënat e përdorura për analizimin e ndikimit janë përgjegjësi e agjencisë kombëtare të statistikave. Megjithatë, detyra është sfiduese dhe burimet alternative të informacioneve mund të jenë të dobishme. Së pari, marrëveshjet për tregtinë në shërbime adresojnë çështjen e rrjedhës së shërbimeve, përderisa mbledhja e të dhënave fokusohet në popullimin e industrive të shërbimeve. Së dyti, edhe marrëveshjet e tregtisë në shërbime përfshijnë katër mënyrat e furnizimit me shërbime, e cila kërkon njohuri të zgjeruar mbi përcaktimin aktual të këtyre mënyrave. Së treti, një shërbim i veçantë mund të eksportohet nga prodhuesit e mallrave dhe firmat në industritë e shërbimeve të ndërlidhura, që nënkupton që thjesht studimi i një industrie të veçantë të shërbimeve mund të mos ofroj gjithmonë një pamje të saktë të aktivitetit të eksportit.

Shërbimet e shitura tek të huajt duhet të dallohen nga transaksionet e shërbimeve vendore që inkorporohen në mallrat e eksportuara dhe prandaj nuk janë eksporte të shërbimeve. Është e dobishme të paralajmërohen pjesë të ndryshme të qeverisë që marrin pjesë në mbledhjen e të dhënave për çështjet përkatëse dhe kërkesat e të dhënave në vlerësimin e duhur.

Sektorët e shërbimeve dallojnë për nga niveli i rregullimit. Disa janë shumë të rregulluara si rezultat i objektivave të politikave; të tjerët mund të jenë më pak të rregulluara si rezultat i objektivave të njëjta të politikave. Si shembuj janë sektorët si mbrojtja e konsumatorit, qasja universale në shërbimet e kujdesit shëndetësor dhe arsimit, mbrojtja e mjedisit dhe shërbimet

financiare (ruajtja e stabilitetit financiar). Këtu duhet të merren parasysh edhe sektorët shtesë me rëndësi ekonomike. Njëkohësisht, sigurimi i konkurrencës apo qasjes së barabartë dhe universale në një shërbim si dhe reduktimi i të ardhurave dhe pabarazive rajonale është e pashmangshme. Në përputhje me rrethanat, GATS (Marrëveshjen e Përgjithshme mbi Tregtinë në Shërbime) dhe marrëveshjet preferenciale për shërbime njohin të drejtën e vendeve për rregullimin dhe futjen e rregulloreve të reja mbi furnizimin me shërbime për të përmbushur objektivat kombëtare të politikave.

Liberalizimi i tregtisë në shërbime mund të kryqëzohet me rregulloren vendore. Informacionet mbi kostot e mundshme ekonomike, tregtare dhe investuese mund t'i ndihmojnë qeveritë në gjetjen e mjeteve më efikase rregullative për arritjen e objektivave të dëshiruara të politikave. Për të marrë parasysh arsyeshmërinë, objektivitetin dhe transparencën e rregullores; nëse rregullorja është proporcionale me objektivin që është duke u ndjekur; nëse rregullorja ndërlidhet apo inkorporohet në standardet ndërkombëtare

Krijimi i bazës së të dhënave me informacione mbi masat që ndikojnë në tregtinë në shërbime

– Një obligim kyç substancial që del nga shumica e marrëveshjeve tregtare që mbulojnë shërbimet është ofrimi i informacioneve të sakta për partnerët tregtar mbi mjedisin vendor rregullativ që prek tregtinë me shërbime. Plotësimi i obligimit për transparencë mund të ndihmohet përmes krijimit dhe mirëmbajtjes së një inventari qendror apo pikë fokale dhe një bazë të të dhënave mbi masat e ndryshme rregullative.

5.0

Sektori financiar

Në vitin 2014, vlera e aseteve të përgjithshme të sistemit financiar të Kosovës arriti në 4.5 miliardë Euro, duke shënuar kështu një rritje prej 7.4 përqind (10.5 përqind në vitin 2013). Gjatë vitit 2014, rritja e aseteve të sistemit financiar i është atribuuar kryesisht rritjes së fondit pensional dhe aseteve të bankave komerciale. Sektori i sigurimeve, përkundër zgjerimit të veprimtarisë të tij, ka pasur pak kontribut në rritjen e aseteve të përgjithshme të sistemit financiar. Përderisa asetet financiare të sektorit mikrofinanciar dhe ndihmave financiare kanë pothuajse kontribut neutral në rritjen e aseteve të përgjithshme.

