



KONTROLLI I LARTË I SHTETIT DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS

Adresa: Bulevardi "Dëshmorët e Kombit", nr. 3, Tiranë; Tel-Fax: 0693067738

E-mail: rmuca@klsb.org.al; Web-site: www.klsb.org.al

Auditim performance: "PERFORMANCA E DREJTORISË SË PËRGJITHSHME TË HEKURUDHAVE"

Përmbledhje Ekzekutive

Në zbatim të planit vjetor 2013, Kontrolli i Lartë i Shtetit, në kuadër të përmbushjes së funksionit të tij Kushtetues, zbatimit të Udhëzimeve dhe Standardeve Ndërkombëtare të Auditimit (INTOSAI, EUROSAI, etj.), ndërmori auditimin me temë "Performanca e Drejtorisë së Përgjithshme të Hekurudhave". Ky auditim u programua për t'u ushtruar në DPH dhe Ministrinë e Transporteve dhe Infrastrukturës, pasi këto janë institucionet që kanë përgjegjësi direkte në ofrimin e këtij shërbimi. Pas përfundimit të punës paraprake audituese u përgatit programi auditues. Në përfundim të punës audituese në terren iu dërgua projekt-raporti i auditimit subjekteve dhe palëve të interesit. Raporti përfundimtar është hartuar pasi janë shqyrtuar observacionet dhe shpjegimet e dërguara nga institucionet e përfshira në këtë auditim si dhe pas konsultimeve me palët e interesit.

Në përfundim, pasi Kryetari u njoh me Raportin Përfundimtar të Auditimit dhe projekt-vendimin e paraqitur nga Grupi i Auditimit të Departamentit të Auditimit të Peformancës, shpjegimet e dhëna nga subjekti i audituar, mendimin për cilësinë e auditimit nga Drejtori i Drejtorisë Juridike, Sigurimit të Cilësisë dhe Analizës së Riskut, vlerësimin mbi objektivitetin dhe cilësinë e auditimit nga Drejtori i Departamentit të Auditimit të mësipërm, si dhe mendimin e Drejtorit të Përgjithshëm, në mbështetje të nenit 9 dhe 16 të Ligjit nr. 8270, datë 23.12.1997 "Për Kontrollin e Lartë të Shtetit", me ndryshimet e bëra me ligjin nr. 8599, datë 01.06.2000,

V E N D O S I:

I. Të miratojë Raportin Përfundimtar të Auditimit "Mbi vlerësimin e objektivave, programeve dhe shkallës së realizimit të tyre, fokusuar mbi përdorimin me masë dhe me kujdes të burimeve, duke ruajtur cilësinë e nevojshme, rezultatit dhe burimeve të përdorura për të arritur këto rezultate, nivelin e realizimit të objektivave si dhe marrëdhëniet ndërmjet rezultatit të pritur dhe rezultatit faktik të veprimtarisë së Drejtorisë së Përgjithshme të Hekurudhave (DPH)".

II. Të miratojë rekomandimet e përcaktuara dhe të kërkojë marrjen e masave, për sa vijon:

A. MASA ORGANIZATIVE

1. MPTT në mënyrë të menjëhershme të rishikojë planin e zbatimit të politikave dhe strategjive të hartuara për zbatim në sistemin hekurudhor në përputhje me fondet e akorduara, ku pjesa më e madhe e tyre nuk kanë gjetur zbatim, pasi hartimi i tyre nuk ka qenë në korrelacion të drejtë me fondet që janë vënë në dispozicion për t'i bërë ato të zbatueshme.

Menjëherë

2. MPTT, në bashkëpunim me Hekurudhën Shqiptare, të bëjnë rishikimin e burimeve të akorduara për mirëmbajtjen e infrastrukturës hekurudhore pasi janë të pamjaftueshme, dhe çojnë në degradimin e mëtejshëm të rrjetit. Mirëmbajtja e infrastrukturës hekurudhore kërkon më shumë fonde dhe investime thelbësore, për të ndërmarrë rehabilitimin e rrjetit hekurudhor, duke u ofruar shtetasve shqiptarë një shërbim në sistemin hekurudhor të përballueshëm (tarifa të ulëta), të sigurtë, eficient dhe miqësor me mjedisin.

