

# NDIKIMI I KRIZËS GLOBALE NË TREGUN E NAFTËS NË KOSOVË

Valon Kastrati

Dorëzuar

Universitetit Europian të Tiranës

Shkollës Doktorale

Në përmbushje të detyrimeve të programit të Doktoratës në  
Ekonomik, me profil Menaxhim, për marrjen e gradës shkencore “Doktor”

Udhëheqës shkencor: Prof. As. Dr. Mateo Spaho

Numri i fjalëve: 57287

Tiranë, Nëntor 2020

## **DEKLARATA E AUTORESISE**

Ky punim është rezultat i një kërkimi që respekton në mënyrë të plotë të gjitha kriteret shkencore dhe akademike. Ai nuk përmban materiale të shkruara apo të publikuara nga persona tjerë përveçse në rastet e citimeve dhe referencave të vendosura sipas një bibliografie të mirëpërcaktuar.

© *Valon Kastrati*

## Abstrakt

Punimi doktoral me temë “ Ndikimi i krizës globale në tregun e naftës në Kosovë” fokusohet në eksplorimin e efekteve që luhatja e cmimit të naftës duke nënkuptuar me të cmimin e karburantit krijon në ekonominë e Kosovës. Më konkretisht do të shohim nëse impakti në ekonomi jepet nga luhatjet që krijohen si pasojë të ndryshimit të cmimeve në bursat ndërkombëtare apo si pasojë e ndryshimit të nivelit të ngarkesës fiskale mbi naftën në Kosovë. Për të plotësuar qëllimin, gjithashtu, studimi synon të investigojë edhe marrëdhëniet ndërmjet sjelljes konsumatore për shkak të çmimit të karburantit të ndikuar nga kriza globale, sjelljes konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjelljes konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit; si edhe përdorimit të transportit publik, ndryshimit të automjeteve në përdorim, si edhe përdorimit të gazit në kushtet e ndikimit të krizës globale në sektorin e karburanteve dhe derivateve të tyre në Kosovë.

Metodologjia e përzgjedhur në hulumtim përfshin një qasje të kombinuar sasiore dhe cilësore. Qasja sasiore është bazuar në analizën regresive të cmimeve të shitjes me pakicë të pranishme në Kosovë përssa i përket naftës, duke marrë parasysh cmimet mesatare nga viti 2009 deri në vitin 2019. Kjo analizë është mjaft e dobishme pasi tregon sa një rritje e përcaktuar e cmimit të naftës ul gjasat për rritje ekonomike të vëndit dhe anasjelltas. Për pasojë rezultatet sasiore do të ishin tregues të rëndësishëm për Qeverinë e vëndit dhe Ministrinë e Financave pa harruar të gjitha ndërmarrjet që merren me importin, tregtimin, shpërndarjen dhe trajtimin e karburanteve. Në mënyrë indirekte me këto rezultate janë të interesuara të gjitha sipërmarrjet që merren me sektorin e Transportit dhe Bujqësisë. Qasja kërkimore ka gjithashtu edhe një element cilësorë i cili përtej komenteve ndaj rezultateve sasiore, bazohet mbi intervista gjysëm të strukturuar të zhvilluara me drejtues të kompanive të karburanteve dhe me shofera. Qasja kërkimore cilësore kërkon të hedhi dritë mbi variabla

të tjera, përtej cmimit që ndikojnë në preferencën e zgjedhjeve konsumatore në raport me naftën.

Në dizenjimin e studimit u përfshinë respondentët e përzgjedhur në kërkim që janë përdoruesit direkt të karburanteve, si edhe drejtues të disa prej kompanive kryesore që operojnë sot në treg në të gjitha komunat e Kosovës.

Studimi arriti në përfundim se

***Fjalë kyçe:*** Cmimi i karburantit, Cmimi i Bursës, Taksa mbi Karburantin, Prodhimi i Brendshëm Bruto, Sjellja Konsumatore, Rritja Ekonomike.

## Mirënjohje

Këtë punim doktoral ja kushtoj familes time, prindërve dhe bashkëshortes, të cilët më kanë mbështetur dhe inkurajuar me të gjitha mundesitë e tyre.

Fillimisht falenderoj udhëheqësin tim Prof. As. Dr. Mateo Spaho për të gjithë këtë kohë në të cilën me rekomandimet dhe përkushtimin ka bërë që të ketë ndikim të madh në përfundimin me sukses të këtij disertacioni..

Dëshiroj të falenderoj gjithashtu profesorët e Universitetit European të Tiranës të cilët gjatë ditëve doktrale, por edhe gjatë mbrojtjes së bardhë kanë dhënë shumë sqarime dhe rekomandime të cilat kanë bërë që hulumtimi të jetë sa më cilësor.

Më tej falenderoj kolegët dhe të gjithë bashkëpunëtorët në kompanitë e karburanteve në Kosovë.

Posaçërisht falenderoj familjen duke cituar dedikimin e babait të Fiziologjisë moderne Arthur Guyton:

*“Për babain tim për principet e pakompromis të tij që më udhëheqin në jetën time.  
Për nënën time që ua mundësoi fëmijëve të saj edukimin intelektual, për gruan time, për përkushtimin e mrekullueshëm ndaj familjes. Për fëmijët e mij që i japin kuptim gjithë kësaj”.*

## Tabela e përmbajtjes

DEKLARATA E AUTORESISE.....	2
Abstrakt.....	3
Abstract.....	5
Lista e tabelave.....	10
<b>KAPITULLI I.....</b>	<b>14</b>
1. Hyrje.....	14
1.1 Qëllimi i studimit.....	20
1.2 Pyetjet kërkimore dhe hipotezat.....	22
1.3 Shtrimi i problemit.....	24
1.2 Rëndësia e studimit.....	26
1.2 Organizimi i studimit.....	27
<b>KAPITULLI II.....</b>	<b>29</b>
2. Shqyrtim literature.....	29
2.1 Kriza ekonomike financiare botërore, shkaqet dhe pasojat e saj.....	29
2.2 Shkaqet e krizës financiare botërore dhe fillesat e saj në Amerikë.....	32
2.3 Krahasimi i krizës ekonomike botërore të vitit 2008 me kriza të tjera të ngjashme....	40
2.4 Pasojat e krizës ekonomike globale.....	46
2.5 Pasojat e krizës ekonomike globale të vitit 2008.....	53
2.6 Transmetimi dhe pasojat e krizës ekonomike në Eurozonë.....	61
2.7 Faktorët dhe pasojat e krizës ekonomike në rajonin e Ballkanit Perëndimor.....	66
2.8 Pasojat e krizës ekonomike në Rajonin e Ballkanit Perëndimor.....	72
2.9 Pasojat e krizës financiare në Kosovë.....	77
2.10 Ndikimi i krizës në tregun e naftës në Kosovë.....	88
<b>KAPITULLI III.....</b>	<b>91</b>
3. Metodologjia e kërkimit.....	91
3.1 Qasja kërkimore dhe dizenjimi i studimit.....	94
3.2 Popullata dhe kampioni.....	99
3.3 Instrumentet e kërkimit.....	103
3.4 Mbledhja dhe analiza e të dhënave.....	105
3.5 Analizat Statistikore.....	106

3.6	<i>Vlefshmëria dhe besueshmëria e studimit</i> .....	107
3.7	<i>Etika e zbatuar në studim</i> .....	108
3.8	<i>Mundësitë dhe kufizimet e studimit</i> .....	109
<b>KAPITULLI IV</b> .....		<b>111</b>
4.	<b>Analiza e rezultateve</b> .....	<b>111</b>
4.1	<i>Analiza deskriptive</i> .....	111
4.2	<i>Analiza inferenciale</i> .....	137
4.3	<i>Analiza cilësore</i> .....	151
<b>KAPITULLI V</b> .....		<b>160</b>
5.	<b>Përfundime dhe rekomandime</b> .....	<b>160</b>
5.1	<i>Përfundime të përgjithshme</i> .....	160
5.2	<i>Përfundime specifike</i> .....	163
6.	<b>Referenca</b> .....	<b>179</b>
7.	<b>Shtojca</b> .....	<b>194</b>
7.1	<i>Shtojca 1: Formati i pyetësorit të zhvilluar në studim</i> .....	194
7.2	<i>Shtojca 2: Formati i intervistës së zhvilluar në studim</i> .....	196
7.3	<i>Shtojca 3: Database përmbledhës i të dhënave të përftuara me anë të pyetësorëve në programin Microsoft Excel 2016</i> .....	199
7.4	<i>Shtojca 4: Përmbledhja e të dhënave të pyetësorëve në programin SPSS 23.0</i> .....	208

## Lista e tabelave

- Tabela 1: Gjinia e respondentëve në studim.....
- Tabela 2: Grupmosha e respondentëve në studim.....
- Tabela 3: Vlerat e tendencës qendrore të variablave periudha, lloji i karburantit, burimi i të ardhurave, të ardhurat, sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit.....
- Tabela 4: Frekuencat e variablit periudha kohore e zotërimit të automjetit.....
- Tabela 5: Frekuencat e variablit lloji i karburantit në përdorim.....
- Tabela 6: Frekuencat e variablit burimi i të ardhurave.....
- Tabela 7: Frekuencat e variablit të ardhurat mujore.....
- Tabela 8: Frekuencat e variablit sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit....
- Tabela 9: Frekuencat e variablit sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit....
- Tabela 10: Frekuencat e variablit sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit....
- Tabela 11: Vlerat e tendencës qendrore të variablave rritja e çmimit të karburantit, rritja e cilësisë së karburantit, përdorimi i transportit publik, ndryshimi i automjetit, çmimi i transportit publik, cilësia aktuale e karburantit, përdorimi i gazit.....
- Tabela 12: Frekuencat e variablit rritja e çmimit të karburantit.....
- Tabela 13: Frekuencat e variablit rritja e cilësisë së karburantit.....
- Tabela 14: Frekuencat e variablit përdorimi i transportit publik.....
- Tabela 15: Frekuencat e variablit ndryshimi i automjetit.....
- Tabela 16: Frekuencat e variablit çmimi i transportit publik.....
- Tabela 17: Frekuencat e variablit cilësia aktuale e karburantit.....
- Tabela 18: Frekuencat e variablit përdorimi i gazit.....
- Tabela 19: Vlerat e Pearson Correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit dhe përdorimi i transportit publik.....
- Tabela 20: Vlerat e Pearson Correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit dhe përdorimi i gazit.....



Tabela 21: Vlerat e Pearson Correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i gazit.....

Tabela 22: Vlerat e Pearson Correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i transportit publik.....

Tabela 23: Vlera e R Square për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i transportit publik.....

Tabela 24: Vlerat e Beta Standardized Coefficients ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimit të transportit publik..

Tabela 25: Vlerat e Pearson Correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe ndryshimi i automjetit.....

Tabela 26: Vlera e R Square për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe ndryshimi i automjetit.....

Tabela 27: Vlerat e Beta Standardized Coefficients ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe ndryshimi i automjetit.....

Tabela 28: Vlerat e Pearson Correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i gazit.....

Tabela 29: Vlera e R Square për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i gazit.....

Tabela 30: Vlerat e Beta Standardized Coefficients ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i gazit..... **143**

## Lista e Figurave

- Figura 1 Skema e mekanizmit të funksionimit të një krize financiare
- Figura 2. Rritja e GDP-së në përqindje për vendet e Ballkanit Perëndimor
- Figura 3: Krahasim i krizave të ngjashme financiare
- Figura 4: Karakteristikat të përbashkëta dhe diferencat midis depresionit të madh dhe krizës së vitit 2008
- Figura 5: Pasojat e krizës financiare në 40 vende të botës
- Figura 6: Transmetimi i krizës në Europë
- Figura 7 : Indeksi i hapjes ndaj ekonomisë botërore
- Figura 8: Dinamika e remitancave të dërguara nga emigrantët gjatë viteve 2005-2010
- Figura 9 : IHD si përqindje e GDP-së
- Figura 10 : Rritja e depozitave (%)
- Figura 11 : Rritja e Kredive
- Figura 13 : Niveli i papunësisë për periudhën 2005-2010.....66
- Figura 12: Rritja e PBB-së gjatë viteve 2005-2010.....68
- Figura 14: Defiçiti buxhetor ndaj PBB-së për periudhën 2005-2009 (%)
- Figura 15: Defiçiti i ekuilibrit tregtar ndaj PBB-së – euro (%)
- Figura 16 : Çmimet e naftës
- Figura 17: Kriza ekonomike dhe çmimi i naftës bruto

## Lista e Grafikëve

Grafiku 1: Gjinia e respondentëve në studim.....	.....
Grafiku 2: Grupmosha e respondentëve në studim.....	.....
Grafiku 3: Frekuencat e variablit periudha kohore e zotërimit të automjetit.....	.....
Grafiku 4: Frekuencat e variablit lloji i karburantit në përdorim.....	.....
Grafiku 5: Frekuencat e variablit burimi i të ardhurave.....	.....
Grafiku 7: Frekuencat e variablit sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit...	.....
Grafiku 8: Frekuencat e variablit sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit..	.....
Grafiku 9: Frekuencat e variablit sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit.....	.....
Grafiku 10: Frekuencat e variablit rritja e çmimit të karburantit.....	.....
Grafiku 11: Frekuencat e variablit rritja e cilësisë së karburantit.....	.....
Grafiku 12: Frekuencat e variablit përdorimi i transportit publik.....	.....
Grafiku 13: Frekuencat e variablit ndryshimi i automjetit.....	.....
Grafiku 14: Frekuencat e variablit çmimi i transportit publik.....	.....
Grafiku 15: Frekuencat e variablit cilësia aktuale e karburantit.....	.....
Grafiku 16: Frekuencat e variablit përdorimi i gazit.....	.....

## KAPITULLI I

### 1. Hyrje

Përballja me të ardhmen ndesh me sfida të tmerrshme parashikimesh, interpretimesh, qëndrimesh, si edhe përvijimesh të mundimshme. Shumëkush këmbëngul drejt integritit, të tjerë drejt fragmentarizmit. Bota dhe vetë NATO, apo BE duket sikur po fashitet dhe në të njëjtën kohë sikur po ndahet. Kuptueshmëria, pasiguria dhe paparashikueshmëria janë shqetësimet sunduese të sotme. Diçka është e sigurt, “lëkundjet sizmike që po ndodhin, po sfidojnë urtësinë e besimtarëve të vjetër dhe vizionin ortodoks” Dhe, sigurisht, të flasësh për të ardhmen sot është e vështirë. Për më tepër, të parashikosh në mënyrë preçize mjedisin e ardhshëm të sigurisë, referuar sidomos mjedisit global e rajonal, është akoma më e vështirë. Si do të jetë mjedisi i ardhshëm i sigurisë globale? Po mjedisi i sigurisë në NATO, apo në BE? Çfarë ofron e ardhmja në pikëpamje të sigurisë për vende të vegjël si Kosova? A do të jetë një e ardhme më e mirë? Të gjitha këto pyetje kanë munduar vazhdimisht analistët dhe politikë-bërësit e shteteve të mëdhenj dhe të vegjël. Përgjigja nuk është e thjeshtë për asnjë pyetje. Bëhet fjalë për të ardhmen, për atë që do të vijë më pas dhe askush nuk mund të bëjë predikuesin, aq me pak institucionet zyrtare. Por ka disa prirje, ka edhe histori zhvillimi, pra “ka një terren të gatshëm, si “mielli” për të gatuar, dhe parashikuar deri në një farë mase të ardhmen” .

Imagjinatën kolektive të shtetit, në aq sa përfaqëson identitetin e përgjithshëm kolektiv të komponentëve të tij të ndryshëm, në vetvete është një përbërje e imagjinatës individuale të banorëve dhe qytetarëve të atij shteti. Sa më shumë homogjen nga i brenda është përbërja e popullsisë së shtetit dhe identitetet e saj alternative, aq më pak ndryshojnë përfytyrimet gjeopolitike. Sa më shumë heterogjene është një popullësi, aq më shumë ndryshojnë format e

larmishme të vendit e identitetet lokale kombëtare dhe rajonale dhe, kështu, të pozicionuara në sistemin global. Kjo bëhet edhe më e ndryshme, ndërsa kufijtë socialë dhe hapësinorë janë të hapur, ndërsa informacioni është i shpërndarë nëpër këtë hapësinë të automatizuar dhe satelitëve, ndërsa kufizimet e udhëtimit janë lehtësuar, kur popullata e diasporës bëhet nga afër popullsi e lidhur me “atdheun”, dhe ndërsa një numër në rritje i punëtorëve emigrantë arrijnë të marrin vendin e tyre brenda sistemit social-ekonomik .

Një nga argumentet kryesore të këtij studimi është se, në mënyrë që të kuptojë pozicionimin e Kosovës, është thelbësore të kuptohet diskursi i brendshëm i identitetit të qytetarëve të këtij vendi. Kjo është një qasje që e shikon gjeopolitikën nga poshtë, nga brenda shtetit, se sa nga perspektiva e sistemit global dhe veçmas përballë krizës ekonomike globale. Ajo është gjithashtu një qasje që pajton shkallën politike të gjeografisë, ku shteti i ri i Kosovës vazhdon të përbëjë vendin institucional qendror.

Dekada e parë e shekullit të XXI, sidomos fitimi i pavarësisë së Kosovës, ofroi mundësi të reja për shfrytëzimin e potencialit të hapësirës shqiptare, falë gjithashtu edhe stabilitetit në rritje të Ballkanit në aspektet politike, ekonomike dhe të sigurisë. Kosova, ashtu si Shqipëria dhe mbarë hapsira shqiptare është realisht e domosdoshme në arritjen e stabilitetit dhe prosperitetit të qytetarëve Euroatlantik dhe hapësirës së sigurisë në Ballkanin Perëndimor e më gjerë.

Tashmë është e qartë se realiteti i sistemit të Fuqive të Mëdha favorizon ose disfavorizon faktorë të ndryshëm kombëtarë apo ndërkombëtarë, qofshin këta shtete të mëdha, apo shtete të vogla. Njëherazi, autorë të ndryshëm kanë analizuar se në sistemin ndërkombëtar roli i shteteve të vogla, përfshi dhe shtetet që sapo kanë filluar të ushqejnë aspiratat kombëtare, “është më i madh sesa trajtohet në literaturën teorike të marrëdhënieve ndërkombëtare”. Kuptohet, edhe për rastin shqiptar ky aspekt meriton studim më të thelluar. Përsa u përket fuqive të mëdha, megjithëse motivet e tyre janë sa të ndryshme aq dhe të ndryshueshme, në

tërësi ata janë të interesuar për të mbrojtur interesat e tyre. Ndoshta shembulli më bindës për këto përbëjnë problemet e formatimit të kufijve në Ballkan, e testuar dhe në marrëdhëniet Kosovë-Serbi, etj, ku përparësitë dhe kriteret strategjike, politike, ekonomike dhe kulturore të vendimmarrësve ishin të dukshme. Në fakt asnjë nga fuqitë e mëdha nuk ishte potencialisht e angazhuar “ndaj objektivave etnikë apo kombëtarë që ata shpallnin me bujë, veçanërisht kur kjo binte ndesh me interesat gjeopolitike të vendeve të tyre.” Kosovës i duhej t’i merrte këto vendime kryesore që në çastin e fitimit të pavarësisë, por edhe ndryshimit të regjimit politik, përkatësisht kalimit në sistemin politik demokratik dhe në ekonominë e tregut. Kohët do të tregonin nëse bëri vendimmarrjen e duhur, nëse fitoi në gjeopolitikë, në ekonomi, në mbrojtje, në prestigj, etj. Kohët do të tregonin nëse ishte e ndërgjegjshme për përgjegjësitë që mori dhe luajale me angazhimet e saj në kontribute në funksion të paqes dhe sigurisë si në zonën e përhapjes së stabilitetit të NATO-s, edhe në zonat e sigurisë komplekse si ajo politike, ekonomike, sociale, mjedisore, ushtarake, energjitike, etj, nga të cilat vijnë impaktet për institucione ndërkombëtare e rajonale për çdo vend antar apo aspirant të tyre.

Përveç të tjerash, globalizmi, sidomos pas COVID-19 është kthyer në një ankth që i ka kapur njësoj të gjithë: edhe një qytetar të thjeshtë, edhe një superfuqi; edhe nëpunësin e shtetit, edhe shtetin vetë; edhe biznesmenin, edhe punëtorin e krahut; edhe studentin, edhe pensionistin; edhe kuletën e një familjeje, edhe bankat e mëdha. Siç vërtetoi dhe situata e COVID-19, liria e aq shumë dëshiruar e njerëzimit, e cila sa vjen e zgjerohet për shkak të globalizmit, është shndërruar, njëherësh edhe në po aq pasiguri.

Ankthin e njeriut dhe të njerëzimit e shton akoma më shumë pikëpyetja tjetër: globalizmi është një proces pa kthim, apo një fenomen i përkohshëm? Nëse është një proces pa kthim, a do t’u përgjigjemi dot sfidave të tij me instrumentet e vjetër, të cilat ishin përgjithësisht “jo globale”? Në ç’raporte do të jenë sistemi me shtetin? Do të “dorëzohet” shteti apo do të sakrifikojë diçka a gjithçka nga atributet e tij? Individit do të humbasë krejt në këtë botë

globale apo do të sakrifikojë diçka a gjithçka? Këto sfida bëhen më të ndjeshme sidomos në kohë krizash ekonomike globale, etj.

I gjendur në mes këtyre mëdyshjeve, një shtet i vogël apo i dobët si Kosova, do të vuajë akoma më shumë jo aq nga realiteti, i cili është i njëjtë për të gjithë, por sidomos nga perceptimet dhe frikërat që lindin prej tyre. Problemi që ndoshta është më akut për shtetet e vegjël si Kosova, apo Shqipëria mund të parashtrohet: a mund të menaxhohet globalizmi, efektet e krizave ekonomike, nevojat për energji, naftë etj.? Në pikëpamje ekonomike, për shembull, shtetet e vegjël janë të detyruar që, më shumë të importojnë, sesa të eksportojnë. Rasti i importit të naftës nga Kosova është mjaft bindëse për këtë. Popullsia e shteteve të vogla emigron më shumë në shtetet e mëdha, sesa ndodh e kundërta. Shtetet e vogla janë më të prekëshme nga kulturat e shteteve të mëdha, gjë që u krijon problematika të kohezionit social, ekonomik, e deri edhe politik, domethënë gjenden në një trysni denacionalizimi ndoshta më të ndjeshëm sesa është e pritëshme që globalizmi t'u shkaktojë shteteve të mëdha. “Në një nivel kulmor politik dhe ekonomik, globalizimi është procesi i de-nacionalizimit të tregjeve, politikave dhe sistemeve legale, d.m.th. ngritja e të ashtuquajturës ekonomi globale”.

Në kushtet e globalizmit, dinamikat e brendëshme të shteteve të vogla bëhen më të prekëshme ndaj fenomeneve negative, siç janë dinamikat financiare, sociale, kulturore, etj. Kompleksiteti i globalizmit i bën kufijtë shtetërorë gjithnjë e më fluidë, duke sjellë si bashkëshoqërim edhe dukuri e rreziqe të panjohura më parë prej tyre, sikurse janë trafiket e paligjshme, droga, krimi i organizuar, etj.

Në këtë kah çështjet të cilat kanë të bëjnë me krizën ekonomike në përgjithësi dhe atë energjitike në veçanti, gjithmonë janë tema të ndjeshme pasi në një mënyrë apo tjetër secili individ, komunitet apo shtet përballlet me to, në dallim prej çështjeve të tjera, të cilat mund të lidhen vetem me një segment të caktuar të popullatës e për të cilën segmenti që nuk preket

nuk ka interes. Në këtë kontekst duke e menduar si çështje të ndjeshme fillimisht, fokusi në ndonjë pjesë të këtij segmenti ekonomik, etj në të cilin shfaqen më shumë probleme detyrimisht e bën atë edhe më shumë të diskutueshëm dhe për të cilin do të kërkohet ekspertizë adekuatë në mënyrë që të ketë një funksionim normal në tërë hallkat e zinxhirit.

Duke pasur parasysh se sektori i karburanteve përbën një pjesë shumë të rëndësishme të sigurisë energjitike pashmangshëm furnizimi me karburant është një nga faktorët e rëndësishëm që lidhet me interesin ekonomik dhe mirëqenien e popullatës.

Ka shumë elemente të cilat ndërlidhen me përdorimin adekuat të karburanteve mirëpo realizimi i këtyre burimeve dhe analizave të kostos së tyre në raport me krizën ekonomike botërore, etj në raport me nevojën e konsumit të përgjithshëm në Kosovë janë shumë domethënëse në këtë hulumtim.

Nafta është një burim i kufizuar, rezervat e mbetura të së cilës nga viti në vit pësojnë ndryshime. Teknikisht është më vështirë të nxirren rezervat e mbetura të naftës si pasojë e shfrytëzimit dhe nxjerrjes së saj nga nëntoka. Nga ana tjetër nxjerrja, përpunimi dhe përdorimi i rezervave të mbetura të naftës kërkon kosto shtesë. Pra, për pasojë nxjerrja e naftës do të ndikojë në rritjen e çmimit të saj. Shumë ekspertë dhe ekonomistë besojnë se çmimet do të vazhdojnë të rriten deri në një kohë të pacaktuar, derisa të arrihet një ekuilibër i ri në të cilin pikat e furnizimit përmbushin kërkesën në mbarë botën. Ndërkohë që nxjerrja e naftës dhe përpunimi i saj është i kushtueshëm dhe ekziston një disekuilibër, është e kuptueshme që kriza ekonomike do të ndikojë fuqishëm në rritjen e çmimeve të saj.

Ekonomia globale po përjeton krizën më të madhe në 70 vitet e fundit. Kriza globale financiare, e cila ka nisur në fund të vitit 2007, vazhdon të rezultojë shumë e kushtueshme, jo vetëm në aspektin financiar, por edhe në atë ekonomik, politik, social dhe kulturor. Përveç shumëve marramendëse të humbura në të gjithë botën në tregjet financiare, qytetarët kanë humbur vendet e punës, në mjaft raste ata kanë humbur edhe pronat dhe



shtëpitë e tyre, duke sjellë kështu një përkeqësim të skajshëm në perspektivat e tyre për të ardhmen. Në këtë kuadër, kriza dhe reçesioni ekonomik që vazhdon ta shoqërojë atë, do të ndikojë dhe do të lërë pasojë jo vetëm në brezat e sotëm, por edhe të ardhshëm të njerëzimit. Këto vështirësi, në mjaft vende të zhvilluara, janë shoqëruar me humbje të besimit në autoritetet dhe rritje të intolerancës sociale apo sjelljeve nacionaliste. Në vendet në zhvillim, ndonëse përgjithësisht jo direkt të prekura nga kriza financiare, kjo e fundit nxori në pah brishtësinë e normave të larta të rritjes ekonomike dhe themeleve makroekonomikë, nevojat për reforma të thella strukturore të ekonomisë, konsolidimin fiskal dhe përmirësimin e kuadrit rregullator të financave publike.

Sot mund të pohohet se as tregjet financiare, as politikëbërësit nuk ishin të përgatitur për mundësinë që një krizë e një shkalle të tillë dhe me efekte të tilla shkatërruese mund të ndodhte. Rënia e papritur e tregjeve globale dhe kriza që nxiti, ka befasuar edhe pjesën më të madhe të studiuesve dhe ekonomistëve. Në këtë kuadër, ajo që ndodhi tejkaloi pritshmëritë më negative të të gjithëve. Çështja që nëse kriza financiare mund të ishte shmangur, ose të paktën parashikuar, përbënte një nga temat më të nxehta të debatit akademik dhe politik në fillim të krizës. Por, me gjithë rëndësinë e këtij debati, shpejt fokusi kaloi në masat që qeveritë e vendeve të ndryshme duhet të ndërmerren për të minimizuar humbjet, për të frenuar reçesionin dhe për të nxitur aktivitetin ekonomik. Përgjigja e këtyre pyetjeve sigurisht nuk është e thjeshtë dhe universale. Ajo kërkon një kuptim të faktorëve që shkaktuan krizën dhe ndryshimeve të nevojshme në politikën ekonomike dhe kuadrin rregullator.

Kjo krizë, ashtu siç pritej përveç rajoneve të ndryshme në kontinente përfshiu shumë shpejt edhe kontinentin europian. Në kontinentin europian kriza pati ndikim shumë të fortë tek shtetet të cilat janë në tranzicion sikurse është shteti i Kosovës. Në këtë gjendje ekonomike të gjitha shtetet u përpoqën që rezervat e tyre t'i shfrytëzojnë në mënyrën më të mirë të

mundshme. Në rastin konkret, Kosova nuk shquhet për rezerva të mëdha, e aq më pak kur bëhet fjalë për derivatet, prandaj ndikimi i krizës globale vazhdon të lërë gjurmët e veta në tregun Kosovar. Gjetja e një mundësie më të lehtë për tejkalimin e kësaj krize është një sfidë konkrete dhe e hapur.

Kompanitë që operojnë me karburantet në Kosovë janë të përhapura dhe zhvillojnë aktivitetin e tyre në të gjithë territorin e Kosovës. Kompanitë e karburanteve në Kosovë zhvillojnë aktivitetin e tyre kryesisht në fushën e shitjes së naftës dhe derivateve të saj në pika të ndryshme karburanti. Kompanitë e karburanteve në Kosovë operojnë duke u bazuar në një numër të bizneseve me shumicë dhe me pakicë.

Në kompanitë e karburanteve, duke qenë të lidhura në mënyrë të drejtpërdrejtë me konsumatorët, gjatë viteve të fundit është vënë re rënia e fuqisë blerëse në faza të caktuara, të cilat janë ndikuar nga faktorë të ndryshëm, të cilët janë të lidhur drejtpërdrejt me ndikimin e krizës globale. Ndikimi i krizës globale në raport me konsumatorin dhe konkurrencën, faktorët që ndikojnë, si edhe implikimet apo rekomandimet për të ndërtuar strategji lehtësuese të pasojave të krizës përbëjnë fokusin kryesor të këtij studimi.