Në vitin 2014, struktura e aseteve të sistemit financiar dominohet nga asetet e sektorit bankar, e pasuar nga fondet pensionale. Sa i përket numrit të institucioneve, gjatë vitit 2014, tregut financiar vendor i është shtuar një degë e bankës së huaj (të cilës i është dhënë licenca paraprake), është themeluar një institucion mikrofinanciar me kapital të jashtëm, si dhe një kompani e sigurimeve me kapital të jashtëm (të cilës i është dhënë licenca paraprake). Gjithashtu, gjatë vitit 2014, numri i ndërmjetësve financiar është rritur në 42. (BQK, 2014)

Tabela. 1.1

Përshkrimi	2011	2012	2013	2014
Bankat komerciale	8	9	9	10
Kompanitë e sigurimeve	13	13	13	14
Fondet pensionale	2	2	2	2
Ndihma financiare	34	38	39	42
Institucionet	20	17	17	18

(Burimi: BQK, 2015)

Shërbimet financiare janë shumë të rëndësishme për funksionimin efikas të ekonomive moderne industriale. Ato ofrojnë ndërmjetësim ndërmjet huadhënësve dhe huamarrësve për t'iu mundësuar firmave të diversifikojnë dhe menaxhojnë rrezikun; ata ndajnë kapitalin në të gjithë ekonominë dhe ofrojnë shumicën e shërbimeve të nevojshme teknike për funksionimin e tregtisë vendore dhe ndërkombëtare. Në vendet me ekonomi të dobët, zhvillimi i një sektori të fuqishëm financiar tani njihet si një nga komponentët kyç të zhvillimit të qëndrueshëm.

Pasi që tregtia ndërkombëtare në mallra dhe shërbime merr një rol më të rëndësishëm në ekonominë globale, ofruesit ndërkombëtar të shërbimeve financiare janë duke u bërë gjithnjë e më të rëndësishëm si facilitatorë të transaksioneve në ekonominë primare. Integrimi i institucioneve

financiare përtej kufijve në këtë rast me shtetet anëtare të CEFTA-s i shërben ndarjes së kapitalit në mënyrë më efikase ndërmjet tregjeve kombëtare, duke stimuluar zhvillimin real ekonomik.

Industria e shërbimeve financiare është një sektor i madh i ekonomisë dhe rritjes së ekonomive në zhvillim dhe ekonomive të zhvilluara. Në vendet e industrializuara, shërbimet financiare përbëjnë ndërmjet 3.5% dhe 13.5% të vlerës së shtuar të BPV-së dhe një mesatare prej rreth 5% të fuqisë punëtore. Në disa vende në zhvillim, shërbimet financiare përbëjnë më shumë se 5% të BPV-së (Gillespie, 2000).

Përfitimet e liberalizimit financiar

Me rritjen e tregtisë në shërbime financiare, përfitojnë klientët dhe forcohet sektori në tërësi. Qasja e tregut nga firmat e huaja tregojnë disa tregues të rritjes së presionit konkurrues, bankat përjetojnë zvogëlim marginal të interesit neto, dhe shumë prej tyre tregojnë kthim më të ulët në asetet e tyre pasi që fitimet e tyre monopol janë konkurruese. Në pothuajse të gjitha rastet, hyrja e konkurrencës së huaj ka të bëjë me modernizimin teknologjik të bankave të vendit dhe me rritjen e sofistikimit të sistemeve prudencte rregullative.

Është interesante se si përfitimet e konkurrencës materializohen me shpejtësi, si në tregun industrial ashtu edhe në zhvillim: efektet e hyrjes së jashtme vërehen edhe kur firmat e huaja nuk kanë një pjesë të madhe të tregut. Për më tepër, marrëveshjet multilaterale për liberalizimin e tregut i ofrojnë firmave një garanci të stabilitetit politik afatgjatë, duke zvogëluar rrezikun e shkaktuar në investimet e huaja direkte. Investimet e huaja direkte (investim i një firme të huaj në kontrollin e interesit të një kompanie të brendshme ose në krijimin e një entiteti krejtësisht të ri) është veçanërisht i rëndësishëm në vendet në zhvillim, pasi që konkurrenca direkte nga firmat e huaja është një nxitje e fuqishme për të ndjekur "praktikat më të mira të zhvillimit teknik" (Gillespie, 2000).