Në vazhdimësi

3. MPTT, Këshilli Mbikëqyrës dhe Drejtoria e përgjithshme e Hekurudhave, të rrisin frymën e bashkëpunimit midis tyre për të bërë të mundur realizimin e drejtimeve kryesore të strategjisë të zhvillimit të sistemit tonë hekurudhor, pjesë e objektivave të MPPT. Hendeku midis objektivave të parashikuara dhe mundësive reale për t'i realizuar, është tejet i skajshëm.

Menjëherë

4. MPTT t'i propozojë Këshillit të Ministrave marrjen e vendimit që Hekurudha Shqiptare të jetë një korporatë e veçantë, e cila të luajë një rol efikas për zgjidhjen e problemit të transportit në Shqipëri, duke rritur të ardhurat; ulur koston; siguruar sisteme që lejojnë një formë më të sigurt të funksionimit; zhvilluar aftësitë komerciale dhe të marketingut çka do t'i mundësojë hekurudhës të rivalizojë përkundrejt mënyrave më pak të qëndrueshme të transportit dhe më të ndjeshme ndaj kërkesave të tregut.

Menjëherë

5. MPTT të studiojë mundësinë e hartimit të një kontrate shumëvjeçare midis ministrive të transportit me shoqërinë e udhëtarëve/shoqërinë kryesore lidhur me subvencionimin shtetëror për detyrimin e shërbimit publik që përcakton shërbimet e transportit të udhëtarëve që duhet të ofrohen, vëllimin (numrin e trenave, përbërjen e trenave) dhe cilësinë, duke evituar kompensimin e tepërt si dhe shërbimet fitimprurëse të mallrave nuk duhet të përfitojnë nga financat shtetërore

Në vazhdimësi

6. MPTT të rishikojë dhe vlerësojë mundësinë e zbatimit të studimeve të fizibilitetit për zgjerimin në perspektivë të rrjetit për në Portin e Vlorës, Porto Romano dhe lidhjen me Aeroportin e Tiranës.

Në vazhdimësi

7. Këshilli Mbikëqyrës të luajë rolin e një organi administrativ efektiv, duke propozuar në Ministrinë e Transporteve politika të reja menaxhimi për një zhvillim të ri për Hekurudhën dhe të orientojë organet drejtuese të HSH drejt zgjidhjeve të mundshme menaxheriale, të cilat do të mund të përmirësojnë treguesit ekonomikë.

Në vazhdimësi

8. DPH të bëjë ndarjen e qartë të llogarive për transportin e mallrave, transportin e udhëtarëve dhe infrastrukturën duke u dhënë mundësi operatorëve ta llogarisin produktivitetin e personelit në bazë të formulave specifike për secilin aktivitet tregtar, pasi kjo ndarje e llogarive deri në këto momente ka qenë formale.

Menjëherë

9. DPH të hartojë një strategji afatgjatë, e cila të përfshijë reduktim të ndjeshëm në numrin e punonjësve dhe stafeve për të ruajtur koston dhe përmirësimin e produktivitetit, për arritjen e niveleve mesatare të BE-së të produktivitetit të personelit. Kjo politikë duhet bazuar në një parashikim të kujdesshëm të trafikut, i cili do të kërkojë përditësim të rregullt. Reduktimi i punonjësve duhet të shkojë paralel me rritjen e investimeve në drejtim të mekanizimit dhe sinjalistikës hekurudhore dhe mbulimin e detyrimeve financiare që rrjedhin nga ndërprerjet e kontratave të punës me punonjësit që do të reduktohen.

Në vazhdimësi

10. DPH duhet të kryejë rishikimin e nivelit të sigurisë në të gjitha operacionet e Hekurudhës Shqiptare, e cila duhet të përfshijë mirëmbajtjen e stacioneve hekurudhore, operacionet me trenin, adoptimin e një sistemi të ri të sinjalizimit dhe kontrollit, duke i dhënë hekurudhës një performancë më të mirë për sigurinë dhe funksionimin e një sistemi hekurudhor efikas e të sigurtë, i cili ndihmon në reduktimin e ndotjes së ajrit.