## **1.1 Qëllimi i studimit**

Gjatë viteve të ndikimit të krizës globale sfidë kryesore e kompanive të ndryshme ka qenë rritja e vazhdueshme e çmimeve të karburanteve, e cila ka ndikuar në mënyrë të drejtpërdrejtë në fuqinë blerëse të konsumatorëve. Pavarësisht raporteve nga doganat e Kosovës për rritje të importit të naftës në krahasim me periudhat e mëparshme, duke marrë në konsideratë kostot e rritura industriale, vihet re se se fuqia e konsumatorit është në rënie.

Kompanitë që ushtrojnë veprimtarinë e tyre në fushën e karburanteve, analizojnë gjithashtu edhe rritjen e qarkullimit gjatë muajve të verës kur në Kosovë vijnë bashkatdhetarët nga

vendet perëndimore, si edhe dërgimin e remitançave nga ana e tyre, gjë që në raport me vitet e kaluara gjithashtu është në rënie.

Qëllimi kryesor i këtij studimi është të hulumtohet ndikimi i krizës globale në sektorin e karburanteve dhe derivateve të tyre në Kosovë, të provohet, nëse është e mundur, impakti që çmimi i karburantit ka në rritjen ose ngadalesimin e Prodhimit të Brendshëm Bruto. Rezultatet dhe përfundimet e studimit do të ndikojnë në identifikimin e strategjive efektive për tejkalimin e pasojave të krizës globale, të fokusuar në fushën e karburanteve, si dhe identifikimin e alternativave të reja për zhvillimin e tregut në raport me konsumatorët si me produkte, ashtu edhe me shërbime. Për të plotësuar qëllimin, gjithashtu, studimi synon të investigojë edhe marrëdhëniet ndërmjet sjelljes konsumatore për shkak të çmimit të karburantit të ndikuar nga kriza globale, sjelljes konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjelljes konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit; si edhe përdorimit të transportit publik, ndryshimit të automjeteve në përdorim, si edhe përdorimit të gazit në kushtet e ndikimit të krizës globale në sektorin e karburanteve dhe derivateve të tyre në Kosovë.

Objektivat kërkimore që burojnë nga qëllimi i studimit paraqiten në vijim. Të evidentojë lidhjen midis çmimit përfundimtar të karburantit, çmimit fillestar të petrolit dhe çmimi shtesë në raport me Prodhimin e Brendshëm Bruto dhe rritjen e tij. Në kushtet e ndikimit të krizës globale në sektorin e karburanteve në Kosovë, studimi synon gjithashtu të hulumtojë ndikimin e sjelljes konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjelljes konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjelljes konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit në përdorimin e transportit publik. Studimi gjithashtu synon të hulumtojë ndikimin e sjelljes konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjelljes konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjelljes konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit në ndryshimin e automjetit në kushtet e ndikimit të krizës globale në sektorin e karburanteve në Kosovë.

## 1.2 Pyetjet kërkimore dhe hipotezat

Kërkimi fokusohet në ndikimin e krizës financiare globale në tregun e naftës dhe të derivateve të saj në Kosovë me fokus impaktin dhe pasojat që ka sjellë për kompanitë e karburanteve, si: (1) rënia e remitancave, (2) rënia e investimeve të huaja direkte, (3) si edhe rënia e kredive nga bankat. Gjithashtu, studimi do të fokusohet edhe në ndikimin dhe pasojat e krizës globale në fuqinë blerëse të konsumatorëve, si edhe në qëndrimin e tyre ndaj efekteve të krizës globale.

Pyetjet kërkimore në punimin mbi ndikimin e krizës globale në sektorin e karburanteve në Kosovë përfshijnë hulumtimin e efektit të sjelljes konsumatore për shkak të çmimit të karburanteve dhe derivateve të tyre, cilësisë së tyre dhe cilësisë së shërbimit ndaj konsumatorëve në përdorimin e transportit publik, në ndryshimin e automjeteve në përdorim, si edhe në përdorimin e gazit si pasojë e ndikimit të krizës në sektorin e karburanteve në Kosovë. Formulimi i pyetjeve kërkimore dhe hipotezave nga ana e studjuesit është bërë duke u bazuar në literaturën kërkimore dhe në mënyrë të veçantë në publikimin: “*Research Methods for Business Students: Fifth Edition*”, Pearson, 2009; fq. 20-58 ([www.pearsoned.co.uk](http://www.pearsoned.co.uk)).

Pyetjet kërkimore të formuluar në kërkim paraqiten në vijim.

**Pyetje kërkimore 1:** *A ekzistojn një marrëdhënie statistikisht domethënëse ndërmjet cmimit total të karburantit dhe Prodhimit të Brëndshëm Bruto të vëndit?*

**Pyetje Kërkimore 2:** Nëse provohet lidhja midis PBB-së dhe Cmimit total të karburantit, efektet më të mëdha vijnë nga Cmimi i lëndës së parë (ekzogjen) apo nga ngarkesat fiskale dhe përpunimi i lëndës së parë (endogjenë)?

**Pyetje Kërkimore 3:** A ka faktorë të tjerë që ndikojnë në sjelljen e konsumatorëve përtej cmimit të karburantit?

## **Hipotezat kërkimore**

Hipotezat kërkimore në punimin mbi ndikimin e krizës globale në sektorin e karburanteve në Kosovë përfshijnë hulumtimin e ndikimit të këtyre çmimeve në rritjen ekonomike të vendit e në një moment të dytë do të shqyrtohet sjellja e konsumatorëve përtej çmimit të karburantit, për shkak të cilësisë së shërbimit në përdorimin e transportit publik, në ndryshimin e automjeteve në përdorim, si edhe në përdorimin e gazit në kushtet e ndikimit të krizës globale në Kosovë.

Hipotezat kërkimore të ngritura në kërkim paraqiten në vijim.

### **Hipoteza 1:**

*Ekziston një marrëdhënie statistikisht domethënëse ndërmjet çmimit total të karburantit dhe Prodhimit të Brëndshëm Bruto të vendit, në veçanti midis çmimit dhe rritimit të rritjes ekonomike të vendit.*

### **Hipoteza 2:**

*Duke marrë parasysh se në çmimin total të karburantit vetëm 30% të kontributit jepet nga çmimi i petrolit dhe pjesa tjetër krijohet nga taksat e shtetit të shoqëruara me kostot e përpunimit dhe fitimit të kompanive private, mund të themi se efektet mbi rritjen ekonomike dhe Prodhimin e Brëndshëm Bruto krijohen nga luhajtja e nivelit të taksimit dhe trajtimit të lëndës së parë, jo nga çmimet ndërkombëtare të Petrolit në Bursa .*

### **Hipoteza 3:**

*Konsumatorët përzgjedhin pikat e furnizimit me karburant, zgjedhin llojin e automjetit, vendosin për transportin privat ose publik, jo vetëm nga çmimi i karburantit por edhe nga faktorë të tjerë sic janë mikëpritja dhe shërbimi në pikat e karburantit, prezenca ose mungesa e transportit publik si dhe cilësitë e ndryshme të karburantit.*

## **Variablat**

Variablat e pavarur të përzgjedhur për tu studjuar në kërkim përfshijnë:

- Cmimi total i karburantit
- Cmimi i petrolit në Bursë,
- Cmimi shtesë që përmban taksat, përpunimin dhe fitimin mbi lëndën e parë,
- *Sjellja konsumatore për shkak të çmimit, cilësisë së karburantit,*
- *Sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit*

Variablat e varur të përzgjedhur për tu studjuar në kërkim përfshijnë:

- *Prodhimi i Brëndshëm Bruto në total*
- *Rritja vjetore e PBB-së*
- *Përdorimi i transportit publik dhe privat*
- *Përdorimi i gazit*

### **1.3 Shtrimi i problemit**

Në Kosovë ekzistojnë një numër i madh i pikave të karburanteve që merren me shpërndarjen e naftës dhe të derivateve të saj. Nga studimet rezulton se ky lloj biznesi është mjaft përfitues për kompanitë që e ushtrojnë atë. Tregu i naftës karakterizohet me shumë aktorë si në shitjet me shumicë edhe në ato me pakicë. E gjithë sasia e naftës e cila shitet vjen nga importi pasi Kosova nuk ka rafineri të saj. Vendet nga të cilat importohet më shumë janë Maqedonia, Shqipëria, Italia dhe Greqia. Prandaj çmimet e saj diktohen si nga çmimi i importuar, por edhe nga aktet rregullatore të qeverisë. Tregu i naftës në Kosovë llogaritet të jetë rreth 800 milion Euro (doganat e Kosovës). Konsumatorët për këtë produkt janë përdoruesit e rreth 350 000 automjeteve të regjistruara, ashtu sic duket edhe në tabelën e mëposhtme. Ka rreth 850

pika të karburanteve të regjistruara deri në fund të vitit 2019, numër ky që e bën Kosovën me numrin më të madh të pikave për frymë në Evropë në raport me popullsinë 1:2187.

Vitet	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Vetura</b>	170.321	176.398	222.537	236.145	281.847	260.291	273.862	280.422	291.295
<b>Automjet trans,3.5 dhe mbi 3.5t</b>	10.877	11.547	15.352	15.769	18.330	17.963	18.559	33.889	35.153
<b>Automjet trans,nën 3.5t</b>	17.901	18.225	24.659	26.949	30.846	31.285	32.299	19.371	19.379
<b>Kombibuset</b>	2.698	2.520	3.225	3.161	3.212	2.841	2.535	2.917	2.977
<b>Autobuset</b>	1.117	1.298	1.570	1.697	2.124	1.916	1.949	2.326	2.135
<b>Motoçikleta</b>	546	809	1.488	1.540	1.849	1.790	1.690	2.038	2.087
<b>Traktorë</b>	39	137	776	1.036	941	613	523	1.791	1.851
<b>Rimorkio nën 3.5t</b>	101	117	217	250	286	288	288	572	681
<b>Rimorkio 3.5 dhe mbi 3.5t</b>	1.766	1.800	2.283	2.281	2.707	2.628	2.735	305	271
<b>Gjithsej</b>	<b>205.366</b>	<b>212.851</b>	<b>272.107</b>	<b>288.828</b>	<b>342.142</b>	<b>319.615</b>	<b>334.440</b>	<b>343.631</b>	<b>355.829</b>

Burimi i të dhënave: Ministria e Punëve të Brendshme

Importuesit e derivateve e shpjegojnë rritjen e çmimeve nga ndikimi i tre faktorëve: (1) niveli i taksave, (2) cmimet e bursës dhe (3) kursi i kembimit. Nëpërmjet ndikimit të këtyre faktorëve përcaktohet edhe çmimi i naftës dhe i derivateve të saj. Pavarësisht ndikimit të krizës globale, Kosova ka pësuar rritje në importin e naftës dhe derivateve të saj. Por, duhet patur parasyshë që rritja e importit të naftës dhe të derivateve të saj në një masë të madhe është bërë edhe për shkak të ndërtimit të autostradave dhe një rrjeti rrugor të ri, i cili tërheq

ndermarrjet e transportit dhe qytetaret e thjeshte. Nga ana tjetër, pavarësisht rritjes së importeve, të dhënat flasin për rënie të fuqisë blerëse të konsumatorëve.

Të gjitha produktet e naftës të cilat importohen në Kosovë konsumohen brenda vendit, duke plotësuar nevojat e konsumatorëve vendas. Duke marrë parasysh se të gjitha këto produkte vijnë nga importi, ndikim të konsiderueshëm në çmimet e tyre kanë gjithashtu edhe vendet nga të cilat merren produktet. Ran et al. (2009) në një studim të tyre arrijnë në përfundimin se vendet e vogla dhe ato të cilat nuk prodhojnë naftë janë më të ekspozuara ndaj krizave se sa vendet e mëdha. Kjo ka bërë që fillimisht të jenë shtetet e vogla ato që përjetuan krizën globale, gjë që është vërejtur edhe në tregun e karburanteve në Kosovë.

Mbi 60 për qind e produkteve të naftës në Kosovë vijnë nga rafineria e OKTA, e cila gjendet në Shkup të Maqedonisë së Veriut. Vitet e fundit ka pasur një rritje të importit të naftës dhe benzinës nga Shqipëria nëpërmjet porteve të saj.

Ne ekonomine moderne Petroli dhe nenproduktet e tij perdoret drejtperdrejt ose ne menyre indirekte ne te gjitha fushat. Serrat ne Bujqesi ngrohen nga benzina ose nafta, sektori i transportit qe eshte ndihmes i sektoreve te prodhimit ushqimor, logjistik, manufakturier dhe i industrise se rende. Turizmi do te ishte i pamundur pa karburantet qe transportojne udhetaret dhe energjia elektrike ne shume shtete prodhohet duke perdorur TEC me lende djegese derivative te petrolit. Pikerisht se ky mall ka nje perdorim te gjere ne te gjithe globin, duhet te shohim cfare efekti luhatja e cmimit te tij ka ne ekonomine e Kosoves dhe ne ritmin e saj te rritjes.

## **1.2 Rëndësia e studimit**

Ende larg rimëkëmbjes së plotë nga kriza globale, ekziston një nevojë e qartë për kërkime të mëtejshme në fushën e krizave financiare dhe ekonomike. Sa më shumë të



studjohen dhe të nxirren rezultate dhe përfundime për të, aq më efektive do të jenë politikat dhe masat për të nxitur rimëkëmbjen dhe rritjen ekonomike, dhe aq më të larta do të jenë mundësitë për të shmangur apo minimizuar efektet e një krize tjetër financiare globale në të ardhmen.

Rëndësia kryesore e këtij studimi është hulumtimi i variablave që ndikohen nga efektet e krizës globale, duke përfshirë gjithashtu edhe efektivitetin e kompanive të karburanteve, menaxhimi i riskut në raport me krizën globale, ndikimi në fuqinë blerëse të konsumatorëve, e cila reflektohet edhe në Kosovë, si dhe identifikimin e strategjive për minimizimin dhe tejkalimin sa më lehtë të këtyre pasojave, të cilat nuk duhet lejuar që të ndikojnë negativisht në rrjedhën normale të biznesit.

Një nga kontributet specifike të kërkimit është gjithashtu eksplorimi i strategjive të rritjes së punësimit në një periudhë të shkurtër kohore, si edhe identifikimi i strategjive të rritjes së kënaqësisë së të punësuarve në punë. Nga ana tjetër një kontribut real i studimit është identifikimi i strategjive që ndikojnë në rritjen e fuqisë blerëse të konsumatorëve, si edhe në ndërtimin e marrëdhënieve të mirëbesimit ndërmjet kompanive të karburanteve dhe konsumatorëve.

## **1.2 Organizimi i studimit**

Punimi doktoral është i ndarë në pesë kapituj. Në *kapitullin e parë* është paraqitur hyrja, sfondi i zhvillimit të studimit, i cili fokusohet në krizën globale me ndikimin e saj në fusha të ndryshme ekonomike, në mënyrë të veçantë në fushën e karburanteve. Gjithashtu, në këtë kapitull trajtohet identifikimi i problemit kërkimor, qëllimi i punimit, objektivat dhe rëndësia e studimit, pyetjet kërkimore, hipotezat dhe variablat, rëndësia e hulumtimit, si dhe organizimi i përmbajtjes së kapitujve të punimit.

**Kapitulli i dytë** i përmbledh analiza nga shqyrtimi i literaturës së shfrytëzuar mbi temën kryesore të punimit doktoral. Ky kapitull paraqet një përshkrim të detajuar dhe të plotë të literaturës së shfrytëzuar mbi variablat kryesor të studimit: çmimi i karburantit dhe lidhja me Prodhimin e Brendshëm Bruto, rritja ekonomike, cilësia e karburantit, cilësia e shërbimit, përdorimi i transportit publik, çmimi i transportit publik, ndryshimi i automjetit, përdorimi i gazit. Gjithashtu kapitulli analizon qasje të ndryshme teorike që shpjegojnë efektet e krizës në ekonomi në vende dhe rajone të ndryshme të botës.

Në **kapitullin e tretë** është paraqitur qasja metodologjike dhe metoda e studimit duke u bazuar në procesin e hulumtimit, procedurat, objektin dhe qëllimin e hulumtimit, popullatën e studimit, instrumentet e kërkimit, si dhe parimet dhe etika që udhëheqin kërkimin. Në kapitullin metodologjia trajtohen gjithashtu karakteristika të popullatës dhe të kampionit të studimit, të instrumenteve sasiore dhe cilësore të zbatuara në kërkim, si edhe vlefshmëria dhe besueshmëria e tyre.

**Kapitulli i katërt** ka të bëjë me prezantimin dhe analizën e të dhënave të punimit. Kapitulli i katërt paraqet rezultatet e analizës së të dhënave, rezultatet e statistikave dhe të pyetësorit dhe rezultatet e intervistave duke përmbledhur prezantimin dhe diskutimet e gjetjeve të tyre. Prezantimi dhe interpretimi i të dhënave pasqyron në mënyrë të detajuar të dhënat deskriptive për variablat dhe hipotezat përkatëse dhe në të gjitha rastet, rezultatet, vërtetimi i hipotezave si dhe testimi i të dhënave është bërë përmes modelit statistikor të përzgjedhur në kërkim, që është realizuar nëpërmjet programit SPSS. Përdorimi i programit SPSS është bërë kryesisht për të kryer analizat deskriptive dhe analizat inferenciale të cilat testojnë hipotezat e studimit.

**Kapitulli i pestë** paraqet përmbledhjen e rezultateve, përfundimet dhe rekomandimet, që në realitet paraqesin gjendjen e kompanive të karburanteve në Kosovë në raport me variablat e interesit të përzgjedhur në studim, si edhe ecurinë e kësaj fushe ekonomike në raport me degët e tjera të ekonomisë. Kapitulli paraqet në mënyrë të përmbledhur përfundimet më

kryesore të rezultateve të testimit të hipotezave apo të përfundimeve që lidhen me pyetjet kërkimore të formuluar në studim. Në fund jepen rekomandime për përmirësime në tregun e karburanteve, në marrëdhëniet e kompanive me konsumatorët, për rritjen e fuqisë blerëse të tyre në përputhje me rezultatet e përfuara nga testimi i hipotezave të studimit.

## KAPITULLI II

### 2. Shqyrtim literature

#### 2.1 Kriza ekonomike financiare botërore, shkaqet dhe pasojat e saj

Një krizë financiare mund të përkufizohet me fjalë të thjeshta si zhvlerësimi i një aktivi ose i një institucioni financiar. Krizat financiare ngadalësojnë rritjen ekonomike të një vendi që do të thotë rritje të numrit të kompanive që falimentojnë, çorientim i gjendjes financiare, uljeprdhimit dhe rritje të nivelit të papunësisë. Skema e mëposhtme paraqet skemën e funksionimit të krizës financiare.<sup>1</sup>

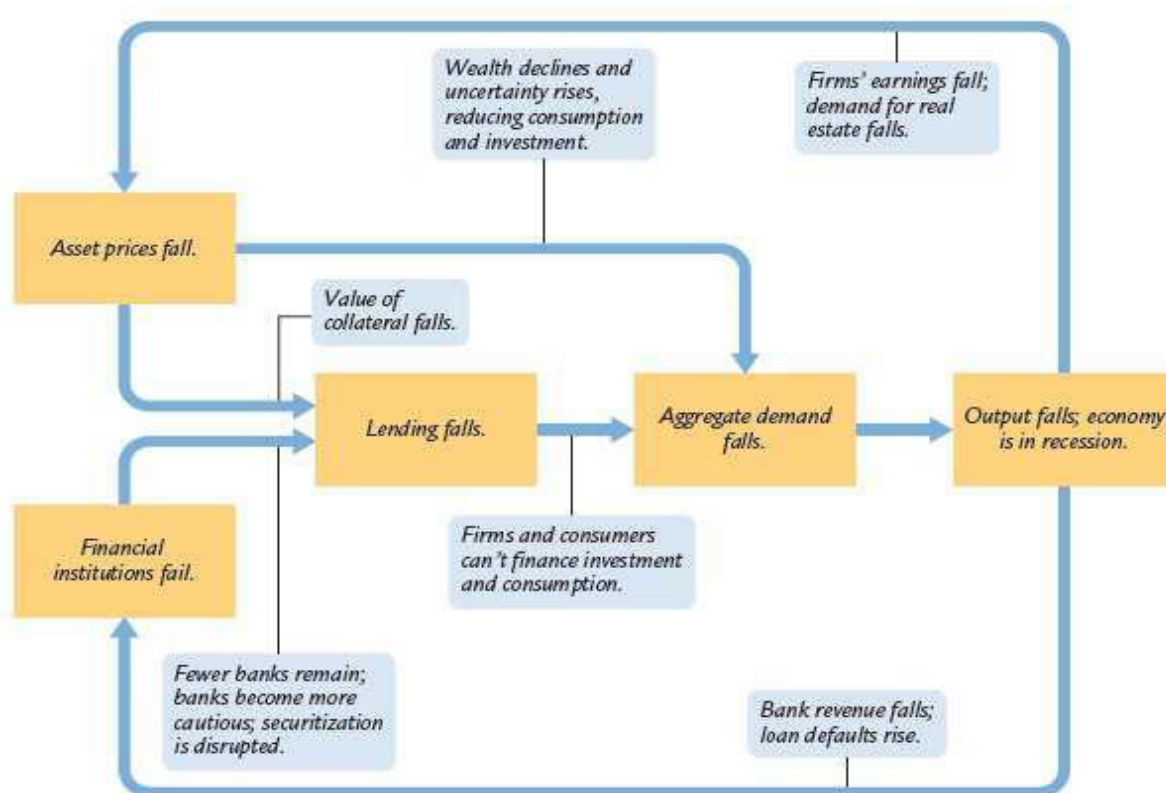


Figura 1 Skema e mekanizmit të funksionimit të një krize financiare

Burimi : Tyagi, A, (2010). *The Financial System and the Economy Chapter 19- Financial Crisis*

<sup>1</sup>  
Financial Crisis, 2010, pg 540

The Financial System and the Economy, Arvind Tyagi, Chapter 19 –

Siç shihet nga figura e mësipërme, rënia e çmimit të pasurive sjell rënien e kërkesës agregate, rënien e kredihënies, si dhe rënien e prodhimit gjë që e çon ekonominë në recesion. Këto rënie sjellin rënien e vlerës së kolateraleve për kredi, rritjen e kredive me probleme, rënien e të ardhurave të bankave, që mund të përfundojnë deri me dështimin e institucioneve financiare.

Në thelb, një krizë financiare ka një ndikim të kufizuar në ekonominë globale, nëse kjo nuk shoqërohet me recesion, si në rastin e krizës globale financiare të viteve 2007-2010. Kjo krizë u quajt “*Krizë e Kredive Hipotekore Nënstandarte*”, sepse rezultoi me një krizë në tregun e shtëpive në SHBA (Shiller, 2008).

Në fund të vitit 2007 kriza preku ekonomi të mëdha botërore si Shtetet e Bashkuara, Mbretëria e Bashkuar, Gjermania, Kina, India dhe Japonia, etj, duke krijuar një recesion të thellë global që çoi në një rritje të mosbesimit të konsumatorëve tek institucionet financiare (Schneider & Kirchgässner, 2009). Gradualisht, institucionet financiare si *Northern Rock* në Mbretërinë e Bashkuar dhe *Lehman Brothers* në Shtetet e Bashkuara filluan të bien duke shkaktuar një panik në masë në popullsinë e këtyre vendeve. Deri në verën e vitit 2008 shumë banka në të gjithë globin, por veçanërisht në Shtetet e Bashkuara dhe në Evropë, ranë duke ndikuar që ato të merreshin përsipër nga qeveritë, përfshirë falimentimin e bankës islandeze, e cila preku vende si Britania e Madhe dhe Holanda. Në vitin 2008 bota hyri zyrtarisht në atë që nga të gjithë njihet si “*Kriza e Kredive Hipotekore Nënstandarde*”. Teori dhe politika të ndryshme janë zhvilluar me synim identifikimin e shkaqeve të krizave financiare dhe gjetjen e mënyrave për shmangien e tyre në të ardhmen. Por, sërish bota është duke përjetuar një krizë financiare që të bën të mendosh se asnjë nga këto teori nuk është e mjaftueshme për të shmangur kriza të ardhshme financiare.

Sipas një studimi të financuar nga OECD<sup>2</sup> kriza financiare globale ka kaluar në dy faza të dallueshme nga njëra tjetra. Faza e parë përfshinte një periudhë trazirash financiare dhe përhapje të kufizuar nga Korriku 2007 deri në Shtator 2008, e pasuar më pas nga faza e kolapsit total të besimit, që shënoi përhapjen e krizës në mbarë botën.

Vendet me ekonomi të zhvilluar padiskutim që janë prekur nga kriza financiare globale. Për më tepër, edhe në vendet në zhvillim kriza është manifestuar kryesisht në drejtim të tregtisë dhe investimeve, duke përfshirë një rënie në çmimet e mallrave, eksportet, remitancat dhe investimet e huaja direkte (Koro, 2009). Kosova me një ekonomi në zhvillim konsiderohet ende të jetë vendi më i varfër në Europë, por ashtu si shumica e vendeve të Ballkanit Perëndimor, duke përfshirë, Shqipërinë, Bosnje dhe Hercegovinën, Kroacinë, Maqedoninë, Serbinë dhe Malin e Zi, karakterizohet si një vend në zhvillim, që ka hapje relativisht të ulët me ekonominë botërore dhe me një sistem bankar të qëndrueshëm që është prekur minimalisht nga kriza financiare (Pere dhe Hashorva, 2012).

Prandaj, efekti i krizës në Ballkanin Perëndimor, duke përfshirë Kosovën, në kontrast me vendet e tjera të Evropës është ndjerë për herë të parë në vitin 2009 (Uvalic, 2014), kur shumica e vendeve në zhvillim në Ballkan janë përballur me rritje negative të GDP (Eid dhe Khawasek, 2013) me përjashtim të Kosovës dhe Shqipërisë, që kishin një rritje pozitive të PBB-së, por më të ulët se vitet e mëparshme. Edhe pse menjëherë në vitin pasardhës të gjitha vendet e Ballkanit Perëndimor u zhvendosën në një rritje pozitive të GDP-së me përjashtimin e vetëm të Kroacisë, ndikimi i krizës ka qenë evident dhe vazhdimësia e krizave euro, ndikuan në rënien e ekonomisë në vitet në vazhdim dhe sidomos në vitin 2012. Bazuar në treguesit e PBB, ndikimi i krizës financiare të ShBA është zgjatur dhe ka arritur më pas në vendet e Ballkanit Perëndimor, por efektet kanë zgjatur më shumë. Në vijim paraqitet një

---

2

dhe Annabelle Mourougane

Financial Crises: Past Lessons and Policy Implications” - Davide Furceri

pasqyrë përmbledhëse, e cila prezanton rritjen e GDP-së në përqindje për vendet e Ballkanit Perëndimor nga viti 2008 deri në vitin 2012, si edhe nga viti 2016 në vitin 2020.

<i>Real GDP growth (percent)</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>
Albania	7.5	3.3	3.8	2.8	1.6
Bosnia and Herzegovina	5.5	-2.9	0.7	1.2	-0.7
Kosovo	7.2	3.4	3.2	5.1	2.3
North Macedonia	5	-0.9	2.8	2.8	-0.2
Montenegro	6.9	-5.7	2.4	3.2	-0.5
Serbia	3.8	-3.5	1.0	1.5	-1.7

*Figura 2. Rritja e GDP-së në përqindje për vendet e Ballkanit Perëndimor<sup>3</sup>*

*Burimi: Furceri dhe Mourougane: Financial Crises: Past Lessons and Policy Implications”*

<i>Real GDP growth (percent)</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>
Albania	3.3	3.8	4.1	2.2	-8.4
Bosnia and Herzegovina	3.1	3.2	3.7	2.6	-3.2
Kosovo	4.1	4.2	3.8	4.2	-8.8
North Macedonia	2.8	1.1	2.7	3.6	-4.1
Montenegro	2.9	4.7	5.1	4.1	-12.4
Serbia	3.3	2.0	4.4	4.2	-3.0
WB6	3.3	2.7	4.0	3.6	-4.8

*Figura 2.1 Rritja e GDP-së në përqindje për vendet e Ballkanit Perëndimor në periudhën 2016-2020*

*Burimi: World Bank calculations and projections on data from national authorities and World Economic Outlook*

### ***Shkaqet e krizës financiare botërore dhe fillesat e saj në Amerikë***

Që nga fillimi i krizës financiare globale, shumë autorë dhe studiues e kanë përqendruar vëmendjen e tyre në këtë temë, duke analizuar shkaqet dhe efektet e krizës. Shumica e studiuesve bien dakord, megjithatë, se ishte “*Flluska e Strehimit*” ajo që shkaktoi krizën

<sup>3</sup>

financiare, dhe ka ndikuar si një katalizator në të gjithë procesin. Para se kriza të fillonte, tregu i shtëpive kishte lulëzuar me një rritje artificiale të çmimit të shtëpive. Kjo u shoqërua me norma të ulëta interesi, dhënien e lehtë të kredive, mungesën e shqyrtimit për hipotekat e mundshme toksike dhe sjelljes së institucioneve të mëdha financiare mbi marrjen përsipër të riskut dhe e gjitha kjo solli panik në tregun e kredisë i cili ndaloi përfundimisht të gjithë sistemin financiar jo vetëm të Shteteve të Bashkuara, por edhe të ekonomive më të mëdha të botës (Allen & Carletti, 2009).

Në mënyrë më të përmbledhur në vijim paraqiten shkaktarët kryesor të krizës:

**a) Spekullimi në tregjet financiare dhe rritja e çmimeve në mënyrë artificiale**

Ndërmjet viteve 1998 dhe 2006, çmimi i shtëpisë tipike amerikane u rrit me 124%.<sup>4</sup> Gjatë dy dekadave që përfundojnë në vitin 2001, çmimi mesatar i shtëpive në familje shkante nga 2.9 në 3.1 herë të ardhurat mesatare të familjes. Ky raport u rrit në 4.0 në vitin 2004 dhe 4.6 në 2006.<sup>5</sup> Rezultati i kësaj *fluske strehimi* ishte që shumë pronarë shtëpish duhet të rifinancin shtëpitë e tyre me norma të ulëta interesi, ose të financonin shpenzimet e konsumit duke marrë hipoteka të dyta të siguruara nga vlerësimi i çmimeve.

