

AEROPORTET E RINJ MUNDËSI DHE KOSTO

A ka mundësi ekonomia shqiptare të përballojë disa aeroporte?

Aeroportet rajonalë sipas një auditimi të BE-së

nga Idlir DERVISHI – Auditues i Parë,

botuar në gazetën “Shqip”, më 19 maj 201 dhe në gazetë “Telegraf”, më 29 maj 2015, me titull “Auditimi i BE dhe aeroporti rajonal.”.



Në Shqipëri 10 vitet e fundit ka pasur një rritje të ndjeshme të trafikut ajror, ku është rritur në mënyrë progresive numri i fluturimeve për transport pasagjerësh dhe mallrash (shërbimi kargo). Kjo rritje ka ardhur si pasojë e faktorëve të ndryshëm ekonomikë dhe politikë, por edhe nga rritja e kapacitetit të Aeroportit Nënë Teraza, nëpërmjet investimeve të reja që janë kryer në të gjatë viteve të fundit. Rritje të fluturimeve,

pasagjerëve dhe shërbimit kargo ka patur dhe në vendet fqinje, por duke bërë përjashtim vitet e fundit ku në vende të Bashkimit Europian të konsideruara në krizë, kanë pasur ulje të fluturimeve, lëvizjes së pasagjerëve dhe mallrave. Sigurisht nën ndikimin e krizës ekonomike, kjo rënie është pasqyruar dhe në Shqipëri. Duke qënë se Shqipëria gjeografikisht, ekonomikisht dhe politikisht

është pjesë e Europës, zhvillimi i sektorëve strategjikë nuk mund të gjykohet vetëm në aspektin kombëtar, por si i lidhur me tregjet europiane. Problematikat të cilat janë hasur në këto vende shpesh herë pasqyrohen dhe në Shqipëri, duke mos përjashtuar edhe transportin ajror.

Nëqoftëse hedhim një vështrim hartës të transportit ajror në Europë, evidentohet se në zona të ndryshme të Europës ndodhen mbi 500 aeroporte. Në bazë të numrit të pasagjerëve të transportuar për 1 vit klasifikohen si: aeroporte të mëdhenj ndërkombëtarë ose të quajtur ndryshe "Hub airports", aeroporte ndërkombëtarë të dimensioneve më të vogla dhe aeroporte rajonalë. "Hub airports" ndodhen në qytetet e mëdha europiane si: Londra, Parisi, Frankfurti, Stambolli, Amsterdami, Mynihu. Këto aeroporte mbulojnë rreth 78 % të trafikut ajror europian. Ndërsa aeroportet me dimensione më të vogla që kryejnë fluturime ndërkombëtare dhe rajonale transportojnë më pak se 5 000 000 pasagjerë/vit¹. Këto aeroporte mbulojnë rreth 18 % të trafikut ajror europian, ku në këtë kategori aeroportesh bën pjesë dhe Aeroporti "Nënë Tereza" me rreth 1 800 000 pasagjerë/vit. Gjithashtu janë aeroportet e vegjël rajonalë me më pak se 1 milion pasagjerë/vit, të cilët mbulojnë rreth 4% të trafikut ajror europian.

Në këtë aspekt duke filluar nga vitet 2000, një nga prioritet kryesore të Bashkimit Europian ka qënë lidhja e zonave dhe qyteteve më pak të zhvilluara me qendrat kryesore administrative dhe industriale. Gjithashtu prioritet i është dhënë dhe lidhjes së zonave turistike me rajone të ndryshëm të Europës.

Bashkimi Europian nëpërmjet Fondeve të Zhvillimit Rajonal (ERDF)² dhe të Kohezionit (CF) ka alokuar rreth 33% të Buxhetit vjetor për zhvillimin e sektorëve të ndryshëm si infrastruktura, zhvillimi urban dhe energjia.

BE ka investuar në ndërtimin dhe zgjerimin e aeroporteve të ndryshëm kryesisht në vende si Spanja, Italia, Polonia, Greqia, etj. Përkatësisht duke filluar nga viti 2000–2013 Bashkimi Europian, nëpërmjet fondeve ERDF dhe CF ka alokuar rreth 4,5 miliard euro për infrastrukturën e aeroporteve të rinj dhe atyre ekzistuese. Po a kanë qenë efektive fondet e dhëna nga Bashkimi Europian në rritjen e numrit të pasagjerëve të aeroporteve ekzistues ose në përdorimin nga udhëtarët të aeroporteve të rinj?

Gjykata e Llogarive e Bashkimit Europian³ duke u nisur nga kriza ekonomike në vendet e Bashkimit Europian, ka ndërmarrë një sërë auditimesh për të vlerësuar ekonomicitetin, efektivitetin dhe efikasitetin e fondeve të BE-së.

