Center for Civil Communications
Центар за граѓански комуникации

Mbikëqyrje Publike mbi Prokurimet Publike:

Studime rastesh

Botimi nr. 3



Tenderi për prokurimin e 150 autobusëve elektrikë:
Pas dy procedurave të anuluara, kompania hungareze "Ikarus" dhe kompania kineze "Zhongtong" papritmas nga konkurrentë u bënë partnerë

Salla Sportive "Xhekson", 2.3 milionë euro:
Limiti prej 20 % për punime shtesë është tejkaluar disa herë me një tender të ri

Rindërtimi i një terren futbolli në fshatin Çegran:
Në tender - një stadium futbolli, në terren - një livadh me bar të tharë

Botim elektronik:

Mbikëqyrje Publike mbi Prokurimet Publike:

Studime Rastesh

Botimi nr. 3

Botues:
Qendra për Komunikime Qytetare

Redaktor:
German Fillkov

Autorët:
Sabina Fakiq dhe German Fillkov

Ekipi hulumtues:
Pavlinka Strezoska dhe Marko Mitevski

Bartës i së drejtës autoriale:
Qendra për Komunikime Qytetare

Përktheu nga maqedonishtja në shqip:
Agon Ismaili

Përktheu nga maqedonishtja në anglisht:
Magdalena Simionska

Dizajni:
Relativ

Botuar: në Shkup, 2026

CIP - Каталогизација во публикација
Национална и универзитетска библиотека "Св. Климент Охридски", Скопје

35.073.53:005.584.1-027.555(497.7)@2025/2026"(047.31)

ФАКИЌ, Сабина
Јавен надзор над јавните набавки [Електронски извор] : студии на случај : издание бр. 3 / [автори Сабина Факиќ и Герман Филков ; истражувачки тим Павлинка Стрезоска и Марко Митевски ; превод од македонски на албански јазик Агон Исмаили ; превод од македонски на англиски јазик Магдалена Симионска]. - Текст во ПДФ формат, содржи 40, 40, 40 стр., илустр. - Скопје : Центар за граѓански комуникации, 2026

Начин на пристапување (URL):
https://www.ccc.org.mk/?s=%D0%88%D0%B0%D0%B2%D0%B5%D0%BD+%D0%BD%D0%B0%D0%B4%D0%B7%D0%BE%D1%80+%D0%BD%D0%B0%D0%B4+%D1%98%D0%B0%D0%B2%D0%BD%D0%B8%D1%82%D0%B5+%D0%BD%D0%B0%D0%B1%D0%B0%D0%B2%D0%BA%D0%B8.
- Фусноти кон текстот. - Текст на мак, алб. и англ. јазик. - Наслов преземен од екранот. - Опис на изворот на ден 14.10.2026 год. - Содржи и: Mbikëqyrja publike mbi prokurimet publike : studime të rasteve : botimi nr. 3 ; Public oversight of public procurement : case studies : issue no. 3

ISBN 978-608-4974-57-4

1. Филков, Герман [автор]
а) Јавни набавки -- Мониторинг -- Македонија -- 2025-2026 -- Истражувања

COBISS.MK-ID 69844997

Përmbajtja:

Hyrje.....4

Pas dy procedurave të anuluara,
kompania hungareze "Ikarus" dhe kompania kineze "Zhongtong"
papritmas nga konkurrentë u bënë partnerë në prokurimin
publik të 150 autobusëve.....5

"Ikarus" fitoi dy tenderë, secilën herë me kompani të
vet të ndryshme dhe me një partner të ndryshëm kinez.....8

Cilësia dhe konkurrenca nuk kanë qenë prioritet.....16

Kronologjia e tenderit për prokurimin e autobusëve elektrikë
dhe stacioneve të karikimit.....17

Salla sportive "Xhekson"me vlerë 2.3 milionë euro:
Limiti prej 20 % për punët shtesë është tejkaluar shumë
herë me një tender të ri.....21

E njëjta kompani po realizonte dy kontrata paralelisht
në të njëjtin objekt, nën të njëjtën mbikëqyrje.....23

Transparencë vetëm në mënyrë sipërfaqësore dhe anashkalim i Ligjit.....25

Kronologjia e tenderëve të Komunës së Shtipit për ndërtimin e objektit
sportiv dhe rekreativ "Xhekson" (numër 02713/2024 dhe 12241/2025).....27

Stadium i futbollit në tender,
një fushë me bar të thatë në terren.....29

Çfarë ka qenë e paraparë të ndërtohet:
fushë e re futbolli, tribunat, sistem ujitjeje.....31

Kronologjia e tenderit për rindërtimin e një fushe
futbolli në fshatin Çegran - Komuna e Gostivarit.....36

Hyrje

Korrupsioni në prokurimet publike në Maqedoninë e Veriut vazhdon të jetë një problem serioz sistemik që drejtpërsëdrejti e dëmton sundimin e ligjit, e zvogëlon besimin e qytetarëve në institucionet dhe çon në shpenzimin joracional të mjeteve publike si dhe keqpërdorimin e tyre. Pavarësisht angazhimeve të shumta deklarative për të luftuar korrupsionin, praktika institucionale ende nuk tregon përparim të mjaftueshëm sistematik dhe të vazhdueshëm në zbulimin, veprimin kundër dhe sanksionimin e praktikave korruptive, veçanërisht në sferën e prokurimeve publike, e cila mbetet fusha më e lëndueshme sipas analizave kombëtare me fokus në luftën kundër korrupsionit.

Gjatë viteve të fundit, në vend që në mënyrë konsistente të përforcoheshin mekanizmat e kontrollit dhe parandalimit, janë vërejtur procese që në mënyrë plotësuese i zvogëlojnë mundësitë për mbikëqyrje efektive dhe sanksionim të keqpërdorimeve në prokurimet publike. Zbatimi i pamjaftueshëm i mekanizmave ligjorë ekzistues krijon një mjedis në të cilin prania e korrupsionit mund të vazhdojë dhe të përhapet. Në veçanti shqetëson fakti që, pavarësisht se ekzistojnë disa organe kompetente për parandalimin dhe sanksionimin e korrupsionit, praktika tregon se reagimet shpesh herë janë të ngadalta, selektive ose jo mjaftueshëm efektive për të siguruar sanksionimin real të shkeljeve dhe parandalimin efektiv të abuzimeve në të ardhmen. Rëndësia e kësaj çështjeje buron nga fakti se prokurimet publike paraqesin një pjesë të konsiderueshme të buxhetit të shtetit dhe ato përdoren në të gjithë sektorët e shpenzimeve publike, nga shëndetësia dhe arsimi deri te infrastruktura dhe energjetika.

Në kuadër të projektit "Mbikëqyrje publike mbi Prokurimet Publike", analizohen disa raste konkrete të procedurave të tenderimit të cilat mund të jenë zhvilluar në mënyrë të paligjshme, e në të cilat kujdesi për paratë publike nuk ka qenë parësor. Këto raste veçohen nëpërmjet analizës së zhvilluar mbi të dhënat e paraqitura nga flamujt e kuq të aplikuara nga Byroja për Prokurime Publike, përmes hulumtimeve të bazuara në informacionet e disponueshme publike, si dhe përmes konsultimeve me qytetarët. Prezantimi publik i këtyre rasteve ka për synim jo vetëm informimin e publikut, por edhe të krijojë presion më të madh mbi institucionet për të ndërmarrë hapa të përshtatshëm për sanksionimin e tenderëve të zhvilluar në mënyrë të paligjshme, si dhe për zbatimin konsistent të dispozitave ligjore dhe për vendosje të standardeve më të larta për transparencë, llogaridhënie dhe përgjegjësi.

Përmes rasteve të tenderëve konkretë që do të bëhen publike për qytetarët dhe do t'u dorëzohen institucioneve kompetente, synimi është të kontribuohet në drejtim të kapërcimit të dobësive të vazhdueshme në reagimin institucional, proaktivitetit të pamjaftueshëm në detektimin e abuzimeve dhe efikasitetin e kufizuar në zbatimin e procedurave ligjore në prokurimet publike. Në këtë mënyrë, do të kontribuohet në drejtim të forcimit të rolit të shoqërisë qytetare, përkatësisht në drejtimin që mediat dhe qytetarët të ushtrojnë mbikëqyrje aktive mbi shpenzimin e mjeteve publike, me qëllim të minimizimit të mundësive për ndikim politik, keqpërdorimit të pozitës zyrtare dhe praktikave korruptive në sektorin publik.

Pas dy procedurave të anuluara, kompania hungareze “Ikarus” dhe kompania kineze “Zhongtong” papritmas nga konkurrentë u bënë partnerë në prokurimin publik të 150 autobusëve

(Tenderët e Ministrisë së Transportit për prokurimin e autobusëve elektrikë dhe pikave të karikimit me numër: 10939/2025; 03055/2026 dhe 09534/2026)



- Tenderi për blerjen e autobusëve elektrikë është zhvilluar tri herë brenda një periudhe prej 15 muajsh. Me çdo procedurë që është përsëritur pjesëmarrësit bëheshin të ditur, si dhe cilat janë çmimet dhe ofertat e tyre dhe me këtë zvogëlohej pasiguria lidhur me tenderin dhe rritej rreziku nga veprimi i koordinuar midis ofertuesve.
- Kompania hungareze "Ikarus Elektrik Zërt" dhe kompania kineze "Zhongtong Bas Hollding" konkurruan në tenderin e dytë, ndërsa në të tretin u paraqitën me një ofertë të përbashkët, e cila u përzgjodh si më e favorshmja. Oferta e tyre e përbashkët fillimisht ishte më e lartë se ajo e mëparshme që kishte paraqitur "Zhongtong" edhe atë për 492 mijë euro, ndërsa më e lartë nga oferta e paraqitur nga "Ikarus" për 60 mijë euro (përfshirë TVSH-në).
- Në ekipin përfundimtar të fituesve, përveç dy anëtarëve të grupit: "Ikarus"[1] dhe prodhuesit të autobusëve – kompania kineze "Zhongtong", si nënkontraktor paraqitet EVN Maqedoni, Elektrofurnizim Shkup, për prokurimin e stacioneve të karikimit që do të prodhohen nga Sangrou Doịçlland, një filiale në pronësi të kompanisë kineze "Sungrow Power Supply".
- Fituesit e tenderit të tretë nuk e ofruan çmimin më të ulët — pra, përzgjedhja e tyre u bë pasi u refuzuan dy ofertat me çmim më të ulët. Vlera e prokurimit është 60 milionë euro, nga të cilat 57 milionë për autobusët dhe 3 milionë për stacionet e karikimit.
- Autobusët e ardhshëm do të kenë një kapacitet dukshëm më të vogël nga autobusët aktualë të NPQ-së. Autobusët e rinj do të kenë kapacitetin për gjithsej 66 pasagjerë, që është 20 vende më pak se autobusët aktualë, të cilët janë blerë herën e fundit nga ana e Qytetit të Shkupit, ndërsa madje 30 vende më pak në krahasim me autobusët që i kemi fituar nga BE-ja.
- Në të tre tenderët kanë marrë pjesë gjithsej gjashtë ofertues. Vetëm "Zhongtong" ishte pjesëmarrës në secilën prej tre procedurave. Kompania hungareze "Ikarus" dhe kompania turke "BMC" kanë marrë pjesë në tenderin e dytë dhe të tretë, ndërkaq të gjitha kompanitë e tjera u paraqitën vetëm nga një herë. Në dy nga të tre tenderët, "Ikarus" doli fitues, dhe në to konkurroi me kompanitë e veta të ndryshme dhe me një partner tjetër kinez. Në tenderin e dytë, "Ikarus" mori pjesë nëpërmjet "Electrobus Europe" në partneritet me kompaninë kineze "CRRC", ndërsa në tenderin e tretë nëpërmjet "Ikarus Electric" me kompaninë kineze "Zhongtong"[2].
- Në tre procedurat e njëpasnjëshme, të cilat dy herë përfunduan me anulim, përveç ofertuesve, ndryshoheshin edhe kushtet e tenderit edhe përshkrimi i autobusëve elektrikë dhe stacioneve të karikimit.
- Tenderi i parë përfshinte blerjen e 120 autobusëve elektrikë dhe 60 stacioneve të karikimit, ndërsa në tenderët e ardhshëm – 150 autobusë elektrikë dhe 75 stacione.

1 Këto informacione janë siguruar nga pjesëmarrja e QKQ-së në hapjen e ofertave dhe nga Aktvendimi i Komisionit Shtetëror për Ankesa për Prokurimet Publike, pas një ankese të paraqitur në procedurën e tenderit me numër 09534/2026.

2 Njoftim i Komisionit Evropian 2021/C 91/01, seksioni 5.6: një ofertë e përbashkët ngre dyshime nga ana e autoritetit kontraktues, veçanërisht kur anëtarët e grupit lehtësisht mund të kishin paraqitur një ofertë vetë, ose kur kjo ka qenë e pritshme që ata të veprojnë kështu.

- Tenderi i parë kërkonte që autobusët të kenë kapacitet total për 76 pasagjerë, ndërsa në të dytin dhe të tretin ky kusht është reduktuar në 66 pasagjerë. Janë ndryshuar edhe përshkrimi i dyerve dhe mënyra e hapjes së tyre.
- Fuqia e kërkuar e motorit në tenderin e parë ishte 240/140 kW, më pas u rrit në 300/160 kW, ndërsa fuqia e kërkuar e portës së karikimit u reduktua nga 150 kW në 120 kW.
- Kërkesa për homologim evropian në tenderin e tretë plotësohet me formulimin "ose ekuivalent" pa specifikuar se çka do të thotë kjo. Ministria e Transportit nuk i dërgoi dokumentet e kërkuara përmës të cilave do të kuptohej nëse autobusët do të kenë homologim evropian apo diçka tjetër të pranuar si ekuivalent.
- Kushtet e tenderit në prokurim nuk ishin në përputhje me objektivat e Planit të Rritjes me BE-në, me të cilin parashihet një reduktim në aplikimin e kriterit të "çmimit më të ulët" në ankandet elektronike, për arsye se kjo mund të rezultojë me mospërfillje të cilësisë dhe të krijojë kushte për marrëveshje të fshehta midis ofertuesve.
- Në asnjërin nga tre tenderët nuk është zbatuar neni 27 i Ligjit për Prokurimet Publike, i cili, sipas Byrosë për Prokurimet Publike, u lejon autoriteteve kontraktuese ta kufizojnë pjesëmarrjen e kompanive nga vendet që nuk janë nënshkruese të Marrëveshjes së Organizatës Botërore të Tregtisë për Prokurime Publike ose nga vendet që nuk janë zotuar t'i hapin tregjet e tyre të prokurimeve publike për operatorët ekonomikë. Kina është një nga këto vende.
- Ministria e Transportit, duke mos i dërguar dokumentet e kërkuara, përfshirë edhe analizën mbi bazën e së cilës është përgatitur dokumentacioni i tenderit dhe arsyet për ndryshimet e atij tenderi, e vë në dyshim transparencën e procedurës dhe e bën të pamundur verifikimin e arsyeshmërisë për ndryshimet e bëra në një tender me vlerë prej 60 milionë euro.
- Kombinimi i përsëritjes së tenderit, i ndryshimeve në kushtet, i përbërjes së ndryshueshme të ofertuesve dhe mungesa e arsyetimeve për ndryshimet e bëra, krijon një rrezik të zmadhuar për favorizime si dhe për kufizimin e konkurrencës, me çka vihen në pikëpyetje parimet për konkurrencë, trajtim të barabartë dhe transparencë, të përcaktuara në nenin 3 të Ligjit për Prokurimet Publike.