Në një program fitues të *Çmimit Peabody*, korrespondentët e *NPR* argumentuan se një "*Giant Pool of Money*" i përfaqësuar nga 70 trilionë dollarë në investimet me të ardhura fikse në mbarë botën kërkonte rendiment më të lartë sesa ato të ofruara nga bonot amerikane të thesarit në fillim të dekadës. Ky grup i parave ishte dyfishuar përafërsisht në madhësi nga 2000 në 2007, megjithatë furnizimi i investimeve relativisht të sigurt, që gjeneronin të ardhura, nuk ishte rritur aq shpejt. Bankat e investimeve në *Wall Street* iu përgjigjën kësaj kërkesë me produkte të tilla si sigurimi i hipotekës dhe detyrimi i borxhit të kolateralizuar, të cilëve iu ishte caktuar një vlerësim i sigurt nga agjencitë e vlerësimit të kreditit.

<sup>4</sup> "*CSI: credit crunch*". *The Economist*. October 18, 2007. Retrieved May 19, 2008.

<sup>5</sup> Ben Steverman; David Bogoslaw (October 18, 2008). "*The Financial Crisis Blame Game – BusinessWeek*". *BusinessWeek*. Retrieved October 24, 2008.



Në fakt, *Wall Street* e lidhi këtë me paratë në tregun e hipotekave në SHBA, me tarifrat e mëdha që iu shkaktuan atyre në të gjithë zinxhirin e furnizimit me hipotekë, nga ndërmjetësi i hipotekës që shiti kreditë për bankat e vogla që financuan ndërmjetësit deri tek bankat e mëdha pas tyre. Deri në vitin 2003, furnizimi i hipotekave me origjinë sipas standardeve tradicionale të kredidhënies ishte shfrytëzuar dhe kërkesa e lartë e vazhdueshme filloi të ndikojë në uljen e standardeve të kreditimit.<sup>6</sup>

Detyrimi i borxhit të kolateralizuar në mënyrë të veçantë u mundësoi institucioneve financiare të marrin fonde investitorësh për të financuar huatë *subprime* dhe të tjera, duke zgjeruar ose rritur *fluskën e strehimit* dhe duke gjeneruar tarifa të mëdha. Kjo në thelb vendos pagesat në para nga hipotekat e shumëfishta ose detyrimet e tjera të borxhit në një grupim të vetem nga të cilat letrat me vlerë specifike tërheqin një sekuençë të veçantë të prioritetit. Ato letra me vlerë në radhë të parë kanë marrë vlerësime nga investimet e rankuara nga agjencitë e vlerësimit. Letrat me vlerë me prioritet më të ulët kishin vlerësime më të ulëta të kreditit, por teorikisht një normë më të lartë të kthimit për shumën e investuar.<sup>7 8</sup>

Deri në shtator 2008, çmimet mesatare të banesave në SHBA kishin rënë me mbi 20% nga kulmi i tyre në mes të vitit 2006.<sup>9 10</sup> Me rënien e çmimeve, huamarrësit me hipoteka me normë të rregullueshme nuk mund të rifinancojnë apo të shmangnin pagesat më të larta të shoqëruara me rritjen e normave të interesit. Gjatë vitit 2007, huadhënësit filluan procedurat e

---

<sup>6</sup> This American Life. "[NPR-The Giant Pool of Money](#)". Pri.org. Archived from [the original](#) on April 15, 2010. Retrieved May 1, 2010.

<sup>7</sup> Eavis, Peter (November 25, 2007). "[CDO Explained](#)". CNN. Retrieved May 1, 2010.

<sup>8</sup> **Jump up** "[Portfolio-CDO Explained](#)". Portfolio.com. September 11, 2008. Retrieved May 1, 2010.

<sup>9</sup> "[Standard & Poor's Rating Services Australia/New Zealand](#)" (PDF). Retrieved July 7, 2012.

<sup>10</sup> "[Economist-A Helping Hand to Homeowners](#)". The Economist. October 23, 2008. Retrieved February 27, 2009.

përmbarimit në rreth 1.3 milion prona, një rritje 79% më 2006.<sup>11</sup> Kjo u rrit në 2.3 milionë në vitin 2008, një rritje prej 81% krahasuar me 2007.<sup>12</sup> Deri në gusht të vitit 2008, 9.2% e të gjitha hipotekave në SHBA ishin të pambaruara ose në proces për tu marrë në posedim nga bankat.<sup>13</sup> Deri në shtator 2009, kjo kishte arritur në nivelin 14.4%

### **b) Kreditë hipotekore “Nën standarte” si iniciator i krizës**

Shkaku kryesor i krizës financiare në SHBA ishte një shtytje e konsiderueshme nga qeveria federale e SHBA-së për të rritur pronësinë e shtëpive nga familjet me të ardhura më të ulëta. Kjo përfshinte një shumëllojshmëri aksionesh, midis objektivave më të rëndësishëm për mbajtjen e “*Subprime Mortgages*” nga *Fannie Mae* dhe *Freddie Mac*, dy ndërmarrje të sponsorizuara nga qeveria (Wallison, 2011; Pinto, 2011).

Këto ndërmarrje dështuan kur huatë filluan të bëheshin delikuate dhe ka të ngjarë që këto ndërmarrje të jenë pjesa më e shtrenjtë e krizës për taksapaguesit e SHBA.

Përveç kësaj, qeveria federale lejoi kryerjen e transaksioneve të riblerjes me hipotekat e strehimit, me kolateral që mund të rikuperoheshin në të njëjtën bazë si letrat me vlerë të Thesarit (Gorton & Metrick, 2010; Acharya & Öncü, 2011).

Kjo rriti likuiditetin e letrave me vlerë të tilla, por krijoi vështirësi për bankat si *Bear Sterns*, *Lehman Brothers* dhe *Citi* kur çmimet e shtëpive ranë, kreditë filluan të bëheshin delikuate dhe letrat me vlerë të nënshkruara u bënë të vështira për t'u vlerësuar.

Letrat me vlerë të bazuara në hipotekat *subprime* luajtën një rol qendror në përhapjen e vështirësive gjatë krizës financiare të 2007-2008. Mangësitë e modeleve për çmimet e këtyre letrave me vlerë u bënë të dukshme kur çmimet e pasurive të paluajtshme filluan të bien dhe hipotekat u bënë delikuate. Vështirësitë në vlerësimin e këtyre letrave me vlerë çuan në

<sup>11</sup> ["U.S. FORECLOSURE ACTIVITY INCREASES 75 PERCENT IN 2007"](#). RealtyTrac. January 29, 2008. Retrieved June 6, 2008.

<sup>12</sup> [RealtyTrac Press Release 2008FY](#)". Realtytrac.com. January 15, 2009. Retrieved February 27, 2009.

<sup>13</sup> [MBA Survey](#)". Archived from [the original](#) on May 14, 2013.

probleme të përhapura në tregtinë e tyre dhe krijuan vështirësi në kryerjen e biznesit si zakonisht (Brunnermeier, 2009; Dwyer & Tkac, 2009; Dwyer & Tkac, 2010). Vështirësitë financiare në financimin e tregjeve dhe ulja e vlerës së banesave në Shtetet e Bashkuara çuan në uljen e përkohshme dhe të qëndrueshme të vlerave të letrave me vlerë (Dungey, Dwyer & Flavin, 2011).

### **c) Përdorimi i gjerë i inovacioneve financiare që bënë që të “shpërthejë” kriza**

Kriza financiare e 2007-2008 u shoqërua me tre inovacione të rëndësishme financiare të lidhura me to. Bursat në thelb e shtuan sigurimin e tyre të kredive, duke ndryshuar nga "*me origjinë nga*" të mbajnë "*kredi në*" nga shpërndarja e kredive ndaj të tjerëve.

Një inovacion financiar që ndihmoi indirekt zhvillimin e tregut të kredive nënstandarde dhe praktikën e huadhënies së pakujdesshme ose "*lakmitare*" ishte "*securitization*".

"*Securitization*" është ndarja, ripaketimi dhe shpërndarja e borxhit, duke fituar të ardhura shumë të larta nga komisionet për njësinë, zakonisht një bankë investimesh, që ndërmerr këtë proces. Procesi fillon me një bankë tregtare apo investimesh që blen një paketë kredish, disa standarde dhe disa nënstandarde, nga institucione financiare më të vogla duke i pakeluar ato së bashku. Çdo kredi hipotekore gjeneron një fluks pagesash; principal dhe interes, kështu që paketa e kredive nënkupton një fluks të caktuar pagesash të ardhshme. Kategori të ndryshme apo "*transhe*" obligacionesh, të rregulluara sipas karakteristikave të tyre të riskut, shiten kundrejt paketës së hipotekave në të cilat mbështeten; pra, kundrejt fluksit të pagesave të ardhshme që rrjedhin nga këto kredi. Investitorët që blejnë këto obligacione (*MBS*) kanë të drejtën të pretendojnë pagesat mujore të kredive. Nëqoftëse disa kredi dështojnë, mbajtësit e obligacioneve janë të parët që humbasin.

### **d) Rregullimi dhe mbikëqyrja jo e përshtatshme e tregjeve komplekse financiare**

Sistemi i tregjeve financiare europiane vuanë edhe nga mungesa e një unifikimi të plotë të rregullave për funksionimin e këtyre tregjeve. Edhe pse në nivele të larta, *Bashkimi European* u kujdes për krijimin dhe adaptimin e *Direktivave të Bashkimit European nga Shtetet Anëtare*, përsëri tregjet vuanin nga ekzistenca e një sërë dispozitave dhe autoriteteve për mbikqyrjen e tyre. Kjo vazhdon ende të jetë një ndër sfidat më të rëndësishme të *Bashkimit European*, sfida e cila do të sjellë pasojat e saj drejtë për së drejti në zhvillimin e këtyre tregjeve.

#### **e) Globalizimi dhe varësia ekonomike dhe politike**

Globalizimi nënkupton rritjen e tregtisë botërore, integrimin financiar dhe përparimin teknologjik. Në këto rrethana, goditjet ekonomike nga një vend përhapen në vende të tjera. Në të njëjtën kohë, integrimi financiar çon në rritjen e frekuencës së goditjeve, të cilat ndikojnë në ekonomitë e vendeve të ndryshme. Nga kjo perspektivë, globalizimi është caktuar si përgjegjës për përhapjen e krizës aktuale. Sidoqoftë, në literaturën ekonomike ka mendime të ndryshme lidhur me rolin e globalizimit në përhapjen e kësaj krize ekonomike.

Normalisht, liberalizimi financiar dhe inovacioni, së bashku me lëvizjen e lirë të kapitalit, janë elemente themelore të rritjes ekonomike. De la Dehesa (2007) tregon se globalizimi financiar kontribuon në rritjen e zhvillimit të tregjeve financiare, meqenëse kapitali bëhet më i lëvizshëm dhe institucionet financiare rrisin konkurrencën dhe inovacionin e sektorëve financiarë kombëtarë, duke rezultuar në një ulje të normave të interesit, duke reduktuar rrezikun dhe duke rritur rentabilitetin. Kjo përkthehet në një rritje në normat potenciale të rritjes në vendet me tregje financiare të zhvilluara.

Megjithatë, de la Dehesa thekson se globalizimi financiar nuk është pa probleme. Nga natyra e tij lehtëson transmetimin shumë të shpejtë të goditjeve negative nga një pjesë e botës në tjetrën.

Ndër motorët e globalizimit, zhvillimi i teknologjisë së informacionit ka luajtur një rol kyç në përhapjen e krizës. Përkundër faktit që rritë e IT-së kanë gjeneruar një shpërthim produktiviteti, përgjegjës për normat e larta të rritjes konstante të *BPV*-së midis viteve 1992 dhe 2007, ato gjithashtu kishin efekte negative. Lybeck (2012) thekson se një nga këto efekte është kriza e kredive nën standard. Për shkak të globalizimit, kapitali financiar qarkullon nëpër botë me një shpejtësi shumë më të lartë, falë adoptimit të gjerë të teknologjisë së informacionit. Në këto rrethana, jo vetëm situata ekonomike ka shtyrë investitorët për investime të rrezikshme, por edhe IT, të cilat favorizuan takimin e huamarrësve dhe huadhënësve në internet. Gjithashtu, IT ka mundësuar mbledhjen e informacionit të nevojshëm për të bërë dallimin e klientëve në dy nivele; kategoria *premium* dhe *nënkategoria*.

Për më tepër, inovacionet teknologjike në shkencat kompjuterike kanë mundësuar krijimin e të gjitha produkteve financiare komplekse matematikisht si *CDO* dhe *CDSs*. Përveç kësaj, agjencitë e vlerësimit nuk mund të jepnin ndërmjet të tjerave një vlerësim AAA pa modele komplekse matematikore, të bëra me ndihmën e IT.

Gjithashtu, Roubini dhe Mihm (2010) besojnë se globalizimi ka hapur rrugën e kësaj krize, falë shpejtësisë me të cilën mund të qarkullojë kapitali financiar në dhe nga kursimet dhe tregjet e caktuara, të cilët përforcojnë luhatshmërinë e çmimeve dhe krizën financiare.

Globalizimi i tregjeve dhe zhvillimi i teknologjive të informacionit dhe komunikimit, të cilat kanë rritur vëllimin e transaksioneve në kohë reale, kanë qenë një nxitje e fuqishme për shfaqjen e aktorëve financiarë, në të vërtetë global, duke qenë një shembull *AIG gjigand*. Disa kompani financiare të këtij lloji kanë dominuar tregun. Kjo mund të shihet lehtë në shumëfishimin e peshës së fitimit të industrisë financiare në *PBB*-në globale, në dy dekadat e fundit. Sjellja e paarsyeshme e disa institucioneve të mëdha financiare dhe rrjetëzimi i tyre ka lejuar krijimin e riskut sistemik.

Shtetet e Bashkuara e eksportuan filozofinë e tyre të derregullimit dhe më pas eksportuan reçesionin. Kjo është një nga mënyrat në të cilat kriza amerikane është bërë një krizë globale.

Duke pasur parasysh se ekonomia e SHBA është më e madhja në botë, është e kuptueshme që një rënie e kësaj madhësie ka një ndikim global, duke krijuar një ngadalësim në motorët ekonomik global. Përveç kësaj, tregjet financiare globale janë shumë të ndërlidhur. Stiglitz (2010) argumenton se dëshmitë për këtë janë fakti se dy nga përfituesit e parë të shpëtimit të qeverisë amerikane nga *AIG* ishin bankat e huaja.

Ndërsa kriza u thellua në Shtetet e Bashkuara dhe Evropë, ekonomitë e tjera të botës filluan të ndjenin efektet e rënies së kërkesës globale. Buneci, Masu dhe George (2009) vërejnë se në vitin 2008, në muajin Janar, kriza ka ndikuar në Britaninë e Madhe, Irlandë, Islandë, Spanjë. Në muajin Mars kriza pushtoi Kanadanë, Japoninë, Meksikën, Estoninë, Lituaninë dhe Letoninë. Në Qershor rënia përfshinte Portugalinë, Danimarkën, Vietnamin dhe Afrikën e Jugut. Në të njëjtin vit në muajin Shtator, kriza u shfaq në Francë, Hong Kongu dhe Australi, dhe në muajin Janar të vitit 2009 kriza goditi Greqinë, Gjermaninë, Belgjikën, Kinën, Ukrainën, Hungarinë, Slloveninë, Kroacinë, Pakistanin, Poloninë, Republikën Çeke, Tajvanin, Singaporin, Serbinë, Bullgarinë, Rusinë, Brazilin, Ekuadorin dhe Rumaninë. Megjithatë, Azia ishte më pak e prekur për shkak të tre arsyeve faktike. Së pari, Azia ka përjetuar kohët e fundit një krizë të madhe ekonomike në vitet 1996-1997, nga të cilat ajo ka nxjerrë mësim. Së dyti, Azia ka ekonomi dhe industri reale, pra prodhon. Së treti, shoqëritë aziatike janë të mbyllura, autokratike, kanë ekonomi të planifikuar, kështu që ato janë më të lehta për t'u kontrolluar. Në pranverën e vitit 2009, kriza ishte tashmë e pranishme si në sektorin bankar anëmbanë botës, ashtu edhe në ekonominë botërore. Me fjalë të tjera, ajo është bërë një krizë globale që prek të gjithë sektorët dhe përfshin shumicën e ekonomive kombëtare.

Si përfundim, globalizimi ka çuar në një rritje të prosperitetit në botë, por në të njëjtën kohë, ka kontribuar në përhapjen e reçesionit të filluar në Shtetet e Bashkuara të Amerikës në vitin 2007, në të gjithë botën.

## **2.2 Krahasimi i krizës ekonomike botërore të vitit 2008 me kriza të tjera të ngjashme**

Çdo herë kur një krizë e re financiare shfaqet ajo perceptohet si më e rënda që historia ka përjetuar. Në fakt sistemi financiar botëror po bëhet gjithnjë e më i ndërlidhur, duke i dhënë çdo krizë të re financiare mundësinë për të qenë më e rëndë se ato të mëparshmet. Mënyra më e mirë për të kuptuar ndikimin e krizës së fundit financiare në ekonominë botërore është të krahasojmë krizat më të mëdha në histori. Një vështrim mbrapa në shkaqet edhe zhvillimet e krizave të mëparshme siguron të dhëna për menaxhimin e krizës aktuale në nivel global dhe evropian.

Reinhart dhe Rogoff (2009) sugjerojnë që krizat financiare ndajnë mjaft karakteristika kryesore të përbashkëta. Karakteristika kryesore është rënia që verifikohet në tregjet e aseteve që gjatë krizave financiare paraqitet e theksuar dhe serioze. Ky fakt mbështetet dhe nga Shachmurove (2011) i cili vë në dukje se çmimet e banesave pësojnë një rënie mesatare prej 35% në gjashtë vjet, ndërkohë që çmimet e kapitalit reduktohen me një mesatare prej 55% në tre vjet e gjysmë. Krizat financiare dhe në veçanti *Depresioni i Madh* dhe *Reçesioni i Madh* karakterizohen nga "*shpërthimet e borxhit*", shkaku i të cilave sipas Fisher (1933) janë periudhat e gjata të niveleve të larta të borxhit.

Thellësia dhe përmasat e krizës aktuale financiare globale janë të pashembullta në historinë ekonomike të pasluftës. Kriza aktuale është konsideruar nga studiuesit si kriza më e thellë që nga *Depresioni i Madh* i viteve 1930. Ajo ka regjistruar luhatje makroekonomike të një amplitude që nuk janë shënuar që nga periudha midis dy luftërave. Në disa mënyra kriza aktuale ngjan edhe me krizat e standardit të arit para Luftës I Botërore në vitin 1873, 1893

dhe në veçanti me panikun financiar në 1907. Në fillimet e viteve 1900, luhatjet bankare ndodhnin çdo disa vjet, të shoqëruara me kolapse në sistemin ekonomik çdo dhjetë vjet apo më shumë. Ndërkohë, në periudhën aktuale të gjitha krizat duket se kanë përgjithësisht natyrë financiare.

Vihen re shumë ngjashmëri midis krizave të viteve 1907-1908, 1929-1935, si edhe krizës aktuale, kryesisht në kushtet fillestare dhe origjinën gjeografike. Ato kanë ndodhur pas një bumi të qëndrueshëm, të karakterizuar nga zgjerimi i kreditimit, rritje e çmimit të aseteve, besimi i madh i investitorëve dhe nënvlerësimeve të risqeve të marra përsipër. Të gjitha u shkaktuan fillimisht nga faktorë të ndryshëm në SHBA, edhe pse shkaqet dhe pabarazitë ishin komplekse e globale. Të gjitha u përhapën ndërkombëtarisht duke ndikuar thellësisht në ekonominë botërore.

Në të tre episodet, sektori financiar ishte kanali kryesor i transmetimit në ekonominë reale dhe goditja e sektorit financiar u pasua nga reçensionin në ekonominë reale. *Depresioni i Madh* i viteve 1930 filloi me rënien drastike të tregut të aksioneve dhe falimentimet e bankave. Por në fakt ajo që e përkeqësoi situatën ishte politika e ndjekur nga *FED* e cila rriti normat e interesit, në përpjekje për të mbrojtur standardin e arit. Duke rritur normat e interesit, *FED* ngadalësoi ekonominë. Për më tepër, zgjedhjet e politikave para dhe pas krizave kanë luajtur një rol të rëndësishëm në formimin e krizës. Sidomos, gjatë *Depresionit të Madh* dhe krizës së fundit financiare, politika monetare ka luajtur një rol të diskutueshëm. Mbrojtësit e arsyetimit monetarist të *Depresionit të Madh* si Friedman & Shvarc ishin shumë kritik për rolin e autoriteteve në shkaktimin e deflacionit dhe tkurrjen e ofertës së parasë që sipas tyre kontribuuan në përkeqësimin e krizës. Autoritetet monetare ishin në dilemë nëse duhet të mos ndërhyjnë për të mos frenuar rritjen ekonomike, por nga ana tjetër ata ishin të vetëdijshëm për nevojën për të frenuar spekulimet. Friedman dhe Schwartz pohojnë së një



politikë restriktive mund të shfrynte bumin në tregun e aksioneve në mënyrë që të parandaloheshin efektet e rënda që u verifikuan me pas.

Si rezultat, shumë biznese falimentuan. Papunësia u rrit në nivele të larta, niveli i pagave pësoi rënie drastike dhe *PBB*-ja u përgjysmua. U deshën 10 vjet dhe fillimi i Luftës së Dytë Botërore përpara se ekonomia të rimëkëmbej. Ndërsa gjatë krizës së fundit, ndërhyrja e Qeverisë amerikane dhe politikat e ndërmarra kanë ndihmuar në përmirësimin e situatës. Ndoshta kjo ka ndikuar edhe në rimëkëmbjen më të shpejtë të SHBA-së. Ndërsa politikat e *BQE* kanë rezultuar jo shumë efikase dhe kriza rezulton më e thellë këtë herë se sa gjatë *Depressionit të Madh* në zonën europiane.

Një tjetër ngjashmëri ndërmjet *Depressionit të Madh* dhe krizës së fundit financiare lidhet me akumulimin e borxhit privat para shfaqjes së krizave, e cila u përqendrua kryesisht në akumulimin e huave hipotekore. Të dy episodet e krizës janë shoqëruar me rritje të shpejtë të çmimeve të banesave dhe një shkallë në rritje të levës financiare, të cilat ushqyen “*bumin*”. Lufta I Botërore shkaktoi një çekuilibër të konsiderueshëm në strehim. U krijua një kërkesë në rritje për banesa nga familjarët. Kështu, në vitet që pasuan, kreditimi i lartë i kombinuar me *fluskën spekulative* të formuar çuan në mbindërtim të shfrenuar. Sipas Mishkin (1978), ndryshimet demografike dhe mbindërtimi në tregun e banesave ishin përcaktues të rëndësishëm të tkurrjes ekonomike midis viteve 1929 dhe 1933.

Në vitet para krizës së fundit, ndodhën ngjarje të ngjashme, si liberalizimi në procesin e kreditimit dhe shtrirja e huave hipotekore “*subprime*”. Përveç kësaj, zhvillimi dhe kompleksiteti i produkteve financiare nxitën rritjen dhe natyrën spekulative të fluskës së formuar. Pra, të dy këto episode kanë goditur direkt familjet, aftësinë e tyre për të ruajtur banesat, duke shkaktuar rënie në konsum dhe investime, por edhe duke tronditur fort besimin në ekonomi. Nga spekulime të forta dhe optimizëm në anën e pasme të një periudhe të

prosperitetit të qëndrueshëm, batica përmbysët shpejt, duke tërhequr poshtë çmimet e aksioneve dhe rritjen e pasigurisë.

Si periudhat e rritjes së shpejtë ekonomike dhe krizat pasuese, janë të bazuara në flluska të çmimit të aktiveve në sektorin e pasurive të patundshme. Kur çmimet e shtëpive pësuan rënie drastike dhe huamarrësit nuk ishin të aftë të respektonin detyrimet e tyre, problemi u transmetua në sektorin bankar. Këto probleme cënuan sektorin bankar, i cili u gjend i pambrojtur. Shkaku i kësaj dobësie është i ndryshëm në dy episodet dhe rezultatet, megjithatë, ishin ngjashmërisht shkatërruese.

Piketty në veprën e tij "*Kapitali në shekullin e 21*" nxjerr në pah rolin e pabarazisë në krizën e fundit financiare. Kumhof & Rancièr (2010) duke shpjeguar *Depresionin e Madh* dhe krizën e fundit zhvilluan një model të bazuar në pabarazi, e cila çon në flluska. Të dy krizat u paraprinë nga një rritje e mprehtë në pabarazinë e të ardhurave dhe pasurisë, si dhe në një rritje të konsiderueshme të raportit midis borxhit dhe të ardhurave, midis familjeve me të ardhura të ulëta dhe të mesme. Statistikat sugjerojnë se reçesioni i vitit 1930 pati një shtrirje më të gjerë dhe përhapje më të ngadalshme në të gjithë ekonominë e mëdha në krahasim me krizën aktuale. Në vijim paraqitet një pasqyrë përmbledhëse krahasuese e krizave të ngjashme financiare

	<i>Faktorët shkaktues</i>	<i>Kohëzgjatja</i>	<i>Përhapja</i>	<i>Pasojat</i>
<i>Recensionin i gjatë 1873</i>	Politikë e shtrënguar monetare për t'u rikthyer në standardin e Arit	Periudhë e gjatë	Kryesisht në SHBA dhe Europë	Recension i gjatë

<b><i>Paniku financiar 1907-1908</i></b>	Mungesa e një kuadri të përshtatshëm rregullator për “trustet”	Relativisht e shkurtër	Përhapja më e kufizuar në krahasim me krizat e tjera. Rol kryesor i sistemit financiar ashtu si në krizat e Tjera	Pasoja të kufizuara
<b><i>Depresioni i Madh 1929-1935</i></b>	Rënie drastike në çmimet e aksioneve në SHBA dhe falimentimet e bankave.	Periudhë e gjatë	Nëpërmjet sektorit financiar kriza u përhap në tërë botën, por me shpejtësi të moderuar në krahasim me krizën e fundit.	Pasoja të rënda dhe që zgjaten në kohë. Rënie e madhe e produktit dhe nivele të larta të papunësisë. Rimëkëmbje e ngadaltë.
<b><i>Kriza aktuale</i></b>	Flluskë e Strehimit dhe kreditë “subprime”	Recension i shkurtër i ndjekur nga rimëkëmbje dhe i pasuar nga një recension i dytë.	Nga SHBA u përhap me shpejtësi në Europë dhe më pas në vendet në zhvillim nëpërmjet sistemit financiar.	Pasoja të rënda në sistemin financiar dhe më pas në atë real. Gjithsesi niveli i papunësisë dhe rënia e produktit janë më të kufizuara se në rastin e “Depresionit të Madh”.

*Figura 3: Krahasim i krizave të ngjashme financiare*

*Burimi: Autori*

Bazuar në treguesit e fundit dhe parashikimet, pasojat negative të *Depresionit të Madh* shfaqen më të rënda dhe më të qëndrueshme. Në vitin 1930 vendi origjinë i krizës dhe vendet periferike në ekonominë botërore u prekën në një mënyrë të ngjashme. Në krizën aktuale ndikimet më negative në ekonominë reale ndodhën jo domosdoshmërisht në vendet e origjinës së krizës, por në disa ekonomi në zhvillim, rritja e të cilëve ka qenë shumë e varur nga flukset hyrëse të kapitalit të huaj. Së fundi, viti 1930 dëshmoi papunësi masive në një nivel të paprecedentë. Në SHBA shkalla e papunësisë arriti në 38% në vitin 1933 dhe në Evropë rreth 30%. Në krizën aktuale rezultoi se një rritje e ngjashme në nivelin e papunësisë dhe rënien e përdorimit të burimeve mund të shmanget për shkak të stabilizuesve automatikë

dhe politikave më të forta kundër-ciklike, të ndjekura aktualisht në një shkallë të gjerë botërore. Rënia e prodhimit ka qenë më e përmbytur gjatë krizës aktuale. Gjithsesi kriza aktuale është zhvilluar me ritme të larta në krahasim me *Depresionin e Madh*, kryesisht për shkak të shkallës më të madhe të levës financiare, borxhit dhe pabarazive globale, faktorët themelor në krijimin, transmetimin dhe thellësinë e krizës aktuale.

Në pasqyrën e mesipërme paraqitet një përmbledhje e ndryshimeve dhe ngjashmërive kryesore të krizave më të mëdha financiare globale në historinë moderne, duke marrë parasysh karakteristika, si: faktorët shkaktues të krizës, kohëzgjatja, përhapja dhe pasojat. Dallimi kryesor midis *Depresionit të Madh* dhe krizës së fundit financiare konsiston në reagimet e ndryshme të qeverisë. Sipas Doan (1997) qëndrimi i qeverisë gjatë *Depresionit të Madh* duhet të analizohet në dy periudha të ndryshme: Gjatë periudhës së parë nga viti 1929 deri 1932, deflacioni u lejua të zhvillohet dhe qeveria mbajti një qëndrim pasiv ndaj krizës. Periudha nga viti 1933 deri në vitin 1941 dëshmoi një angazhim në rritje të qeverisë për të rimëkëmbur ekonominë dhe për të ofruar ndihmë për popullatën dhe tregjet financiare. Përgjigjja e autoriteteve ndaj krizës së fundit ndryshon nga ajo e *Depresionit të Madh* pasi veprimet e ndërmarra kanë qenë të menjëhershme. Për më tepër, masat e politikës u fokusuan kryesisht në mbështetjen e sektorit bankar. Veprimet e qeverisë konsistuan kryesisht në politika monetare dhe fiskale, të orientuara drejt shpëtimit të bankave të mëdha dhe institucioneve të tjera financiare.