Menjëherë

11. DPH duhet të hartojë dhe vendosë procedura të përshtatshme për të mirëmbajtur vagonët hekurudhorë, të paktën në një gjendje të pranueshme. Mungesa e një procedure të tillë kufizon kryerjen e procesit të mirëmbajtjes të vagonëve të udhëtarëve duke çuar në standarde të pa pranueshme për sigurinë e udhëtarëve dhe njëkohësisht po redukton numrin e udhëtarëve që përdorin këtë formë transporti.

Menjëherë

12. DPH të identifikojë faktorët që prekin produktivitetin e ulët, të vlerësojë arsyet dhe efektin e çdo faktori të identifikuar. Këtu duhet të përfshihet një analizë e strukturës së flotës e krahasuar me kërkesat e tregut dhe duhet përcaktuar numri i vagonëve të nevojshëm për nivelet aktuale të trafikut.

Në vazhdimësi

13. DPH duhet të hartojë politika të qarta marketingu në prezantimin e shërbimeve të rregullta të ndërmjetme Tiranë – Durrës. Shërbimet në qytetet e tjera të rregullohen për të ofruar mundësi më të mira udhëtimi duke pasqyruar nevojat e udhëtarëve.

Menjëherë

14. DPH duhet të rrisë fokusin dhe përgjegjësinë për të menaxhuar problemet e saj tregtare dhe ndryshimet organizative si çështje urgjente që kërkojnë zgjidhje të menjëhershme, të cilat janë jetike për hekurudhën. Kjo të bëhet nëpërmjet një ekipi eficient që do të trajtojë mundësi të reja të biznesit të mallrave, rigjallërimin e ofertave për udhëtarët dhe papërshtatshmërinë e orarit ekzistues.

Menjëherë

15. DPH duhet marrë vendim në lidhje me flotën e tepërt që prek kostot e shfrytëzimit në mënyrë negative. Flota e mbetur duhet të zbatojë metoda të reja të shpërndarjes, bazuar në nevojat e tregut, në mënyrë që të rritet rendimenti i shfrytëzimit.

Në vazhdimësi

16. DPH duhet të hartojë menjëherë një regjistër themeltar të AAM-ve edhe pse këto inventarë janë analitikisht në njësitë e biznesit të saj. Parimet e llogaritjes nuk plotësojnë

standardet kombëtare të kontabilitetit dhe të praktikës së mirë dhe për më tepër prodhojnë vlera keq drejtuese të aseteve dhe borxhe afatgjatë. Objekte, të cilat duhej të kishin dalë jashtë përdorimit janë mbajtur në sistem dhe kanë vlera jo reale.

Menjëherë

17. DPH të heqë ose të japë për skrap aktivet jo ekonomike. HSH është ngarkuara nga barra e aktiveve jo ekonomike, të cilat kanë dalë tepër nga ndryshimi i kërkesës për transport hekurudhor. Inventari i mjeteve lëvizëse që shfrytëzohen është një përqindje e vogël e aktiveve gjithsej, çka përbën një barrë të konsiderueshme për nivelet e produktivitetit dhe ndotjen e mjedisit.

Në vazhdimësi

18. DPH duhet të ndërtojë një data-bazë adekuate, nëpërmjet së cilës të bëhet vlerësimi i nevojave për mallra, shërbime dhe punë, pasi vërehen edhe diferenca në mes planifikimit dhe realizimit të kontratave; ekzistojnë dallime të konsiderueshme në çmimet e artikujve të njëjta në vite të ndryshme me karakteristika teknike plotësisht të ngjashme ose të njëjta. Në procesin e vlerësimit të nevojave dhe në përcaktimin e specifikave teknike duhet të marrin pjesë specialistë të fushës.

Në vazhdimësi

Grupi auditues

Mariola Lleshi

Andi Buzo

Shefki Jaupi

Drejtori

Rinald Muça

Tiranë, Prill 2013