“Ikarus” fitoi dy tenderë, secilën herë me kompani të vet të ndryshme dhe me një partner të ndryshëm kinez

Ministria e Transportit zhvilloi tre procedura tenderi për prokurimin e autobusëve elektrikë dhe stacioneve të karikimit. Dy procedurat e para u anuluan, ndërsa e treta përfundoi me përzgjedhjen e një oferte. Marrëveshja është nënshkruar më 9 shtator 2026 me “Ikarus Ellektrik Zrt” si bartës i ofertës së grupit, bazuar në marrëveshjen për pjesëmarrje të përbashkët dhe bashkëpunim, të nënshkruar ndërmjet “Ikarus Ellektrik Zërt” dhe “Zhongtong Bas Hollding”.

Ministria nuk e ka bërë publike marrëveshjen e lidhur në afatin ligjor prej 10 ditësh, por pas 19 ditëve nga nënshkrimi.

Tre procedurat dallojnë për nga vëllimi, vlera dhe numri i ofertave të paraqitura. Ndërmjet procedurës së parë dhe asaj të dytë, numri i autobusëve është rritur nga 120 në 150, ndërsa vlera e përllogaritur nga 45 në mbi 60 milionë euro me TVSH.

Përmbledhje e tre procedurave të tenderimit

Numri i shpalljes	10939/2025	03055/2026	09534/2026
Vlera e përllogaritur me TVSH në euro	45,000,000	60,195,122	60,195,122
Autobusë	120	150	150
Stacionet e karikimit	60	75	75
Hapja e ofertave	24.07.2025	06.04.2026	06.07.2026
Ofertat e dorëzuara	1	4	4
Rezultati	**Është anuluar**	**Është anuluar**	**Marrëveshje e nënshkruar 9.9.2026**

Shpallja për procedurën e parë të prokurimit publik (numër 10939/2025) u publikua më 17 qershor 2025. Në këtë tender, lëndë e prokurimit janë 120 autobusë elektrikë dhe 60 stacione karikimi. Vlera e përllogaritur e tenderit është 2,345,338,983 denarë pa TVSH, ose 38.1 milionë euro.

Ofertuesit duhej t’i plotësonin kushtet si më poshtë:

- të ardhura minimale vjetore prej 2,767,000,000 denarë në 3 vitet e fundit financiare (pra vitet 2022, 2023 dhe 2024);
- të paktën një kontratë të realizuar në vlerë prej 2,767,000,000 denarë për livrimin e autobusëve elektrikë në 10 vitet e fundit dhe
- të paktën një qendër servisi nën zotërim vetanak ose të marrë me qira në territorin e RMV-së, plotësisht të pajisur teknikisht dhe me personel për servisimin e autobusëve elektrikë dhe stacioneve të karikimit, e cila do të jetë e autorizuar nga prodhuesi.
- Pjesë rezervë: të mbajë një stok ose të sigurojë disponueshmëri të pjesëve rezervë për të paktën 10 vjet nga data e pranimit përfundimtar.

Sa u përket mjeteve motorike, është cekur se ato duhet të jenë me - energji elektrike (BEV - Battery Electric Vehicle ose ekuivalent). Motor elektrik me rrymë alternative, me fuqi maksimale prej së paku 240 kW, fuqi nominale prej së paku 140 kW me ftohje me ujë. Numri i vendeve të kërkuara: të paktën 26 + vendi i shoferit. Numri total i pasagjerëve: të paktën 76, numri i vendeve

për karrocë invalidësh: të paktën 1. Autobusi duhet të ketë 3 dyer që hapen përbrenda, nga të cilat të paktën 2 dyer shërbimi me dy krahë me sistem kundër shtypjes/shtrëngimit gjatë hyrjes/daljes së pasagjerëve. Ngjyra e autobusëve nuk është specifikuar.

Spina e karikimit është kërkuar të jetë CCS combo 2 me një fuqi karikimi prej të paktën 150 kW në përputhje me Skemën Evropiane për Konektorë ose ndonjë ekuivalent.

Duke qenë se nuk u publikuan informacione të mëtejshme në lidhje me mënyrën se si janë përcaktuar të gjithë këta parametra nga dokumentacioni i tenderit, nga Ministria e Transportit, në përputhje me Ligjin për Qasje të Lirë tek Informacionet me Karakter Publik, më 17 gusht 2026 kemi kërkuar që t'i dërgojë:

- Analizën në bazë të së cilës është përcaktuar numri i autobusëve, numri i karikuesve, numri i vendeve, numri i përgjithshëm i pasagjerëve, shpejtësia maksimale e autobusëve, fuqia e karikuesit, fuqia e motorrit dhe masa;
- Dokumentacionin për udhëzimet e marra nga NPQ Shkup (pala pranuese e shumicës së autobusëve) në lidhje me përcaktimin e specifikimeve teknike dhe aspekteve të tjera të prokurimit publik;
- Përllogaritjet dhe mënyrën se si është përcaktuar vlera e përllogaritur e prokurimit publik dhe
- Dokumentacionin për hulumtimin e zhvilluar mbi tregun para shpalljes së tenderit (nëse kanë zhvilluar).

Ministria nuk i dorëzoi këto të dhëna brenda afatit ligjor prej 20 ditësh. Një ankesë është dorëzuar në Agjencinë për Mbrojtjen e të Drejtës për Qasje të Lirë tek Informacionet me Karakter Publik për shkak të heshtjes së administratës. Më 18.09.2026, Agjencia miratoi një aktvendim me të cilin e pranoi ankesën dhe urdhëroi Ministrinë e Transportit të vepronte lidhur me Kërkesën që i është dorëzuar dhe t'i dërgonte informacionet e kërkuara. Deri në publikimin e këtij hulumtimi, Ministria nuk veproi sipas aktvendimit të Agjencisë kompetente dhe nuk kishte dorëzuar informacionet e kërkuara.

Në këtë procedurë, në ditën e hapjes së ofertave është paraqitur vetëm një ofertë, nga "Zhongtong Bas Hollding" (Zhongtong Bus Holding CO LTD China). Kompania kineze i ofroi autobusët me çmimin për njësi prej 361,859 euro dhe stacionet me çmimin për njësi prej 11,282 eurosh. Oferta e tyre totale arriti vlerën prej 2,298,432,203 denarë pa TVSH, ose 2,712,149,998 denarë duke përfshirë TVSH-në (44 milionë euro). Ministria e Transportit solli vendim që ta anulojë procedurën, duke shpjeguar se Ofertuesi nuk i ka paraqitur dëshmitë për përmbushjen e kushteve për aftësi teknike dhe profesionale.

Më 27 shkurt 2026, Ministria e Transportit publikoi një shpallje të re në SEPP për të njëjtin prokurim publik (numër 03055/2026), në të cilin janë bërë një numër i konsiderueshëm ndryshimesh në dokumentacionin e tenderit krahasuar me procedurën e mëparshme.

Ndryshimi më i rëndësishëm ka të bëjë me rritjen e vëllimit të prokurimit - numri i autobusëve elektrikë është rritur nga 120 në 150, ndërsa numri i stacioneve të karikimit është rritur nga 60 në 75. Vlera e përllogaritur e prokurimit publik është rritur nga 2,345,338,983 denarë (38,135,593 euro) në 3,137,288,136 denarë (51,012,815 euro).

Ndryshime të mëdha janë bërë edhe në lidhje me kushtet për aftësinë teknike dhe profesionale. Në vend se të kërkohet që ofertuesi të ketë realizuar të paktën një kontratë me vlerë 2,767,000,000 denarë (44,991,870 euro) për livrimin e autobusëve elektrikë gjatë periudhës prej 10 viteve të fundit, dokumentacioni i ri kërkon të paktën dy kontrata të realizuara me vlerë

totale prej 3,700,000,000 denarë (60,162,602 euro) për livrimin e autobusëve gjatë periudhës së tre viteve të fundit. Kështu, përveç rritjes së vlerës minimale të përgjithshme, është shkurtuar konsiderueshëm edhe periudha në të cilën kontratat duhet të kenë qenë të realizuara.

Zgjerimi i kërkesës për përvojën e kërkuar nga "autobusë elektrikë" në vetëm "autobusë» padyshim e zgjeron gamën e përvojës paraprake që mund të jetë e pranueshme. Megjithatë, këto dy kategori nuk janë plotësisht ekuivalente për sa i përket kompleksitetit teknik të lëndës. Prodhimi dhe livrimi i autobusëve elektrikë nënkupton njohuri dhe kapacitete specifike që ndërlidhen me sistemet e baterive me tension të lartë, motor elektrik, sistemet e karikimit, integrimin e softuerëve dhe servisimin specifik. Prandaj, mbetet e hapur pyetja se në bazë të çfarë analize autoriteti kontraktues ka konsideruar se përvoja e përgjithshme me "autobusë" është mjaftueshëm relevante për ta dëshmuar aftësinë për prokurim të "autobusëve elektrikë".

Disa nga kërkesat për specifikacionet teknike të autobusëve dhe pajisjeve të karikimit janë ndryshuar gjithashtu. Për portin e karikimit, kërkesa për një CCS Combo 2 me fuqi prej së paku 150 kW është reduktuar në një minimum prej 120 kW. Sa u përket dyerve të pasagjerëve, është ndryshuar kërkesa e mëparshme për tre dyer që hapen përbrenda, nga të cilat të paktën dy të jenë dyer shërbimi me dy krahë dhe me sistem për parandalimin e shtypjes/shtrëngimit gjatë hyrjes dhe daljes së pasagjerëve. Dokumentacioni i ri lejon një variant me tre dyer që hapen përbrenda ose një derë që hapet përbrenda dhe dy dyer rrëshqitëse përbrenda, nga të cilat të paktën dy duhet të jenë dyer shërbimi me dy krahë me sistem për të parandaluar shtypjen/shtrëngimin e pasagjerëve gjatë hyrjes/daljes.

Është bërë një ndryshim edhe sa i përket kapacitetit të autobusëve. Kërkesa e mëparshme për të paktën 26 vende plus vendin e shoferit dhe kapacitet total prej të paktën 76 pasagjerësh, me të paktën një vend për karrocë invalidësh, është zëvendësuar me kërkesën për të paktën 30 vende plus vendin e shoferit dhe kapacitet total prej të paktën 66 pasagjerësh, përsëri me të paktën një vend për karrocë invalidësh.

Ndryshimi shtesë në specifikimet teknike në procedurën e dytë, që më pas mbetën të njëjta edhe në procedurën e tretë, ka të bëjë me ngjyrën e mjeteve motorike. Për dallim nga procedura e parë në të cilën nuk është specifikuar ngjyra e autobusëve, në procedurën e dytë dhe të tretë thuhet: "Ngjyra e mjeteve motorike: e bardhë ose e kuqe".

Ky formulim çon në çështjen e krahasueshmërisë së ofertave. Kur një autoritet kontraktor prokuron 150 automjete identike dhe përdor çmimin si kriter për përzgjedhjen, në specifikimin teknik duhet paraprakisht të përcaktohet me saktësi të mjaftueshme objekti për të cilin ofertuesit e formojnë çmimin. Me atë që i lejohet secilit ofertues të zgjedhë në mënyrë të pavarur nëse do të ofrojë të bardhë apo të kuqe, ekziston mundësia që ofertuesit të mos jenë duke e formuar çmimin për një konfigurim plotësisht identik të mjetit motorik. Ngjyra të ndryshme mund të kenë kosto të ndryshme prodhimi, veçanërisht nëse njëra është një ngjyrë standarde fabrike dhe tjetra kërkon përpunim shtesë ose lyerje jo standarde. Prandaj, opsioni për të zgjedhë midis të bardhës dhe të kuqes mund të ndikojë në formimin e çmimit të ofruar dhe mbi krahasueshmërinë e tërësishme të ofertave.

Ndryshimi në specifikimet teknike midis procedurave të njëpasnjëshme si i tillë nuk përbën parregullsi, nëse ndryshimet rrjedhin nga nevojat reale dhe objektive të autoritetit kontraktor. Megjithatë, Ligji për Prokurimet Publike kërkon që specifikimet teknike të jenë të qarta, objektive,

në lidhshmëri si dhe proporcionale me lëndën e prokurimit dhe të mos krijojnë kufizime të paarsyetuara për konkurrencën. Kur brenda një periudhe të shkurtër kohore bëhen ndryshime në më shumë parametra me rëndësi funksionaliteti - kapaciteti, numri i vendeve, fuqia e motorrit, fuqia e karikuesit dhe konstruksioni i dyerve, është me rëndësi të veçantë që të ekzistojë ndonjë analizë profesionale që tregon se nga cila nevojë operative ose teknike rrjedh secili ndryshim.

Sa i përket rregullores, kërkesat janë si vijon: CoC (Certifikata e Konformitetit) e shoqëruar nga WVTA (Miratimi i Tipit të të Gjithë Mjetit Motorik); Mjetet motorike duhet të miratohen në përputhje me Direktivën Evropiane 2018/858; ISO 15118 (Automjetet Rrugore - Ndërfaqja e Komunikimit Automjet-Rrjet) ose ekuivalent; ISO 14001 (Sistemet e Menaxhimit Mjedisor) ose ekuivalent dhe ISO 9001 (Sistemet e Menaxhimit të Cilësisë) ose ekuivalent.

Në secilën nga tre procedurat, autobusët elektrikë dhe stacionet e karikimit prokurohen si një objekt i pandashëm prokurimi. Në dokumentacionet e tenderit është cekur vetëm se "objekti i prokurimit nuk është i ndashëm", pa shpjegime shtesë të arsyeve për një vendim të tillë. Megjithatë, sipas Ligjit për Prokurimet Publike, kur lënda në një procedurë të hapur nuk është e ndarë në pjesë, arsyet e pandashmërisë duhet të shpjegohen në vendimin për prokurimin publik. Prandaj, është e nevojshme të kontrollohet nëse vendimet për prokurim publik për të tre procedurat përmbajnë një arsyetim konkret se pse autobusët dhe stacionet e karikimit prokurohen si një njësi e vetme.

Çështja është veçanërisht e rëndësishme sepse prokurimi mbulon dy kategori funksionalisht të ndryshme - autobusët elektrikë dhe infrastrukturën e karikimit. Kompaktibiliteti i tyre i ndërsjellë mund të paraqesë një shkas të arsyeshëm për prokurimin e tyre si një tërësi e vetme, por nuk donë të thotë se objekti duhet domosdoshmërisht të jetë i pandashëm. Kompaktibiliteti mund të sigurohet gjithashtu përmes standardeve dhe kërkesave teknike të paracaktuara. Ndarja e objektit në një pjesë të posaçme për autobusët dhe një pjesë të posaçme për stacionet e karikimit do të mund të kishte lejuar një pjesëmarrje më të gjerë të operatorëve ekonomikë që mund ta ofrojnë vetëm njërin nga dy komponentët.