Më poshtë në pasqyrën vijuese janë paraqitur në mënyrë krahasimore karakteristikat e krizës së vitit 2008 dhe *Depresionit të Madh*.

<b>Nr.</b>	<b>Karakteristikat</b>	<b>Depresioni i Madh</b>	<b>Reçesioni aktual</b>
1	Filloi në ShBA	Po	Po
2	Spekulimet në treg	Po	Po
3	Kreditë e lehta dhe me qëllim spekulativ	Po	Po
4	Rënia drastike e cmimeve në treg	Po	Po

5	Dështimi i institucioneve financiare	Po	Po
6	Rënia e kërkesës në treg dhe kriza e kredive	Po	Po
7	Rënia e prodhimit dhe e bursave	Po	Po
8	Rënia e investimeve dhe konsumit	Po	Po
9	Ndërhyrja e shtetit	Po	Po
10	U rrit shumë papunësia	Po	Po
11	Inovacionet financiare	Jo	Po
12	Globalizimi ekonomik	Jo	Po
13	Mënyra e derregullimit të tregjeve	Jo	Po
14	Kriza e borxheve të shteteve	Jo	Po
15	Metodologjia e kredive	Jo	Po

*Figura 4: Karakteristika të përbashkëta dhe diferenca midis depresionit të madh dhe krizës së vitit 2008*

*Burimi: Autori*

### **2.3 Pasojat e krizës ekonomike globale**

#### ***Pasojat reale dhe financiare të krizave***

Në këtë seksion paraqitet një rishikim i literaturës mbi pasojat makroekonomike dhe financiare të krizave. Pasojat makroekonomike të krizave financiare përgjithësisht janë shumë të rënda. Edhe pse llojet e krizave mund të jenë të ndryshme, efektet në variablat makroekonomike si konsumi, investimet, prodhimi që ato shkaktojnë, paraqesin një nivel të lartë ngjashmërie. Efektet e krizës mbi rritjen ekonomike janë përgjithësisht afatgjatë. Ndërkohë, variablat financiare si p.sh., çmimet e aseteve zakonisht ndjekin të njëjtin trend gjatë krizave, por me variacione për sa i përket kohëzgjatjes dhe peshës së tyre.

#### ***Efektet financiare të krizave***

Tregjet financiare kanalizojnë burimet e kapitalit drejt përdorimeve më efëçente, e për rrjedhojë janë thelbësore për mirëfunksionimin e një ekonomie. Për më tepër, kombinimi i ndërmjetësimit financiar dhe shpërndarja e riskut lejojnë transferimin e likuiditetit nga subjektet e karakterizuara nga *sufiçiti* tek ata të karakterizuara nga *defiçiti*. King dhe

Levine (1993) nëpërmjet një studimi empirik tregojnë se në vendet më të zhvilluara tregjet financiare rriten më shpejt dhe këto të fundit janë shumë të rëndësishme për bizneset dhe ndërmarrjet, sidomos për ato që mbështeten kryesisht në fonde të jashtme.

Për të analizuar drejt efektet e një krize, fillimisht është e rëndësishme të merren në konsideratë ngjarjet kryesore në periudhën para nisjes së saj. Identifikimi i ecurive të disa variablave mund të shërbejë si një sinjal paralajmërues. Në këtë rast, duke ndërmarrë masat e duhura mund të parandalohen apo të limitohen efektet dramatike të një krize. Literatura e gjerë mbi krizat dëshmon se materializimi i krizave paraprihet nga një periudhë “*bumi*” ekonomik. Kaminsky dhe Reinhart 2000 tregojnë se ndryshimet rregullative mund të lejojnë bankat të japin hua më lirisht dhe të ndërmarrin më shumë risk. Si rezultat rritet niveli i kreditimit nga bankat. Gjithashtu kjo shoqërohet dhe me një rritje të kërkesës nga bizneset, por edhe nga qeveria (Rogoff & Reinhart, 2010). Sipas Bordo dhe Jeanne (2002), çmimet e aseteve reagojnë pozitivisht ndaj rritjes së çmimeve të banesave dhe kapitalit. Gjatë kësaj periudhe vihet re një rritje e shpejtë e nivelit të prodhimit dhe investimeve. Por, periudha e bumit ekonomik pasohet nga një periudhë rënie drastike që me shpejtësi transformohet në një krizë (Mendoza dhe Terrones, 2008).

Krizat financiare ndodhin kur tregu financiar, në vijim të disa tronditjeve të forta nuk është i aftë të funksionojë siç duhet. Si rrjedhim mund të shfaqen probleme serioze të mungesës së likuiditetit, por edhe të përçimit të krizës në ekonominë reale përmes kanaleve të ndryshme të transmetimit.

Krizat financiare janë përgjithësisht ngjarje sistemike, që përhapen shpejt nga vendi i origjinës drejt tregjeve dhe ekonomive të tjera. Infektimi ndodh kryesisht nëpërmjet sistemit dhe tregjeve financiare. Kriza e fundit kishte kryesisht natyrë financiare, duke qenë se u nis dhe u përhap në sektorin financiar, pas falimentimit të një kolosi financiar si *Lehman Brothers*. Për më tepër, një rol të rëndësishëm ka informacioni, duke qenë se një

kolaps në një pjesë të sistemit mund të jetë një sinjal për investitorët që pjesët e tjera janë gjithashtu në rrezik, duke çuar në një rënie të besimit që është kryesor për mirëfeksionimin e sistemit.

Një tjetër mënyrë për të identifikuar probleme thelbësore në tregjet financiare që mund të shkaktojnë një krizë financiare është analiza e ecurive të flukseve dhe stoqeve financiare. Sipas Calvo (1991) një sinjal paralajmërues mund të jenë ndalesa të papritura në fluksin e kapitaleve të huaja. Ndërkohë, Mendoza dhe Terrones (2008), argumentojnë se rritja e vazhdueshme e nivelit të kredive ndaj sektorit privat është një tregues kryesor i dobësive sistemike në sistemin financiar, sidomos në vendet në zhvillim. Shpesh “*bumi*” i kreditimit përkon me krizat financiare. Reinhart dhe Rogoff (2010) sugjerojnë se një qasje efektive mund të jetë analizimi i humbjeve drastike të vlerës në aktive të rëndësishme si banesat, aksionet apo borxhin qeveritar. Si rezultat vihet re një përkeqësim në performancën dhe pozicionet financiare të familjeve, bizneseve dhe qeverisë.

Efektet financiare të krizave janë të lidhura me ndryshime dhe korigjime të ndjeshme të variablave financiarë. Një program i gjerë hulumtimi ka analizuar evolucionin e variablave financiarë gjatë krizave. Edhe pse rezultatet ndryshojnë në varësi të llojeve të krizave, si çmimet e kredive dhe ato të aktiveve kanë tendencë të zvogëlohen ose të rriten me norma shumë më të ulëta gjatë krizave sesa gjatë periudhave të qeta. Claessens, Kose dhe Terrones (2011) kanë gjetur se në shumë vende të zhvilluara kreditë pësojnë rënie me rreth 7%, çmimet e banesave bien me rreth 12% dhe çmimet e kapitalit me më shumë se 15% gjatë tkurrjeve të kreditit dhe rritjes së çmimit të banesave dhe aktiveve. Çmimet e aktiveve dhe kreditë gjatë krizave shfaqin veti të ngjashme si në tregje të zhvilluara ashtu edhe në ato në zhvillim, por kohëzgjatja dhe amplituda e rënies është më e madhe për këto të fundit.

Ndikimi më i madh në ekonominë reale nga një krizë financiare shkaktohet nga mungesa e

kredive nga bankat dhe institucionet e tjera financiare. Dell'Ariccia, Detragiache, Rajan (2005) dhe Klingebiel, Laeven dhe Kroszner (2007) tregojnë se si pas krizave, bankat janë sektorët që rriten më ngadalë sepse natyrisht iu nevojitet financim i jashtëm, për shkak se bankat janë dëmtuar në kapacitetin e tyre të dhënies së kredive. Si vendet e zhvilluara dhe ato në zhvillim kanë përjetuar fenomenin e rimëkëmbjes në mungesë krediti. Këto rimëkëmbje janë mjaft të zakonshme në kriza financiare që lidhen me ndalesa të papritura të flukseve të kapitaleve të huaja në ekonomi tregu në zhvillim (Calvo, Izquierdo & Talvi, 2006). Abiad, Dell'Ariccia dhe Li (2013), tregojnë se rreth një në pesë rimëkëmbje ndodh në një skenar të tillë. Këto rimëkëmbje janë më të zakonshme pas krizave bankare apo bumeve të kredisë. Rritja mesatare e *PBB*-së gjatë këtyre episodeve është rreth 30% më e ulët se gjatë rimëkëmbjeve "*normale*". Studime individuale mbi disa vende gjithashtu tregojnë se krizat financiare janë të lidhura me uljen e investimeve dhe punësimit (Campello, Graham & Harvey, 2010). Kjo sugjeron se oferta e kreditit pas një krize financiare mund të pengojë rritjen ekonomike.

### ***Efektet reale të krizave***

Pas materializimit të një krize, tkurrja e nivelit të kreditimit, flukseve hyrëse të kapitalit të huaj dhe investimeve shkakton ndryshime thelbësore në ekonominë reale (Calvo, 2006).

Krizat financiare kanë kosto të mëdha ekonomike. Ato ndikojnë në aktivitetin ekonomik dhe shpesh shkaktojnë recesion (Claessens, Kose, & Terrones, 2009; 2012). Kohëzgjatja mesatare e një recesioni të shkaktuar nga një krizë financiare është rreth 6 tremujorë, dy me shumë se një recesion normal. Gjithashtu vërehet se në recesionet e shkaktuara nga krizat rënia e prodhimit është më e ndjeshme se në një recesion normal.

Impakti real i krizave në prodhim mund të llogaritet duke përdorur qasje të ndryshme. Nga analiza e kryer nga Claessens, Kose dhe Terrones (2012) për një numër të madh vendesh



dhe për një periudhë të gjatë, rezulton se reçesionet e lidhura me tkurrje të kreditit apo rritje të çmimit të banesave janë më të kushtueshme se ato të lidhura me rritje të çmimit të aksioneve. Një mënyrë tjetër për të vlerësuar humbjet është në bazë të diferencës midis ecurisë së rritjes potenciale dhe rritjes aktuale për një numër vitesh pas krizës apo derisa nivelet e rritjes të rikthehen në ato të trendeve normale. Gjithsesi, pavarësisht metodologjisë së përdorur, humbjet ndryshojnë nga vendi në vend. Përgjithësisht, pasojat janë më të rënda në vendet në zhvillim, por krizat e fundit financiare e kanë përgënjeshtuar këtë fakt duke dhënë një pamje komplet të ndryshme. Mesatarja e humbjeve për vendet në zhvillim llogaritet të jetë 33 % e prodhimit ndërsa për vendet e zhvilluara është 26 %.

Në përgjithësi krizat janë të lidhura me rënie të dukshme të variablave makroekonomike. Reçesionet që pasojnë krizat shfaqin rënie shumë më të mëdha në konsum, investime, prodhim industrial, punësim, eksport dhe import. Për shembull, rënia e konsumit gjatë reçesioneve të lidhura me kriza financiare është zakonisht shtatë deri në dhjetë herë më e lartë se në ato pa kriza të tilla në tregjet në zhvillim. Në reçesionet pa kriza, norma e rritjes së konsumit ngadalësohet, por nuk bie nën zero. Gjatë krizave financiare vërehen rënie të mëdha në prodhimin botëror.

Krizat financiare mund të ndikojnë në ekonominë reale përmes efekteve mbi kërkesën agregate. Për më tepër, jo vetëm që vihen re ndryshime në kërkesën agregate, por edhe ndryshime në përbërjen e kërkesës, duke gjeneruar ndryshim në çmimet relative. Ndryshimet në përbërjen e kërkesës agregate, mund të kenë implikime të mëdha në prodhimin sepse ndryshojnë çmimet relative, duke kufizuar aftësinë e firmave që të paguajnë detyrimet e tyre apo për të emetuar të reja. Shembulli më i spikatur është kursi i këmbimit, i cili mund të ketë një ndikim negativ në aktivitetin e kompanive. Megjithatë,

konstatohen edhe zhvendosje në çmimin relativ të kapitalit. Në të gjitha këto raste, një normë e ulët interesi është e nevojshme për të siguruar ekuilibrin në tregun e mallrave. Sipas Woodford (2003), verifikohet një ulje e natyrshme në normën e interesit. Në qoftë se rënia është drastike, ekonomia mund të përjetojë një mungesë serioze të likuiditetit. Kostoja e përballuar nga ekonomia botërore gjatë *Depresionit të Madh* është dokumentuar në shumë studime. Gjithashtu, në dy vitet që pasuan Luftën e Dytë Botërore ekonomia botërore përjetoj një reçesion global dhe kriza në shumë vende (Kose, Loungani & Terrones, 2015 ). Në vitin 1982, një reçesion global u shoqërua me një mori problemesh në vendet e zhvilluara, si dhe me krizën Latino-Amerikane të borxhit. Gjithashtu, reçesioni global në vitin 1991 përkoi me kriza financiare në shumë pjesë të botës, vështirësitë në tregjet e kreditit të SHBA, krizat bankare dhe valutore në Evropë dhe flluskave të çmimeve të aseteve në Japoni. Ndërsa *PBB* botëror për frymë rritet me rreth 2 % në një vit, ajo ka shënuar rënie me rreth 0.8 % në vitin 1982 dhe 0.2 % në vitin 1991.

Studimet e fundit gjithashtu dokumentojnë se rimëkëmbjet nga krizat e mëposhtme priren të jenë të dobëta dhe të ngadalshme, me efekte afatgjata. Kannan, Scott dhe Terrones (2013) përdorin të dhënat krahasuese midis vendeve dhe arrijnë në përfundimin se rimëkëmbjet e krizave financiare kanë qenë tipikisht të ngadalshme, të shoqëruara nga kërkesë e brendshme e dobët dhe tkurrje e kreditit. Këto rezultate janë në përputhje me ato të raportuara në disa studime të tjera (Reinhart & Rogoff, 2009a; Claessens, Kose & Terrones, 2012; Papell & Prudan, 2011; Schularick & Taylor, 2012). Abiad dhe të tjerë (2013) analizojnë ndikimin afatmesëm të krizave financiare dhe arrijnë në përfundimin se prodhimi ka rënie të ndjeshme pas krizave bankare. Ato raportojnë se rënia e prodhimit është e lidhur me reduktime të gjera me përmasa përafërsisht të barabarta në shkallën e punësimit, raportit të kapitalit me punën, si edhe të produktivitetit.

Nga një perspektivë fiskale, krizat mund të jenë shumë të kushtueshme, sidomos krizat bankare. Sipas Laeven dhe Valencia (2013), për krizat bankare, shpenzimet fiskale përbëjnë mesatarisht rreth 6.8 % të PBB-së. Kostot neto për krizat bankare priren të jenë më të larta për tregjet në zhvillim, 10 % kundrejt 3.8 % për vendet e zhvilluara. Gjithashtu, krizat e borxhit mund të jenë të kushtueshme për ekonominë reale. Borensztein dhe Panizza (2009), Levy-Yeyati dhe Panizza (2011), Furceri dhe Zdzienicka (2012) tregojnë se krizat e borxhit shkaktojnë humbje të konsiderueshme të *PBB*. Furceri dhe Zdzienicka (2012) raportojnë se krizat e borxhit janë më të kushtueshme se ato bankare e valutore dhe janë të lidhur zakonisht me rënie të prodhimit 3% deri në 5 % pas një viti dhe 6% deri në 12% pas 8 vitesh. Për më tepër Gupta, Mishra dhe Sahay (2007) theksojnë se edhe krizat valutore kanë efekte tkurrëse në nivelin e prodhimit dhe aktivitetit ekonomik.

Kombinimi i kostove të ristrukturimit të sistemit financiar dhe ekonomisë së ngadaltë mund të shkaktojë rritjen e ndjeshme të defiçitit dhe borxhit publik gjatë krizave financiare. Reinhart dhe Rogoff (2009a) dokumentojnë se episodet e krizave janë shpesh të lidhura me rënie të konsiderueshme në të ardhurat tatimore dhe rritje të konsiderueshme të shpenzimeve të qeverisë. Laeven dhe Valencia (2013) raportojnë rritjen mesatare të borxhit publik me rreth 12% për 147 krizat bankare sistemike të studiuara prej tyre.

Në episodet e mëparshme të krizës, ndikimi në tregun e punës shpesh ka ndodhur nëpërmjet ndryshimeve në nivelin e punësimit, orëve të punës apo pagave. Në disa raste, pagat nuk kanë pësuar rënie për shkak se qeveria ka ndërhyrë për mbrojtjen e vendeve të punës dhe të ardhurat e punëtorëve të punësuar (McGrattan & Prescott, 2007; Mertens & Ravn, 2008). Edhe gjatë *Depressionit të Madh*, u ndoqën politika për të mbajtur pagat nominale në nivele të njëjta (Ohanian, 2009). Ndërsa në krizën japoneze të viteve 90, u

vendos një rënie e detyrueshme në orarin e punës (Hayashi & Prescott, 2000). Disa probleme të tregut të punës janë specifike për krizat financiare. Kompanitë kryesisht ngurrojnë të punësojnë punëtorë të rinj gjatë një krize, duke reduktuar dhe kostot e tyre. Së fundi edhe problemet e alokimit në tregjet e kapitalit mund të përhapen në tregjet e punës, duke përkeqësuar ndjeshëm aftësinë e punësimit të punëtorëve më të kualifikuar nga kompanitë më produktive (Caballero, 2007).

Evidenca empirike tregon se përkeqësimet në tregun e punës gjatë krizave financiare janë më të rënda se gjatë një recesioni normal. Një raport i fundit i *FMN* (2010) konstaton se edhe në fazën e rimëkëmbjes nga krizat financiare, papunësia rezulton më e ulët se ajo që zakonisht do të verifikohet nga rënia e nivelit të prodhimit. Për më tepër, Caballero (2007) tregon se në ciklin normal të biznesit amerikan punët ekzistuese nuk ndryshojnë. Në kriza financiare ka pasur një shkallë të madhe të shkatërrimit të vendeve të punës e pashoqëruar me rritje proporcionale në krijimin e vendeve të reja të punës. Ndikimi i madh i krizave financiare në tregun e punës gjithashtu mund të gjenerojë ndryshime strukturore në tregun e punës, p.sh. rritjen e papunësisë në periudhën afatgjatë (Elsby et al., 2010). Riintegrimi i këtyre punëtorëve në forcën e punës rezulton i vështirë për shkak të uljes së aftësive të tyre dhe shkëputjes nga tregu i punës. Tendenca ciklike e përkohshme e rritjes së papunësisë transformohet në një rritje të përhershme strukturore në normën e papunësisë (Ball, 2009).

#### **2.4 Pasojat e krizës ekonomike globale të vitit 2008**

Deri në vitin 2007, pasiguria ishte e përhapur në të gjithë tregjet financiare. Mospagimet e hipotekave ishin ende në rritje, duke detyruar bankat të shlyejnë miliarda në humbje dhe me këtë erdhi kriza e kredive. Çuditërisht, bankat nuk ishin të gatshme t'u japin hua individëve me një histori kreditimi më pak se të përsosur.

Jo vetëm që kjo ka ndikim tek konsumatorët, por edhe biznesi e ka gjetur më të vështirë huazimin e fondeve për të financuar shpenzimet. Mungesa e shpenzimeve të biznesit mund të ketë një efekt negativ në të dyja anët e kërkesës dhe ofertës së ekonomisë; mungesa e investimeve redukon kërkesën agregate si dhe çon në një rënie në produktivitetin dhe ndoshta në madhësinë e fuqisë punëtore. Ndërsa kjo prirje u bë gjithnjë e më e zakonshme, ishte e qartë se SHBA mund të përballeshin me një recesion të mundshëm.

Por efektet nuk u ndien vetëm në SHBA, ata ishin përhapur anembanë globit. Shtrëngimi i kredive të lëshuara nga bankat provoi të ishte një problem i madh për bankën britanike *Northern Rock*. Ata kishin huazuar shuma të mëdha parash për të financuar huadhënien e hipotekës dhe mbështeteshin në tregjet e kapitalit për të rishitur hipotekat.

Megjithatë, me krizën e tregut *subprime* në efekt të plotë, investitorët u larguan nga tregu. Kjo e la *shkëmbin e Veriut* me një krizë likuiditeti; ata kishin për të bërë shlyerjen e borxheve por nuk kishin mjete për financim afatshkurtër. Si rezultat, në shtator 2007 ata u kthyen në huadhënësin e mjetit të fundit, *Bankës së Anglisë*. Kjo shkaktoi frikë dhe panik midis depozituesve të tyre dhe brenda një dite klientët kishin filluar të tërhiqnin kursimet e tyre.

Në 2007 gjithashtu bankat qendrore në mbarë botën, nga Kanadaja në Kinë, filluan të ndërhyjnë në një përpjekje për të zbutur pasojat që kriza do të kishte në ekonominë e tyre.

Në vitin 2008 çështjet u vështirësuan, veçanërisht për bankat. Deri në shkurt 2008, vendimi ishte bërë për të nacionalizuar *Northern Rock* pa *JP Morgan* për të marrë *Bear Sterns*, një firmë që kishte për të mbyllur dy nga fondet e saj në vitin 2007 për shkak të humbjeve që kishin pësuar në letrat me vlerë hipotekore të mbështetura.

Por viktima më e madhe e krizës financiare goditi në Shtator *Lehman Brothers*, një nga bankat më të mëdha të investimeve në atë kohë e paraqitur për falimentim. *Lehman* kishte ndërtuar një portofol të madh të letrave me vlerë të mbështetura nga hipoteka të cilat ishin në rënie në vlerë. Që nga blerja e *Bear Sterns*, investitorët ishin të shqetësuar për mirëqenien e

*Lehmanit*, duke pasur frikë se edhe ajo mund të vinte afër dështimit. Ky shqetësim u shndërrua në një mungesë besimi në firmë, e cila nga ana tjetër e nxiti aksionin e tyre me 77% në javën e parë të shtatorit 2008, por kjo ishte vetëm fillimi.

Në ditët që pasuan, vlera e tyre e aksioneve vazhdoi të rrëshqiste pasi lajmi i keq erdhi nga të gjitha anët. *Moody's* kërcënoi me një ulje të vlerësimit të kreditit dhe linjat e tyre të kreditit po prisnin. Për të shpëtuar atë që kishte mbetur, *Lehman* u përpoq të organizonte vet-strukturimin e saj, duke zhvilluar bisedime me *Bankën e Amerikës* dhe *Barclays*.

Megjithatë, këto ishin të pasuksesshme dhe më 15 shtator 2008, *Lehman Brothers* paraqiti kërkesën për falimentim. Ishte e qartë për të gjithë, nga bankierët tek rregullatorët, si edhe tek konsumatorët në mbarë botën se kjo krizë kishte lënë gjurmë të shkatërrimit të rëndë ekonomik që do të duheshin vite për t'u pastruar.

Kriza financiare e kësaj periudhe dhe zhdukja e konsiderueshme e likujditetit, me norma interesi afër zeros, shkaktuan një trend skizofrenie dhe tërësisht të paparashikueshëm në çmimin e lëndëve të para, mallrave bujqësore dhe energjisë. Përgjatë vitit 2008 u vu re një rritje mjaft e madhe në këto tregje dhe menjëherë me nisjen e krizës çmimi i tyre u ul në nivel të konsiderueshëm. Sa më sipër, Europa po shkonte drejt një reçensionit financiar ku objektivi i vendosjes dhe ruajtjes së stabilitetit ekonomik dhe financiar po bëhej gjithnjë e më shumë i vështirë për t'u përmbushur. U rrit numri i papunësisë, e në këtë mënyrë kriza financiare solli më vete në mënyrë të pashmangshme edhe probleme sociale të cilat përshkuan të gjithë shoqërinë. Çmimet e banesave u ulën në tregjet imobiliare dhe qeveritë e shteteve u gjendën përpara vështirësive të shumta në reformimin e sistemeve të tyre fiskale. Besimi i qytetarëve ishte ulur ndjeshëm e për këtë arsye edhe ndërmarrja e politikave të ndryshme financiare nga ana e shteteve antare bëhej më e vështirë. Në këto rrethana gjendej Europa kur u kërkua edhe njëherë reformimi i sistemit të mbikëqyrjes financiare në *Bashkimin European*, kësaj here mbi disa baza të shëndosha që ishin ndërmarrë më parë në këtë drejtim.

Ashtu sikurse u përmend edhe më sipër, kriza financiare solli një boshllëk të madh në sistemin e rregullimit dhe mbikqyrjes financiare. Kjo u shoqërua me një rritje të shpejtë të numrit të papunësisë dhe me një recension të ekonomisë në tërësi, duke detyruar qeveritë përkatëse të shpenzonin shuma të mëdha në mënyrë që të arrinin të stabilizonin sistemin e tyre bankar, borxhet e të cilit do t'i transferoheshin brezave të ardhshëm. Zgjidhja e këtyre problemeve ishte urgjente dhe kërkonte një përfshirje të madhe të të gjithë aktorëve politikëbërës dhe jo vetëm, duke përfshirë këtu të gjitha nivelet e trajtimit: global, europian dhe kombëtar, si dhe në të gjithë sektorët financiar<sup>14</sup>.

Ndërhyrja nga qeveria dhe bankat qendrore në të gjithë globin ishte në lëvizje të plotë. Në shtator, *FED-i* amerikan i dha *AIG*, një kompani sigurimi, një paketë shpëtimi prej 85 miliardë dollarësh për të parandaluar falimentimin e saj në këmbim të 80% të aksioneve në firmë. Kjo bëri që disa të vënë në dyshim arsyetimin e tyre për të shpëtuar *AIG* por jo *Lehman Brothers*. Në fund të fundit, *Lehman Brothers* ishte banka e katërt më e madhe e investimeve në atë kohë.

Roberts (2009) dhe Heng (2010), cituar nga Kasapi (2016), argumentojnë se risku i tepruar i marrë nga institucionet financiare në SHBA kombinuar me joefikasitetin në kuadrin rregullator të tregut të banesave në SHBA ishin shkaqet kryesore të recesionit global. Për më tepër, Heng (2010), cituar nga Kasapi (2016), ofron një shpjegim të hollësishëm të çështjes, duke sqaruar se institucionet financiare në Shtetet e Bashkuara kanë inkurajuar individët me problematika kreditimi të zotërojnë banesa dhe gjithashtu kanë ndikuar në rënien e shpejtë të çmimeve të banesave, duke çuar në shpërthimin e "*fluskës së strehimit*". Gjithashtu edhe Sobel (2012), cituar nga Kasapi (2016), në studimin e tij konfirmon faktorët e evidentuar më lart, por trajton edhe faktorë të tjerë shtesë që nuk janë përmendur nga autorët e tjerë. Sipas tij, mangësitë në formulimin e politikave të normave të interesit, si dhe politikat për të ulur

---

<sup>14</sup>

The high-level group on financial supervision in the EU. Chaired by Jacques De Larosiere, Report. Brussels, 25 February 2009. f. 3

inflacionin në SHBA kanë luajtur rol të madh në krijimin e rrethanave që çuan në krizën globale ekonomike. Në fakt, roli i politikës monetare në ekonomitë e mëdha të përparuara, veçanërisht në SHBA, paraqitet mjaft i rëndësishëm. Pas shpërthimit të “*fluskës së internetit*” në SHBA, politika monetare e ndjekur në ekonomitë e tjera të avancuara dhe SHBA pati karakter lehtësues. Gjithashtu ekzistojnë evidenca që vendimet e kursit të Bankës Qendrore Evropiane (*BQE*) janë prekur nga vendimet e politikës monetare amerikane *FED* (Taylor 2009), cituar nga Kasapi (2016). Politika monetare lehtësuese stimuloi rritjen e konsumit dhe investimeve në SHBA. Siç mund të pritej, me norma të tilla të ulëta nominale dhe reale të interesit, aktivitetet regjistruan fitime të larta, sidomos në strehim dhe pasuri të patundshme, duke siguruar një shtysë të mëtejshme për konsum dhe investime. Kërkesa agregate shënoi rritje konsistente që u pasqyruan në defiçite të mëdha dhe në rritje të llogarisë korente në SHBA gjatë periudhës së krizës. Kërkesa e madhe e brendshme e SHBA shkaktoi tepricat në rritje në pjesën tjetër të botës, veçanërisht në Kinë dhe ekonomitë e tjera të Azisë Lindore, furnizueset kryesore të mallrave dhe shërbimeve me kosto relativisht të ulët. Për më tepër, disponueshmëria e mallrave dhe shërbimet relativisht të lira ndihmuan në ruajtjen e stabilitetit të çmimeve në SHBA dhe vende të tjera. Kështu inflacioni në ekonomitë e zhvilluara mbeti i ulët, duke kontribuar në vazhdimësinë e politikës monetare lehtësuese.

Qeveria e SHBA u përgjigj duke deklaruar se falimentimi i *AIG* mund të paraqiste një rrezik sistematik për sistemin financiar, ndërsa një falimentim *Lehman* nuk do ta shkaktonte atë. Thesari më pas propozoi një plan shpëtimi prej 700 miliardë dollarësh. Kjo do të përfshinte qeverinë që të blinte asete të dëmtuara, posaçërisht letra me vlerë të mbështetura nga hipoteka, dhe pastaj t'i rishiste ato pas përmirësimit të kushteve të tregut.