Konkretisht është audituar Komisioni Europian dhe Drejtoritë përkatëse (DG-Directory Genaral), duke përgatitur një Raport Auditimi për investimet aeroportuale në periudhën 2000–2013.

Qellimi i auditimit ishte të analizonte nëse fondet e dhëna nga BE për investime në infrastrukturën aeroportuale kanë qenë të nevojshëm, janë realizuar sipas buxhetit dhe kohës së përcaktuar më parë dhe nëqoftëse aeroportet e ndërtuar janë përdorur sipas kapacitetit të përcaktuar në projektin ekonomik.

Auditimi i këtyre fondeve u fokusua në 5 shtete anëtare si Greqia, Spanja, Italia, Estonia dhe Polonia. Gjithsej u audituan 20 aeroporte në të cilat ishin kryer investime nga fondet e BE (aeroporte të rinj ose shtesë terminalesh), ku 5 prej të cilëve u zgjodhën në bazë të vlerës më të madhë të investimit në raport me investimet në aeroportet e tjerë. Ndërsa 15 aeroportet e tjerë u zgjodhën duke u bazuar te vlerësimi i riskut për secilin aeroport⁴.

Nga auditimi u konstatua se në 9 prej 20 aeroporteve të audituar, nuk ishte i nevojshëm të kryhej investimi, i cili përbënte 28% të vlerës së investuar në këto 20 aeroporte. Gjithashtu u konstatua se në 14 nga 20 aeroporte, kishte patur vonesa për realizimin e veprës për më shumë se 23 muaj. Vetëm në 4 aeroporte, Katania, Napoli, Heraklion dhe Selanik investimi i kryer nga fondet e BE-së kishte dhënë rezultatet e pritura, duke kaluar kufirin e parashikuar të përdorimit të pjesës së re të aeroportit, me 104 pasagjerë/m² në 1 vit.

Gjithashtu u konkludua se në 16 aeroporte parashikimet kishin qënë shume optimiste, ku kthimi i investimit të kryer, sipas të dhënave vjetore të çdo aeroporti mund të mos kthehet më nëqoftëse nuk shtohet numri i pasagjerëve. Gjykata Europiane e Auditimit llogariti koston për çdo pasagjer të shtuar dhe konkludoi se për 6 aeroporte spanjolle si Fuerteventura, Burgos, Murcia, La Palma, Badajoz dhe Cordoba kosto e llogaritur vetëm nga investimi, për çdo pasagjer të shtuar ishte dy herë më e madhe se parashikimi. Shprehur ndryshe, janë tërhequr pasagjer të rinj 2 herë më pak se parashikimi në projekt. Ndërsa për aeroportet spanjolle të Vigos dhe Kastorias, kosto nuk mund të llogaritet sepse nuk është tërhequr asnjë pasagjer i ri pas kryerjes së investimit nga fondet e Bashkimit Europian.

Gjykata Europiane e Llogarive (European Court of Auditors) duke u bazuar në të dhënat e marra gjatë auditimit, bëri një përlllogaritje të fitimit ose humbjes së këtyre aeroporteve duke u bazuar në numrin vjetor të pasagjerëve. Kështu u llogarit se për aeroporte të cilat kanë më shumë se 1.5 milion pasagjer në vit, fitimi është 1 euro për çdo pasagjer. Ndërsa për aeroportet të cilat kanë më pak se 1.5 milion pasagjer në vit, këto aeroportë janë më humbje. Përkatësisht për aeroporte me fluks nga 1.5 milion deri në 100 000 pasagjer në vit, humbjet mund të variojnë nga 7 euro/pasagjer deri në 130 euro/pasagjer.

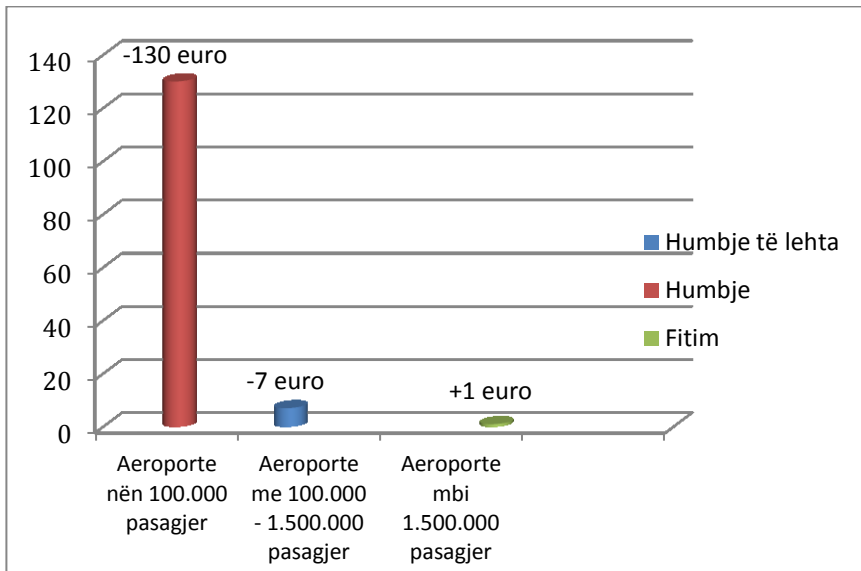
Duke u bazuar në këto të dhëna, u konkludua se vetëm 4 (Napoli, Katania, Talin dhe Gdansk) prej 20 aeroporteve të audituara, kishin qënë me fitim gjatë gjithë peridhës së audituar. Aeroportet e Selanikut, Fuerteventuras, Heraklionit megjithëse kishin pasur një fluks pasagjerësh nga viti 2007 më të madh se 1.5 milion në vit, kishin pasur luhatje përsa i përket fitimeve të gjeneruara. Ndërsa aeroportet e tjerë rezultojnë me humbje dhe vlera financiare e tyre përballohet nga entet publike.