Prandaj, arsyetimi për pandashmërinë është i rëndësishëm jo vetëm si një detyrim formal ligjor, por edhe që të mund të vlerësohet nëse përfshirja e autobusëve dhe infrastrukturës së karikimit bashkë në një kontratë është objektivisht e arsyetuar dhe nëse kjo ka ndikim mbi nivelin e konkurrencës.

Publiku nuk mori informacion të detajuar se për çfarë shkaku ishin bërë këto ndryshime, ndërkaq as Ministria nuk i dorëzoi dokumentet e kërkuara në lidhje me këtë procedurë:

- Përllogaritjet dhe mënyrën se si është përcaktuar vlera e përllogaritur e prokurimit publik;
- Analizën mbi të cilën bazohen ndryshimet në dokumentacionin e tenderit në lidhje me procedurën me numër 10939/2025 lidhur me numrin e autobusëve, numrin e karikuesve, numrin e karrigeve, numrin total të pasagjerëve, shpejtësinë maksimale të autobusëve, fuqinë e karikuesit, fuqinë e motorrit, masën, etj.;
- Dokumentacionin për udhëzime/komente/vlerësime që janë bërë nga NPQ Shkup (pala pranuese e shumicës së autobusëve) në lidhje me ndryshimet që janë bërë në dokumentacionin e tenderit për procedurën me numër 10939/2025;
- Procesverbalin nga kontrolli administrativ i kryer nga Byroja për Prokurimet Publike;
- Procesverbalin e hapjes së ofertave;

- Ofertat e dorëzuara nga operatorët ekonomikë;
- Raportin mbi procedurën e zhvilluar për dhënien e një kontrate për prokurim publik dhe
- Vendimin për anulimin e procedurës së prokurimit publik.

Një përfaqësues i QKQ-së mori pjesë në hapjen e ofertave për procedurën e dytë të mbajtur më 6 prill 2026. Në procedurë janë paraqitur katër oferta: Zhongtong Bas Hollding (Zhongtong Bus Holding CO LTD China); Elektrobus Evropa dhe CRRC (Electrobus Europe Zrt. & CRRC Electric Vehicle Co. Ltd); BMC Otomotiv Turqi (BMC Otomotiv Sanayi Ve Ticaret A.S.); dhe Aktrus Ventures SHPKPV Shkup dhe Ksiamen King Long (DPT Aktrus Ventures DOOEL Skopje & Xiamen King Long United Automotive Industry Co., Ltd). Sa i përket vlerës së ofertës, çmimin më të ulët e kishte ofruar "Actrus Ventures" SHPKPV Shkup dhe "Xiamen King Long" me një ofertë në vlerë prej 59,436,000 euro (çmimi total është i përllogaritur, nuk është lexuar publikisht), i dyti është "Zhongtong Bas Hollding" me një ofertë prej 59,690,732 euro, në vendin e tretë është "Elektrobus Evropa" dhe CRRC me çmim total 60,122,439 euro dhe në fund kompania turke "BMC Otomotiv" me një ofertë prej 69,822,730 euro.

Gjatë vlerësimit, si oferta më e favorshme është përzgjedhur oferta e "Electrobus Europe Zrt. & CRRC Electric Vechicle Co. Ltd". "Electrobus Europe Zrt" është një kompani, anëtare e Grupit "Ikarus", e themeluar nga "Ikarus" dhe nga kompania kineze "CRRC Electric Vechicle Co. Ltd". Dy ofertat më të lira, ndër të cilat edhe ajo e "Zhongtong Bas Hollding", u refuzuan si të papranueshme.

Grupi i ofertuesve "Actrus Ventures" Shkup dhe "Xiamen King Long" ka paraqitur një ankesë në Komisionin Shtetëror për Ankesa për Prokurime Publike (KSHAPP), e cila u miratua pjesërisht. KSHAPP i hodhi poshtë si të pabazuara të gjitha kundërshtimet ndaj legjitimitetit të procedurës, të paraqitura nga ankimuesit, por duke vepruar sipas detyrës zyrtare, e anuloi tenderin, pasi konstatoi se marrëveshja e nënkontraktimit me EVN Macedonia nuk ishte nënshkruar me një nënshkrim elektronik të kualifikuar valid. Konkluzioni i Komisionit Shtetëror është se autoriteti kontraktues nuk ka pasur asnjë ofertë të pranueshme në fazën e vlerësimit dhe se të gjithë ofertuesit duhej të ishin përjashtuar. Prandaj, përveç vendimit për përzgjedhjen, është anuluar edhe e gjithë procedura.

Në këtë procedurë, ankesë ka paraqitur edhe kompania "Xiamen Golden Dragon", e cila as nuk u paraqit si ofertues në procedurë. Kjo ankesë u refuzua si e parregullt, sepse nuk u paraqit asnjë provë për pagesë të tarifës së ankesës dhe tarifës administrative. Përmbajtja e ankesës nuk u shqyrtua fare.

Radhën e ka tenderi i tretë i Ministrisë së Transportit, i publikuar në SEPP për të njëjtin prokurim publik me numër 09534/2026 më 28.5.2026. Në raport me procedurën e mëparshme, dokumentacioni i tenderit është ndryshuar në seksionin e dokumentacionit për verifikimin e kapacitetit të operatorëve ekonomikë. Me ndryshimin është specifikuar që, nëse ofertuesi është një shtetas i huaj, të gjitha dokumentet që shërbejnë për të verifikuar kapacitetin e tij duhet të përkthehen në gjuhën maqedonase nga një përkthyes i autorizuar gjyqësor. Përveç kësaj, për dokumentet që kërkojnë vërtetim nga një autoritet kompetent në përputhje me rregulloret në fuqi, parashihet një detyrim për vërtetimin e tyre me apostil.

Kërkesa për homologim evropian në tenderin e tretë është plotësuar me formulimin "ose ekuivalent" pa specifikuar se çka nënkuptohet me të.

Ndryshimet e nevojshme në lidhje me rregulloren për autobusët elektrikë

Numri i procedurës së tenderit	Kushtet që kërkohen në lidhje me rregulloren relevante për autobusët elektrikë
10939/2025	CoC (Certifikatë Konformiteti) të shoqëruar nga WVTA (Miratim i Tipit të të gjithë Mjetit Motorik) ose Vërtetim për Kërkesat Teknike që duhet t'i plotësojnë mjetet motorike të cekura në Gazetën Zyrtare nr. 131 të datës 30.10.2029, Shtojca I, Tabela 1 të shoqëruar nga certifikatat e posaçme ISO 15118 (Automjetet rrugore – Ndërfaqja për komunikim automjet – rrjet) ose ekuivalent
03055/2026	CoC (Certifikatë Konformiteti) të shoqëruar nga WVTA (Miratim i Tipit të të gjithë Mjetit Motorik) Automjetet duhet të jenë të miratuara në përputhje me Direktivën Evropiane 2018/858 ISO 15118 (Automjetet rrugore – Ndërfaqja për komunikim automjet – rrjet)
09534/2026	CoC (Certifikatë Konformiteti) të shoqëruar nga WVTA (Miratim i Tipit të të gjithë Mjetit Motorik) ose ekuivalent Automjetet duhet të jenë të miratuara në përputhje me Direktivën Evropiane 2018/858 ose ekuivalent ISO 15118 (Automjetet rrugore – Ndërfaqja për komunikim automjet – rrjet)

Në tenderin e parë, alternativa ndaj homologimit evropian u emërtua me një rregullore, aneks dhe tabelë specifike, ashtu që përmbushjen e kushtit mund ta kontrollonte kushdo që e hapte dosjen. Në tenderin e dytë, homologimi evropian u vendos si një kërkesë e rreptë, pa alternativë. Në të tretin, si CoC, ashtu edhe WVTA edhe miratimi në përputhje me Rregulloren 2018/858 u plotësuan me shtesën "ose ekuivalent", pa specifikuar askund se çfarë konsiderohet ekuivalente. Ministria e Transportit nuk i dorëzoi dokumentet e kërkuara me të cilat do të kuptohej nëse autobusët do të kenë homologim evropian apo ndonjë dokument tjetër të pranuar si ekuivalent.

Ndërmjet anulimit të procedurës së dytë dhe hapjes së të tretës, kaloi rreth një muaj e gjysmë. Gjatë asaj periudhe, dy konkurrentë të drejtpërdrejt në të njëjtin prokurim u paraqitën me një ofertë të përbashkët. Kompania hungareze "Ikarus" ndryshoi kompaninë e saj, ashtu si edhe partneri kinez. Në procedurën e tretë, "Ikarus Electric Zrt." u paraqit së bashku me kompaninë "Zhongtong". Mbetet gjithashtu e hapur pyetja pse CRRC, e cila në procedurën e dytë ishte partnere e "Ikarus", nuk u paraqit në procedurën e tretë - as në mënyrë të pavarur dhe as me ndonjë partner tjetër.

Fakti që operatorët ekonomikë, që kishin konkurruar në procedurën e mëparshme më vonë kanë paraqitur një ofertë të përbashkët, nuk është i mjaftueshëm si i tillë për të konstatuar se ka pasur ndonjë marrëveshje që nuk është e lejuar. Megjithatë, Ligji parasheh përjashtim sipas nenit 88 paragrafi (4) nën a) kur autoriteti kontraktues vërteton në mënyrë të arsyeshme se një operator ekonomik ka bërë ndonjë marrëveshje me operatorë të tjerë, qëllimi ose efekti i së cilës është cenimi i konkurrencës. Në rastin konkret, kombinimi i rrethanave është i rëndësishëm:

operatorët më parë kanë vepruar veçmas, pozicionet e tyre të çmimeve janë bërë të ditura dhe pas anulimit të procedurës ata formuan një ofertë të përbashkët. Kjo paraqet arsyeshmëri që të kontrollohet nëse për paraqitjen e përbashkët ka pasur arsye objektive ekonomike, teknike ose prodhimi si dhe cili ka qenë efekti mbi konkurrencën.

Në procedurën e tretë, "Ikarus Elektrik" dhe "Zhongtong Bas Hollding" (Ikarus Electric Zrt dhe Zhongtong Bus Holding CO LTD China) ofrojnë një çmim total prej 60,182,671 euro duke përfshirë TVSH-në. Një çmim më të ulët se ky kanë ofruar dy kompani kineze "Xiamen Golden Dragon" (Xiamen Golden Dragon Bus Co., Ltd.) e cila ofroi një çmim total prej 50,682,439 euro dhe "JES-EU Danimarkë A/S" (YES-EU Denmark A/S) me një ofertë totale prej 57,172,131 euro. Çmimin më të lartë e ka paraqitur "BMC Otomotiv" nga Turqia (BMC Otomotiv Sanayi Ve Ticaret A.S.) me vlerë prej 72,557,797 euro.

Një pasqyrë e detajuar e çmimeve individuale të autobusëve dhe stacioneve të karikimit është dhënë në paraqitjen tabelore si vijon.

Çmimet e autobusëve elektrikë dhe stacioneve të karikimit të ofruara në të tre tenderët (në euro)

10939/2025	Ofertues	Zhongtong Bus Holding CO LTD China			
	Çmimi për 1 autobus	361,859			
	Çmimi për 1 stacion karikimi	11,282			
03055/2026	Ofertues	Zhongtong Bus Holding CO LTD China	Electrobus Europe Zrt. & CRRC Electric Vechicle Co. Ltd	BMC Otomotiv Sanayi Ve Ticaret A.S.	(DPT Aktrus Ventures DOOEL Skopje & Xiamen King Long United Automotive Industry Co., Ltd
	Çmimi për 1 autobus	385,467	371,268	453,928	381,240
	Çmimi për 1 stacion karikimi	24,943	59,096	23,114	30,000
09534/2026	Ofertues	Ikarus Electric Zrt dhe Zhongtong Bus Holding CO LTD China	Xiamen Golden Dragon Bus Co., Ltd.	BMC Otomotiv Sanayi Ve Ticaret A.S.	YES-EU Denmark A/S
	Çmimi për 1 autobus	381,752	324,260	467,680	358,621
	Çmimi për 1 stacion karikimi	38,931	27,246	32,077	45,053

Sipas gjetjeve nga aktvendimi i Komisionit Shtetëror për Ankesa për Prokurime Publike, oferta e "YES-EU Denmark A/S" është u refuzuar në fazën e vlerësimit me arsyetimin se në vend të garancisë bankare, është dorëzuar mesazh SWIFT nga Banka e Komunikimeve përmes "Alta Banka" Manastir.

Ministria e hodhi poshtë ofertën e "Xiamen Golden Dragon", e cila ishte më e ulët për 9.5 milionë euro, me arsyetimin se ishte një operator ekonomik i pakualifikuar. Baza për këtë vlerësim nuk është deklaruar as në përgjigjen ndaj ankesës dhe as në aktvendimin e KSHAPP-së, që e refuzoi ankesën më 06.08.2026.

Para fazës së ankandit elektronik, kishin mbetur vetëm oferta e përzgjedhur dhe oferta e paraqitur nga "BMC Otomotiv" e Turqisë, e cila është për 12.5 milionë euro më e lartë. Sipas njoftimit të paraqitur në SEPP më 23.7.2026, Ministria ka sjell vendimin për ta përzgjedhur "Ikarus Electric" si ofertuesin më të favorshëm.

Pas këtij vendimi, më 30.7.2026, kompania "Xiamen Golden Dragon Bus Co., Ltd." paraqiti një ankesë në KSHAPP bazuar në dy pretendime kryesore: kontestim i vlefshmërisë së dokumentit të paraqitur nga ofertuesi i përzgjedhur dhe kontestim i bazueshmërisë për përjashtimin e ofertës së "YES-EU Denmark A/S" për shkak të garancisë bankare.

Çështja kryesore është se ankimuesi pretendon se deklarata e prodhuesit të stacioneve të karikimit "Sungrow Deutschland GmbH" mbi sigurimin e pjesëve rezervë për 10 vitet e ardhshme nuk është nënshkruar me një certifikatë digjitale valide nga ofertuesi "Ikarus Electric Zrt." Përkundër kësaj, deklarata e prodhuesit të autobusëve "Zhongtong Bus Holding Co., Ltd.", "Deklarata për 10 vite furnizim me pjesë rezervë", është nënshkruar me një nënshkrim elektronik të kualifikuar nga personi përgjegjës Szigeti Márk. Megjithatë, në përgjigjen e vet ndaj ankesës, Ministria ka deklaruar se ofertuesi i përzgjedhur kishte paraqitur të gjitha dokumentet e nevojshme, duke përfshirë autorizimet nga "Sungrow Deutschland GmbH" për përdorimin e produkteve të tyre dhe dokumentacionin për "EVN Makedonija Elektrosnabduvanje" SHPKPV Shkup si nënkontraktor. Më 6 gusht, Komisioni Shtetëror për Ankesa për Prokurime Publike sjell një aktvendim duke e refuzuar ankesën si të pabazuar.