Të gjithë ekonomistët bien dakord që në qendër të krizës qëndronte një “*fluskë strehimi*” në SHBA. Ëndrra amerikane e të pasurit të një banese, përfshirë edhe ata me të ardhura të ulëta dhe historik jo të mirë kredie, ishte bërë gjithnjë e më e përhapur. Rregullimi i



pamjaftueshëm financiar inkurajoi kreditimin për aplikantët që nuk kualifikoheshin për të marrë kredi të tilla. McCoy dhe Renuart (2008), cituar nga Kasapi (2016), përshkruajnë zhvillimet kryesore në tregun e kredive hipotekore gjatë viteve 1980 dhe 1990, të cilat mbështetën rritjen e shpejtë të kreditimit "*subprime*" pas vitit 2003. Zhvillimet kryesore lidhen me ndryshimet legjislative që eliminuan kufijtë për normat e interesit të kredive dhe i lejuan huadhënësit ofrimin e kredive me norma të ndryshueshme interesi. Në fakt, në rrethana të përshtatshme, kushtet e kredisë jo tradicionale mund të rezultojnë të dobishme si për huadhënësin dhe huamarrësin. Por, përvoja e kohëve të fundit ka treguar se, kur përdoren në mënyrë të papërshtatshme, kushtet e kredisë mund të rrisin në mënyrë të konsiderueshme riskun e huamarrësit për mospagesën e detyrimeve. Kreditimi "*subprime*" u nxit në masë të konsiderueshme nga zhvillimet teknologjike të viteve 1990, që i mundësuan huadhënësve përdorimin e modeleve statistikore dhe vlerësimeve të kreditit që çuan në nënvlerësimin e riskut të huamarrësit. Gjithashtu mungesa e informacionit, gjykimi i dobët dhe praktikatat agresive të kreditimit inkurajuan shumë blerës të marrin përsipër hipoteka të rrezikshme. Kreditë "*subprime*" ishin kredi me risk të lartë të destinuara për individë që nuk kualifikoheshin për kredi të tjera për shkak të nivelit të ulët të të ardhurave apo historikut të kufizuar dhe problematik të kreditimit. Kredi të tilla zakonisht kishin norma më të larta interesi sesa kreditë e tjera së bashku me tarifa në numër më të madh dhe më të larta. Tregu i kredive "*subprime*" ka përjetuar shumë praktika abuzive të kreditimit, duke përfshirë huamarrës të cilët kualifikoheshin për kredi "*prime*" dhe merrnin kredi "*subprime*". Në fakt vetëm një numër i vogël i kredive *subprime* u destinuan për huamarrës me të ardhura të ulëta (Park, 2008). Ndërkohë, 60-70% e të ashtuquajturave kredi *subprime* shkoi për huamarrës me të ardhura të niveleve të mesme dhe të larta, të cilët kualifikoheshin për kreditë e nivelit të parë (Aalbers, 2009), cituar nga Kasapi (2016). Kreditë "*subprime*" gjeneruan të ardhura më të larta për institucionet huadhënëse, duke inkurajuar huadhënësit për të nxitur këto kredi për

huamarrësit potencial. Institucionet e pavarura huadhënëse përbëjnë burimin kryesor të shumicës së kredive *subprime* në SHBA.

Megjithatë, kjo nuk funksiononte deri në masën në të cilën ata fillimisht mendonin se kushtet e tregut në vend kanë vazhduar të përkeqësohen. Thesari amerikan mendoi se do të ishte më efektive për të investuar drejtpërsëdrejti në vetë firmat, kështu që vendosi të përgjigjet duke investuar 250 miliardë dollarë në një sërë institucionesh të vogla dhe kyçe financiare.

700 miliardë dollarë ishte vlera e planit të propozuar të ndihmës.

Ndërkohë, qeveria e Mbretërisë së Bashkuar nxiti një politikë fiskale ekspansioniste. TVSH u shkurtua nga 17.5% në 15% në një përpjekje për të rritur konsumin. Në tetor, qeveria gjithashtu pranoi të fuste 37 miliardë funte në *RBS* dhe *Lloyds TSB*, pas marrjes së dakordësuar të *HBOS* nga *Lloyds TSB* në shtator. Ky veprim nacionalizoi në mënyrë efektive dy bankat pasi nënkuptonte që shteti kishte 81% të *RBS* dhe 40% të *Lloyds TSB*.

Për të stimuluar shpenzimet e konsumit brenda ekonomisë, *Banka e Anglisë* kishte shkurtuar normat e interesit nga 5% në 0.5% në mes të viteve 2008 dhe 2009. Kjo do të thoshte që deri në vitin 2009, Mbretëria e Bashkuar kishte pak hapësirë për të ulur normat e interesit.

Pra, në vend të kësaj, *Banka e Anglisë* u kthye në një politikë monetare jokonvencionale dhe u angazhua në lehtësimin sasior. Qëllimi i kësaj ishte krijimi i parave të reja elektronike për firmat për të investuar në tregjet e aksioneve dhe obligacioneve. Për pasojë do të rriteshin çmimet e aseteve ndërkohë që nxisnin likuiditetin dhe inkurajonin kreditimin.

Pastaj, në muajin Prill 2009, samiti i G20 u zhvillua në Londër, ku udhëheqësit diskutuan mbi metodat e mundshme të ngadalësimit të shkatërrimit të mëtejshëm ekonomik. Ata arritën në një marrëveshje për të injektuar afërsisht £ 681bn në ekonominë globale.

Në muajin Prill 2009 u themelua *Bordi i Stabilitetit Financiar*. Qëllimi i këtij organi ndërkombëtar ishte që të punojë së bashku me *FMN*-në për të kryer ushtrime paralajmëruese

të hershme dhe për të vlerësuar dobësitë brenda sistemit financiar global për të informuar më mirë rregullatorët dhe politikëbërësit.

Këto nuk ishin ndryshimet e vetme që ju shkaktuan organeve rregullatore. Shumë qeveri kishin kuptuar se bankat nuk ishin të vetmet që fajësoheshin si shkaktarë të krizës. Ishte e qartë që organet rregullatore ishin tepër të vetëkënaqur dhe se mungonte një rregullim i kujdesshëm. Për të dy shtetet, si për Mbretërinë e Bashkuar, ashtu edhe për SHBA, vitet e ardhshme sollën ndryshime të rëndësishme në metodat rregullatore në një përpjekje për të mësuar nga gabimet. Nv vijim paraqitet një pasqyrë përmbledhëse e pasojave të krizës financiare në 40 vende të ndryshme të botës.

<b>% Changes, 2008:</b>	<b>Real GDP</b>	<b>II Rating</b>	<b>Stock Market</b>	<b>Price of SDR</b>
Iceland	-4.7	-32.5	-90.0	90.0
Ukraine	2.1	-12.1	-74.3	48.6
Estonia	-2.8	-9.4	-63.0	1.7
Argentina	6	-13.6	-49.8	6.9
Latvia	-4.6	-8.3	-55.1	-.3
Ireland	-2.8	-7.8	-66.1	3.1
Korea	2.6	-7.3	-40.7	30.9
New Zealand	-.9	-5.4	-37.4	30.4
UK	.7	-5.5	-31.5	33.9
Hungary	.4	-7.6	-53.2	6.1
Kazakhstan	3.2	-8.9	-65.7	-2.1
Lithuania	3.7	-7.9	-66.0	1.3
Australia	2.1	-4.5	-43.0	24.0
South Africa	3.1	-4.7	-26.3	33.2
Turkey	1.5	-3.0	-52.4	27.6
Bulgaria	5.4	-6.6	-79.7	1.6
Italy	-.6	-4.7	-49.5	3.1
Sweden	.5	-3.5	-42.0	18.7
Russia	5.6	-4.8	-64.9	16.7
Norway	1.5	-2.1	-52.6	26.1
Romania	7.7	-5.9	-70.5	12.5
Austria	1.6	-4.6	-61.2	3.1
Portugal	0	-4.3	-51.2	3.1
Canada	.6	-3.0	-35.0	20.8
Greece	3	-4.6	-65.5	3.1
Mexico	1.5	-3.6	-24.1	21.4
United States	1.2	-5.8	-38.5	-2.5
Belgium	1.1	-3.8	-53.8	3.1
Croatia	2.2	-3.7	-67.1	.8

Namibia	3.3	-1.1	-40.1	33.2
Spain	1.1	-4.2	-39.4	3.1
Luxembourg	.6	-2.6	-59.5	3.1
Denmark	-.9	-2.6	-48.6	1.5
Singapore	1.2	-3.8	-48.9	-2.7
Swaziland	2.7	-2.6	3.9	33.2
Finland	1.4	-2.6	-53.4	3.1
Japan	-.5	-5.7	-42.1	-22.4
France	.7	-2.6	-42.7	3.1
Netherlands	2	-2.5	-52.3	3.1
Thailand	3	-3.5	-47.6	1.3
Poland	4.8	-1.5	-51.1	18.6

*Figura 5: Pasojet e krizës financiare ne 40 vende të botës*

*Burimi: Working Paper 2009-17*

## **2.5 Transmetimi dhe pasojet e krizës ekonomike në Eurozonë**

Kriza globale financiare ka ndikuar në mënyrë të konsiderueshme në *Bashkimin Evropian*, sidomos tek anëtarët e rinj si Republika Çeke, Estonia, Letonia, Lituania, Hungaria, Polonia, Sllovenia, Sllovakia, Rumania dhe Bullgaria. Arsyet dhe rrethanat e krizës ekonomike në vende të ndryshme në periudha të ndryshme janë të ndryshme. Kriza globale mbështet idenë se ekonomitë rajonale dhe Bashkimi Evropian ose SHBA nuk janë në gjendje të përballen me sfida të reja (Romeo, 2010). Si rezultat, çdo shtet anëtar i BE-së përpiqet të përballlet me këtë krizë, aq sa është e mundur. Diversiteti i mjedisit ekonomik dhe financiar, karakteristikat ekonomike dhe objektivat e politikës ekonomike përcaktojnë edhe masat e ndryshme të nevojshme për të kapërcyer krizën. Katër janë kanalet kryesore të transmetimit të krizës financiare në Europë. Kriza financiare ndikoi fuqimisht në ekonominë e BE-së nga vjeshta e vitit 2008 e më tej nëpërmjet disa kanaleve thelbësore të transmetimit.

*Nëpërmjet sistemit financiar*

Edhe pse fillimisht humbjet e kishin origjinën në Shtetet e Bashkuara, humbjet e bankave janë vlerësuar të jenë shumë më të mëdha në Evropë, veçanërisht në Britaninë e Madhe dhe në zonën e euros, sesa në SHBA. Sektori financiar europian ishte një nga blerësit kryesore të aseteve amerikane të ashtuquajtura "*toksike*". Për më tepër, bankat në mënyrë drastike reduktuan ekspozimin e tyre në tregjet e reja, duke mbyllur linjat e kredisë nëpërmjet riatdhesimit të kapitalit. Prandaj, kriza u përhap më tej duke reduktuar fondet sidomos në ekonominë në zhvillim të Evropës, sistemet financiare të të cilave ishin më pak të prekura fillimisht. Rënia e menjëhershme e vlerës së aseteve dhe vështirësia apo pamundësia e tregimit të tyre shkaktoi një kolaps në sistemin financiar europian. Sektori bankar në veçanti pësoi një goditje të rëndë. Si rezultat, kompanitë dhe konsumatorët europian përjetuan pasoja negative. Në një botë me liberalizim të lëvizjeve të kapitalit, ishte e pashmangshme që likuiditeti i tepërt global të shkaktonte një rritje të shpejtë në çmimet e aseteve edhe në Evropë nëpërmjet kanaleve kryesore të transmetimit. Kushtet e mira financiare gjithashtu kishin rrënjë mikroekonomike dhe lista e faktorëve që kontribuan është e gjatë. Modeli i ndërtuar, ku kreditë u zgjeruan dhe më pas u paketuan dhe shitën në treg, bëri që aftësia paguese e huamarrësit nuk mund të vlerësohej nga kreditori fillestar. Për më tepër, ndryshimi teknologjik lejoi zhvillimin e produkteve të reja komplekse financiare dhe agjencitë e vlerësimit të kreditit shpesh e nënvlerësuan riskun e lidhur me këto instrumente të reja duke i shndërruar ato në tërheqëse për investitorët. Ndërkohë skemat e kompensimit të bankave nxitën marrjen përsipër të risqeve të larta afatshkurtra, duke injoruar pasojat afatgjata të veprimeve të tyre. Përveç kësaj, bankat që kishin investuar në produktet e reja, shpesh eliminonin nga bilancet e tyre këto instrumente duke ia kaluar të ashtuquajturave "*Njësi për qëllime të veçanta*" (*SPVs*). *SPVs* nga ana tjetër ishin financuar me kredi afatshkurtra të tregut të parasë, duke shkaktuar rrezikun e mospërputhjeve të maturimeve. Ndërkohë bankat që fillimisht

kishin liruar kapitalin, duke eliminuar këto aktive nga bilanci i tyre, njëkohësisht kishin ofruar garancitë e kreditit për *SPV*-të e tyre. Dobësitë në procesin e mbikqyrjes dhe rregullimin shkaktuan një neglizhencë ndaj këtyre aktiviteteve në shumë vende. Përveç kësaj, institucionet bankare kanë rritur jashtëzakonisht shumë aktivitetin e tyre duke u radhitur në listën e institucioneve të ashtuquajtura “*shumë të mëdha për të falimentuar*”. Si rezultat i këtyre zhvillimeve makroekonomike dhe mikroekonomike institucionet financiare ishin të detyruar për të financuar portofolet e tyre me gjithmonë e më pak kapital. Rezultati ishte një kombinim i inflacionit të çmimeve të aseteve dhe një përkeqësim përkohësisht i fshehur i cilësisë së kredive. Një *fluskë* u formua në tregjet e ndërthurura të aseteve, duke përfshirë tregun e strehimit dhe tregun e letrave me vlerë të mbështetura mbi huatë hipotekore. Bankat e mëdha amerikane të investimeve arritën tregues të normave të huamarrjes 20% deri në 30%, por disa banka të mëdha evropiane kishin norma më të larta. Leva financiare kishte arritur nivele të larta. Me norma kaq të larta, një rënie e vogël në vlerat e portofolit mund të mjaftonte për të shkaktuar paaftësinë e pagesës për një institucion financiar. Për më tepër, mospërputhjet midis maturimeve përgjithësisht më të gjata të portofoleve dhe atyre më të shkurtra të kredive të tregut të parasë shkaktuan mungesa akute likuiditeti. Kjo shpjegon se si probleme në një pjesë të vogël të tregjeve financiare të SHBA-së arritën të infektojnë të gjithë sistemin bankar botëror.

#### *Nëpërmjet kërkesës*

Tkurrja e kërkesës së konsumatorëve amerikanë ndikoi direkt në nivelin e eksporteve të vendeve evropiane, të ndikuara më parë edhe nga rivlerësime të kursit të këmbimit. Për më tepër me tkurrjen e kreditimit dhe rënien e pasurisë së familjeve, niveli i kursimit u rrit dhe kërkesa për mallra të konsumit dhe investimeve në pasuri të paluajtshme pësoi

rënie. Për më tepër, *Banka Qendrore Europiane* filloi rritjen e normave të interesit që prej vitit 2006, nga 2% në 4% deri në mes të vitit 2007, për të kundërshtuar rritjen e normës së inflacionit, të shkaktuar nga çmimet më të larta të importit. Nëpërmjet kanaleve të transmetimit kjo shkaktoi tkurrjen e kërkesës agregate. Tregtia botërore pësoi një rënie të jashtëzakonshme në tremujorin e fundit të vitit 2008. Tkurrrja e tregtisë që ishte më e thellë sesa mund të pritej në bazë të të dhënave historike, u mundësua për shkak të mungesës së financimit të tregtisë dhe një ndikim më të shpejtë të aktivitetit mbi tregtinë si rezultat i globalizimit dhe mbizotërimit të rrjeteve globale të furnizimit. Në vijim paraqitet figura ilustruese e përhapjes së krizës në Europë.

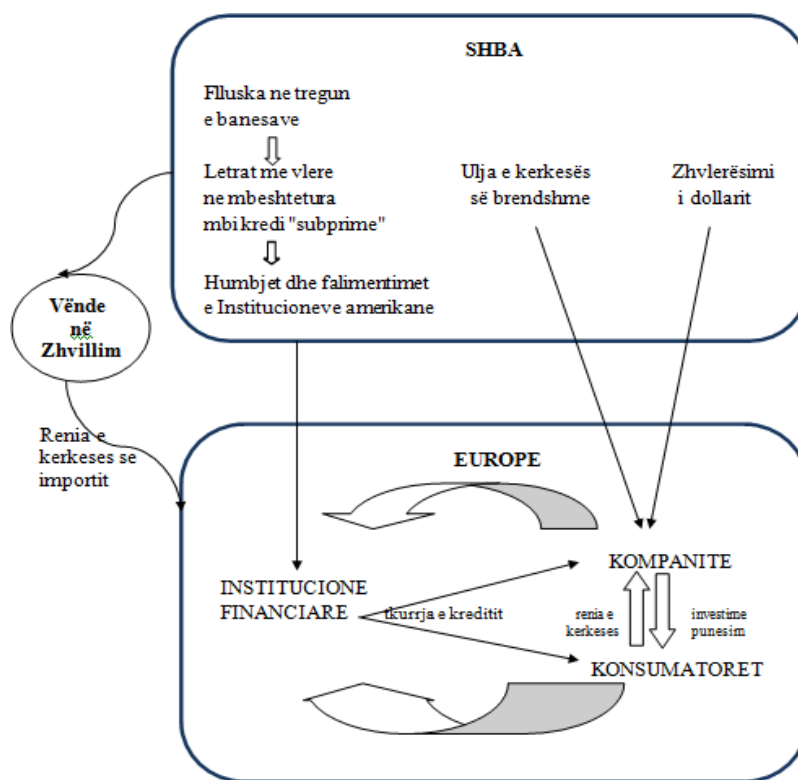


Figura 6: Transmetimi i krizës në Europë

Burimi : Autori

Rritje të ngjashme janë regjistruar për një numër të madh produktesh të tjera. Si rezultat kostot e kompanive u rritën, të ardhurat reale të punëtorëve u ulën, duke reduktuar kërkesën agregate. Inflacioni ndërkohë në një kohë të shkurtër shënoi vlerën 4%.

#### *Nëpërmjet zhvlerësimit të dollarit ndaj euros*

Ulja e ndjeshme e normave të interesit nga *FED* si kundërpërgjigje ndaj krizës shkaktoi një zhvlerësim të dollarit amerikan ndaj euros. Ky zhvlerësim ndikoi negativisht në aftësinë konkurruese të produkteve europiane. Euro u vlerësua kundrejt dollarit amerikan, monedhës kryesore globale, nga 1.20 në 1.60 USD- një rritje prej 33% - midis fillimit të vitit 2006 dhe verës së vitit 2008. Gjithashtu në këtë periudhë u realizua dhe një rritje paralele ndaj Yenit japonez. Rivlerësimi i euros ka tkurrur fitimet e kompanive në sektorin e tregtisë së mallrave. Si rezultat bilancet e tregtisë dhe llogarisë korente kaluan në defiçite dhe niveli i eksporteve pësoi një rënie të pashembullt.

#### *Nëpërmjet ekonomive në zhvillim*



Ekonomitë në zhvillim ishin përfituesit kryesorë të bumit ekonomik para vitit 2007. Por, zhvillimi i tyre i ardhshëm varet, në një masë të madhe, nga perspektivat ekonomike globale. Sot ekonomia globale dhe ekonomia evropiane janë shumë më të integruara dhe të ndërvarura se sa ishin dhjetë apo njëzet vjet më parë. Edhe pse me vonesë, kriza u përhap edhe në ekonomitë në zhvillim që përjetonin një rritje ekonomike me ritme relativisht të larta, të cilat ishin importuese të rëndësishme të produkteve dhe shërbimeve evropiane. Kur efektet e krizës u përhapën në këto vende, niveli i importeve u tkurr në mënyrë të ndjeshme. Përveç tre faktorëve kryesorë shtrëngues të shpjeguar më lart, të cilët kanë prekur negativisht të gjitha ekonomitë evropiane në një mënyrë të ngjashme, shumë nga vendet në mënyrë individuale janë përballur me probleme specifike. Mbretëria e Bashkuar, Irlanda dhe Spanja, në veçanti, kanë përjetuar një numër karakteristikash të përbashkëta me ekonominë amerikane: fluska e strehimit, rritja e borxheve familjare dhe defiçiteve të llogarisë korente apo problemet e konkurrencës ndërkombëtare.

## **2.6 Faktorët dhe pasojat e krizës ekonomike në rajonin e Ballkanit Perëndimor**

### ***Faktorët që ndikuan në prekjen e rajonit të Ballkanit Perëndimor nga kriza ekonomike***

Ndikimi i krizës globale në ekonomitë në zhvillim është i lidhur me disa faktorë, në mesin e të cilëve mund të përmendim: integrimin e këtyre ekonomive në ekonominë globale, rritjen e çmimeve gjatë krizës ekonomike globale, reduktimin e dërgesave nga emigrantët si rezultat i krizës në vendet pritëse, rënien e ndihmave të huaja direkte, vështirësitë në marrjen e huave nga bankat, etj. Efekti i këtyre faktorëve është sigurisht i ndryshëm në vende të ndryshme dhe është i lidhur me karakteristikat e secilit prej tyre.

### a) Niveli i integritit ekonomik me ekonominë globale.

Një nga faktorët më të rëndësishëm, që mund të arrijë zhvillimi i ekonomisë ndërkombëtare në një vend të veçantë, është sigurisht niveli i integritit të këtij vendi në ekonominë botërore. Në një ekonomi të hapur, me lidhje të konsiderueshme ekonomike me ekonominë botërore, ndoshta ndikimi i krizës globale do të jetë më i ndjeshëm. Integrimi ekonomik i një vendi me ekonominë botërore është analizuar në përgjithësi nëpërmjet vëllimit të eksport - importit të këtij vendi në lidhje me pjesën tjetër të botës. Natyrisht, në një pikëpamje më të gjerë, mund të përfshihen këtu edhe investimet e huaja, dërgesat e emigrantëve, etj. Niveli ekonomik i integritit të një vendi është demonstruar në "*indeksin e hapjes*", i cili përfaqëson përqindjen e vëllimit të eksporteve dhe importeve ndaj *PBB*-së. Në figurën në vijim është paraqitur vlerësimi i eksporteve dhe importeve duke iu referuar konceptit të *Bankës Botërore* sipas indekseve [2], e fokusuar tek eksportet.

Në fokus të krizës ndërkombëtare, një hapje relativisht e vogël e një ekonomie do të ishte një faktor "*pozitiv*" që mund të kufizojë ndikimin e krizës globale në vend. Të dhënat tregojnë se **Serbia**, Mali i Zi dhe Maqedonia kanë një indeks më të lartë hapjeje, madje edhe më të lartë se vendet perëndimore europiane. Kjo do të thotë se lidhjet tregtare të këtyre vendeve me pjesën tjetër të botës në vlerësimin e eksporteve dhe importeve kanë qenë më intensive, e cila nënkupton më shumë potencial për ekonominë e këtyre vendeve për t'u prekur nga pasojat negative të krizës globale, por edhe për të përfituar nga dinamikat rritëse të ekonomisë globale. Në vijim paraqitet pasqyra përmbledhëse e eksporteve dhe importeve të mallrave të vendeve të Ballkanit Perëndimor në raport me Prodhimin e Brendshëm Bruto nga vitet 2009-2019.

Hapja e Ekonomise	2009	2011	2013	2015	2017	2019
Shqipëria	75.1	81.2	75.9	71.8	78.2	76.9
Bosnje Herc.	73.7	87.8	87.9	89.3	97.9	95.3
Maqedonia e V.	87.2	113.2	104.9	113.7	124.1	138.8
Mali I Zi	99.4	106.7	102.8	102.7	105.6	108.5

<b>Serbia</b>	66.0	78.8	87.9	97.4	107.5	112.1
<b>Kosova</b>	69.0	81.6	71.6	72.3	79.2	85.5

*Figura 7 : Eksportet dhe importet e mallrave të vendeve të Ballkanit Perëndimor ndaj ekonomisë botërore gjatë viteve 2009-2019*

*Burimi: EU Candidate Countries' & Potential Candidates' Economic Quarterly (CCEQ). [https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/tp042\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/tp042_en.pdf).*

#### **b) Niveli i çmimeve.**

Duke u fokusuar në krizën globale, një karakteristikë tipike është rritja e nivelit të çmimeve në vendet e prekura nga ajo. Niveli i lartë i çmimeve zgjeron ndikimin e tij negativ edhe në vende të tjera duke i bërë importet për këto vende më të shtrenjta dhe duke rritur kostot e tyre të prodhimit. Por, kjo gjë varet natyrisht nga struktura e importeve. Në vitin 2009 pjesa më e madhe e importimeve, në vendet e Ballkanit Perëndimor, ishin makineri, pajisje dhe pjesë këmbimi, të cilat përbënin rreth 40-45% të totalit të importeve. Në vitet 2008 dhe 2009, mesatarja e rritjes së çmimeve për këtë grup produktesh në tregjet e ShBA ishte përkatësisht 1,9% dhe 1,2%, e cila reflekton në fakt trendin e përgjithshëm për të gjithë periudhën pas vitit 2004. Grupet e tjera të rëndësishme janë - produktet e karburantit, të energjisë elektrike dhe mineraleve, që përbëjnë rreth 8-10% të importit të përgjithshëm (2009). Në tregjet e ShBA çmimi i karburantit në vitin 2008 u rrit me rreth + 35%, por për vitin 2009, çmimi i tij ka rënë mesatarisht me -34%; në indeksin e çmimeve të energjisë elektrike ndërsa për vitin 2008 ishte + 5,8% dhe në vitin 2009 vetëm + 0,6%. Çmimet për grupet e tjera të importeve janë produktet si ushqimi, pijet dhe duhani [6], të cilat përbëjnë rreth 6-11% të importeve, me përjashtim të Serbisë. Në ShBA është rritur me një mesatare prej + 9,3% në 2008 dhe + 2,3% në 2009. Në anën tjetër, PPI (Indeksi i Çmimeve të Prodhimit) në vendet e Bashkimit Evropian, -që karakterizon nivelin e çmimeve të lëndëve të para dhe konsumit të ndërmjetëm, në vitin 2008 pasqyroi një rritje prej rreth 8%, ndërsa në vitin 2009 ai pësoi një rënie prej - 2,9%. Në fokusin e të dhënave, mund të supozohet se niveli i çmimeve të ekonomisë globale

ka ndikuar negativisht rajonin në vitin 2008, por kjo nuk duhet të ketë një ndikim të konsiderueshëm në vitin 2009. Ky përfundim në fakt, është pjesërisht i vërtetë. Kostot e importit varen jo vetëm nga çmimet, por edhe nga kurset e këmbimit të monedhës vendase me valutat e huaja, kryesisht me euro. Këtu kemi një pamje të ndryshme në krahasim me dinamikën e nivelit të çmimeve. Deri në vitin 2009 ka patur një qëndrueshmëri në kurset e këmbimit për pothuajse të gjitha vendet, ndërsa në vitin 2009 disa monedha vendase janë zhvlerësuar dukshëm kundrejt euros, përmendet këtu rasti i Shqipërisë ku monedha LEK u zhvlerësua me rreth -7,7%; dhe monedha serbe RSD u zhvlerësua me rreth 14,8% [7].

### c) Remitancat nga emigrantët.

Rënia e remitancave është konsideruar si një nga pasojat më negative të krizës globale në ekonominë në zhvillim. Në vendet e Ballkanit Perëndimor remitancat e dërguara në shtëpi nga emigrantët që punojnë jashtë vendit janë një pjesë e rëndësishme e *PBB*-së së përgjithshme. Veçanërisht ato janë të rëndësishme për Serbinë (5,6 miliardë dollarë, rreth 12,6% e *PBB*-së); Bosnia Herzegovina (2,2 miliardë dollarë, rreth 12,7% e *PBB*) dhe Shqipëria (1,3 miliardë dollarë, rreth 10,9% e *PBB*-së), vende të cilat janë të përfshira në 10 vendet e para si marrës të remitancave në rajonin e "*Europës dhe Azisë Qëndrore*" [8]. Në këto ekonomi ato kanë qenë në nivele aq të rëndësishme, saqë kanë shërbyer për të reduktuar defiçitin e bilancit të pagesave. Remitancat, gjithashtu kanë qenë një burim i rëndësishëm për financimin e kërkesës së brendshme. Figura në vijim tregon dinamikën e dërgesave nga emigrantët gjatë periudhës 2009 - 2019.

Në vitin 2009, remitancat për herë të parë pësuan një rënie për të gjitha vendet. A është kjo rënie krejtësisht një pasojë nga kriza globale, apo janë të tjerë faktorë që mund ta kenë ndikuar atë? Dërgesat e emigrantëve, për shumë arsye, janë konsideruar si përthithës ekonomikë të efekteve negative të periudhës së krizës. Në këtë drejtim, sipas të dhënave të

FMN-së në ekonominë botërore për vitin 2008 remitancat janë vlerësuar në stanjacion dhe në një rënie në vitin 2009 me rreth -5,5%. Të dhënat nga vendet e Ballkanit Perëndimor në vitin 2009 tregojnë se rënie më të "fuqishme" kanë shënuar veçanërisht Bosnje Hercegovina me rreth -20%; Shqipëria me rreth -12%; dhe Kroacia me rreth -8%. Gjithsesi situata duket të ketë ndryshuar në vitin 2010 e më pas, e cila është në të njëjtën linjë me parashikimin nga FMN. Flukset e regjistruar zyrtarisht të remitancave drejt vendeve në zhvillim janë vlerësuar se u rritën me 6,0% në vitin 2010. Kjo shënon një rimëkëmbje të shëndetshme nga një rënie 5,5% e regjistruar në vitin 2009. Flukset e remitancave janë rritur me 6,2% në vitin 2011 dhe 8,1% në vitin 2012. Në vijim paraqitet një figurë, e cila paraqet dinamikën e remitancave të dërguara nga emigrantët gjatë viteve 2009-2019.