Studime të shumta mbi ndikimin e liberalizimit të shërbimeve kanë identifikuar se:

- Mirëqenia përfiton nga një shkurtim 50% i mbrojtjes së shërbimeve mund të jetë pesë herë më e madhe se sa nga liberalizimi i tregtisë së jo-shërbimeve.
- Fitimi i përgjithshëm global nga liberalizimi i të gjitha kufizimeve tregtare në shërbime pas Raundit të Uruguait është 130 miliardë \$, që është më shumë se 80 miliardë \$ i vlerësuar për liberalizimin e tregtisë së mallrave.

- > Një reduktim 33% i barrierave të qasjes në sektorët e shërbimit mund të çojë në rritje të mirëqenies globale prej rreth 413 miliard \$. Edhe pse vendet e zhvilluara janë përfituesit kryesore në këtë studim, me rreth 330 miliard \$, fitimet që do të priten nga vendet në zhvillim janë ende shumë të mëdha. Përsëri, liberalizimi i shërbimeve është gjetur se ofron përfitime më të mëdha se liberalizimi i tregtisë në bujqësi dhe prodhim.
- > Një shkurtim prej 40% në mbrojtje të biznesit dhe shërbimeve të ndërtimit do të rezultonte në 22 miliardë \$ rritje në të ardhura. Vlerësimet përkatëse për sektorin e tregtisë dhe transportit janë 332 miliard \$. Me pak përjashtime, pritet të përfitojnë të gjitha vendet e zhvilluara dhe ato në zhvillim.
- > Fitimet nga liberalizimi i shërbimeve financiare dhe shërbimet e sigurimit janë vlerësuar të jenë 24 miliardë \$. Në të dy sektorët, kontributi kryesor vjen nga heqja e kufizimeve që diskriminojnë firmat e huaja.

5.1 Sfidat e liberalizimit

Hapja e tregjeve të shërbimeve shpien drejt përfitimeve afatgjata, por nuk është qoftë rregullim apo as pa rrezik në aspektin afatshkurtër. Lëvizja drejt një ambienti më konkurrues mund të marr kohë dhe mund të imponojnë barra domethënëse gjatë rregullimit. Përderisa në përgjithësi shpenzimet bien, në sektorët që më parë gëzonin mbrojtje të madhe, mund të ketë një periudhë të rregullimit që mund të përjetojë shtrenjtimin e përkohshëm të çmimeve të disa produkteve të veçanta me rregullimin e tregjeve. Mund të ketë edhe rregullime të tregut të punës pasi ekonomia të riorganizohet dhe burimet të rialokohen. Reformat e projektuara në mënyrë të dobët mund të komplikojnë procesin e rregullimit, ose edhe më rëndë, mund të dobësojnë qëndrueshmërinë dhe kredibilitetin e mjedisit të ri.

Ritmi, përmbajtja dhe renditja e strategjisë për liberalizim është kështu që çelësi për të shmangur fërkime të panevojshme dhe për të siguruar efikasitetin dhe qëndrueshmërinë e regjimeve më të hapura dhe në shërbime të orientuara nga tregu. GATS ofron disa mënyra për të ndihmuar qeveritë që të sigurojnë vazhdim të duhur të reformave dhe të ndermarr masa mbrojtëse të përshtatshme rregullatore.