Pasi u përmbushën të gjitha parakushtet për nënshkrimin e kontratës për prokurim publik, më 17 gusht 2026, QKQ i kërkoi dokumentet për të tre procedurat e tenderit që janë zhvilluar në lidhje me prokurimin publik të autobusëve elektrikë.

Ministria e Transportit nuk i dërgoi dokumentet e kërkuara. Lidhur me procedurën e fundit, ndër të tjera, është e rëndësishme të thuhet se janë kërkuar kopje të provave për përmbushjen e kërkesave në pikën 5 "Rregulloret" të specifikimit teknik (CoC, WVTA, miratimi sipas Direktivës 2018/858 ose ekuivalent, ISO 15118), të paraqitura nga ofertuesi i përzgjedhur si dhe informacion se cili lloj dokumenti pranohet si "ekuivalent" për CoC dhe WVTA, dhe bazuar mbi cilin kriter komisioni e ka përcaktuar ekuivalencën.

Ministria e Transportit, marrëveshjen që është nënshkruar më 9 shtator 2026, e publikoi jo më herët se më 28 shtator. Sipas të dhënave të publikuara në Sistemin Elektronik për Prokurime Publike rezulton se ekipi fitues i Ikarus, në ankandin elektronik e ka zvogëluar ofertën e vet për 18.5 milionë denarë, apo për 300 mijë euro nga vlera prej 3,701,234,256 denarë në 3,682,728,084.

Ajo që është me rëndësi është se autobusët do të duhet të livrohen në afat prej 18 muajsh nga nënshkrimi i marrëveshjes, edhe atë me dinamikën e paraqitur më poshtë:

- 30 autobusë elektrikë dhe 15 stacione karikimi të dorëzohen në një periudhë jo më të gjatë se 6 muaj nga data e nënshkrimit të marrëveshjes;
- 60 autobusë elektrikë dhe 30 stacione karikimi në një periudhe jo më të gjatë se 12 muaj nga data e nënshkrimit të marrëveshjes;
- 60 autobusë elektrikë dhe 30 stacione karikimi në një periudhe jo më të gjatë se 18 muaj nga data e nënshkrimit të marrëveshjes.

Marrëveshja për prokurimin publik do të jetë me kohëzgjatje prej 24 muajsh.

Metoda e pagesës është si më poshtë:

- për vitin 2026: mjete në shumë prej 368,272,808 denarë (5,988,176 euro);
- për vitin 2027: mjete në shumë prej 1,657,227,638 denarë (26,946,791 euro) dhe
- për vitin 2028: mjete në shumë prej 1,657,227,638 denarë (26,946,791 euro).

Autoriteti kontraktues planifikon që në përputhje me kontratën e lidhur, në vitin 2026 të bëjë një pagesë avancë në shumë prej 5,075,625 euro, në afat prej 30 ditësh pasi të merr garancinë bankare për pagesë avancë në vlerë prej 10 % të vlerës totale të kontratës, përkatësisht në shumë prej 5,989,237 euro.

Sa i përket periudhës së garancisë - bartësi i marrëveshjes duhet të japë një garanci për një periudhë prej 4 vitesh nga data e fillimit të përdorimit të mjeteve motorike. Gjatë periudhës së garancisë, operatori ekonomik e ka për detyrë mirëmbajtjen dhe riparimin e rregullt të të gjitha defekteve teknike. Periudha e garancisë për bateritë duhet të jetë së paku 4 vjet. Servisi i mjeteve motorike detyrimisht bëhet nga një përfaqësues i autorizuar të cilin do ta emërojë operatori ekonomik gjatë periudhës së garancisë. Operatori ekonomik duhet të sigurojë pjesë rezervë për 10 vitet e ardhshme nga data e fillimit të përdorimit të mjeteve motorike.

Cilësia dhe konkurrenca nuk kanë qenë prioritet

Mënyra se si janë organizuar të tre procedurat e tenderimit çon drejt pyetjes nëse gjatë përgatitjes së tyre janë përdorur të gjithë mekanizmat e disponueshëm për ta siguruar vlerën më të mirë për paratë publike dhe për një strukturë të përshtatshme konkurrimi.

Në secilën nga tre procedurat është aplikuar kriteri i "çmimit më të ulët", si dhe "ankand elektronik", megjithëse reformat që janë në lidhje me Planin e Rritjes me BE-në synojnë zbatimin më të madh të kriterit të "raportit më të mirë çmim-cilësi", pra drejt reduktimit të mbështetjes vetëm te çmimi, si dhe drejt reduktimit të përdorimit të ankandit elektronik. Në fund të fundit, ankandi elektronik është i rrezikshëm nga aspekti i inkurajimit të marrëveshjeve të fshehta midis ofertuesve.

Ligji për Prokurimet Publike lejon që oferta më e favorshme ekonomikisht të vlerësohet nëpërmjet çmimit, çmimit dhe kostove të ciklit jetësor ose raportit më të mirë ndërmjet çmimit dhe cilësisë. Në rastin e prokurimit të 150 autobusëve elektrikë, baterive dhe infrastrukturës për karikim, me mirëmbajtje shumëvjeçare dhe disponueshmëri dhjetëvjeçare të pjesëve rezervë, çmimi i blerjes paraqet vetëm një pjesë të kostos totale ekonomike. Harxhimi i energjisë elektrike, degradimi dhe zëvendësimi i baterive, servisimi, kohëzgjatja e padisponueshmërisë së një autobusi dhe kostot për pjesët rezervë janë gjithashtu të rëndësishme. Prandaj, është e arsyeshme të parashtrohet pyetja nëse mbështetja ekskluzivisht në çmimin ofron vlerën më të mirë për paratë publike gjatë gjithë jetëgjatësisë së autobusëve.

Në lidhje me ankandin elektronik, rreziku nuk është aq shumë nga vetë aplikimi i ankandit elektronik (megjithëse është në kundërshtim me rekomandimet e Agjencisë për Prokurime Publike), por nga rrethanat në të cilat aplikohet ai. Pas dy procedurave të mëparshme, pjesëmarrësit tashmë kanë informacione se cilët operatorë ekonomikë paraqiten si konkurrentë dhe me çfarë çmimesh performojnë. Duke përsëritur tenderin, pasiguria në lidhje me sjelljen

dhe pozicionet e çmimeve të konkurrentëve zvogëlohet shumë, ndërsa në procedurën e tretë, disa nga operatorët që më parë kanë konkurruar individualisht, performojnë së bashku. Në kushte të tilla, aplikimi i një ankandi elektronik kërkon vëmendje shtesë nga aspekti i rrezikut të sjelljes së koordinuar midis pjesëmarrësve.

Për më tepër, në asnjërën nga procedurat nuk është shfrytëzuar mundësia e përcaktuar me nenin 27 të Ligjit për Prokurimet Publike, me çka u lejohet autoriteteve kontraktuese ta kufizojnë pjesëmarrjen e kompanive nga vendet që nuk janë nënshkruese të Marrëveshjes së Organizatës Botërore të Tregtisë për Prokurime Publike ose nga vendet që nuk janë zotuar të hapin tregjet e tyre të prokurimeve publike për operatorët ekonomikë. Kina është një prej atyre vendeve.

Megjithatë, neni 27 nuk përcakton një detyrim për të kufizuar automatikisht pjesëmarrjen e operatorëve nga këto vende të treta, por i ofron një mundësi të tillë autoritetit kontraktues. Ajo që është e rëndësishme është nëse autoriteti kontraktues e ka shqyrtuar këtë mundësi duke e pasur parasysh vlerën dhe natyrën strategjike të prokurimit dhe arsyet mbi bazë të të cilave do të ishte përcaktuar për qasjen konkrete.

Në udhëzimin e vet të përditësuar nga marsi i vitit 2026, Byroja për Prokurime Publike sqaron se autoriteti kontraktues vendos vetë për operatorët nga vende të tilla të treta dhe posaçërisht sugjeron në mundësinë për kufizimin e pjesëmarrjes në kontekstin e marrëdhënieve aktuale tregtare ndërkombëtare. Në të njëjtën kohë, Byroja për Prokurime Publike thekson se kjo është në përputhje me vendimin e Gjykatës Evropiane të Drejtësisë C-652/22 në lidhje me pjesëmarrjen e operatorëve ekonomikë nga vendet e treta në procedurat e prokurimeve publike në Shtetet Anëtare të BE-së. Edhe pse vendimi i Gjykatës Evropiane të Drejtësisë nuk ka zbatim të drejtpërdrejtë në Republikën e Maqedonisë së Veriut, ai ofron një kontekst për zbatimin e saktë të dispozitave të Direktivave për Prokurimet Publike që janë transpozuar në Ligjin për Prokurimet Publike në lidhje me parimin për trajtim të barabartë dhe mosdiskriminim.

Kronologjia e tenderit për prokurimin e autobusëve elektrikë dhe stacioneve të karikimit

20.5.2025: Ministria e Transportit miraton një vendim për prokurim publik, që më vonë është ndryshuar dhe plotësuar dy herë. Ndryshimi i parë është bërë më 22.5.2025 dhe ishte në lidhje me një ndryshim për anëtarët dhe zëvendësit e tyre. Ndryshimi i dytë është bërë më 18.7.2025 dhe me të është plotësuar pika 4 në vendimin për prokurimin publik, me çka për vlerësimin ofertave teknike është angazhuar një ekspert i jashtëm, Prof. Nikola Avramov nga Instituti i Strukturave Mekanike, Makinerive të Mekanizimit dhe Mjeteve Motorike në Fakultetin e Inxhinierisë Mekanike në Shkup.

11.06.2025: Byroja për Prokurime Publike përgatit një raport nga kontrolli i zhvilluar administrativ mbi tenderin. Në raport janë paraqitur një sërë udhëzimesh për përmirësimin e dokumentacionit të tenderit.

17.6.2025: Ministria e Transportit publikon një shpallje për prokurim publik në SEPP me numër serik 10939/2025.

9.7.2025: Afati i fundit për dorëzimin e ofertave në ambientet e Ministrisë së Transportit. ndryshohet nga 17.7.2025 në 24.7.2025.

16.7.2025: Me njoftimin për ndryshimet dhe informacionet shtesë në procedurë, janë bërë disa ndryshime në specifikimet teknike. Për autobusët elektrikë, masa maksimale strukturore e një mjeti motorik të ngarkuar është rritur nga 18,000 kg në 19,000 kg, me shënimin se masa e lejuar ligjërisht për një automjet me dy boshte mbetet 18,000 kg, ndërsa shpejtësia maksimale është ulur nga 100 km/orë në 90 km/orë. Kushti për distancën e përshkuar me një karikim të vetëm të baterisë është plotësuar me një kërkesë që autobusi të përshkojë të paktën 325 km sipas standardit SORT II. Kërkesat për certifikatat janë ndryshuar gjithashtu, me atë që, përveç CoC dhe WVTA (ose vërtetimit ekuivalent) dhe ISO 15118, kërkohen certifikatat ISO 14001 dhe ISO 9001.

Për stacionet e karikimit, kërkesa për fuqi është specifikuar në të paktën 150 kW për një lidhje, ndërsa kërkesat për prizën lidhëse janë në përputhje me standardin evropian CCS Combo 2 dhe paraqitjen përkatëse të konektorit.

24.7.2025: Dita e hapjes së ofertave. Është dorëzuar një ofertë, nga "Zhongtong bus holding co., ltd.".

28.7.2025: Ministria sjell një vendim për anulimin e procedurës me arsyetimin se ofertuesi nuk ka dorëzuar prova për përmbushjen e kërkesave për ta vërtetuar aftësinë teknike dhe profesionale.

20.2.2026: Ministria e Transportit sjell vendim për një procedurë të re për prokurim publik.

24.2.2026: Një kontroll administrativ mbi tenderin është zhvilluar nga Byroja për Prokurime Publike.

27.2.2026: Ministria publikon një shpallje të re në SEPP për të njëjtin prokurim publik, me numër 03055/2026, me ç'rast janë bërë një numër i madh ndryshimesh në dokumentacionin e tenderit krahasuar me procedurën e mëparshme. Ndryshimi më i rëndësishëm është në lidhje me rritjen e vëllimit të prokurimit - numri i autobusëve elektrikë është rritur nga 120 në 150, ndërsa numri i stacioneve të karikimit është rritur nga 60 në 75. Vlera e përllogaritur e prokurimit publik është zmadhuar nga 2,345,338,983 denarë (38,135,593 euro) pa TVSH në shumën prej 3,137,288,136 denarë (51,012,815 euro) pa TVSH. Është ndryshuar edhe afati i livrimit, i cili nga 12 muajt fillimisht të paraparë është zgjatur në 36 muaj. Ndryshime të rëndësishme janë bërë edhe në lidhje me kërkesat për kompetencë teknike dhe profesionale. Në vend të kërkesës që ofertuesi të ketë realizuar të paktën një kontratë me vlerë 2,767,000,000 denarë (44,991,870 euro) për livrimin e autobusëve elektrikë në 10 vitet e fundit, me dokumentacionin e ri kërkohen të paktën dy kontrata të realizuara me vlerë totale prej 3,700,000,000 denarë (60,162,602 euro) për livrimin e autobusëve në tre vitet e fundit. Kështu, përveç rritjes së vlerës minimale totale, periudha në të cilën duhej të jetë fituar përvoja e duhur është shkurtuar konsiderueshëm. Disa nga specifikimet teknike të autobusëve dhe pajisjeve të karikimit janë ndryshuar gjithashtu. Për portën e karikimit, kërkesa për CCS Combo 2 me një fuqi minimale prej 150 kW është reduktuar në një minimum prej 120 kW. Në lidhje me dyert e pasagjerëve, është ndryshuar kërkesa e mëparshme për tre dyer që hapen përbrenda, nga të cilat të paktën dy dyer shërbimi me dy krahë me sistem për parandalim-

in e shtypjes/shtrëngimit gjatë hyrjes dhe daljes së pasagjerëve. Me dokumentacionin e ri lejohet një variant me tre dyer që hapen përbrenda ose një derë që hapet përbrenda dhe dy dyer që rrëshqiten përbrenda, ku të paktën dy prej tyre duhet të jenë dyer shërbimi me dy krahë me sistem për parandalimin e shtypjes/shtrëngimit. Gjithashtu ka një ndryshim në lidhje me kapacitetin e autobusëve. Kërkesa e mëparshme për minimum 26 vende plus vendin e shoferit dhe kapacitet total për të paktën 76 pasagjerësh, me të paktën një vend për karrocë invalidësh, është zëvendësuar me një kërkesë për të paktën 30 vende plus vendin e shoferit dhe kapacitet total për të paktën 66 pasagjerësh, përsëri me të paktën një vend për karrocë invalidësh.