Remitancat ne USD	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Shqipëria	1,718	1,587	1,552	1,420	1,282	1,421	1,291	1,306	1,312	1,458	1,455
Bosnje H.	2,127	1,822	1,958	1,846	1,958	2,107	1,801	1,846	2,017	2,122	2,192
Kosove	1,056	1,007	993	946	1,058	1,099	971	986	1,112	1,236	1,249
Mali I Zi	303	416	510	508	545	543	470	481	523	589	1,376
Maqedonia e V.	381	388	434	394	376	367	307	291	314	344	317
Serbia	4,650	4,117	3,961	3,546	4,025	3,696	3,370	3,205	3,590	4,324	4,163

Figura 8: Dinamika e remitancave të dërguara nga emigrantët gjatë viteve 2009-2019

Burimi: World Bank "Outlook for Remittance Flows 2019"

#### d) Investimet e huaja direkte (IHD)

Prezumohet se kriza globale ka ndikuar në vendet në zhvillim edhe përmes zvogëlimit të investimeve të huaja direkte. Të dhënat në Figurën në vijim tregojnë rënie të IHD për shumicën e vendeve të Ballkanit Perëndimor. Përjashtim bën vetëm Mali i Zi dhe Shqipëria ku në vitin 2009 normat e rritjes së investimeve të huaja direkte kanë qenë pozitive (përkatësisht 61% dhe 12%). Ulja e IHD-ve në rajon ka ndjekur trendin botëror të përgjithshëm të IHD-ve gjatë viteve të krizës. Në ekonominë botërore IHD ra me rreth 16%, gjatë vitit 2008, edhe më drastike ishte kjo rënie në vitin 2009 me rreth 37%; ndërsa në

vendet në zhvillim rënia në vitin 2009 ishte rreth 24%. Në këtë drejtim, të dhënat e figurës në vijim tregojnë një rënie edhe më të rëndësishme të *IHD*-ve për disa nga vendet e Ballkanit Perëndimor, si Bosnje-Hercegovina (-71%), Kroacia (-63%) dhe Maqedonia (-60%). Nga ana tjetër, vendet e Ballkanit Perëndimor kanë nivel relativisht të ulët të *IHD*-ve, kështu që për rajonin juglindor vetëm Kroacia, Serbia dhe Mali i Zi i përkasin grupit të dytë, e cila përfshin vendet me nivelin e *IHD*-ve nga 1.0 deri në 4.9 miliardë dollarë, ndërsa Shqipëria dhe Bosnje-Hercegovina janë të përfshira në grupin e tretë (me *IHD* mes 0.5 deri 0.9 miliardë dollarë) dhe Maqedonia i takon grupit të katërt (të fundit), me nivelin e *IHD*-ve më pak se 0.5 miliardë dollarë. Në këtë drejtim, edhe pse rënia e *IHD*-ve ka ndikuar në rënien e ekonomisë, ato nuk kanë pasur një ndikim aq drastik si në vendet e tjera. Duket se *IHD* janë rikthyer në mënyrë të fuqishme në Serbi dhe progres ka shënuar edhe Shqipëria pas vitit 2015. Figura në vijim paraqet *IHD* si përqindje e GDP-së në vendet e Ballkanit Perëndimor gjatë viteve 2009-2019.

<i>IHD ne USD</i>	2009	2011	2013	2015	2017	2019
<b>Shqiperi</b>	1345	1049	1254	991	1023	1201
<b>Bosnje</b>	138	471	313	293	509	390
<b>Kosove</b>	403	535	372	343	286	304
<b>Maqedoni V.</b>	259	507	403	297	380	476
<b>Mali I Zi</b>	1550	556	447	700	560	462
<b>Serbi</b>	2929	4981	2060	2345	2895	4282

*Figura 9 : IHD si përqindje e GDP-së gjatë viteve 2009-2019, World Bank*

#### e) Vështirësitë e huamarrjes nga grupet bankare

Kriza ekonomike ka filluar nga sistemi bankar. Ndoshta sistemi bankar në Ballkanin Perëndimor ka qenë i stabilizuar dhe bankat kanë qenë mjaft larg të qenit të "infektuara". Përveç kësaj, në Ballkanin Perëndimor, aktiviteti ekonomik që vjen nga sektori bankar është shumë më i ulët se në vendet e tjera. Kështu për shembull, ndërsa në vendet e BE-së

përqindja e aktiveve të sistemit financiar ndaj *PBB*-së është mbi 150%, në Shqipëri pesha e saj është rreth 82%. Por, nga ana tjetër, rritja e përqindjes së kredive të këqija dhe ulja e depozitave në vitin 2008 dhe 2009, vështirësuan marrjen e kredive gjatë viteve 2008-2009. Në këtë drejtim, në Shqipëri [10] kreditë e këqija, jo kreditë me probleme, janë rritur nga 3,2% në vitin 2007 në 4,7% në vitin 2008 dhe 9,1% në vitin 2009. Gjithashtu në Malin e Zi kreditë me probleme janë rritur nga 3,7% në vitin 2007 në 7,2% në vitin 2008; si edhe 13,5% në vitin 2009. Për disa vende të tjera një zhvillim negativ është reflektuar në shtrëngimin e depozitave bankare; për shembull, në Kroaci norma e depozitave ka qenë në rënie prej 27,2% në vitin 2007 në 7,4% në vitin 2008; -15,2% në vitin 2009; edhe më shumë në 2010; -25,7% në tremujorin e parë dhe -21,8% në tremujorin e dytë. Kreditë e këqija dhe ulja e depozitave bankare sollën si rrjedhim një kufizim të kredive dhe të investimeve dhe së fundi të rritjes ekonomike. Në vijim paraqitet figura me të dhënat që tregojnë rritjen e depozitave në vendet e Ballkanit Perëndimor në periudhën 2015-2019, si edhe figura me të dhënat që tregojnë rritjen e kredive në vendet e Ballkanit Perëndimor në periudhën 2015-2019.

<i>Deposit growth (percent)</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>
Albania	1.9	1.1	1.0	-1.2	2.5
Bosnia and Herzegovina	6.2	7.7	10.4	11.3	9.3
Kosovo	6.9	9.1	10.5	11.1	10.7
North Macedonia	7.6	4.4	5.3	8.9	9.1
Montenegro	13.7	9.4	13.8	5.9	0.5
Serbia	6.5	11.4	3.3	15.3	8.5

*Figura 10 : Rritja e depozitave gjatë viteve 2015-2019(%)*

*Burimi: EU Candidate Countries' & Potential Candidates' Economic Quarterly (CCEQ). [https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/tp042\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/tp042_en.pdf).*

<i>Credit growth (percent)</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>
Albania	0.3	-0.7	-0.1	-1.7	3.0

Bosnia and Herzegovina	1.8	2.1	5.3	6.6	5.7
Kosovo	5.6	4.7	8.6	6.5	12.6
North Macedonia	9.1	4.0	2.5	6.7	7.3
Montenegro	0.8	1.3	11.8	8.5	4.5
Serbia	2.8	2.5	1.9	9.4	9.1

*Figura 11 : Rritja e Kredive gjatë viteve 2015-2019*

*Burimi: EU Candidate Countries' & Potential Candidates' Economic Quarterly (CCEQ).  
[https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/tp042\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/tp042_en.pdf).*

## **2.7 Pasojat e krizës ekonomike në Rajonin e Ballkanit Perëndimor**

Në kushtet e treguesve makroekonomikë, *Produkti i Brendshëm Bruto (PBB)* ka qenë një nga treguesit më pozitiv dhe të qëndrueshëm në Ballkanin Perëndimor. Rritja e *PBB*-së në rajon, krahasuar me rritjen mesatare të *PBB*-së të vendeve anëtare të Bashkimit Europian, tregon se para se të prekeshin nga kriza, të gjitha vendet e Ballkanit përjetuan një rritje të shpejtë të zhvillimit ekonomik. Në vitet 2005 - 2007 rritja e *PBB*-së në vendet e Ballkanit Perëndimor ishte më e lartë se ajo e BE-së, me një mesatare prej 6- 7% dhe u konsiderua një gjendje normale e zhvillimit ekonomik. Në vitin 2007 rritja reale e *GDP* në Malin e Zi ishte 10.7%; në Serbi 6,9%; në Bosnje dhe Hercegovinë 6,2%; në Maqedoni 6,1%; në Shqipëri 5,9%; në Kroaci 5,5% dhe në Kosovë 3,9%. Edhe në vitin 2008, kur vendet e industrializuara europiane ndjenë rënien ekonomike, ekonomitë e Ballkanit Perëndimor kishin ende trend rritjeje pozitiv.

Edhe pse ka pasur një ngadalësim në rritjen e tyre ekonomike, rritja ekonomike në këto vende ishte ende e përshtatshme me një rritje mesatare prej rreth 5,5%, sigurisht jo aq e mprehtë si ajo e BE-së me një mesatare prej 0.7%. Veçanërisht në këtë vit Shqipëria ka pasur një rritje reale prej 7,7% dhe Mali i Zi 6,9%, ndërsa rritja më e ulët ka qenë në Kroaci me rreth 2,4%. Të dhënat tregojnë se vendet e Ballkanit Perëndimor e ndjenë rënien ekonomike në vitin 2009. Kjo është tipike për të gjitha vendet e rajonit, gjë e cila shpreh edhe trajtën ekonomike



të zhvillimit të këtyre vendeve. Rënia ka qenë e konsiderueshme. Ajo ka qenë më e qartë për Maqedoninë -8.0% nga 5.0% në vitin 2008, për Kroacinë -5.8% nga 2.4% në vitin 2008, për Malin e Zi -5,7% nga 6.9% në vitin 2008, si edhe për Serbinë me -3.1% nga 5.5% në vitin 2008. Rritja ka qenë pozitive vetëm për Kosovën 4.0%, dhe Shqipërinë 3.3%, edhe pse disa pikë larg në krahasim me vitin e kaluar. Europa vetë në këtë vit ka pasur një rritje negative të PBB-së prej rreth -4.4%. Shifrat tregojnë se vendet e Ballkanit Perëndimor ndjekin trendet e përgjithshme në shkallë botërore dhe europiane, por ndryshimi në trende është regjistruar disa muaj ose një vit më vonë. Figura vijuese pasqyron rritjen e PBB-së gjatë viteve 2016-2020 në vendet e Ballkanit Perëndimor.

<i>Real GDP growth (percent)</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>
Albania	3.3	3.8	4.1	2.2	-8.4
Bosnia and Herzegovina	3.1	3.2	3.7	2.6	-3.2
Kosovo	4.1	4.2	3.8	4.2	-8.8
North Macedonia	2.8	1.1	2.7	3.6	-4.1
Montenegro	2.9	4.7	5.1	4.1	-12.4
Serbia	3.3	2.0	4.4	4.2	-3.0
WB6	3.3	2.7	4.0	3.6	-4.8

*Figura 12: Rritja e PBB-së gjatë viteve 2016-2020*

*Burimi: World Bank calculations and projections on data from national authorities and World Economic Outlook (2017). <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34644/153774.pdf>.*

Një tregues tjetër, që është përdorur për të vlerësuar ndikimin e krizës ekonomike, është edhe *shkalla e papunësisë*. Është gjerësisht e njohur, se gjatë krizës ekonomike globale, norma e rritjes së papunësisë ka qenë një aspekt kryesor negativ i krizës në shumë vende të industrializuara. Ky problem është edhe më i ndjeshëm në Ballkanin Perëndimor, ku vendeve të rajonit u mungojnë "*stabilizuesit automatikë*", ndryshe nga vendet e tjera të industrializuara në Europë.

Të dhënat e papunësisë tregojnë se vendet e rajonit të Ballkanit Perëndimor kishin nivele serioze të papunësisë edhe para krizës, dhe këto shifra janë përkeqësuar edhe më tej pas vitit 2008. Të gjitha vendet kishin papunësi më të lartë sesa norma e BE-së [1]. Megjithatë, vihet re një tendencë e qartë e normës së zvogëlimit të papunësisë për të gjithë periudhën para krizës, nga viti 2005 deri në vitin 2008. Por në vitin 2009 niveli i papunësisë arriti normat më të larta për të gjitha vendet. Por, ndërkohë që shumica e vendeve kanë një nivel papunësie të lartë por ende të menaxhueshëm, në Maqedoni, Bosnjë e Hercegovinë dhe Kosovë niveli i papunësisë arrin deri më shumë se një e treta, e katërta dhe deri gati gjysma e fuqisë punëtore, respektivisht 32,2% në Maqedoni, 42,7% në Bosnjë dhe Hercegovinë dhe 45,4% në Kosovë. Nga ana tjetër sipas të dhënave të EUROSTAT tregu i punës është prekur dhe përkeqësuar edhe më tej. Në vijim paraqitet trendi i papunësisë në vendet e Ballkanit Perëndimor gjatë viteve 2016-2019.

<i>Unemployment rate (period average, percent)</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>
Albania	15.2	13.7	12.3	11.5
Bosnia and Herzegovina	25.4	20.5	18.4	15.7
Kosovo	27.5	30.5	29.5	25.7
North Macedonia	23.8	22.4	20.7	17.3
Montenegro	17.7	16.1	15.2	15.1
Serbia	15.3	13.5	12.7	10.4
WB6	20.8	19.5	18.1	15.9

*Figura 13 : Niveli i papunësisë për periudhën 2016-2019*

*Burimi: World Bank calculations and projections on data from national authorities and World Economic Outlook (2017). <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34644/153774.pdf>.*

Është e qartë se çdo krizë ekonomike do të ketë një ndikim negativ në defiçitin buxhetor, që prej rënies ekonomike do të reflektohet në uljen e të ardhurave tatimore. Në këtë pikëpamje, përkeqësimi i defiçitit buxhetor është një tjetër tregues që do të pasqyrojë efektin

e krizës globale në Ballkanin Perëndimor. Të dhënat tregojnë që mbajtja nën kontroll e defiçitit buxhetor, ka qenë gjithmonë një pjesë e rëndësishme e stabilizimit makroekonomik për Ballkanin Perëndimor. Në vitin 2008, me përjashtim të Shqipërisë, të gjithë vendet e tjera kanë pasur një defiçit buxhetor shumë të qëndrueshëm.

Por në vitin 2009 vihet re një rritje e ndjeshme e defiçitit buxhetor si përqindje e PBB-së, e cila ka arritur në -6.8% në Shqipëri, në -8,0% në Kosovë, si edhe në -4,1 në Kroaci dhe Serbi. Kjo prirje negative në rritje nuk është e lehtë për t'u argumentuar gjatë krizës ekonomike globale, për shkak se ajo është e kombinuar gjithashtu me një rënie të PBB-së trajtuar më sipër, e cila solli një rritje të raportit negativ të defiçitit buxhetor ndaj GDP. Por përkeqësimi i defiçitit buxhetor është një tjetër efekt negativ i krizës globale në zhvillimin ekonomik të rajonit.

Në funksion të analizës makroekonomike, një aspekt i veçantë është ai i ekuilibrit të jashtëm, e cila është materializuar në *bilancin e pagesave*. Në këtë drejtim, karakteristike për vendet e Ballkanit Perëndimor janë defiçitet në mënyrë të konsiderueshme mbi mesataren e BE-së, të cilat kanë një bilanc tregtar defiçiti prej -0,8% (BE27). Disa vende kanë bilance negative tregtare rreth 30%, si për shembull Shqipëria dhe Bosnje e Hercegovina, ndërsa Mali i Zi dhe Kosova rreth 45%. Në figurën në vijim pasqyrohet balanca fiskale si % e GDP për periudhën 2016-2020 i vendeve të Ballkanit Perëndimor.

<i>Fiscal balance (percent of GDP)</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>
Albania	-1.8	-2.0	-1.8	-1.9	-8.5
Bosnia and Herzegovina	1.2	2.4	2.5	1.9	-4.2
Kosovo	-1.4	-1.2	-2.9	-2.9	-9.5
North Macedonia	-2.7	-2.8	-1.1	-2.1	-6.1
Montenegro	-2.8	-5.7	-4.6	-3.0	-11.7
Serbia	-1.2	1.1	0.6	-0.2	-7.6
WB6	-1.4	-1.4	-1.2	-1.4	-8.0

Figura 14: Defiçiti Buxhetor ndaj PBB-së për periudhën 2016-2020e (%)

Burimi: World Bank calculations and projections on data from national authorities and World Economic Outlook (2017).  
<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34644/153774.pdf>.

Të dhënat tregojnë gjithashtu se gjatë krizës deficitet ishin reduktuar gradualisht. Në këtë pikë nuk është e qartë, në qoftë se kriza ekonomike ka prekur apo jo këtë balancë në mënyrë të veçantë. Në këtë aspekt është vënë re se bilanci tregtar varet jo vetëm nga vëllimi i eksportit dhe importit, por edhe nga dy faktorë kryesorë: (1) niveli i çmimeve në ekonominë botërore dhe (2) kursi i këmbimit lokal. Në figurën në vijim pasqyrohet balanca tregtare si % e GDP për periudhën 2016-2020 e vendeve të Ballkanit Perëndimor.

<i>Trade balance (percent of GDP)</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>
Albania	-16.8	-15.1	-13.8	-13.8	-19.4
Bosnia and Herzegovina	-16.6	-16.2	-15.0	-15.2	-14.2
Kosovo	27.2	-25.5	-28.0	-26.9	-31.1
North Macedonia	-15.2	-14.1	-12.8	-14.3	-14.5
Montenegro	-22.5	-23.5	-23.9	-21.1	-22.7
Serbia	-6.0	-7.8	-9.5	-9.9	-8.8
WB6	-12.8	-13.1	-13.6	-13.8	-14.2

Figura 15: Defiçiti i ekuilibrit tregtar ndaj PBB-së – euro (%)<sup>15</sup>

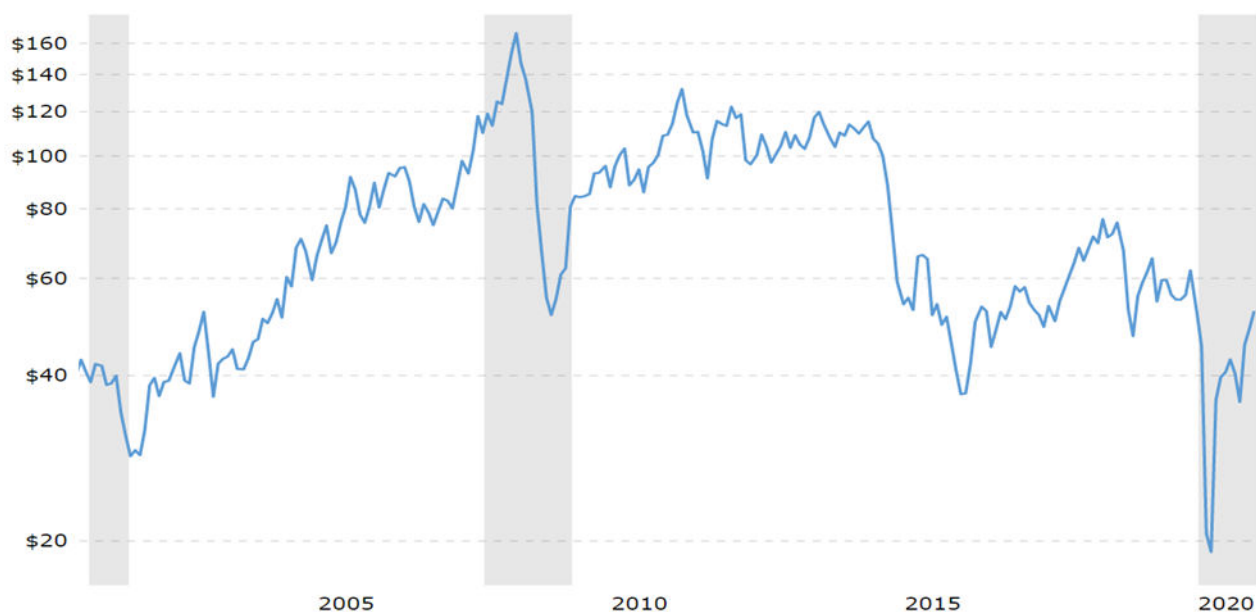
Burimi: World Bank calculations and projections on data from national authorities and World Economic Outlook (2017).  
<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34644/153774.pdf>.

Edhe cmimet e Petrolit kane pesuar goditje pas krizes globale dhe keto cmime kane impaktuar ne ekonomine boterore. Me poshte grafiku qe tregon pikat me ekstreme te cmimit. Nga 160 dollare amerikan, kuotim i veres 2008 cmimi ra pingul ne Janar te vitit 2009 duke kapur minimumin e 60 dollare per fuci, e cila permban 159 litra nafte te paperpunuar. Pas nje ecurie luhatjesh ne 5 vjecarin 2010-2014 ku cmimi qendronte rrotull vleres 100 dollare, ai me

<sup>15</sup>

“EU Candidate and Pre-accession Countries”; Economic Quarterly – CCEQ ECFIN Unit D-1 (8 October 2010 & 12 January 2011)

pas u ul ne menyre te qendrueshme duke u stabilizuar ne vitet 2015-2019 ne vlerat e 60 dollare per fuci.



## 2.8 Pasojat e krizës financiare në Kosovë

### *Nafta dhe pasojat e krizës ekonomike në tregjet ndërkombetare të naftës*

Faktorët e naftës dhe lidhja e tyre me treguesit makroekonomik kanë tërhequr gjithnjë e më shumë vëmendje nga ekonomistët dhe analistët e tjerë gjatë dekadave të fundit, veçanërisht nga fillimi i viteve 1970 kur çmimi i naftës përjetoj një periudhë me luhatshmëri të lartë dhe disa goditje të naftës goditën ekonominë. Por si u kthye nafta ne atë që sot quhet *ari i zi* ?

E gjithë kjo filloi në Pensilvani më 1859 kur koloneli Edwin Drake prodhoi për herë të parë naftën e përdorshme. Nafta u shit në mënyrë tipike për përdorim komercial dhe ka të ngjarë që Drake nuk e dinte se deri në çfarë mase nafta do të ndikonte në të ardhmen. Drake ka ruajtur dhe transportuar naftën në fuçi prej druri e cila u bë matja themelore e naftës.

Megjithatë, në 1882 Thomas Edison shpiku llampën elektrike që e bëri botën të lëvizë sytë nga nafta. Në fillim të viteve 1900 *Ford Motors Company* dhe *General Motors Corporation* filluan zhvillimin e automjeteve me motor me benzinë dhe kërkesa për karburant u rrit në

mënyrë të vazhdueshme me kërkesën e automjeteve. Ky ishte fillimi i revolucionit të dytë industrial me shpikje të reja të tilla si telefonia, telegrafi dhe automjetet motorike siç janë makinat, anijet dhe trenat.

Kur filloi Lufta e Parë Botërore në vitin 1914, kërkesa për naftë u bë pjesë e strategjive politike dhe ushtarake sepse ishte e nevojshme për logjistikën dhe transportin. Lufta kishte treguar se nafta ishte bërë e rëndësishme dhe Shtetet e Bashkuara si lideri global i prodhimit të naftës zinin gati 70 për qind të prodhimit global në 1919 (Maugeri, 2006 : 25). Në fakt, konsumi botëror i produkteve të naftës ishte rritur me 50 për qind midis viteve 1914 dhe 1918 (Maugeri, 2006 : 25).

Eksplorimi për naftë vazhdoi në mbarë botën dhe gjatë tre dekadave të para të vitit 1900 Meksika dhe Venezuela gjetën *arin e zi*. Nga pragu i Luftës së Dytë Botërore, Shtetet e Bashkuara ishin akoma udhëheqëse e prodhimit të naftës së papërpunuar që përbën më shumë se 60 për qind të prodhimit botëror (Maugeri, 2006 : 51). Por, në përputhje me rritjen e prodhimit, kërkesa për produktet e naftës u rrit me shpejtësi dhe shkaktoi që çmimi i naftës të rritet me 80 për qind nga viti 1945 deri më 1947 (British Petroleum Company [BP], d.d.)

Mungesa e naftës bëri që, ndër të tjera, Shtetet e Bashkuara, Britania e Madhe dhe Rusia të kërkonin vazhdimisht konçesione për naftë jashtë vendit edhe pse vendet nuk besonin se kishte shumë naftë për t'u zbuluar në vendet arabe ose në Gjirin Persik.

Në mesin e viteve 1940, gjeologu amerikan Everett DeGolyer pretendonte se Gjiri Persik kishte rezerva të naftës dhe fuqitë botërore e kthyen vëmendjen e tyre në këto vende. Ky ishte fillimi i prodhimit të jashtëzakonshëm të naftës në *Lindjen e Mesme* dhe fillimi i epokës së artë të naftës. Rezervat e provuara globale të naftës u rritën nga rreth 70 miliardë fuçi në vitin 1948 në 667 miliardë fuçi në vitin 1973, ku 355 miliardë fuçi u përqendruan në Lindjen e Mesme, si në Arabinë Saudite, Iran, Kuvajt, Irak dhe Emiratet Arabe si udhëheqës (Maugeri,

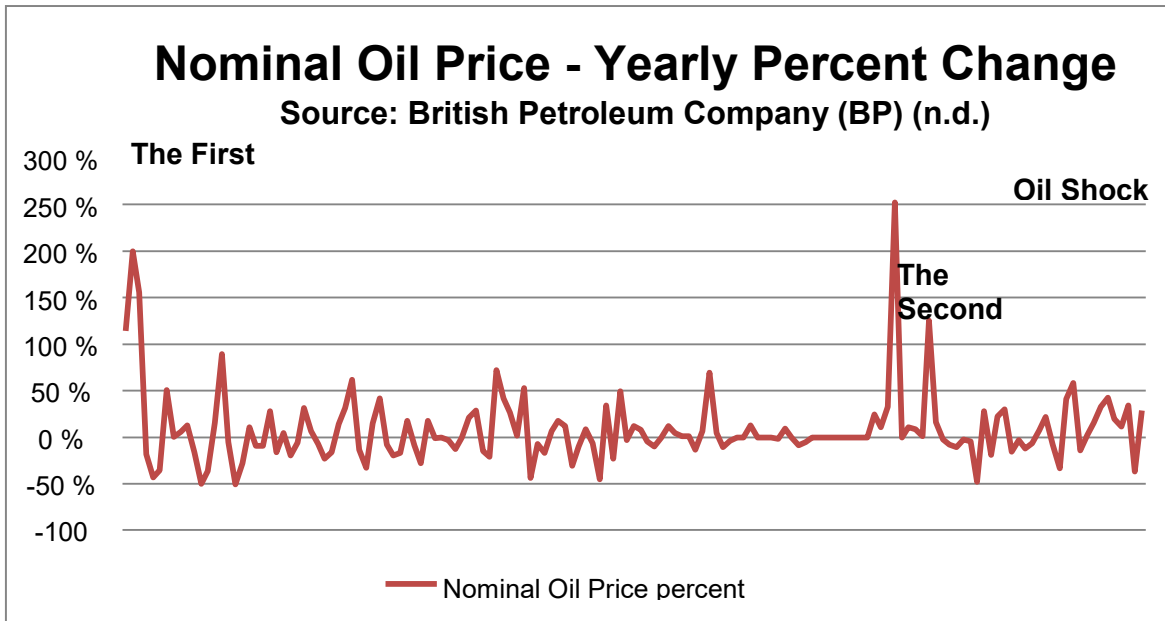
2006: 80). Gjatë kësaj periudhe, nafta u bë e rëndësishme në aspektin e politikës dhe strategjisë.

Në vitin 1960, Irani, Iraku, Kuvajti, Arabia Saudite dhe Venezuela krijuan Organizatën e Vendeve Eksportuese të Naftës (OPEC) me qëllim rritjen e forcës së negociatave dhe të vetmbrojtjes.

Gjatë periudhës së pasluftës, furnizimi me naftë ishte rritur ndjeshëm dhe çmimi i naftës është mbajtur relativisht i ulët. Në vitin 1971, presidenti i Shteteve të Bashkuara njoftoi se dollari amerikan nuk do të lidhej më me standardin e arit, si një përpjekje për të kontrolluar mbivlerësimin e monedhës. Kjo çoi në humbje ekonomike për vendet e Lindjes së Mesme, meqë të gjitha transaksionet e naftës janë bërë në dollarë amerikanë dhe monedha ka pasur zhvlerësim. Si rezultat i luftës së Yom Kippurit midis anëtarëve arabë të OPEC dhe Izraelit, anëtarët arabë të OPEC-it imponuan një embargo të naftës kundër Izraelit dhe aleatëve të tyre. Kombinimi i konvertimit të dollarit dhe embargos së naftës thuhet se është shkaktari i goditjes së parë të naftës në vitin 1973.

Çmimi i naftës vazhdoi të rritet ngadalë dhe vendet e OPEC-it ende kontrollonin pjesën më të madhe të prodhimit të naftës. Shtetet e Bashkuara u përpoqën të zbatojnë skemat që të reduktonin varësinë e naftës jashtë vendit.

Shoku i dytë i naftës filloi në fund të viteve 1970 me revolucionin islamik iranian, i cili ishte përpjekja e Iranit për t'u shndërruar në një vend modern dhe industrial. Gjatë viteve të fundit Irani ka luajtur një rol të rëndësishëm në lidhje me prodhimin e naftës. Revolucioni shkaktoi një panik mbarë botëror pasi prodhimi i naftës u kufizua dhe eksportet u ndërpre. Turbulenca u përhap në disa vende në Lindjen e Mesme dhe në vitin 1980 Iraku pushtoi Iranin. Reduktimi i prodhimit shkaktoi rritjen e çmimit të naftës me rreth 150 për qind dhe kështu krijoi goditje të tjera të naftës që prekin botën. Figura në vijim ilustron ecurinë e çmimeve të naftës.



*Figura 16 : Çmimet e naftës*

*Burimi: Autori*

Goditja e dytë e naftës u pasua nga ngrica e naftës në vitet 1980. Gjatë viteve të fundit, nafta ishte zbuluar në zona të reja të botës si në fushën e Holandës dhe Detit të Veriut duke shkaktuar një ulje të kërkesës për naftë nga vendet që nuk bënin pjesë në *OPEC*. Përveç kësaj, lufta mes Iranit dhe Irakut vazhdoi duke shkaktuar prodhim të ulët të naftës. Vendet e *OPEC*-ut u përpoqën të ulnin prodhimin si një përpjekje për të mbajtur lart çmimin e lartë të naftës, por dështuan. Çmimi i naftës filloi të binte, dhe nga 1980 në 1986 çmimi kishte rënë me më shumë se 50 për qind në terma nominalë (PB, d.d.).