GATS është shumë fleksibël pasi që lejon qeveritë që në masë të madhe të përcaktojnë se sa të zotohen dhe çfarë niveli të detyrimit të marrin. (Stuart et al, 2005)

- > Qeveritë nuk janë të detyruar të zotohen në tërë sektorët e shërbimit përnjëherë. Qeveritë ruajnë fleksibilitetin e plotë që të specifikojnë sektorët në të cilat ata marrin zotime. Nuk ka kërkesa minimale sa i përket numrit të sektorëve që duhet mbuluar.
- > Edhe kur zotimet bëhen në sektorë të veçantë të shërbimeve, GATS lejon qeveritë të ushtrojnë një kontroll të madh mbi funksionimin e furnizuesve të huaj në tregun e brendshëm. Ato marrin formën e kufizimeve për qasje në treg dhe trajtim kombëtar. Me fjalë të tjera, qeveritë përcaktojnë nivelin e qasjes në treg dhe shkallën e trajtimit kombëtar të cilën janë të përgatitur të garantojnë.
- > Zotimet mund të kufizohen në një ose më shumë nga katër "mënyrat e njohura të furnizimit", përmes së cilave tregtohen shërbimet. Ata gjithashtu mund të tërheqin dhe rinegociojnë zotimet.
- > Përveç caktimit të kufizimeve, gjithashtu mund të specifikohen edhe afatet për zbatim. Zotimet e marra në GATS nuk duhet të zbatohen me efekt të menjëhershëm, por mund të ndahen në faza në periudha të paracaktuara. Zotimet e tilla graduale kanë luajtur një rol veçanërisht të rëndësishëm në negociatat e zgjatura mbi telekomunikacionin bazë. Qeveritë në vendet që ishin ende në procesin e reformës rregullatorë dhe në ndërtimin e institucioneve e shfrytëzuan këtë mundësi për të treguar synimin e tyre për të reformuar dhe mobilizuar komunitetin e biznesit të brendshëm dhe atë ndërkombëtar.
- > Në shërbimet financiare, qeverive iu është dhënë liri e gjerë për të marrë masa prudenciale, si ato për mbrojtjen e investitorëve, depozituesve dhe mbajtësit e policave të sigurimit, dhe për të siguruar integritetin dhe stabilitetin e sistemit financiar. Shtojca për Shërbimet Financiare gjithashtu përjashton nga marrëveshja për ofrim të shërbimeve atëherë kur qeveria ushtron autoritetin e saj mbi sistemin financiar, për shembull shërbimet e bankave qendrore.

6.0 Përfundim

Në një treg prej 24 milion banorë (anëtarët e CEFTA-s), qasja për të ofruar tregtinë në shërbime është shumë e rëndësishme pasi që shuma e përgjithshme e eksporteve vlerësohet të jetë 2.43 miliardë €. Edhe pse tregu i Kosovës është ende i brishtë dhe ka më pak përvojë në shumë sektorë, liberalizimi i tregtisë në shërbime, kryesisht (në shërbime të transportit dhe financiare) do të mundësojë furnizuesit e saj të shërbimit dhe fuqinë e kualifikuar punëtore të lëvizin lirshëm në një treg më të madh dhe të rritin të ardhurat e tyre nga eksporti si dhe të zhvendosin këtë bilanc negativ të tregtisë. Megjithatë, në mënyrë që të arrihen rezultatet maksimale, institucionet qeveritare të Kosovës duhet t'i kushtojnë më shumë vëmendje dhe të investojnë shumë në menaxhimin e burimeve njerëzore dhe në ngritjen e kapaciteteve. Aktualisht, arsimi cilësor në sektorë të veçantë (inxhinieri, TI, kontabilitet, financa dhe auditim) nuk arrin të prodhoj burime cilësore njerëzore në mënyrë që të konkurrojnë në rajon, dhe është e nevojshme të shqyrtohet kurrikula e arsimit të lartë dhe të prodhohen burimet e kualifikuara njerëzore.

Literatura

Banka Botërore (2010b), të Bërit Biznes 2011.

Gillespie, James (2000) Liberalizimi i shërbimeve financiare në Organizatën Botërore të Tregtisë. Harvard Law School.

Raporti Vjetor (2015) Banka Qendrore e Kosovës.

Raporti Vjetor (2014) Banka Qendrore e Kosovës.

Stuart, Ian dhe Rashid Cassim (2005), Mundësitë dhe rreziqet e liberalizimit të tregtisë në shërbime. Gjenevë

Vlerësimi i Ndikimit (2015), Liberalizimi i biznesit dhe shërbimeve profesionale në CEFTA. Ministria e Tregtisë dhe Industrisë. Kosovë