6.4.2026: Dita e hapjes publike të ofertave. Oferta dorëzojnë 4 kompani: "DPT Aktrus Ventures DOOEL Skopje & Xiamen King Long United Automotive Industry Co., Ltd" (çmimi për njësi me TVSH për autobusët elektrikë: 381,240 euro; çmimi për njësi me TVSH për stacionet e karikimit të autobusëve elektrikë: 35,400 euro dhe çmimi total me TVSH: 59,841,045 euro), "Electrobus Europe Zrt. & CRRC Electric Vechicle Co. Ltd" (çmimi për njësi me TVSH për autobusët elektrikë: 371,268 euro; çmimi për njësi me TVSH për stacionet e karikimit të autobusëve elektrikë: 59,096 euro dhe çmimi total me TVSH: 60,122,438 euro), "Zhongtong Bus Holding CO LTD China" (çmimi për njësi me TVSH për autobusët elektrikë: 385,467 euro; çmimi për njësi me TVSH për stacionet e karikimit të autobusëve elektrikë: 24,943 euro dhe çmimi total me TVSH: 59,690,732 euro dhe "BMC Otomotiv Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi" (çmimi për njësi me TVSH për autobusët elektrikë: 453,928 euro; çmimi për njësi me TVSH për stacionet e karikimit të autobusëve elektrikë: 23,114 euro dhe çmimi total me TVSH: 69,822,730 euro).

30.4.2026: Ministria sjell një vendim që si oferta më e favorshme të përzgjedhet oferta e paraqitur nga "Electrobus Europe Zrt & CRRC Electric Vechicle Co. Ltd.".

6.5.2026: Kompania "Xiamen Golden Dragon Bus Co., Ltd." paraqet një ankesë në KSHAPP.

8.5.2026: Kompania "DPT Aktrus Ventures DOOEL Skopje & Xiamen King Long United Automotive Industry Co., Ltd" paraqet një ankesë në KSHAPP, me pretendimin se oferta e saj është refuzuar në mënyrë të paligjshme, ndërkaq ofertuesi i përzgjedhur është favorizuar përmes plotësimit të dokumentacionit pas afatit, me një garanci bankare të dyshimtë dhe vlerësim teknik të pasaktë.

21.5.2026: KSHAPP-ja miraton aktvendime në lidhje me ankesat. Gjatë kësaj, ankesa e paraqitur nga "Xiamen Golden Dragon Bus Co., Ltd." është refuzuar për shkak të parregullsive në përmbajtjen, përkatësisht nuk është paraqitur dëshmi për pagesë të tarifës për zbatimin e procedurës administrative dhe për tarifë administrative.

21.5.2026: Lidhur me ankesën e "DPT Aktrus Ventures DOOEL Skopje & Xiamen King Long United Automotive Industry Co.", KSHAPP-ja miraton aktvendim me të cilin pjesërisht pranohet ankesa dhe e anulon vendimin për përzgjedhjen e ofertës më të favorshme, të miratuar më datë 30.4.2026 si dhe procedurën për shpalljen për prokurim publik të autoritetit kontraktues, pra të Ministrisë së Transportit.

22.5.2026: Ministria e Transportit sjell vendim për anulimin e procedurës bazuar në aktvendimin e KSHAPP-së.

22.5.2026: Ministria e Transportit miraton një vendim për procedurë të re për prokurim publik.

26.5.2026: Byroja për Prokurime Publike zbaton një kontroll administrativ mbi tenderin.

28.5.2026: Ministria e Transportit publikon një shpallje të re në SEPP për të njëjtin prokurim publik, me numër 09534/2026. Në lidhje me procedurën e mëparshme, është bërë një ndryshim në dokumentacionin e tenderit në seksionin e dokumentacionit për përcaktimin e kapacitetit të operatorëve ekonomikë. Me ndryshimin është përcaktuar që, nëse ofertuesi është shtetas i huaj, të gjitha dokumentet që shërbejnë për verifikimin e kapacitetit të tij duhet të përkthehen në gjuhën maqedonase nga një përkthyes i autorizuar gjyqësor. Përveç kësaj, për dokumentet që, sipas rregulloreve në fuqi, kërkohet vërtetim nga një autoritet kompetent, parashihet një detyrim për vërtetimin e tyre me apostil. Ndryshime janë bërë edhe në lidhje me kushtet që kërkohen në lidhje me rregulloren përkatëse për autobusët elektrikë.

6.7.2026: Dita e hapjes së ofertave. Oferta dorëzojnë 4 kompani: "Xiamen Golden Dragon Bus Co., Ltd." (çmimi për njësi duke përfshirë TVSH-në për autobusët elektrikë: 324,260 euro; çmimi për njësi duke përfshirë TVSH-në për stacionet e karikimit të autobusëve elektrikë: 438,699 euro dhe çmimi total duke përfshirë TVSH-në: 50,682,438 euro), "YES-EU Denmark A/S" (çmimi për njësi duke përfshirë TVSH-në për autobusët elektrikë: 358,621 euro; çmimi për njësi duke përfshirë TVSH-në për stacionet e karikimit të autobusëve elektrikë: 45,052 euro dhe çmimi total duke përfshirë TVSH-në: 57,172,131 euro), "BMC Otomotiv Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi" (çmimi për njësi duke përfshirë TVSH-në për autobusët elektrikë: 467,680 euro; çmimi për njësi duke përfshirë TVSH-në për stacionet e karikimit të autobusëve elektrikë: 32,077 euro dhe çmimi total duke përfshirë TVSH-në: 72,557,796 euro) dhe oferta e grupit "Ikarus Electric Zrt" me "Zhongtong Bus Holding CO LTD China" (çmimi për njësi me TVSH për autobusët elektrikë: 381,752 euro; çmimi për njësi me TVSH për stacionet e karikimit të autobusëve elektrikë: 38,931 euro dhe çmimi total me TVSH: 60,182,670 euro).

24.7.2026: Ministria sjell vendim që si oferta më e favorshme të përzgjedhedhet oferta e grupit "Ikarus Electric Zrt" dhe "Zhongtong Bus Holding CO LTD China".

30.7.2026: Kompania "Xiamen Golden Dragon Bus Co., Ltd." paraqet një ankesë në Komisionin Shtetëror për Ankesa për Prokurime Publike bazuar në dy pretendime kryesore: kontestim i vlefshmërisë së dokumentit të paraqitur nga ofertuesi i përzgjedhur, përkatësisht Deklarata për sigurimin e pjesëve rezervë për 10 vitet e ardhshme nga dita e fillimit të përdorimit të objektit të prokurimit, të cilën e ka dorëzuar prodhuesi i stacioneve të karikimit "Sungrow Deutschland GmbH", dhe me pretendimin e dytë, e konteston bazueshmërinë e përjashtimit të ofertës së dorëzuar nga "YES-EU Denmark A/S" për shkak të pavlefshmërisë së garancisë bankare.

6.8.2026: KSHAPP-ja miraton aktvendim dhe e refuzon ankesën për shkak të pabazueshmërisë.

9.9.2026: Është nënshkruar marrëveshja me bartësin e ofertës së grupit bazuar në Marrëveshjen për pjesëmarrje të përbashkët dhe bashkëpunim, e nënshkruar ndërmjet palëve "Ikarus Electric Zrt" dhe "Zhongtong Bus Holding CO LTD", më 30 qershor 2026, në vlerë prej 3,682,085 denarë (59.892.373 euro) me TVSH të përfshirë.

Salla sportive “Xhekson”me vlerë 2.3 milionë euro: Limiti prej 20 % për punët shtesë është tejkaluar shumë herë me një tender të ri

(Tenderë të Komunës së Shtipit për ndërtimin e një objekti sportiv dhe rekreativ “Xhekson” - ndërtesa për sport dhe rekreacion dhe ngjarje të tjera masive me numër 02713/2024 dhe për punime shtesë dhe të paparashikuara për ndërtimin e objektit sportiv dhe rekreativ “Xhekson” - ndërtesa për sport dhe rekreacion dhe ngjarje të tjera masive, pas ndryshimeve gjatë ndërtimit me numër 12241/2025)



- Ndërtimi i objektit sportiv dhe rekreativ "Xhekson" në Shtip filloi në fund të majit në vitin 2024. Sipas kontratës, objekti duhej të jetë i ndërtuar për tetë muaj, pra deri në fund të muajit janar të vitit 2025. Në vend të kësaj, ndërtimi zgjati më shumë se dy vjet dhe objekti u ndërtua përfundimisht nëpërmjet dy kontratave paralele me të njëjtën kompani.
- Kontrata e parë, për ndërtimin e objektit ishte me vlerë prej rreth 1.1 milion euro. Me kontratën është paraparë që punimet shtesë dhe të paparashikuara nuk duhet të tejkalonin 20 % të vlerës së kontratës, ose shumën prej rreth 220,000 euro. Gjatë ndërtimit, projekti është ndryshuar. Në vend të një aneksi ndaj kontratës ekzistuese, Komuna shpalli një tender të ri të titulluar "Punime shtesë dhe të paparashikuara për objektin", në bazë të të cilit u lidh një kontratë me vlerë rreth 1.25 milion euro duke përfshirë TVSH-në, që ishte më e lartë se vlera e kontratës së parë bazë.
- Ajo që është thelbësore është se tenderi i dytë nuk kishte të bënte me një ndërtim të ri, të posaçëm apo ndonjë projekt të pavarur, por me "punime shtesë dhe të paparashikuara" në objektin që ishte tashmë në ndërtim e sipër. Me vetë lëndën e prokurimit të deklaruar nga Komuna e Shtipit, është e qartë se bëhet fjalë për vazhdimin e punimeve dhe punime shtesë të ndërtimeve që kishin filluar tashmë. Në nenin 119 të Ligjit për Prokurimet Publike qartë është përcaktuar se vlera e punimeve të paparashikuara dhe shtesë nuk mund të tejkalojë 20 % të vlerës së kontratës bazë.
- Fakti që tenderi u zhvillua nëpërmjet një procedure të hapur lejoi transparencë vetëm në mënyrë sipërfaqësore. Dokumentacioni i tenderit nuk përmbante një përkufizim mjaftueshëm të përpiktë midis punimeve të kryera tashmë dhe atyre të planifikuara rishtazi. Në periudhën e zbatimit të tenderit të dytë, kontrata e parë nuk ka qenë e përfunduar ende. Dokumentacioni nuk ishte plotësuar me shënim të qartë të pozicioneve të kryera tashmë, gjendjes së lokacionit të ndërtimit, afateve, mënyrës së fillimit me punë, përgjegjësisë për punimet e kryera tashmë dhe të reja, përkufizimit të garancive midis kontraktorit të vjetër dhe të ri, çështjeve që ndërlidhen me qasjen në lokacionin e ndërtimit, lidhjeve teknike me objektin ekzistues, etj.
- Siç pritej, vetëm një kompani paraqiti ofertë në tenderin e dytë – "Sandra Inzhenering" Shkup, e njëjta kompani që tashmë po ndërtonte sallën.
- Pasoja financiare nga qasja e këtillë, përveç rritjes së madhe të projektit bazë, shihet edhe në diferencën midis vlerës së përllogaritur dhe ofertës. Ofertuesi i vetëm, në tenderin e dytë, paraqiti një ofertë për 230 mijë euro më të lartë se vlera e përllogaritur. Komuna e Shtipit i siguroi fondet shtesë dhe e lidhi kontratën me çmimin e ofruar më të lartë.
- Dallimi në mënyrën se si paraqiten ofertat financiare është gjithashtu një tregues. Ndërsa në ofertën e parë është dhënë një çmim individual për secilën kategori, në tenderin e dytë, në ofertën e disponueshme publikisht është bërë paraqitje e shumave në formë të përbashkët, sipas fazave dhe llojeve të punimeve, pa çmime individuale për secilën kategori. Prandaj, nuk është e mundur të krahasohen drejtpërdrejt çmimet e kategorive që shfaqen në dy kontratat, as të konstatohet nëse i njëjti çmim është aplikuar për të njëjtën punë në kontratën e dytë sikur në të parën.
- Nga shtatori 2025 deri në korrik 2026, e njëjta kompani ka realizuar dy kontrata paralelisht në të njëjtin objekt, nën të njëjtën mbikëqyrje. Të dyja kontratat u përmbyllën në të njëjtën ditë - më 20 korrik 2026, kur raportet përfundimtare iu dorëzuan autoritetit mbikëqyrës. Duke pasur parasysh se të dyja kontratat i realizoi

e njëjta kompani dhe disa nga kategoritë mbivendoseshin, mbetet e hapur pyetja se si është bërë ndarja e asaj se çka është kryer sipas kontratës së parë dhe çka sipas kontratës së dytë.

- Asnjëra nga dy kontratat nuk u përfundua në kohë. E para duhej të përfundonte për tetë muaj, por realizimi i saj zgjati rreth 26 muaj. Komuna e Shtipit konfirmoi se nuk është nënshkruar asnjë aneks për kontratën e parë për prolongimin e afatit. Kontrata e dytë duhej të përfundonte për gjashtë muaj, deri në mes të muajit mars 2026, por u realizua katër muaj më vonë. Në të dyja kontratat është paraparë një penalitet kontraktual deri në 5 % të vlerës së kontratës për rastet e vonesave. Nuk dihet nëse Komuna i ka përllogaritur dhe inkasuar këto penalitete.

E njëjta kompani po realizonte dy kontrata paralelisht në të njëjtin objekt, nën të njëjtën mbikëqyrje

Komuna e Shtipit, më 16 shkurt 2024 ka miratuar vendim për prokurim publik për ndërtimin e një objekti sportiv dhe rekreativ "Xhekson" - ndërtesa për sport dhe rekreacion dhe ngjarje të tjera masive në shumë totale prej 68,673,397 denarë (1,116,641 euro) pa TVSH, përkatësisht 81,034,608 denarë (1,317,636 euro) me TVSH. Po të njëjtën ditë, shpallja publikohet me titullin "Ndërtimi i objektit sportiv dhe rekreativ "Xhekson" - ndërtesa për sport dhe rekreacion dhe ngjarje të tjera masive në PK nr. 8429/1 të KK Shtip 4 numër 02713/2024".

Deri në afatin e fundit për dorëzimin e ofertave, më 26 mars 2024, janë paraqitur 5 oferta. Komisioni refuzon dy oferta, përkatësisht ofertën e paraqitur nga Kompania për Ndërtim, Prodhim, Tregti dhe Shërbime "Itek Systems" Gjevgjeli sepse kanë bërë një ndryshim në sasitë e shënuara në formularin e ofertës, dhe ofertën e paraqitur nga Kompania për Ndërtim, Projektim, Prodhim, Tregti dhe Shërbime "Hilldin Komerc" Tetovë, sepse dokumentet që ata i kanë paraqitur kanë qenë më të vjetra se 6 muaj. Tre ofertues mbeten në lojë, përkatësisht Kompania për Prodhim, Tregti, Ndërtim, Hoteleri dhe Shërbime "VIA Vevçani" me një ofertë prej 64,928,613 denarë (1,055,750 euro) pa TVSH, Kompania për Prodhim, Tregti dhe Shërbime "Sandra Inzhenering" Shkup me ofertë në shumë prej 73,235,232 denarë (1,190,816 euro) pa TVSH dhe Kompania për Ndërtim, Tregti dhe Shërbime "Bauer" SHPK Shkup me një ofertë në shumë prej 97,845,429.38 denarë (1,590,982 euro) pa TVSH.