Në vitet 1990 bota përjetoi Luftën e Parë të Gjirit Persik dhe Krizën e Azisë Lindore. Megjithatë, nga viti 1987 në vitin 1999, çmimet e naftës u luhatën në rreth 18 dollarë për fuçi në terma nominalë (Maugeri, 2006 : 145). *OPEC*-u vazhdoi me disa përpjekje të dështuara për të kontrolluar çmimin e naftës duke ndryshuar nivelin e prodhimit.

Për shkak të rritjes ekonomike gjatë fillimit të vitit 2000, çmimi i naftës filloi të rritet përsëri me përjashtim të vitit 2001, kur Shtetet e Bashkuara u bënë viktima të sulmit terrorist që



shkatërroi Qendrën Botërore të Tregtisë në Nju Jork. Gjithnjë e më shumë vende janë transformuar në ekonomi moderne të industrializuara, ku nafta është bërë një faktor qendror në standardin e jetesës. Kjo ka rritur shumë kërkesën për naftë, e cila nga ana e saj ka bërë që çmimi i naftës të rritet ndjeshëm. Kriza financiare që filloi në vitin 2007 shkaktoi uljen e çmimit të naftës në fund të vitit 2008. Megjithatë, që nga fillimi i vitit 2009 çmimi i naftës është rritur përsëri.

Një nga karakteristikat e zhvillimeve të tregut të naftës në vitet e fundit është shpejtësia në të cilën gjërat mund të ndryshojnë. Pas çmimeve të viteve 1970, kaluan shtatë vite ndërmjet kulmit të çmimeve të naftës në vitin 1980 dhe kolapsit të tyre në vitin 1987. Rënia e çmimeve e vërejtur nga mesi i muajit Korrik deri në muajin Nëntor mori vetëm rreth 100 ditë pune.

Edhe pse rënia e çmimit të naftës i ofron konsumatorëve një pushim të merituar, ngre një pyetje të theksuar. A është lehtësimi afatshkurtër apo afatgjatë? Arsyeja kryesore pse rritja ekonomike ka ngecur është se investimi është shterruar. Shumë projekte të zhvillimit të energjisë financohen nga rrjedha e parasë. Kjo është veçanërisht e rëndësishme për kompanitë kombëtare të naftës të *OPEC*-ut, të cilat kanë potencialin më të madh për furnizim të ri. Megjithatë, për të realizuar këtë furnizim, investimi duhet të vazhdojë dhe çmimet e ulëta të naftës do të jenë një pengesë e madhe.

Një shumëllojshmëri e reformave financiare janë sugjeruar: (1) rregullimi më i madh i bankave, (2) një rol më i madh për *Komisionin e Tregtisë së Ardhshme të Mallrave (CFTC)*, (3) një riorganizim të organeve rregullatore, (4) një vend i pastrimit ndërkombëtar, (5) regjistrimi i kontratave derivative, etj.

Kufizimet në tregtinë do të zvogëlojnë rrezikun e parazgjedhur, por ajo vjen me një kosto, duke reduktuar fleksibilitetin dhe likuiditetin e tregut. Zyrtarët në disa vende po kërkojnë të përmirësojnë tërësisht sistemin ndërkombëtar të këmbimit valutor dhe të tregtisë, një "*Bretton Woods II*". Është e rëndësishme të kuptohet se ka një pengesë midis efikasitetit ekonomik dhe

stabilitetit, ashtu siç ekziston midis riskut dhe kthimit dhe shpresohet se procesi i ardhshëm do të vendosë ekuilibrat e duhur.

Lëvizja e naftës anembanë globit, si sistemi financiar ndërkombëtar, është vendimtar për rritjen ekonomike dhe prosperitetin. Shumë institucione të rëndësishme private kanë rënë në vitet e fundit, kështu që argumentohet se realiteti i ri kërkon një rol shumë më të madh për qeverinë.

Sistemi *Bretton Woods* u themelua pas 60 vitesh të rritjes ekonomike dhe prosperitetit pas *Depressionit të Madh*. Në këtë kontekst, kriza financiare e vitit 2008 ka qenë vetëm një pengesë e vogël. Mbifurnizimi me naftë ka qenë nxitësi kryesor i çmimeve të naftës kohët e fundit dhe ka të ngjarë të dominojë. Megjithatë, edhe rritja ekonomike luan gjithashtu një rol të rëndësishëm. Kur rritja ekonomike ngadalësohet, kërkesa konsumatore shkon në rënie. Kjo ka një ndikim negativ në lëvizjet e çmimeve të naftës së papërpunuar. Rritja ekonomike ndikon drejtpërdrejt në kompanitë ndërkombëtare të prodhimit të naftës të tilla si *Exxon Mobil (Xom)* dhe *Chevron Corporation (CVX)*. Ajo gjithashtu ndikon prodhuesit amerikanë të naftës si p.sh. *Chesapeake Energy (CHK)* dhe *Concho Resources (CXO)*. Këto kompani janë pjesë e *ETFs* si *Vanguard Energy ETF (VDE)*.

Gjatë një krize ekonomike rritja ekonomike ngadalësohet dhe shoqërohet me një rënie të kërkesës, e cila ka një ndikim negativ në çmimet e naftës.

Kriza financiare pati një ndikim negativ në sektorin e naftës dhe gazit pasi çoi në një rënie të madhe të çmimeve të naftës dhe gazit dhe një tkurrje në kreditim. Rënia e çmimeve rezultoi me rënie të të ardhurave për kompanitë e naftës dhe gazit. Kriza financiare ka çuar gjithashtu në kushte të shtrënguara të kreditimit që kanë rezultuar në shumë eksplorues dhe prodhues që paguajnë norma të larta interesi gjatë ngritjes së kapitalit, duke ndikuar kështu në të ardhurat që do të krijohen.

Pavaresisht se krizat financiare nuk janë fenomene të reja, kriza financiare globale në vitet 2008-2009 ndryshon nga krizat e mëparshme në madhësi. Kriza globale financiare tregoi se deri në fund të shkurtit 2009 globalizimi i tregut të kapitalit ra në 22 trilionë dollarë krahasuar me 51 trilion dollarë që ishte në tetor të vitit 2007, duke rezultuar në një rënie prej 56 për qind. Nga ana tjetër, ekzistojnë mite të shumta ose të paktën anomali të rënda të të dhënave që rrethojnë krizën financiare që filloi në gusht 2007 si rezultat i krizës së paralajmëruar, e cila filloi në fund të vitit 2006. Disa nga këto mite kanë lidhje me rolin e kredisë bankare në krizë, ndërsa të tjerët raportojnë si shqetësim dobësinë e sistemit bankar amerikan dhe levave të supozuara të tepërta - raporti i aktiveve ndaj kapitalit në banka - në kontributin ndaj krizës.

Çmimet e naftës ranë nga 147 dollarë për fuçi në muajin Korrik 2008 në një nivel të ulët prej 33 dollarë për fuçi në muajin Shkurt 2009. Gjatë periudhës së njëjtë kohore, çmimet e gazit ranë nga 14 dollarë për fuçi në 4 dollarë për fuçi. Çmimi më i ulët i naftës dhe gazit për shkak të krizës financiare ishte ndikimi kryesor në këtë sektor. Çmimet e energjisë ranë për shkak të zvogëlimit të kërkesës.

#### **b) Ndikimi i krizës në kërkesën për naftë**

Fakti i vetëm më i rëndësishëm për të kuptuar ndryshimet afatshkurtra në çmimin e naftës është se të ardhurat dhe jo çmimi janë përcaktuesi kryesor në sasinë e kërkuar. Një mënyrë e shpejtë për t'u bindur për këtë është shqyrtimi i figurën në vijim, e cila në thelb tregon lidhjen ndërmjet konsumit të naftës së SHBA kundrejt *PBB*-së gjatë 60 viteve të fundit, me vite të njëpasnjëshme të lidhur me një kurbë të zbutur. Gjurmimi i kësaj kurbe nga e majta në pjesën e sipërme tregon se ndjek kombinimet e realizuara të *PBB*-së reale dhe konsumin e naftës, pasi ato ndryshuan me kalimin e kohës. Siç tregojnë shifrat, pavarësisht nga luhatjet e mëdha në çmimin relativ të naftës gjatë kësaj periudhe, konsumi i naftës pësoi rritjen e dukshme të të ardhurave në mënyrë të qëndrueshme, me një elasticitet rreth 1 deri në vitin 1973.

Kishte një rregullim në rënien e përdorimit të naftës ndërmjet viteve 1978 dhe 1982, megjithëse arritja e kësaj rënie prej 20 përqind (logaritmike) kërkonte një rritje 80 përqind (logaritmike) të çmimit relativ të naftës dhe dy reçesioneve në një periudhë trevjeçare (1980-82).

Pjerrësia e kësaj ecurie rindizet pas viteve '70, për të pasqyruar një elasticitet të të ardhurave më pak se 0.5, një fenomen që disa mund t'i atribuojnë pasojat e vonuara të rritjes së konservimit të energjisë pas goditjeve të naftës në vitet 1970.

Sidoqoftë, kjo rënie e butë vazhdon shumë kohë pasi çmimi ka rënë dramatikisht dhe duket se ka më shumë gjasa të jetë për shkak të tendencës që elasticiteti i të ardhurave të konsumit të naftës të bjerë kur një vend të bëhet më i zhvilluar. Një nga modelet e ngjashme të ngadalësimit të rritjes së përdorimit të naftës në vendet e tjera të zhvilluara, pasi ato bëhen më të pasura, dhe të dhënat pas vitit 1990 për disa vende të sapo industrializuara janë ende mjaft mbështetëse për një elasticitet të ardhurash pranë trendit (Hamilton, 2009; Gately & Huntington, 2002).

Megjithëse furnizimi ishte në stanjacion, kërkesa po rritej fuqishëm. Veçanërisht, vlen të përmendet konsumi i naftës në Kinë, i cili është rritur me një rritje prej 7% shkalla e përbërë vjetore gjatë dy dekadave të fundit. Konsumi kinez ishte 870,000 fuçi në ditë më i lartë në vitin 2007 sesa në vitin 2005.

Përveç Kinës, megjithatë, konsumimi në rajone të tjera duhej të binte. Konsumi në SHBA në vitin 2007 ishte 122,000 b/d nën nivelin e tij në vitin 2005; Evropa ra në shifrën 346,000 dhe Japonia në 318,000. Lind pyetja se çfarë i ka bindur banorët e këtyre vendeve për të ulur konsumin e naftës përballë rritjes së të ardhurave?

Përgjigjja është se çmimi duhej të rritej në mënyrë të mjaftueshme për të zvogëluar konsumin në vendet e OECD, në krahasim me rritjen nga Kina, duke pasur parasysh stanjacionin në prodhimin global.

Për më tepër, *PBB*-ja reale në botë ka patur një rritje totale prej prej 9.4% në periudhën 2-vjeçare, e cila përfshin vitet 2004 dhe 2005. Hamilton (2009) tregon elasticitetin e të ardhurave të kërkesës së naftës në vende si SHBA, e cila është aktualisht rreth 0.5, ndërsa në vendet e reja industrializohet mbi unitetin. Prodhimi i naftës botërore ishte 5 milionë fuçi në ditë më i lartë në vitin 2005 sesa në vitin 2003, një rritje prej 6%. Kështu është krejtësisht e besueshme të atribuohet rritja prej 6% e konsumit të naftës ndërmjet viteve 2003 dhe 2005 në një ndryshim në kurbën e kërkesës të shkaktuar nga rritja e *PBB*-së botërore. *PBB*-ja reale botërore u rrit me 10.1% më shumë në vitet 2006 dhe 2007. Prandaj duket e arsyeshme të supozohet se nëse nafta kishte mbetur në çmimin e vitit 2005 prej 55 dollarë për fuçi, sasia e kërkuar do të ishte rritur me të paktën 5 milionë fuçi në ditë deri në vitin 2008 .

### c) Ndikimi i krizës në ofertën për naftë

Nafta është nga të paktit ose i vetmi produkt që mund të çorientojë ose riorientojë krejtësisht tregjet e botës dhe shumë çmime të tjera që varen nga përdorimi i naftës. Ajo që ndodhi ishte një prishje e raportit midis kërkesës dhe ofertës. Oferta botërore në tregjet e naftës ishte shumë më e madhe se kërkesa dhe kjo erdhi për dy arsye. Së pari, oferta ishte më e madhe sepse vendet jashtë *OPEC*-ut kishin arritur të prodhonin rreth 60% të nevojave botërore me naftë. Tashmë nuk ka më një organ, siç ishte *OPEC*-ku, i cili kontrollonte raportin e sasisë që ofronte në treg dhe çmimin në tregjet ndërkombëtare. Nga ana tjetër, akoma kriza globale vazhdon të japë efektet e saja, sidomos në vendet e mëdha, ku përfshihet Kina, Brazili, India, apo Afrika e Jugut. Nga një rritje ekonomike 7 deri në 10%, tashmë rritja ekonomike në këto vende ka shkuar deri në 6%, e cila nënkupton një kërkesë e reduktuar për naftë. Gjithashtu, SHBA-ja ka futur në përdorim fusha të tjera naftëmbajtëse dhe sot SHBA-ja arrin të prodhojë 10 milionë fuçi në ditë, po aq sa edhe Arabia Saudite.

Pavarësisht lajmeve të herëpashershme dramatike të tilla si uraganet në Gjirin e Meksikës në shtator 2005, trazirat në Nigeri në vitet 2006-2008, dhe në vazhdim konfliktet në Irak,

prodhimi global ka qenë jashtëzakonisht i qëndrueshëm. Niveli i prodhimit nuk ka qenë një reduktim dramatik në furnizimin e llojeve të produkteve të naftës, megjithatë dështimi i prodhimit rritet midis viteve 2005 dhe 2007. Edhe pse prodhimi botëror është rritur ndjeshëm që nga viti 1970, fushat e prodhimit u bënë të zhvilluara. Disa prej tyre tani janë në rënie, duke përfshirë Detin e Veriut, që kishte llogaritur 8% të prodhimit të botës në 2001 dhe Cantarell Field në Meksikë, fusha e dytë më e madhe prodhuese në botë. Rënia e prodhimit ka ndikuar që një ish anëtar i *OPEC*-ut- Indonezia për t'u bërë një importues i pavarur i naftës u largua nga *OPEC* në vitin 2008 (Hamilton, 2009). Eksportuesi më i rëndësishëm botëror i naftës ka qenë Arabia Saudite për shumë vite. Megjithatë, prodhimi i saj ka qenë historikisht mjaft i paqëndrueshëm dhe i ekspozuar ndaj lëvizjeve të konsiderueshme lart e poshtë për shkak të zbrazjes së naftës dhe për shkak se sauditët ndoqën një strategji të qëllimshme për të rregulluar prodhimin në një përpjekje për të stabilizuar çmimet. Duke qenë se sauditët kishin përdorur historikisht kapacitetin e tyre të tepërt për të zbutur efektet e mangësive të furnizimit afatshkurtër, shumë analistë e kishin marrë këtë si të mirëqenë që ata do të vazhdojnë të bëjnë të njëjtën gjë në përgjigje të presionit më të gjatë të rritjes së kërkesës botërore dhe shumica e parashikimeve kërkonin rritje të vazhdueshme. Edhe kohët e fundit si në ato 2007 *World Energy Outlook*, Agjencia Ndërkombëtare e Energjisë ishte duke parashikuar që sauditët do të pomponin 12 milionë fuçi në ditë. Cilido qoftë shkaku i saj, rënia e prodhimit saudit ishte sigurisht një faktor i rëndësishëm që kontribuonte në stanjacionin e prodhimit botëror të naftës gjatë viteve 2005-2007. Ai gjithashtu tregon pa dyshim episodin e fundit si një epokë e re, aq sa dinamika e çmimit të naftës ndikohet nga shqetësimet e furnizimit ose kërkesa do të kishte një efekt shumë më të madh në çmimin e naftës.

**d) Ndikimi i krizës në çmimet e naftës**

Destabiliteti i çmimeve të naftës dhe gazit po vë në pozitë të vështirë zyrtarët e qeverive dhe analistët, të cilët frikësohen se një luhatshmëri e tillë do të vendosë nën rrezik rigjallërimin e ekonomisë botërore. Ato po pengojnë të gjithë kompanitë dhe konsumatorët, të cilët po përballen me efektet e recesionit, ndërsa përpiqen të parashikojnë se sa mund të jetë çmimi pas një apo dy vitesh. Vrapimi i çmendur i naftës ndodhi gjatë vitit 2008. Në vjeshtën e vitit 2008, çmimet fluturuan në 145 dollarë për fuçi, ndërsa në dhjetor të po atij viti u ulën në 33 dollarë për fuçi, për shkak të krizës. Por, që nga Janari i vitit 2009, çmimi i saj u dyfishua sërish në 70 dollarë për fuçi,. Në total, asnjë konsumatori nuk është në gjendje të bëjë parashikime afatgjata për shkak se ecuria e çmimit të lëndës djegëse e bën shumë të pasigurtë jetesën. Për pasojë, pasiguria në ekonomi rritet dhe njerëzit përpiqen të mbrojnë vetveten, duke ulur konsumin. E gjithë ekonomia botërore mund të vuajë pasojat e kësaj situatë, pasi fundi i krizës mund të mbizotërojë dhe shenjat e ringjalljes mund të jenë afatgjata. Ulja e çmimit të naftës mund të shkaktojë zvogëlimin e kërkesës për fuçi punëtore në vendet ku prodhohet nafta, si për shembull në Teksas të SHBA-së, por nga ana tjetër si rrjedhojë parashikohet rritja e kërkesës për fuçi punëtorë në vende ku prodhohen automjete, siç është Miçigan në SHBA. Ndryshimi i tillë i strukturës së kërkesës ndërmjet industrive apo rajoneve sipas ekonomistëve emërtohet ndryshim sektorial.

Për shkak të prezencës së përhershme të ndryshimeve sektoriale dhe për shkak të kohës që nevojiten punëtorë për ndryshimin e sektorëve, ekziston gjithmonë një shkallë e papunësisë së përkohshme frustruese. Papunësia e shkaktuar me kohën që punëtori duhet të gjej punë quhet papunësia frustruese.

Në fund, duhet të thuhet se shpenzimet marxhinale për prodhimin e një fuçie naftë janë 20 dollarë. Vlen të theksohet se shpenzimet mesatare të prodhimit botëror janë edhe më të vogla, përafërsisht vetëm 10 dollarë për një fuçi. Nga kjo rrjedh paradoksi tashmë i njohur, se si

është e mundur që çmimi i naftës për një fuçi ngrihet disa herë më shumë se sa çmimi kushtues i prodhimit?

Përfundimisht, stimuli agresiv i përdorur nga qeveritë për të luftuar krizën financiare ka rezultuar në rritjen e inflacionit, gjë që ka çuar në blerjen e mallrave dhe përmirësimin e kushteve të kreditimit. Kërkesa u rikthye pasi stimuli fiskal dhe ai monetar përmbysi forcat deflacioniste dhe çoi në rritjen e çmimeve. Megjithatë, kompanitë e detyruara për të ngritur kapital gjatë kësaj periudhe kohore kanë pësuar më shumë shpenzime të normës së interesit krahasuar me një periudhë më të gjatë kohore. Në figurën në vijim pasqyrohet kriza ekonomike dhe çmimi i naftës bruto.

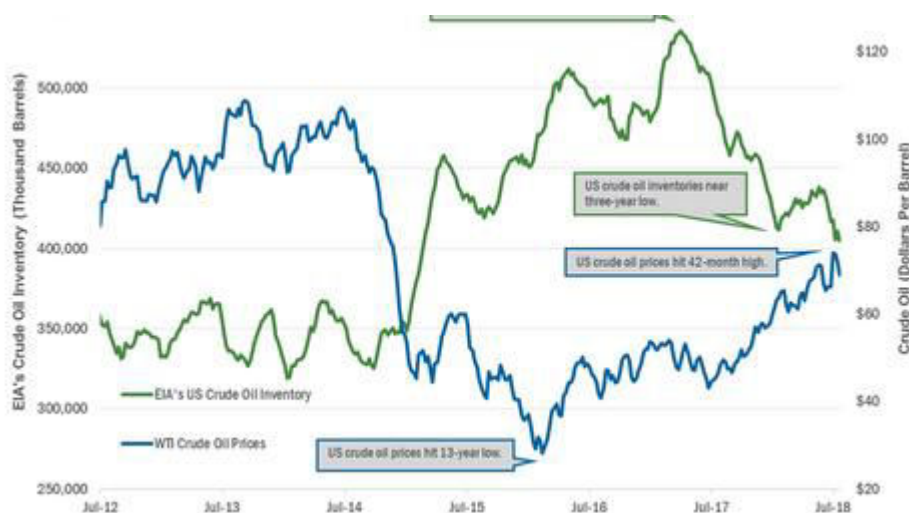


Figura 17: Kriza ekonomike dhe çmimi i naftës bruto

Burimi: <https://marketrealist.com/2018/08/crude-oil-prices-is-more-downside-possible/>

## 2.9 Ndikimi i krizës në tregun e naftës në Kosovë

Benzina dhe nafta janë burimet kryesore të karburantit që kërkohen për jetën dhe transportin modern, dhe rregullimi i çmimeve të benzinës dhe naftës është bërë një çështje e madhe publike. Luhatjet drastike në çmimet e fundit ndërkombëtare të naftës kanë ndikuar në



çmimet e shitjes me pakicë të benzinës dhe naftës edhe në Vendet e Ballkanit Perëndimor duke nxitur edhe opinionin publik për të vënë në dyshim sjelljet e çmimeve të kompanive të karburanteve.

Kosova, brenda një periudhe prej 17 vitesh, ka lëvizur nga një mjedis pas lufte në një shtet që konsiderohet të jetë në tranzicion. Ajo ka kaluar periudhën e rindërtimit duke u orientuar drejt zhvillimit ekonomik dhe integritit evropian. Elasticitetet e çmimit dhe të ardhurave të kërkesës për benzinë tregojnë nëse politika e çmimeve, e ndjekur nga qeveria e Kosovës, mund të zvogëlojë nivelin e lartë të konsumit të karburanteve apo jo.

### ***Burimet e referimit***

Në shumë artikuj të paraqitur pas krizës globale të naftës të vitit 2008 ka krahasime me krizat e mëparshme të naftës dhe shumica fillojnë të kërkojnë strategji të reja për tejkalimin e situatave. Autorët Cowling et al. (2011) sugjerojnë se një përgjigje për këtë është që të mund të identifikohen karakteristikat ekonomike së pari në strukturën e tyre dhe që të mund të kërkojnë ndryshimet në strukturën e secilit rast veç e veç. Gjithashtu mund të thuhet se përveç karakteristikave ekonomike edhe industritë e ndryshme kanë karakteristikat e veta. Në një punim nga Hamilton (2009) thuhet se edhe pse shkaktarët që kanë shkaktuar krizën mund të jenë të ndryshëm, pasojat kanë qenë të njëjta me ato që janë vënë re më parë në krizat e naftës dhe që janë vënë re drejtpërdrejt në blerjet nga konsumatorët.

Roberts (2009) dhe Heng (2010) argumentojnë së risku i tepruar i ndërmarrë nga institucionet financiare në SHBA kombinuar me joefikasitetin në kuadrin rregullator të tregut të banesave në SHBA ishin shkaqet kryesore të reçesionit global. Për më tepër, Heng (2010) ofron një shpjegim të hollësishëm të çështjes, duke sqaruar se institucionet financiare në Shtetet e Bashkuara kanë inkurajuar individët me problematika kreditimi të zotërojnë banesa dhe gjithashtu kanë ndikuar në rënien e shpejtë të çmimeve të banesave,

duke çuar në shpërthimin e "*fluskës së strehimit*". Gjithashtu edhe Sobel (2012) në studimin e tij konfirmon faktorët e evidentuar më lart, por trajton edhe faktorë të tjerë shtesë që nuk janë përmendur nga autorët e tjerë. Sipas tij, mangësitë në formulimin e politikave të normave të interesit, si dhe politikat për të ulur inflacionin në SHBA kanë luajtur rol të madh në krijimin e rrethanave që çuan në krizën globale ekonomike.

Në fakt, roli i politikës monetare në ekonomitë e mëdha të përparuara, veçanërisht në SHBA, paraqitet mjaft i rëndësishëm. Pas shpërthimit të "*fluskës së internetit*" në SHBA, politika monetare e ndjekur në ekonomitë e tjera të zhvilluara dhe SHBA pati karakter lehtësues. Gjithashtu ekzistojnë evidenca se vendimet e kursit të *Bankës Qendrore Evropiane (BQE)* janë prekur nga vendimet e politikës monetare amerikane *FED* (Taylor 2009). Kurse Caballero et al. (2008) ka shkruar se problemi kryesor është makroekonomik dhe se për të ndryshuar gjendjen, ekonomia duhet të gjenerojë vlerën e vërtetë e cila do të jetë ekuivalente gjithashtu edhe me kërkesat.

Duke parë se trendi i çmimeve të naftës që nga viti 2008 është në rritje, gjetja e mundësive të reja në këtë sektor do të ishte faktor i rëndësishëm i zhvillimit. Alsahlawi (2008) thekson se që nga viti 1970 deri në 2007 rritja vjetore mesatare e çmimeve të naftës është 6% dhe se e ardhmja e furnizimit me këtë produkt do të varet shumë nga trendi i rritjes së çmimit të saj dhe se në këtë kontekst një nga mundësitë është edhe përdorimi i teknologjive të reja për gjetjen e burimeve të reja të këtij produkti që të procedohet dhe të përfitohet me çmim më të lirë. Duke marrë parasysh krizën e viteve 70 në tregun botëror të naftës shumë autorë që nga ajo kohë kanë hulumtuar për raportin e furnizimit me naftë dhe stabilitetit të ekonomisë së tregut. Në kohën kur u prezantua Euro një fuçi naftë e papërpunuar kushtonte 16 dollarë për ton kurse në vitin 2008 kishte arritur kulmin prej 147 dollar për ton. Ky dallim i çmimit shkaktoi çrregullim të politikave fiskale në eurozonë dhe shkaktoi gjithashtu një ndërhyrje serioze në politikën e ruajtjes së stabilitetit të çmimit (Peersman, & Robaus, 2009).

## KAPITULLI III

### 3. Metodologjia e kërkimit

Rëndësia e qasjes metodologjike dhe të metodave që përdoren në kuadrin e saj tashmë është e njohur për një kërkim shkencor. Mjafton që të perifrazohet thënia e teoricienit dhe filozofit të shkencës, Popper<sup>16</sup>, sipas të cilit me përjashtim të matematikës dhe logjikës, në të gjitha shkencat e tjera është e pamundur që të identifikohet një dije si e vërtetë, apo të vërtetohet ose të përgënjeshtrohet ajo<sup>17</sup>. Kështu që mbetet vetëm gjetja e rrugëve të përshtatshme për t'iu afruar sa më shumë të vërtetës, duke i testuar dijet shkencore<sup>18</sup>.

Punimi doktoral vendoset brenda kuadrit të një studimi që vlerëson një rast specifik-ndikimin e krizës globale në sektorin e karburanteve në Kosovë për të propozuar politika të posaçme normative në funksion të zgjidhjes së një problemi të veçantë. Punimi me karakter normativ i vlerësimit dhe propozimit të politikave të veçanta “përqëndrohet në një politikë të caktuar; në vlerësimin e zgjidhjeve konkurruese për një problem specifik-ndikimin e krizës globale në sektorin e karburanteve në Kosovë, ose në implikimet politike të një zhvillimi politik ose teknik<sup>19</sup>”. Kriza globale, pamja shumëplanëshe e saj, janë gjithmonë në fokus të

<sup>16</sup> Popper, K.R., (1982), «La logique de la découverte scientifique», Payot, p.47: “Në fushën e shkencave empirike, në se kërkohet një provë rigoroze (apo një përgënjeshttrim në kuptimin strikt)(\*I), nuk do të përfitojnë kurrë nga përvoja dhe nuk do të mësojnë kurrë nga ajo se deri në ç’pikë jemi në gabim”. Ose, Popper K., (2009), “Për filozofinë dhe shkencën”, Fan Noli, f.58: “Shkenca është kërkimi i së vërtetës dhe është krejtësisht e mundur që disa nga teoritë tona të jenë në fakt të vërteta. Por, edhe në qoftë se ato janë të vërteta, ne nuk mund ta dimë këtë asnjëherë të sigurt.” Apo, në përmbledhjen e realizuar nga David Miller “POPPER Vepra të zgjedhura”, botuar në shqip nga Soros&Afërdita, 2000, f.88: “Së pari, me gjithëse në shkencë bëjmë ç’është e mundur për të gjetur të vërtetën, jemi të vetëdijshëm për faktin që kurrë nuk mund të jemi të sigurt që e kemi gjetur atë” dhe f.89: “Në shkencë nuk kemi kurrë arsye të mjaftueshme për të besuar se kemi arritur të vërtetën”.

<sup>17</sup> Popper K.R., *Dy lloj përkufizimesh (1945)*, në *POPPER Vepra të zgjedhura*, Soros&Afërdita, 2001, f.89.: “...Ne nuk kemi prova në shkencë (duke përjashtuar, natyrisht, matematikën e kullar dhe logjikën). Në shkencat empirike, të cilat vetëm mund të na ofrojnë të dhëna për botën ku jetojmë, prova nuk ka, në qoftë se me “provë” kuptojmë një argument që i vë vulën njëherë e mirë të vërtetës dhe një teorie”.

<sup>18</sup> Popper, K.R., (1982), «La logique de la découverte scientifique», Payot, p.41: “Por unë pretendoj se teoritë shkencore nuk mund të justifikohen apo vërtetohen kurrë krejtësisht, por që ato mundet ndërkohë t’u nënshtrohen testeve.”