Gjithashtu u konstatua se në 13 nga 20 aeroportet e audituara, ka një mbivendosje përsa i përket mbulimit, me aeroporte të tjerë më të mëdhenj në një distancë kohore prej 60-120 minutash udhëtimi (me makinë). Shumë prej banorëve të këtyre zonave ose turistëve zgjedhin të udhëtojnë me aeroporte të mëdha për asye të lidhjes direkte me aeroporte të tjerë ndërkombëtare dhe të shërbimit më të mirë.

Por megjithëse këta aeroporte kanë humbje të konsiderueshme, do të vazhdojnë të mbahen hapur nëpërmjet finanacimit publik, për shkaqe social ekonomike si: zhvillimi i turizmit, zhvillimi ekonomik, punësimi dhe distanca e madhe kohore nga aeroporti më i afërt.

Përsa i përket shkaqeve të mësipërme, nga kryerja e sondazheve dhe marrja e të dhënave u konkludua se vetëm në aeroportet Gdansk, Rzeszow, në Poloni, Comiso në Sicili-Itali dhe Talin – Esotoni, kishin dhënë impakt pozitiv në ekonominë e rajonit, ndërsa në të gjithë aeroportet e tjerët nuk kishin dhënë impakt.

Duke analizuar këto të dhëna ku Shqipëria ka të njëjtat karakteristika me vendet ose rajonet në zhvillim të Europës, i njëjti problem mund të shtrohet dhe në vendin tonë. Sa mundësi ka ekonomia shqiptare t'i përdorë me efikasitet të plotë nëqoftëse do të ndërtohet më shumë se një aeroport i ri? A do të ketë mbivendosje dhe konkurrencë me aeroportet e tjerë shqiptarë? A do të ketë investitorë privatë, të cilët do të marrin riskun për të investuar në aeroportet e rinj shqiptarë? A do të kenë mundësi këto aeroporte të jenë me fitim ose të mbahen në funksion vetëm me të ardhurat, të cilat i gjenerojnë vet? Apo do ta kenë të pamundur të mbulojnë kostot e funksionimit të tyre dhe këto do të mbulohen nga Buxheti i Shtetit për arsye strategjike siç është zhvillimi ekonomik, industrial dhe turistik i zonave në të cilat do të ndërtohen, të cilat prevalojnë më shumë sesa një analizë rentabiliteti apo performance?



¹ Në aeroportet me numër pasagjerësh më të vogël se 5 000 000 në vit, konstatohet se rreth 48% e tyre duke filluar nga viti 2010 janë me humbje financiare, ku një pjesë e mirë e tyre janë nën administrimin dhe pronësinë e enteve publike.

² Fondet Europiane të Zhvillimit Rajonal (ERDF – European Regional Development Funds) dhe Fondet e Kohesionit (CF – Cohesion Fund) janë fondet të BE-së, të cilat kanë si qëllim të risin barazinë ekonomike dhe sociale dhe të stimulojnë zhvillimin e qëndrueshëm të vendeve të Bashkimit Europian, duke korigjuar disbalancat midis rajoneve të ndryshme. Fondet e sipërpërmendura kryesisht shkojnë në vendet, ku GDP është më e vogël se GDP mesatare e vendeve të BE-së.

³ European Court of Auditors – Institucioni Suprem i Auditimit të buxhetit (shpenzimeve dhe të ardhurave) të Bashkimit Europian.

⁴ Të dhënat statistikore u morën kryesisht nga organizatat kryesore të cilat monitorojnë çështjet e aviacionit civil si: Airport Council International, Air Transport Research Society, Eurocontrol, IATA, International Transport Forum dhe Eurostat. Gjithashtu, u kryen verifikime në terren në të gjitha aeroportet e audituara.