Gjatë ankandit elektronik, "Sandra Inzhenering" ka ofruar çmimin më të ulët, duke e ulur ofertën e saj fillestare për 16,747,337 denarë (272,314 euro), ose 23 %. Më 20 maj 2024, Komuna e Shtipit e nënshkruan kontratën me "Sandra Inzhenering" për një vlerë prej 56,487,895 denarë (918,502 euro) pa TVSH ose 66,655,715 denarë (1,083,832 euro) duke përfshirë TVSH-në.

Sipas kontratës, bartësi i prokurimit është i detyruar që objektin e prokurimit ta realizojë në afat maksimal prej 8 muajsh nga momenti i futjes në realizimin e punimeve nga ana e inxhinierit mbikëqyrës. Urdhri për fillimin me punë, i dorëzuar nga Komuna e Shtipit, tregon se ndërtimi ka filluar më 27 maj 2024, që do të thotë se afati i fundit për përfundimin e objektit të punës është data 27 janar 2025.

Megjithatë, në gjysmën e parë të vitit 2025, sipas dokumenteve që i dorëzoi Komuna e Shtipit, në vend të finalizimit të objektit ndërtimor, është bërë rishikim i projektit bazë. Bazuar në rishikimin

e bërë, Komuna e Shtipit si investitor, më 18 mars 2025, ka kërkuar nga kryetari i komunës që të miratohet një ndryshim gjatë ndërtimit të objektit rekreativ "Xhekson". Në shtojcë të kërkesës është një listë e rishikimeve që janë kryer në periudhën mars-maj 2025, një ndër to duke qenë edhe "Projekti bazë për ndryshime gjatë ndërtimit" i përgatitur nga "Dizajn Centar Inzhenering" Kavadarci.

Më 2 qershor 2025, kryetari i komunës miraton një aktvendim me të cilin i aprovon ndryshimet gjatë ndërtimit të financuar nga investitori Komuna e Shtipit. Një muaj më vonë u miratua një aktvendim për të zbatuar një procedurë të hapur për prokurim publik të punimeve, për të cilat përcaktohen mjete nga Buxheti i Komunës së Shtipit në një shumë totale prej 53,194,661 denarë (864,954 euro) pa TVSH, ose 62,769,700 denarë (1,020,646 euro) me TVSH.

Më 8 korrik 2025, në sezonin e pushimeve verore, u publikua një shpallje me objekt prokurimi "punime shtesë dhe të paparashikuara për ndërtimin e objektit sportiv dhe rekreativ "Xhekson" - ndërtesa për sport dhe rekreacion dhe ngjarje të tjera masive, sipas ndryshimeve gjatë ndërtimit, me numër 12241/2025".

Siç pritej, vetëm një kompani, "Sandra Inzhenering" Shkup dorëzoi ofertë për tenderin e dytë, e njëjta kompani që tashmë po e ndërtonte palestrën. Oferta është në vlerë 76,872,422 denarë (1,249,957 euro) duke përfshirë TVSH-në, që është për 229,311 euro më e lartë se përllogaritja e bërë nga Komuna e Shtipit.

Komuna nuk e anulon tenderin, por më 5 shtator 2025, ajo miraton një Aktvendim për ndryshimin e aktvendimit për zbatimin e procedurës së hapur për prokurimin publik të punimeve - punime shtesë dhe të paparashikuara për ndërtimin e një objekti sportiv dhe rekreativ "Xhekson" - ndërtesa për sport dhe rekreacion dhe ngjarje të tjera masive, sipas ndryshimeve gjatë ndërtimit, me numër 11-4962/1 të datës 02.07.2025, me të cilin bëhet ndryshim në fondet e alokuara nga buxheti dhe ato rriten sipas shumës së kërkuar.

Më 15 shtator 2025, Komuna e Shtipit nënshkroi kontratën e dytë me "Sandra Inzhenering" me vlerë 1.25 milion euro.

Pasoja financiare e qasjes së këtillë përveç rritjes së madhe në projektin bazë, është e dukshme edhe në diferencën prej 22.5 % midis vlerës së përllogaritur dhe ofertës së paraqitur nga ofertuesi i vetëm. Përveç kësaj, edhe ndryshimi në mënyrën e paraqitjes së ofertave financiare është një tregues. Ndërsa në tenderin e parë është paraqitur një çmim individual për secilën kategori, në tenderin e dytë, në ofertën e disponueshme publikisht shumat janë paraqitur së bashku, sipas fazave dhe llojeve të punimeve, pa çmime individuale për secilën kategori. Prandaj, nuk është e mundur të bëhet krahasim i drejtpërdrejtë i çmimeve të kategorive që paraqiten në dy kontratat, as të verifikohet nëse i njëjti çmim është aplikuar për të njëjtat punime në kontratën e dytë si në të parën.

Transparencë vetëm në mënyrë sipërfaqësore dhe anashkalim i Ligjit

Vetë emërtimi i objektit të prokurimit është kufizues. Nga vetë përshkrimi punime shtesë dhe të paparashikuara për ndërtimin e objektit sportiv dhe rekreativ "Xhekson" – ndërtesa për sport dhe rekreacion dhe ngjarje të tjera masive, sipas ndryshimeve gjatë ndërtimit, rezulton se punimet e ndërtimit janë kryer tashmë dhe se këto janë punime shtesë dhe të paparashikuara që nuk mund të përfundohen nga askush tjetër përveç kontraktorit origjinal. Sipas nenit aktual 119 të Ligjit për Prokurimet Publike, një kontratë ekzistuese mund të ndryshohet pa një procedurë të re, ndër të tjera, për punime shtesë nga kontraktori origjinal që nuk kanë qenë të përfshira në kontratën, nëse ato janë të domosdoshme për arsye të rrethanave të paparashikuara dhe nëse ndërrimi i operatorit ekonomik nuk është opsion i mundur për arsye ekonomike ose teknike ose do të krijonte vështirësi serioze/shpenzime shumë më të larta. Megjithatë, dispozita ligjore është e qartë dhe përcakton se në rast se gjatë realizimit të kontratës së prokurimit publik paraqiten steprica të punimeve të kryera ose punime që nuk janë paraparë në kontratën bazë (punime të paparashikuara dhe shtesë), vlera e këtyre punimeve nuk lejohet të jetë më tepër se 20 % e vlerës së kontratës bazë.

Vetë fakti që një projekt bazë është ndryshuar nuk do të thotë automatikisht se i njëjti kontraktor mund ose duhet t'i kryejë të gjitha punimet e projektuara rishtazi. Përveç kësaj, objekti i prokurimit duhet të jetë qartë i përshkruar, pa dykuptimësi dhe plotësisht, ndërkaq në rastin e punimeve - dokumentacioni i projektit lidhet drejtpërdrejt me specifikimet teknike dhe me atë për çka ofertuesit kanë konkurruar në realitet. Në këtë rast, është bërë një rritje prej mbi 110 % të vlerës së kontratës bazë!

Tashmë parashtrohet një pyetje shumë serioze, pra nëse në të vërtetë po realizohet i njëjti objekt prokurimi, apo nëse me ndryshimin krijohet një objekt dukshëm më i ndryshëm dhe më i madh që duhet t'i ishte prezantuar konkurrencës reale, përkatësisht objekti i prokurimit nuk duhet të kishte këtë përshkrim "Punime shtesë dhe të paparashikuara për ndërtimin e objektit sportiv dhe rekreativ "Xhekson" - ndërtesa për sport dhe rekreacion dhe ngjarje të tjera masive", sipas ndryshimeve gjatë ndërtimit, por për shembull: "Realizimi i punimeve për përfundimin e [emri i ndërtimit] në përputhje me ndryshimet dhe plotësimet në Projektin Bazë nr. XX".

Nëse punimet e reja vlejnë më shumë se i gjithë ndërtimi origjinal, ky është një tregues i fortë se ndoshta bëhet fjalë për vëllim ndërtimi që është ripërcaktuar në thelb, ndërsa jo vetëm punime klasike të paparashikuara. Në këtë rast, nëse autoriteti kontraktor dëshiron ta stimulojë konkurrencën, përveç specifikimeve teknike, projektit dhe parallogaritë, dokumentacioni i tenderit duhet të plotësohet edhe me:

- shënim të qartë të pozicioneve të kryera tashmë;
- tregues të qartë të çështjeve që janë lëndë e marrëveshjes së re;
- gjendjen e lokacionit të ndërtimit;
- afatet;
- mënyrën e lëshimit në funksion;
- përgjegjësi për punimet e kryera tashmë dhe ato të reja;
- përkufizimin e garancive – realizuesi i punimeve i vjetër/i ri;
- çështjet që ndërlidhen me qasjen në një lokacionin e ndërtimit;
- lidhjet teknike me ndërtesën ekzistuese.

Me një objekt të këtillë prokurimi, transparencë ka vetëm në mënyrë sipërfaqësore, ndërsa në realitet shkelen parimet për prokurime publike - konkurrenca dhe trajtimi i barabartë, sepse jo vetëm që kontraktori konkret është në pozicionin më të favorshëm, por është praktikisht e pamundur që një tjetër kontraktor t'i vazhdojë punimet. Nëse, për shembull, do të kishim ndonjë ndërtim plotësues ose diçka të ngjashme, me një projekt të ri, situata dhe rrethanat do të ishin ndryshe.

Kështu, megjithëse procedura e prokurimit publik është hapur formalisht, më se e qartë është se nuk janë siguruar kushte thelbësore për konkurrencë dhe trajtim të barabartë të ofertuesve. Sidomos duke e pasur parasysh që kontrata e dytë arriti vlerën rreth 1.25 milion euro - më tepër se pesëfishi i vlerës prej rreth 220 mijë euro, që do të ishte 20 përqind e vlerës së kontratës bazë.



Si rezultat i kontratave të nënshkruara, nga shtatori 2025 deri në korrik të vitit 2026, e njëjta kompani ka realizuar dy kontrata paralelisht në të njëjtin objekt, nën të njëjtën mbikëqyrje. Të dy kontratat u përmbyllën në të njëjtën ditë - më 20 korrik 2026, kur raportet përfundimtare i janë dorëzuar autoritetit mbikëqyrës.

Në raportin përfundimtar të inxhinierit mbikëqyrës nga kompania "MG Proekt" SHPKPV Shkup mbi punimet e kryera në objekt, në bazë të tenderit të parë (numër 02713/2024) konstatohet: "Bazuar në inspektimin teknik të kryer, inspektimin në vend dhe dokumentacionin teknik të shqyrtuar, inxhinieri mbikëqyrës konstaton se ndërtesa në fjalë është ndërtuar në përputhje me Lejen e Ndërtimit, Projektin Bazë / Projektin e Ndërtuar dhe dispozitat teknike në fuqi, nuk ka mangësi që janë në kundërshtim me kërkesat themelore të ndërtesës në aspektin e rezistencës mekanike, stabilitetit dhe mbrojtjes sizmike dhe ndërtesa mund të vihet në përdorim." Konkluzioni përfundimtar thotë: "Një raport pozitiv lëshohet për inspektim teknik të kryer nga inxhinieri mbikëqyrës për ndërtim të kategorisë së dytë. Ky raport mund t'i dorëzohet komunës kompetente për procedurë të mëtutjeshme, së bashku me dokumentacionin e nevojshëm teknik dhe gjeodezik."

Në të njëjtën ditë (20 korrik 2026), firma mbikëqyrëse përgatiti një raport edhe për tenderin e dytë (numër 12241/2025). Konstatimi dhe konkluzioni përfundimtar janë fjalë për fjale të njëjta.

Në të dy raportet e mbikëqyrjes dallojnë vlerat e aktiviteteve të realizuara të ndërtimit. Në lidhje me tenderin e parë, thuhet se situata e katërt pjesore dhe përfundimtare ka qenë 59,539,419 denarë (968,121 euro) me TVSH, që është 89 % e kontratës së nënshkruar. Sa i përket tenderit të dytë, situata e katërt pjesore dhe përfundimtare më datë 20.07.2026 është paraqitur me shumën 76,835,635 denarë (1,249,360 euro) me TVSH. Saktësia me të cilën është realizuar kontrata e dytë është e jashtëzakonshme në fushën e ndërtimtarisë. Ndërkaq, të dhënat për realizimin e kontratës së parë me 89 % është ndryshe në raport me njoftimin për kontratën e realizuar për tenderin e paraqitur më 29 qershor 2026 nga Komuna e Shtipit në Sistemin Elektronik të Prokurimeve Publike, ku thuhet se kontrata është realizuar 100 %, pra në shumën prej 66,655,715 denarë.

Së fundmi, është e rëndësishme të konkludohet se asnjëra nga dy kontratat nuk u përfundua në afatin e paraparë. Kontrata e parë duhej të ishte përfunduar brenda tetë muajsh, por realizimi i saj zgjati rreth 26 muaj. Komuna e Shtipit konfirmoi se për kontratën e parë nuk është nënshkruar asnjë aneks për prolongimin e afatit. Kontrata e dytë duhej të përfundohej brenda gjashtë muajsh, deri në mes të muajit mars 2026, por u përfundua katër muaj më vonë. Në të dyja kontratat është paraparë penalitet kontraktual deri në 5 % të vlerës së kontratës në rast shkeljes së afatit të paraparë. Nuk dihet nëse Komuna i ka përllogaritur dhe inkasuar këto penalitete.

Kronologjia e tenderëve të Komunës së Shtipit për ndërtimin e objektit sportiv dhe rekreativ "Xhekson" (numër 02713/2024 dhe 12241/2025)

16.2.2024 – Është sjell vendim për prokurim publik të punimeve - ndërtimi i objektit sportiv dhe rekreativ "Xhekson" - ndërtesa për sport dhe rekreacion dhe ngjarje të tjera masive në një shumë totale prej 81,034,608 denarë me TVSH.

16.2.2024 – Është publikuar shpallja për ndërtimin e objektit sportiv dhe rekreativ "Jackson" - ndërtesa për sport dhe rekreacion dhe ngjarje të tjera masive në PK nr. 8429/1 nga KK Shtip 4 numër 02713/2024.

26.3.2024 – Dita e fundit e afatit për dorëzimin e ofertave. Janë dorëzuar 5 oferta. Komisioni ka hedhur poshtë dy oferta, përkatësisht ofertën e paraqitur nga Kompania për Ndërtim, Prodhim, Tregti dhe Shërbime "Itek Systems" Gjevgjeli sepse kanë bërë një ndryshim në sasitë e shënuara në formularin e ofertës, dhe ofertën e paraqitur nga Kompania për Ndërtim, Projektim, Prodhim, Tregti dhe Shërbime "Hilldin Komerc" Tetovë, sepse dokumentet e tyre kanë qenë më të vjetra se 6 muaj. Tre ofertues mbeten në garë, përkatësisht Kompania për Prodhim, Tregti, Ndërtim, Ushqim dhe Shërbime "VIA Vevçani" me ofertë në vlerë prej 64,928,612.90 denarë (1,055,750 euro) pa TVSH, Kompania për Prodhim, Tregti dhe Shërbime "Sandra Inzhenering" Shkup me ofertë në vlerë prej 73,235,232 denarë (1,190,816 euro) pa TVSH dhe Kompania për Ndërtim, Tregti dhe Shërbime "Bauer BG" Shkup me ofertë në vlerë prej 97,845,429.38 denarë (1,590,982 euro) pa TVSH.

11.4.2024 – Është zhvilluar një ankand elektronik. Çmimin më të ulët e ka ofruar operatori ekonomik Kompania për Prodhim, Tregti dhe Shërbime "Sandra Inzhenering" Shkup, kompani e cila para ankandit elektronik ka qenë e renditur si e dyta, me shumë prej 56,487,894,90 denarë (918,502 euro) pa TVSH. Pastaj është "VIA Vevçani" me ofertë në vlerë prej 57,137,180,90 denarë (929,059 euro) pa TVSH, dhe e treta kompani "BAUER BG" Shkup, e cila e mbajti të njëjtin çmim të ofruar si para ankandit elektronik, me shumën 97,845,429,38 denarë (1,590,982 euro) pa TVSH.

20.5.2024 – Është lidhur marrëveshje me kompaninë e renditur si e para, Kompania për prodhim, shitje dhe shërbime "Sandra Inzhenering" Shkup në vlerë prej 56,487,894,90 denarë (918,502 euro) pa TVSH ose 66,655,715 denarë (1,083,832 euro) me TVSH.

27.5.2024 – Është dorëzuar Urdhër për të filluar me punimet.

27.1.2025 – Afati i fundit për përfundimin e objektit të punës.

02.6.2025 – Është miratuar një Aktvendim me të cilin Kryetari i Komunës i aprovon ndryshimet gjatë ndërtimit të financuar nga investitori Komuna e Shtipit. Në shtojcë të këtij aktvendimi është një listë e rishikimeve të kryera në periudhën mars-maj 2025.

02.7.2025 – Është miratuar një Aktvendim për zbatimin e një procedure të hapur për prokurimin publik të punimeve – punime shtesë dhe të paparashikuara për ndërtimin e objektit sportiv dhe rekreativ "Xhekson" – ndërtesa për sport dhe rekreacion dhe ngjarjeve të tjera masive, sipas ndryshimeve gjatë ndërtimit.

08.7.2025 – Është publikuar një shpallje për Punime Shtesë dhe të paparashikuara për ndërtimin e objektit sportiv dhe rekreativ "Xhekson" – ndërtesa për sport dhe rekreacion dhe ngjarje të tjera masive, sipas ndryshimeve gjatë ndërtimit me numër 12241/2025.

07.8.2025 – Afati i fundit për dorëzimin e ofertave.

05.9.2025 – Është miratuar një Aktendim për ndryshimin e aktvendimit për zbatimin e një procedure të hapur për prokurimin publik të punimeve - punime shtesë dhe të paparashikuara për ndërtimin e objektit sportiv dhe rekreativ "Xhekson" - ndërtesa për sport dhe rekreacion dhe ngjarjeve të tjera masive, sipas ndryshimeve gjatë ndërtimit, me numër 11-4962/1 të datës 02.07.2025, me të cilin bëhet ndryshim në fondet e alokuara nga buxheti.

05.9.2025 – Raport nga procedura e zbatuar. Është dorëzuar vetëm një ofertë nga Kompania për Prodhim, Tregti dhe Shërbime "Sandra Inzhenering" Shkup, në vlerë prej 65,146,120 denarë (1,059,286 euro) pa TVSH.

15.9.2025 – Është nënshkruar marrëveshje me Kompaninë e Prodhimit, Shitjes dhe Shërbimeve "Sandra Inzhenering" Shkup.

17.9.2025 – Është dorëzuar Urdhër për të filluar me punimet.

17.3.2026 – Afati i fundit për përfundimin e objektit të punës.

29.6.2026 – Njoftimi për kontratën e realizuar për tenderin e parë - 02713/2024

21.7.2026 – Raporti përfundimtar nga inxhinieri mbikëqyrës për punimet e kryera në objekt për 02713/2024

21.7.2026 – Raporti përfundimtar nga inxhinieri mbikëqyrës për punimet e kryera në objekt për 12241/2025

Stadium i futbollit në tender, një fushë me bar të thatë në terren

(Tenderi i Agjencisë për Rini dhe Sport për rindërtimin e një fushe futbolli në fshatin Çegran të komunës së Gostivarit, me numër 22854/2022)

Gjendja e fushës së futbollit
më 3 shtator 2026



- Fusha e futbollit në fshatin Çegrane duhej të rindërtohej në dhjetor të vitit 2023. Pothuajse tre vjet më vonë, në vend të një fushe funksionale, lokacioni nuk ka as barin e shtruar, as tribuna të rinovuara, as sistem ujitjeje dhe as ndriçim.
- Kontratën e rindërtimit e ka nënshkruar Agjencia e Rinisë dhe Sporteve në mars të vitit 2023, me vlerë prej afërsisht 112 mijë euro. Deri më tani, janë paguar afërsisht 70 mijë euro, ose afërsisht 63 % e vlerës totale.
- Sipas raportit të fundit të mbikëqyrjes dhe situatës në terren, punime rindërtimi nuk po zhvillohen që nga gjysma e dytë e vitit 2025.
- Ministria e Sportit, si pasardhëse ligjore e Agjencisë për Rini dhe Sport, nuk është përgjigjur as në pyetjen nëse janë ndërmarrë masa për shkak të mospërmbushjes së kontratës, as nëse janë zbatuar mekanizmat kontraktualë për sanksionimin e vonesës. Kontrata parashikon një penalitet kontraktual deri në 5 % të vlerës së saj.
- Kontrata për rindërtimin e stadiumit të futbollit ka skaduar. Shtojcat e kontratës nuk janë publikuar në Sistemin Elektronik të Prokurimeve Publike dhe as nuk janë dorëzuar nga Ministria, megjithëse është dërguar kërkesë për to. Kjo e bën të paqartë nëse janë ndryshuar kushtet, vëllimi apo kushtet e tjera të kontratës.
- Rasti në Çegran është një shembull i qartë i dobësive në kontrollin mbi zbatimit e kontratave për prokurimeve publike. Pavarësisht ekzistencës së afateve të përcaktuara qartë, mbikëqyrjes dhe gjobave kontraktuale për vonesë, kontrata ka skaduar, një pjesë e konsiderueshme e fondeve është paguar dhe stadiumi nuk është funksional. Mungesa e një përgjigjeje të qartë nëse janë marrë masa për mospërmbushjen e kontratës ngre pyetjen nëse mekanizmat ekzistues të kontrollit sigurojnë vërtet llogaridhënie për zbatimin e prokurimeve publike, pra përgjegjësi në shpenzimin e parave publike.
- Për popullatën lokale dhe KF "Arsimi", pasojat nga zbatimi i këtillë janë të dukshme në terren. Për publikun e gjerë, që i shqyrton vetëm të dhënat në SEPP, situata është ndryshe: tenderi u zhvillua në një procedurë konkurrimi me pjesëmarrjen e gjashtë kompanive, u përzgjodh një kontraktor, është nënshkruar kontrata dhe janë paguar fonde për një projekt që, sipas vendimit për prokurimin publik, duhej të krijonte kushte për rekreacion dhe gara për sportistët, të rinjtë dhe qytetarët. Në realitet, janë shpenzuar 70 mijë euro, ndërsa stadiumi jo vetëm që nuk është funksional, por edhe nuk i ngjan më një fushe sporti.
- Kjo situatë sugjeron në një shpërfillje serioze për efektin e parave publike të shpenzuara. Kur institucionet mund të arrijnë në një situatë ku dhjetëra mijëra euro paguhen pa u ofruar një strukturë funksionale, kjo ngre pyetje serioze në lidhje me efikasitetin e kontrollit, menaxhimit të kontratave dhe llogaridhënies për shpenzimin e fondeve publike.

Çfarë ka qenë e paraparë të ndërtohet: fushë e re futbolli, tribunat, sistem ujitjeje

Një tribunë, disa mure të dëmtuara, bar i thatë dhe i verdhë dhe rrjetë teli e grisur është pamja që e gjen secili vizitor që arrin në këtë vend. Vetëm emblema me inicialet e klubit "Arsimi" dhe emri i fshatit zbulojnë se hapësira që është lënë pas dore është një fushë futbolli në fshatin Çegran. Ndërkaq, pikërisht për këtë stadium shteti ka paraparë 112 mijë euro për rindërtim. Pothuajse tre vjet pas afatit të planifikuar, në këtë fushë, në vend të një objekti sportiv funksional, mbeten gjurmët e një investimi që nuk e përmbushi dedikimin e tij.

Agjencia për Rini dhe Sport e miratoi vendimin për prokurimin publik për rindërtimin e fushës së futbollit në fshatin Çegran - Komuna e Gostivarit më 30.12.2022. Në përmbajtjen e vendimit thuhet: "Në përputhje me aktivitetet planifikuese dhe programore të Qeverisë së Republikës së Maqedonisë së Veriut dhe Agjencisë për Rini dhe Sport për zhvillimin e sportit si dhe ndërtimin dhe rindërtimin e infrastrukturës sportive në Republikën e Maqedonisë së Veriut, është konstatuar nevoja për zbatimin e projektit për "rindërtimin e një fushe futbolli në fshatin Çegran - Komuna e Gostivarit". Me zbatimin e këtij prokurimi, do të realizohet një projekt që do të sigurojë kushte për zhvillimin e rekreacionit dhe garave për sportistët, të rinjtë dhe qytetarët e komunës, përkatësisht bashkësive urbane që ndodhen në rrethinën e afërt."

Për projektin janë paraparë 7 milionë denarë duke përfshirë TVSH-në (113,821 euro) dhe të njëjtën ditë u publikua edhe shpallja për prokurimin publik me numër 22854/2022. Kriteri i përzgjedhjes në procedurë ishte çmimi më i ulët, ndërsa në plan ka qenë të zhvillohet edhe një ankand elektronik.

Për të vërtetuar aftësinë për pjesëmarrje në këtë tender, nga kompanitë është kërkuar:

- Listë e punimeve të kryera në pesë vitet e fundit, me të paktën 1 (një) vërtetim në shtojcë për performancë të kënaqshme nga realizimi i ndonjë objekti sportiv;
- Personel udhëheqës me kualifikime arsimore dhe profesionale që do të angazhohet dhe do të jetë përgjegjës për realizimin e objektit të prokurimit, nga të cilët:
  - » të paktën 1 inxhinier civil me licencë B për inxhinier ndërtimi;
  - » të paktën 1 inxhinier i diplomuar (arkitekturë) me licencë B për inxhinier ndërtimi;
  - » të paktën 1 inxhinier elektrik me autorizim B për inxhinier ndërtimi.

Në të njëjtën kohë, nga kompanitë është kërkuar të dorëzonin një deklaratë për të paktën 7 punonjës ose persona të punësuar. Kompanitë gjithashtu duhej t'i përmbushnin standardet e sistemit të cilësisë, përkatësisht certifikatat për ISO 9001:2015 ose ekuivalentin e tij, si dhe për ISO 14001:2015 ose ekuivalent të tij.

Oferta kanë dorëzuar 6 kompani, "Aqua-Engineering AGE" Tetovë, "BV Inzhenering" Manastir, "Baxhak Inzhenjering" Shkup, "SS Architect & Designer" Gostivar, "Labino Trejd" Gostivar dhe "NET Invest Group" fshati Sllatinë-Tearcë.

Ofertat e dorëzuara kanë qenë me vlerë duke filluar nga 6.3 milionë deri në 20 milionë denarë, ose nga 102 mijë deri në 342 mijë euro pa TVSH. Pas ankandit elektronik, çmimin më të ulët e ka ofruar kompania "SS Architect & Designer" Gostivar, me shumë prej 5,755,793 denarë pa

TVSH (93,590 euro). Në vendin e dytë është kompania "Labino Trejd" Gostivar me një ofertë prej 5,818,356 denarë pa TVSH (94,607 euro). Komisioni i Prokurimit Publik ka konstatuar se kompania me çmimin më të ulët, e cila më parë kishte paraqitur një deklaratë për vërtetim të aftësisë, në fakt nuk i plotësonte të gjitha kushtet e përcaktuara në tender, prandaj ofertën e kompanisë së renditur e dyta, "Labino Trejd" Gostivar, e ka shpallur si ofertën më të favorshme.

Në kontratën e nënshkruar midis Agjencisë për Rini dhe Sport dhe kompanisë "Labino Trejd" Gostivar më 9 mars 2023 është përcaktuar qartë se "kontraktori është i detyruar t'i kryejë të gjitha punimet në afat prej 8 muajsh nga data e fillimit me punë". Ky afat konfirmohet edhe me Planin Dinamik që është dorëzuar me nënshkrimin e kontratës.

Sipas parallogaritjes së sasive që "Labino Trejd" e dorëzoi me ofertën në maj 2023, rindërtimi duhej ta transformonte fushën në një fushë funksionale futbolli. Vlera e ofertës është 5,818,356 denarë pa TVSH, ose rreth 112 mijë euro duke përfshirë TVSH-në.



Gjendja e fushës së futbollit më 3 shtator 2026

Pjesa më e madhe e fondeve ka qenë e paraparë për rregullimin e vetë fushës. Plani ka qenë të pastroheshin mekanikisht rreth 3,800 metra katrorë, të gërmohej dhe përgatitej toka, të vendosej një tampon me gurë të thërrmuar, të aplikoheshin 1,800 metra kub tokë humus dhe të mbillej bar për fusha sportive në një sipërfaqe prej 6,750 metrash katrorë.

Ka qenë i paraparë edhe sistem kullimi me një total prej rreth 1,190 metra tuba kullimi, si dhe puseta inspektimi, për të mbledhur dhe kulluar ujin nga fusha. Do të instalohej edhe një sistem automatik ujitjeje për të mirëmbajtur terrenin e futbollit, me spërkatës, tuba, valvola dhe një kontrollues për të menaxhuar me sistemin.

Ndër intervenimet kryesore ishte rindërtimi i tribunave. Me planin janë paraparë 90 metra kub beton i armuar për shkallët dhe themelet e tribunave, me instalimin e një totali prej 12.5 tonësh përforcim me çelik, si dhe lyerjen dhe instalimin e gardheve metalike.

Me tenderin është përfshirë edhe rinovimi i ambienteve ndihmëse. Ishin paraparë pllaka të reja dyshemeje dhe muri, dyer PVC, dushe, tualete, lavamanë, instalime hidraulike dhe kanalizimi, instalime elektrike, ndriçim LED dhe punime për lyerje.

Gjithashtu të planifikuara kanë qenë gardhe të reja metalike rreth fushës dhe tribunave, porta të hyrjes/daljes, kabina metalike për shitje biletash dhe një kabinë trajneri. Plani përfshinte gjithashtu lyerjen e murit ekzistues rrethues, tribunave, gardhit metalik, vijave në terrenin e futbollit dhe rrjetave ekzistuese të portës, si dhe instalimin e katër reflektorëve.

Përmbledhje e punimeve të ndërtimit të planifikuara për fushën e futbollitre
(çmimi në denarë pa TVSH)

PËRMBLEDHJA		Çmimi pa TVSH
A.	PUNIME TOKËSORE	2,672,590
B.	PUNËT PËRGATITORE	33,983
C.	PUNIME BETONIKE	389,245
G.	PUNIME PËRFORCIMI	681,375
D.	PUNIME MURATURIMI	42,657
E.	PUNIME SUVATIMI	61,616
H.	PUNIME PËR LYERJE	283,195
Z.	PUNIME IZOLIMI	40,288
X.	PUNIME TË FASADËS	18,869
I.	PUNIME QERAMIKE	158,779
J.	PUNËT E ZDRUKTHTARISË	71,214
K.	ELEKTRIKË	33,769
L.	INSTALIMET - USJËSJELLËS DHE KANALIZIM	862,842
M.	PUNË TË NDRYSHME	467,954
TOTALI		5,818,378

Duke marrë parasysh të gjitha këto, rezulton që me tenderin nuk është paraparë vetëm një rifreskim kozmetik i stadiumit, por edhe një rregullim i plotë i fushës, sisteme kullimi dhe ujitjeje, rindërtim i tribunave dhe rinovim i ambienteve dhe infrastrukturës përkatëse.

Dokumentacioni i tenderit i disponueshëm në Sistemin Elektronik të Prokurimeve Publike nuk sugjeroi në ndonjë problem në zbatimin e projektit. Ky tender u bë objekt hulumtimi pas një denoncimi nga një qytetar, i stimuluar nga hulumtimi ynë i mëparshëm dhe thirrja drejtuar qytetarëve për të raportuar lidhur me prokurimet publike problematike në komunitetet e tyre.

Nga inspektimi në vend rezultoi se ajo që është deklaruar si objektiv në tenderin dhe ajo që duhej të ishte arritur me fondet publike të shpenzuara dallojnë shumë nga gjendja aktuale e stadiumit.

Për të verifikuar se çfarë ka ndodhur në periudhën nga lidhja e kontratës deri në situatën e konstatuar në terren, Ministrisë së Sportit iu kërkua t'i dorëzojë të gjitha dokumentet përkatëse për realizimin e kontratës: procesverbalin për futjen e kontraktorit në punë, raportet nga mbikëqyrja e ekspertëve, të dhënat mbi pagesat e bëra, shtojcat eventuale të nënshkruara të kontratës, të dhënat mbi penalitetet kontraktuale të aplikuara ose të inkasuara si dhe dokumentacion tjetër që mund të tregojë se si është zbatuar projekti.



Gjendja e fushës së futbollit më 3 shtator 2026

Bazuar në dokumentet e dorëzuara nga Ministria e Sportit, rezulton se kompania "Labino Trejd" ka filluar me punë më datë 27 prill 2023. Nga ajo ditë ka filluar afati 8-mujor për realizimin e rindërtimit, që duhej të përfundonte deri më 27 dhjetor 2023.

Nga ana e Ministrisë janë dozëruar tre raportet e fundit nga mbikëqyrja e ekspertëve. Raportin e parë e kanë dorëzuar më 19 dhjetor 2023, pra vetëm tetë ditë para skadimit të afatit kontraktual. Organi mbikëqyrës ishte ETM "Shkup" SHA Shkup – Enti për Testimin e Materialeve dhe Zhvillimin e Teknologjive të Reja. Dokumenti tregon se projektuesi i projektit ka qenë "Lorani Proekt Osman" nga Tetova, ndërsa auditor "Art Linea Dizajn" nga Gostivari.

Në raportin e inspektimit thuhet se stadiumi ka një sipërfaqe totale prej 15,274 metrash katrorë, ndërsa fusha ka përmasat 105 me 64 metra, ose rreth 6,000 metra katrorë, me një sipërfaqe shtesë me bar prej 9,274 metrash katrorë.

Në të njëjtin raport është paraqitur një imazh edhe për gjendjen e punimeve menjëherë para skadimit të afatit. Në seksionin "Punimet e Përfunduara" thuhet se pastrimi i terrenit ka qenë 100 përqind i përfunduar, gërmimi ka qenë i realizuar 30 përqind, ndërsa vendosja e tamponit të gurit të thërrmuar ka qenë gjithashtu 30 përqind e përfunduar. Për punimet e përforcimit është raportuar se janë përfunduar deri 9.8 përqind, ndërsa punimet e PVC zdrukthtarisë kanë qenë 90 përqind të përfunduara.

Megjithatë, në seksionin "Probleme gjatë ndërtimit", autoriteti mbikëqyrës deklaron: "Punimet në përgjithësi po kryhen pa ndonjë problem të veçantë operativ." Deri më 19 dhjetor 2023, janë zbatuar tre situata pjesore, në shumë prej 3,443,542 denarë.

Këtu vijmë te momenti i parë i rëndësishëm në këtë kronologji: në raportin e dorëzuar pak para skadimit të afatit janë regjistruar punime pjesërisht të përfunduara, por nuk përmendet ndonjë problem specifik operativ, edhe pse afati i fundit për përfundimin e të gjithë projektit ishte vetëm tetë ditë më vonë.

Raporti i radhës nga i njëjti organ mbikëqyrës, ETM "Shkup", i është dorëzuar Agjencisë për Rini dhe Sport më 11 qershor 2024 - pothuajse gjashtë muaj pas skadimit të afatit të parë për përfundim. Megjithatë, në këtë raport thuhet se afati për përfundimin e punimeve është prolonguar deri më 27 qershor 2024.

Edhe në këtë raport, në seksionin "Probleme gjatë ndërtimit", përsëri thuhet se "Punimet në përgjithësi po zhvillohen pa ndonjë problem të veçantë operativ". Raporti është pothuajse identik me raportin e mëparshëm, por përmban një rritje të caktuar në nivelin e zbatimit: gërmimi dhe vendosja e tamponit janë përfunduar deri 90 përqind, ndërsa punimet e përforcimit 60 përqind. Zdrukthëtaria PVC ka mbetur në 90 përqind. Në të njëjtën periudhë, është evidentuar situata e katërt pjesore, në shumë prej 694,808 denarë.

Kjo do të thotë se në qershor 2024, pak ditë para skadimit të afatit të dytë për realizimin e rindërtimit, mbikëqyrja vazhdon të raportojë se punimet po zhvillohen kryesisht pa ndonjë problem të veçantë operativ.

Sipas dokumenteve të dorëzuara nga Ministria e Sportit, raporti i radhës është paraqitur nga një organ i ri mbikëqyrës - "MG Proekt" Shkup. Raporti u paraqit në nëntor 2025 dhe përmban një konkluzion shumë më ndryshe. Në raportin nga data 7 nëntor 2025, thuhet se "në muajt e fundit nga qershori 2025 deri në tetor 2025 nuk zhvillohet asnjë aktivitet ndërtimi".

Kështu, raporti i fundit nxjerr në pah se zbatimi i projektit jo vetëm që nuk është përfunduar gjatë afatit të prolonguar nga qershori i vitit 2024, por punimet kanë vazhduar edhe në vitin 2025, dhe kështu në raportin e fundit është konstatuar se të paktën pesë muaj - nga qershori deri në tetor 2025 - nuk ka pasur asnjë aktivitet ndërtimi në terren.

Ndërkohë, sipas të dhënave që u dorëzuan, nga 112 mijë euro të planifikuara, janë paguar rreth 70 mijë euro. Megjithatë, në fushë nuk ka stadium funksional me disa nga elementët kryesorë që ishin objekt i kontratës – terren futbolli i rregulluar, sistem kullimi, sistem ujitjeje dhe ndriçim. Ndërkohë, kontrata për prokurimin publik zyrtarisht ka skaduar më 16 mars 2026.

Megjithatë, çështja nuk mund të kufizohet vetëm në përgjegjësinë e kontraktorit. Nëse kompania nuk i ka kryer punimet e përcaktuara me marrëveshjen gjatë periudhës së afatit të përcaktuar, kjo është njëra anë e problemit. Përgjegjësia tjetër është e institucionit që ka nënshkruar kontratën, Agjencisë për Rini dhe Sport, për të monitoruar realizimin e saj, për të kërkuar përfundimin e punimeve në kohë dhe për të aktivizuar mekanizmat kontraktualë nëse kontraktori vonohet ose nuk i përmbush detyrimet që i ka marrë përsipër.

Pas suprimimit të Agjencisë për Rini dhe Sport, kjo çështje është gjithashtu në domenin e Ministrisë së Sportit si pasardhëse ligjore. Nga ana e Ministrisë nuk kemi marrë përgjigje nëse janë ndërmarrë masa për shkak të mospërmbushjes së kontratës, nëse janë aktivizuar penalitetet kontraktuale të parapara për vonesë dhe si planifikon institucioni të sigurojë përfundimin e projektit. Në të njëjtën kohë, një pjesë e madhe e përgjegjësisë i përket edhe organit mbikëqyrës që duhej ta kishte informuar Agjencinë për situatën reale në terren.

Prandaj, pyetja nuk është vetëm pse kontraktori nuk i përfundoi punimet në stadium. Po aq e rëndësishme është edhe pyetja pse institucionet që kishin në dispozicion fonde publike lejuan që kontrata të skadonte, një pjesë e konsiderueshme e fondeve të paguhet dhe objekti të vazhdonte të mos e përmbushë dedikimin për të cilin është financuar.

Kjo situatë flet për një shpërfillje serioze të efektit të parave publike të shpenzuara.

Zbatimi formal i tenderit, përzgjedhja e kontraktorit dhe pagesa e fondeve nuk janë fundi i prokurimit publik. Rezultati i vërtetë duhet të jetë ajo për të cilën qytetarët kanë paguar, në

këtë rast, një stadium futbolli që është funksional dhe i rindërtuar. Kur institucionet mund të përkujdesen për pagesa prej dhjetëra mijëra euro, por të mbeten pa një objekt funksional, kjo ngre pyetje serioze në lidhje me efikasitetin e kontrollit, menaxhimit të kontratave dhe llogaridhënies për shpenzimin e parave publike.

Kronologjia e tenderit për rindërtimin e një fushe futbolli në fshatin Çegran - Komuna e Gostivarit

30.12.2022: Agjencia për Rini dhe Sport sjell një vendim për prokurim publik me arsyetimin që me zbatimin e këtij prokurimi do të realizohet një projekt që do të sigurojë kushte për aktivitete rekreative dhe gara për sportistët, të rinjtë dhe qytetarët e komunës, përkatësisht të bashkësive urbane që ndodhen në rrethinën e afërt.

30.12.2022: Është publikuar shpallja për prokurimin publik nr. 22854/2022.

11.1.2023: Me njoftimin për ndryshime dhe informacionet shtesë në procedurë, afati i fundit për dorëzimin e ofertave ndryshohet nga 18.1.2023 në 25.1.2023.

12.1.2023: Njoftimi për ndryshime dhe informacionet shtesë në procedurën në fjalë paraqitet në SEPP, dokumentacioni i tenderit është ndryshuar duke i bashkëngjitur një Parallogaritje të re (të korrigjuar).

21.1.2023: Me një njoftim të ri për ndryshime dhe informacionet shtesë në procedurë, afati i fundit për dorëzimin e ofertave ndryshohet nga 25.1.2023 në 01.2.2023.

01.2.2023: Afati i fundit për dorëzimin e ofertave. Janë dorëzuar 6 oferta nga kompanitë e mëposhtme – "Aqua-Engineering AGE" Tetovë, "BV Inzhenering" Manastir, "Baxhak Inzhenjering" Shkup, "SS Architect & Designer" Gostivar, "Labino Trejd" Gostivar dhe "NET Invest Group" fshati Sllatinë-Tearcë. Komisioni i Prokurimit Publik e refuzon ofertën e paraqitur nga "Baxhak Inzhenjering" Shkup sepse nuk e ka vërtetuar përvojën e saj paraprake. Kanë mbetur 5 ofertues në lojë, përkatësisht "SS Architect & Designer" Gostivar me ofertën në vlerë prej 6,256,297 denarë (101,728 euro) pa TVSH, "Aqua-Engineering AGE" Tetovo me ofertën në vlerë prej 9,210,375 denarë (149,762 euro) pa TVSH, "Labino Trejd" Gostivar me ofertën në vlerë prej 9,820,685 denarë (159,686 euro) pa TVSH, "BV Engineering" Manastir me ofertën në vlerë prej 14,777,565 denarë (240,286 euro) pa TVSH dhe "NET Invest Group" fsh. Sllatinë-Tearcë me ofertën në vlerë prej 19,955,737 denarë (324,484 euro) pa TVSH.

13.2.2023: U zhvillua një ankand elektronik. Çmimin më të ulët e ofroi operatori ekonomik "SS Architect & Designer" SHPKPV Gostivar, i cili u rendit si kompania me ofertën më të favorshme edhe para ankandit, në shumën prej 5,755,793 (93,590 euro) pa TVSH. "Labino Trejd" Gostivar u rendit e dyta me një ofertë prej 5,818,356 denarë (94,607 euro) pa TVSH. Komisioni i Prokurimit Publik e refuzon ofertën e "SS Architect & Designer" SHPKV Gostivar me arsyetimin se dokumentet e paraqitura nuk e vërtetojnë përmbushjen e kritereve për verifikimin e aftësisë, megjithëse më parë kishte paraqitur një deklaratë për përmbushjen e tyre.

9.3.2023: Marrëveshja u nënshkrua me ofertuesin e renditur në vendin e dytë, "Labino Trejd" SHPKPV, me vlerë prej 5,818,356 denarë (94,607 euro) pa TVSH, ose në vlerën 6,865,660 denarë (111,637 euro) duke përfshirë TVSH-në.

27.4.2023: Kompania e ndërtimit "Labino Trejd" SHPKPV ka filluar me punimet.

19.12.2023: Një raport është paraqitur nga autoriteti mbikëqyrës ETM "Shkup" SHA Shkup – Enti për Testimin e Materialeve dhe Zhvillimin e Teknologjive të Reja lidhur me ecurinë e aktiviteteve ndërtimore.

27.12.2023: Skadon afati tetëmujor i paraparë për rindërtimin.

11.06.2024: Organi mbikëqyrës ETM "Shkup" i paraqet një raport të ri Agjencisë për Rini dhe Sport, pothuajse gjashtë muaj pas skadimit të afatit fillimisht të përcaktuar për përfundimin e rindërtimit. Në raport thuhet se afati për përfundimin është prolonguar deri më 27.06.2024.

27.6.2024: Afati i prolonguar për zbatimin e kontratës skadon, që do të thotë se kanë kaluar gjithsej 14 muaj që nga fillimi me punë nga ana e kompanisë së ndërtimit "Labino Trejd" SHPKPV.

07.11.2025: Një raport është paraqitur nga një organ i ri mbikëqyrës – "MG Proekt" Shkup. Në këtë raport është konstatuar se "në periudhën nga qershori 2025 deri në tetor 2025 nuk zhvillohet asnjë aktivitet ndërtimi".

16.3.2026: Skadon vlefshmëria e kontratës së prokurimit publik.



Kingdom of the Netherlands

Ky hulumtim është zhvilluar në kuadër të projektit “Mbikëqyrje Publike mbi Prokurimet Publike” me ndihmë financiare nga Ambasada e Mbretërisë së Holandës në Shkup, të cilin e implementon Qendra për Komunikime Qytetare, në periudhën nga 1 tetori 2025 deri më 30 shtator 2027.