<sup>19</sup> Stephen Van Evera, “Guide to methods for students of political science”, Cornell University Press (1997), Ithaca and London, fq 91.

studiuesve të ndryshëm. Kjo për faktin se këndvështrimin që mund të sjellë një studiues nuk mund ta sjellë një studiues tjetër. Ajo që i bashkon këta studime janë metodat empirike që ata përdorin. Studimi doktoral zgjodhi të ndiqte kryesisht qasjen metodologjike të racionalizmit kritik, që ka si përfaqësues kryesor filozofin e shquar Popper. Sipas kësaj qasje hulumtimi shkencor fillon nga identifikimi i një problemi kërkimor<sup>20</sup>, tek i cili veçon një aspekt për ta studjuar nëpërmjet një pyetjeje kërkimore ose të tipit që kërkon përshkrim të raporteve strukturore (që nuk shihen 'me sy të lirë'), ose të tipit që kërkon një shpjegim të dukurisë që përbën problemin kërkimor të identifikuar për studim<sup>21</sup>.

Ky studim doktoral ka zgjedhur të ndjek një qasje hulumtuese të tipit kryesisht sasior, por të plotësuar me qasje cilësore. Në tërësi qasja sasiore karakterizohet nga një procedurë e testimit empirik të parashikimeve që janë nxjerrë nga zgjidhja teorike që është propozuar për problemin kërkimor të identifikuar në kuadrin e këtij studimi doktoral. Kjo sepse ky studim i është përmbajtur rekomandimit të Popper se asnjë ide nuk duhet konsideruar seriozisht në shkencë, nëse nuk ka kaluar paraprakisht me sukses teste rigoroze. Në kuadrin e një qasje kryesisht cilësore të hulumtimit të problemeve që lidheshin me Kosovën në rrugën e integritit euroatlantik mbas fitimit të pavarësisë, procesi i testimit empirik të implikimeve në fjalë do të përbënte në përgjithësi një ballafaqim një-për-një të secilit implikim me secilin element të bashkësisë së të dhënave empirike që do të konfirmonin ose jo parashikimin teorik të dhënë nga implikimi.

Në tërësi studimet për krizën ekonomike globale dhe ato të sigurisë energjitike, ku përfshihen dhe shpjegimet e trajtesat për nevojat për naftë, gjatë luftës së ftohtë janë të pakta dhe kryesisht në formën e apendiksit të historisë ekonomike apo historisë narrative, me përjashtim të disa studimeve.

<sup>20</sup>

“Shkencat e natyrës si dhe shkencat sociale, pohon Popper, nisen gjithmonë nga problemet; ato nisen nga diçka që ngjall *habinë* tonë, siç thoshin filozofët grekë.”, Popper R.K., (2009), *Për Filozofinë dhe Shkencën*, Fan Noli, f. 90-95.

<sup>21</sup>

Kocani A., (2013), *Një qasje plotësuese epistemologjike në metodologjinë e kërkimit të shkencave sociale*, AU Press, f.11-13

Pra, metodologjia e përzgjedhur në hulumtim përfshin një metodologji të kombinuar kuantitative dhe kualitative. Metodologjia kuantitative do të jetë e bazuar në anketa të cilat do të bëhen me përdoruesit direkt të këtyre produkteve për sfidat me të cilat janë përballuar këta. Metodologjia cilësore dhe një pjesë shumë e rëndësishme e të dhënave lidhen me karburantet janë intervistat e zhvilluara me subjektet e zgjedhura.

Popullata e studimit, që i përket analizës kuantitative do të përbëhet prej 1000 subjekteve e përzgjedhur në pika të ndryshme të derivateve në tërë Kosovën, e bërë te njerëz të moshave të ndryshme gjinive të ndryshme dhe të ardhurave të ndryshme në mënyrë që të krijohet një besueshmëri më e madhe e rezultateve. Nëpërmjet analizës së këtyre pyetësorëve do të dalim në përfundim nëse ka rënie të kërkesës për karburante në Kosovë si pasojë e prekjës së vendit nga kriza financiare botërore. Në pjesën e analizës kualitative popullata e studimit për intervistat për shkak të problematikës është niveli menaxhues dhe pyetjet janë të zgjedhura si pyetje të hapura me qëllim që gjatë intervistës të krijohet mundësia e elaborimit dhe hyrjes në më shumë thellësi të problemit kurse pastaj të dhënat pastaj do të transferohen në format elektronik për analizë.

Megjithatë arsyeja pse është përzgjedhur vetëm niveli menaxhues është se vetëm ata janë të përfshirë në procesin e menaxhimit të karburanteve dhe atë posaçërisht në disa nga fazat të cilat janë të rëndësishme për këtë hulumtim.

Duke qenë se subjekt i këtij studimi janë të dhënat e modaliteteve të karburanteve, sidomos naftës të cilat do të analizohen por edhe pjesa e cila do të krahasohet me këto të dhëna e naftës nga lista e konsumatorëve, me proceset e ndëridhura me të si përzgjedhja dhe përdorimi e nxjerr në pah metodologjinë e cila duhet të jetë e bazuar në metodën kualitative e bazuar në intervista si dhe në mbledhjen dhe analizimin e dokumentacionit relevant lidhur me hulumtimin. Arsyeja për këtë është se pyetjet nuk janë rigjide por janë fleksibile dhe të hapura për nënpyetjet të cilat mund të lindin gjatë intervistës ashtu që të mund të hyhet në më

shumë detaje pra që pyetjet të jenë të pastrukturuara për ata të cilët janë njerëzit kyç që kanë të bëjnë me këto procese.

Hulumtimi cilësor kërkon që të hulumtohen dhe mblidhen të dhënat (Lincoln & Guba 1985, Patton 1990). Dhe në asnjë mënyrë nuk do të thotë se hulumtimi kualitativ duhet të kufizohet vetëm në procesin e intervistimit apo grupeve të fokusit por përfshin një sërë veprimesh komplekse të cilat japin mundësi të analizimit të detajuar dhe të krijimit të koncepteve të caktuara të cilat mund ti nxjerrë hulumtuesi. Kurse autorët (Zaharia, et. al, 2008) theksojnë se hulumtimet kualitative tentojnë të pëndoren gjithnjë më shumë në hulumtimet akademike deri sa kostoja e tyre nuk është shumë e lartë kurse rezultati është shumë i përdorshëm për shumë hulumtues. Hulumtimi cilësor sipas autorëve Denzin dhe Lincoln (2005) është një aktivitet i cili lokalizon vështruesin në botë. Përbëhet nga një se ti materialeve praktike dhe interpretuese që e bëjnë botën të dukshme. Këto praktika e transformojnë botën. Këto e shndërrojnë botën në një seri të prezantimeve përfshirë shënimet nga terreni, intervistat, bisedat, fotografitë, regjistrimet dhe memot. Në këtë stad hulumtimi cilësor përfshin qasje natyrore dhe të interpretueshme për botën.

Metodologjia e përzgjedhur në hulumtim përfshin një qasje të kombinuar sasiore dhe cilësore. Qasja sasiore është bazuar në analizën regresive të cmimeve të shitjes me pakicë të pranishme në Kosovë përssa i përket naftës, duke marrë parasysh cmimet mesatare nga viti 2009 deri në vitin 2019. Kjo analizë është mjaft e dobishme pasi tregon sa një rritje e përcaktuar e cmimit të naftës ul gjasat për rritje ekonomike të vëndit dhe anasjelltas. Për pasojë rezultatet sasiore do të ishin tregues të rëndësishëm për Qeverinë e vëndit dhe Ministrinë e Financave pa harruar të gjitha ndërmarrjet që merren me importin, tregtimin, shpërndarjen dhe trajtimin e karburanteve. Në mënyrë indirekte me këto rezultate janë të interesuara të gjitha sipërmarrjet që merren me sektorin e Transportit dhe Bujqësisë. Qasja kërkimore ka gjithashtu edhe një element cilësorë i cili përtej komenteve ndaj rezultateve

sasiore, bazohet mbi intervista gjysëm të strukturuar të zhvilluara me drejtues të kompanive të karburanteve dhe me shofera. Qasja kërkimore cilësore kërkon të hedhi dritë mbi variabla të tjera, përtej çmimit që ndikojnë në preferencën e zgjedhjeve konsumatore në raport me naftën.

## **2.1 Qasja kërkimore dhe dizenjimi i studimit**

Qëllimi i këtij studimi është hulumtimi i ndikimit të krizës globale në sektorin e derivateve në Kosovë dhe sfidat e pasojave të dala nga kjo. Rezultatet dhe përfundimet e studimit do të ndihmojnë në identifikimin dhe përzgjedhjen e strategjive efektive për tejkalimin e pasojave dhe të krizës globale financiare, si dhe gjetjen e mundësive të reja për zhvillimin e tregut në raport me konsumatorët me produkte por edhe me shërbime. Për të plotësuar qëllimin, gjithashtu, studimi synon të investigojë edhe marrëdhëniet ndërmjet sjelljes konsumatore për shkak të çmimit të karburantit të ndikuar nga kriza globale, sjelljes konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjelljes konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit; si edhe përdorimit të transportit publik, ndryshimit të automjeteve në përdorim, si edhe përdorimit të gazit në kushtet e ndikimit të krizës globale në sektorin e karburanteve dhe derivateve të tyre në Kosovë.

Objektivat kërkimore që burojnë nga qëllimi i studimit paraqiten në vijim. Në kushtet e ndikimit të krizës globale në sektorin e karburanteve në Kosovë, studimi synon të hulumtojë ndikimin që ndryshimet e çmimit të karburantit ka sjelle në rritjen ekonomike të Kosovës dhe sjelljes konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjelljes konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjelljes konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit në përdorimin e transportit publik. Studimi gjithashtu synon të hulumtojë ndikimin e sjelljes konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjelljes konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjelljes konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit në ndryshimin e

automjetit në kushtet e ndikimit të krizës globale në sektorin e karburanteve në Kosovë. Gjithashtu, studimi synon të hulumtojë ndikimin e sjelljes konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjelljes konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjelljes konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit në përdorimin e gazit në kushtet e ndikimit të krizës globale në sektorin e karburanteve dhe derivateve të tyre në Kosovë.

Pyetjet kërkimore në punimin mbi ndikimin e krizës globale në sektorin e karburanteve në Kosovë përfshijnë hulumtimin e efektit të sjelljes konsumatore për shkak të çmimit të karburanteve dhe derivateve të tyre, cilësisë së tyre dhe cilësisë së shërbimit ndaj konsumatorëve në përdorimin e transportit publik, në ndryshimin e automjeteve në përdorim, si edhe në përdorimin e gazit si pasojë e ndikimit të krizës.

Pyetjet kërkimore të formuluar në kërkim paraqiten në vijim.

**Pyetje kërkimore 1:** *A ekzistojn një marrëdhënie statistikisht domethënëse ndërmjet cmimit total të karburantit dhe Prodhimit të Brëndshëm Bruto të vëndit?*

**Pyetje Kërkimore 2:** Nëse provohet lidhja midis PBB-së dhe Cmimit total të karburantit, efektet më të mëdha vijnë nga Cmimi i lëndës së parë (ekzogjen) apo nga ngarkesat fiskale dhe përpunimi i lëndës së parë (endogjenë)?

**Pyetje Kërkimore 3:** A ka faktorë të tjerë që ndikojnë në sjelljen e konsumatorëve përtej cmimit të karburantit?

### **Hipotezat kërkimore**

Hipotezat kërkimore në punimin mbi ndikimin e krizës globale në sektorin e karburanteve në Kosovë përfshijnë hulumtimin e ndikimit të ketyre cmimeve në rritjen ekonomike të vëndit e në një moment të dytë do të shqyrtohet sjellja konsumatore përtej çmimit të karburantit, për shkak të cilësisë së shërbimit në përdorimin e transportit publik, në ndryshimin e automjeteve në përdorim, si edhe në përdorimin e gazit në kushtet e ndikimit të krizës globale në Kosovë.



Hipotezat kërkimore të ngritura në kërkim paraqiten në vijim.

**Hipoteza 1:**

*Ekziston një marrëdhënie statistikisht domethënëse ndërmjet cmimit total të karburantit dhe Prodhimit të Brëndshëm Bruto të vëndit, në vecanti midis cmimit dhe rritmit të rritjes ekonomike të vëndit.*

**Hipoteza 2:**

*Duke marrë parasysh se në cmimin total të kaburantit vetëm 30% të kontributit jepet nga cmimi i petrolit dhe pjesa tjetër krijohet nga taksat e shtetit të shoqëruara me kostot e përpunimit dhe fitimit të kompanive private, mund të themi se efektet mbi rritjen ekonomike dhe Prodhimin e Brëndshëm Bruto krijohen nga luhatja e nivelit të taksimit dhe trajtimit të lëndës së parë, jo nga cmimet ndërkombëtare te Petrolit në Bursa .*

**Hipoteza 3:**

*Konsumatorët përzgjedhin pikat e furnizimit me karburant, zgjedhin llojin e automjetit, vendosin për transportin privat ose publik, jo vetëm nga cmimi i karburantit por edhe nga faktorë të tjerë sic janë mikëpritja dhe shërbimi në pikat e karburantit, prezenca ose mungesa e transportit publik si dhe cilësitë e ndryshme të karburantit.*

**Variablat**

Variablat e pavarur të përzgjedhur për tu studjuar në kërkim përfshijnë:

- Cmimi total i karburantit
- Cmimi i petrolit në Bursë,
- Cmimi shtesë që përmban taksat, përpunimin dhe fitimin mbi lëndën e parë,
- Sjellja konsumatore për shkak të çmimit, cilësisë së karburantit,
- Sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit

Variablat e varur të përzgjedhur për tu studjuar në kërkim përfshijnë:

- *Prodhimi i Brëndshëm Bruto në total*
- *Rritja vjetore e PBB-së*
- *Përdorimi i transportit publik dhe privat*
- *Përdorimi i gazit*

Qasja kërkimore e zbatuar në studim synon studimin e ndikimit të që kanë variablat e pavarur si Cmimi për një liter karburant, cmimi i karburantit të përpunuar dhe cmimi shtesë i përbërë nga taksat dhe kostot e përpunimit, në variablat e varur që janë Prodhimi i Brëndshëm Bruto dhe rritja e PBB-së.

Në dizenjimin e studimit u përfshinë respondentët e përzgjedhur në kërkim që janë përdoruesit direkt të karburanteve, si edhe drejtues të disa prej kompanive kryesore që operojnë sot në treg në të gjitha komunat e Kosovës.

Metoda kryesore në studim është kryesisht sasiore e mbështetur edhe nga qasja cilësore. Metoda sasiore e studimit merret kryesisht me mbledhjen dhe përpunimin e të dhënave të strukturuar që mund të paraqiten në mënyrë numerike (Matthews & Ross, 2010). Të dhënat sasiore zakonisht mblidhen kur përdoret qasja epistemologjike pozitiviste dhe mblidhen të dhëna që mund të analizohen nga ana statistikore. Në studim u realizua grumbullimi dhe përpunimi i të dhënave të strukturuar të cilat analizohen nga ana statistikore. Studimi sasior shpjegon fenomenin nëpërmjet grumbullimit të të dhënave numerike duke përdorur metodat bazë matematikore në mënyrë të veçantë metodat statistikore (Aliaga & Gunderson, 2000). Në studim u realizua testimi i marrëdhënieve ndërmjet variablave nëpërmjet zbatimit të testeve statistikore.

Sipas Burns dhe Grove (2005) studimi sasior konsiderohet një proces formal, objektiv, sistematik në të cilin të dhënat numerike përdoren për të përftuar informacion rreth botës. Kjo metodë përdoret për: (1) për të përshkruar variablat, (2) për të shqyrtuar marrëdhëniet

ndërmjet variablave, (3) për të përcaktuar ndërveprimet shkak- pasojë ndërmjet variablave (Burns & Grove, 2005). Në studim u realizua shqyrtimi i variablave *sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit, përdorimi i transportit publik, ndryshimi i automjetit, përdorimi i gazit*. Në mënyrë të veçantë shpërndarja e frekuencave të tyre, sikurse edhe shqyrtimi i marrëdhënieve ndërmjet variablave të pavarur dhe variablave të varur nëpërmjet zbatimit të testeve statistikore.

Duke u bazuar në autorët e mësipërm, për të shqyrtuar marrëdhëniet ndërmjet variablave në dizenjimin e studimit u përdor kryesisht studimi sasior korrelacional, pasi në esencë të studimit është studimi i marrëdhënieve ndërmjet variablave. Zbatimi i kërkimit sasior korrelacional në studim i jep përgjigje pyetjeve kërkimore dhe hipotezave alternative të formuluar dhe mbështet testimin e hipotezave të ngritura për marrëdhëniet ndërmjet variablave. Studimi korrelacional sipas Fraenkel, Wallen, dhe Hyun (2015): (a) zbatohet për të përcaktuar marrëdhëniet ndërmjet dy apo më shumë variablave, (b) eksploron ndikimet e variablave në lidhjen shkak- pasojë, (c) tenton të investigojë diapazonin në të cilin ekziston një lloj marrëdhënieje ndërmjet variablave, (d) nuk kërkon manipulim apo ndërhyrje nga ana e kërkuesit, (e) kërkon administrimin e instrumenteve të nevojshme për të grumbulluar të dhënat e kërkuara, (f) hulumton marrëdhëniet ndërmjet variablave në gjendjen e tyre natyrale, (g) ndihmon në parashikime inteligjente.

Përveç kërkimit sasior korrelacional, në studim u zbatua edhe kërkimi cilësor. Të dhënat e përfuara nga kërkimi cilësor, megjithëse nuk përgjithësohen, u përdorën për tu përqsuar me të dhënat e përfuara nga kërkimi sasior për ti dhënë studimit vlefshmëri dhe besueshmëri sa më të lartë.

### 3.1 Popullata dhe kampioni i pyetesorit

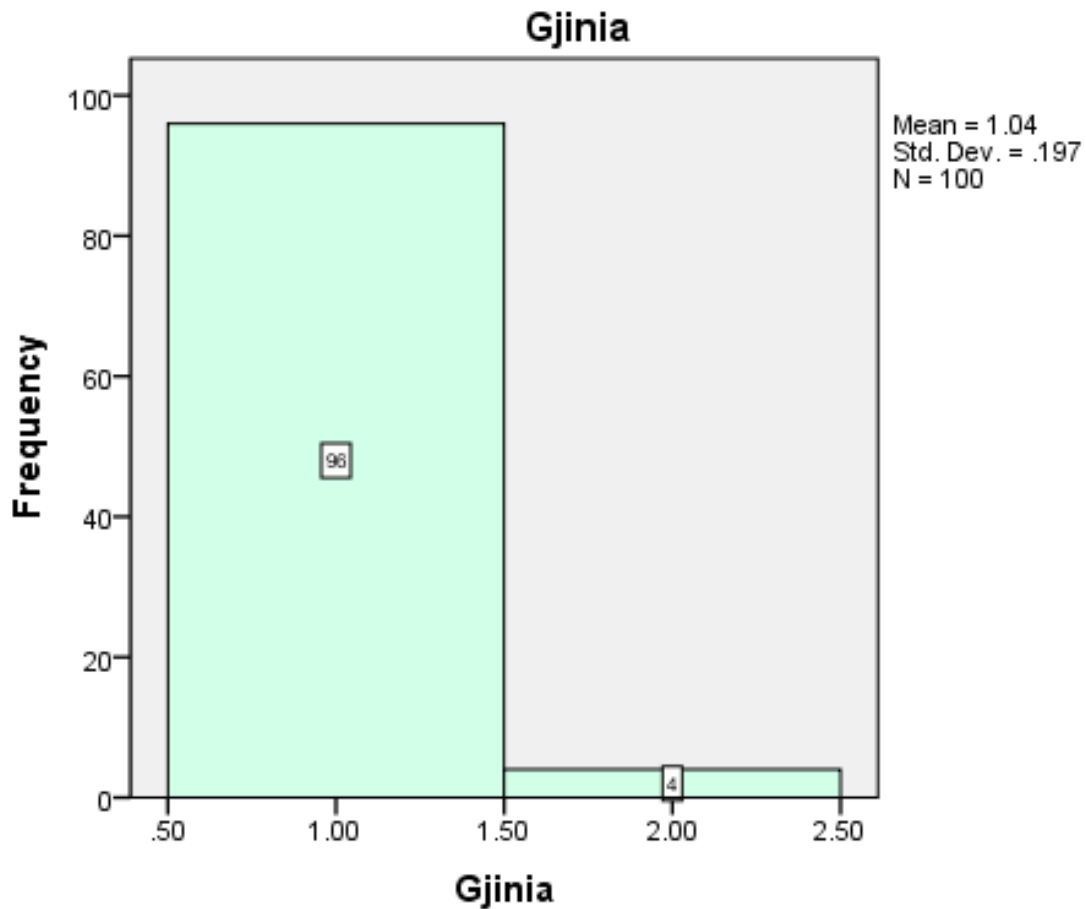
Studimi u fokusua në popullatën e respondentëve, të cilët u përzgjedhën në përputhje me pyetjet kërkimore dhe hipotezat e kërkimit. Popullata e studimit që bazohen në qasjen sasiore përfshin respondentë të gjinive dhe moshave të ndryshme të shpërndarë në të gjithë teritorin e Kosovës. Popullata e interesit përfshinte 1000 respondentë ( $n = 1000$ ). Nga këto 1000 respondentë ( $N = 1000$ ) ose 10% e popullatës së interesit përbëjnë kampionin sasior në studim. Kampionimi i respondentëve u realizua sipas tipit të kampionimit rastësor probabilitar klaster (cluster). Nga lista e pikave të karburantit në Kosovë ( $n = 851$ ) u përzgjedhën në mënyrë rastësore 85 pika të shpërndarjes së karburanteve ( $N=85$ ), pra 10% e tyre. Në këto 85 pika të shpërndarjes së karburanteve u shpërndanë 200 pyetësorë. Nga këto, 100 pyetësorë u kthyen të plotësuar nga respondentët, aq sa është kampioni i studimit. Kështu që popullata në studim për nga numri dhe shtrirja gjeografike, konsiderohet të jetë përfaqësuese e një numri të madh të komunitetit të bizneseve në Kosovë. Ndërsa intervistat u realizuan me drejtues të 25 kompanive të ndryshme të biznesit në qytete të ndryshme të Kosovës. Kampioni i respondentëve për intervistat u përzgjedh në mënyrë të qëllimshme. Studjuesi përzgjedhi drejtuesit e kompanive më të suksesshme në fushën e karburanteve.

Në vijim paraqiten të dhëna të detajuara tabelare të gjinisë të kampionit të studimit.

Tabela 1: Gjinia e respondentëve në studim

		Gjinia			Cumulative
		Frequency	Percent	Valid Percent	Percent
Valid	M	96	96.0	96.0	96.0
	F	4	4.0	4.0	100.0
Total		100	100.0	100.0	

Bazuar në të dhënat e raportuara të gjinisë së respondentëve rezulton se 96% e tyre i përkasin gjinisë mashkullore, ndërsa vetëm 4% e tyre i përkasin gjinisë femërore.



*Grafiku 1: Gjinia e respondentëve në studim*

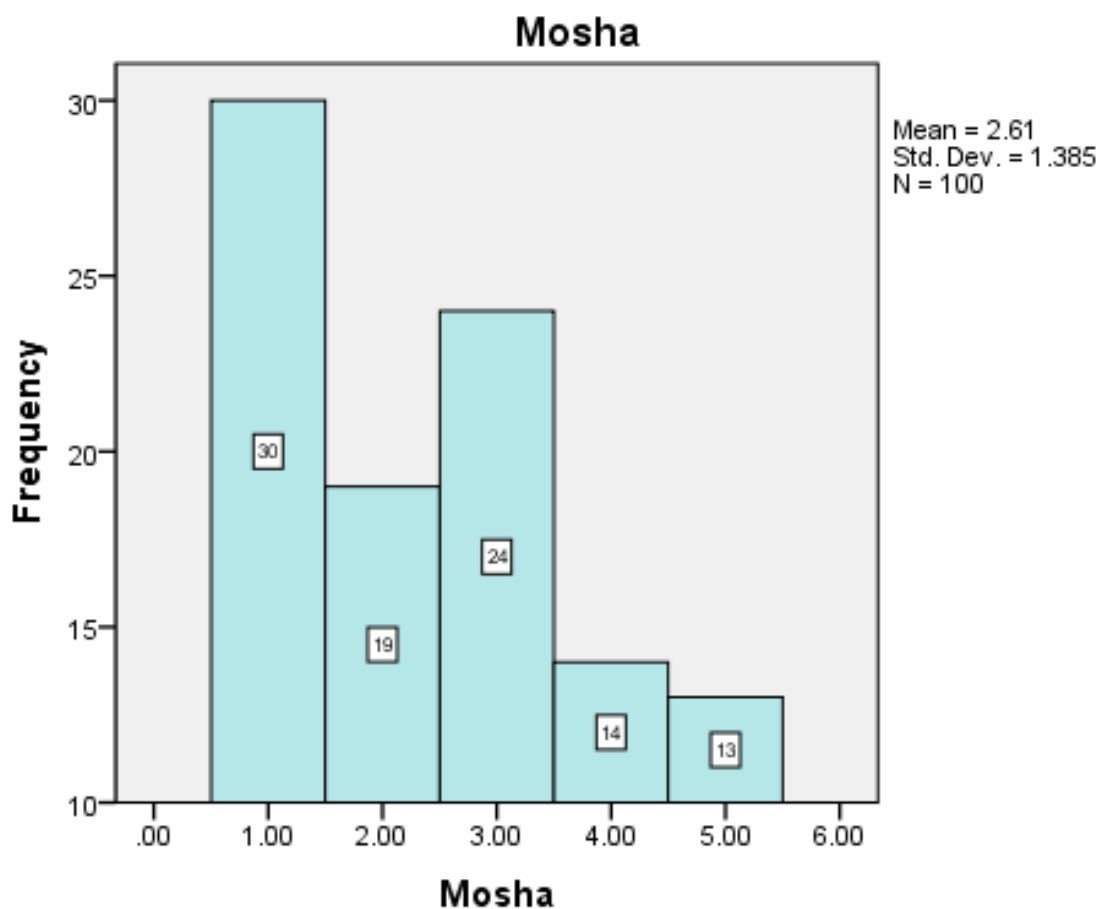
Si konkluzion rezulton se shumica absolute (96%) e respondentëve i përkasin gjinisë mashkullore, ndërsa vetëm 4% e tyre i përkasin gjinisë femërore. Në vijim paraqiten të dhëna të detajuara tabelare të grupmoshës të kampionit të studimit.

*Tabela 2: Grupmosha e respondentëve në studim*

		<b>Grupmosha</b>			Cumulative
		Frequency	Percent	Valid Percent	Percent
Valid	20-30	30	30.0	30.0	30.0
	31-40	19	19.0	19.0	49.0
	41-50	24	24.0	24.0	73.0

51-60	14	14.0	14.0	87.0
61-70	13	13.0	13.0	100.0
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	

Grupmosha e respondentëve si faktor i rëndësishëm demografik është ndarë në disa kategori të cilat sjellin rezultate të ndryshme nga hulumtimi. Grupmosha e respondentëve pjesëmarrës në hulumtim fillon nga mosha 20 deri në 70 vjeçare.



*Grafiku 2: Grupmosha e respondentëve në studim*

Numri më i madh i respondentëve, ose 30.0 % e tyre janë të moshës 20-30 vjeçare; 24.0% e tyre janë të moshës 41-50 vjeçare, 19 % e tyre janë të moshës 31-40 vjeçare, 14% janë të moshës 51-60vjeçare, si edhe 13.0 % e tyre janë të moshës 61-70 vjeçare.

### 3.2 Instrumentet e kërkimit

Në kërkim, për tju dhënë përgjigje pyetjeve kërkimore dhe për të testuar hipotezat kërkimore, u përzgjedhën instrumentet: (1) pyetësor i strukturuar, (2) intervistë gjysmë e strukturuar.

Pyetësorët e strukturuar me respondentët- përdorues të karburanteve u zbatuan për të matur variablat: sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit, përdorimi i transportit publik, ndryshimi i automjetit, si edhe përdorimi i gazit. Përmbajtja e pyetësorëve të strukturuar me respondentët reflektojnë variablat kryesorë të studimit, si edhe variabla plotësues, përfshirë edhe variabla demografikë. Pyetësorët e strukturuar u hartuan nga studjuesi duke ju referuar burimeve të ndryshme të literaturës (Koka et al., 2010; Vrioni, 2013; Malile, 2015), të cilat trajtojnë variablat kryesorë të kërkimit.

Struktura e pyetësorit të strukturuar është e përbërë prej 29 pyetjeve të cilat përfshijnë variablat kryesorë të studimit, si edhe variabla plotësues, përfshirë edhe variabla demografikë. Struktura e pyetësorit është e ndarë në tre pjesë. Në pjesën e parë paraqiten variablat moderator dhe mediator. Në pjesën e dytë dhe të tretë paraqiten variablat kryesorë, si edhe variabla të tjerë me interes, duke ju ofruar mundësinë e zgjedhjes së njëres prej alternativave për përgjigje. Pyetësorët ju nënshtruan pilotimit me një numër relativisht të kufizuar respondentësh, pas të cilit ju nënshtruan ndryshimeve të nevojshme. Pas pilotimit u krye analiza e pyetësorëve, në të cilën u rishikuan të kuptuarit e përmbajtjes, mënyra e plotësimit të të dhënave të kërkuesit, koha në dispozicion të respondentëve për të plotësuar pyetësorin, pyetjet që kishin dalë gjatë procesit të plotësimit, si edhe raportet ndërmjet tyre. Më pas, studjuesi realizoi ndryshimet e diktuar nga pilotimi i pyetësorëve për ti bërë ato më të kuptueshëm dhe më të qartë për respondentët.

Pyetësorët bazohen në shkallën Likert dhe masin frekuencën dhe nivelin e cilësisë së zbatimit të variablave të studimit. Shkalla Likert përfaqëson një instrument shumë të njohur, i cili përdoret për të matur qëndrimet, preferencat, opinionet, konceptet dhe pikëpamjet e

respondentëve (Kislenko dhe Grevholm, 2012). Shkalla Likert ekziston dhe zbatohet në kategori të ndryshme: (1) shkallë që matin dakordësinë, (2) shkallë që matin frekuencën, (3) shkallë që matin rëndësinë, (4) shkallë që matin cilësinë, (5) shkallë që matin probabilitetin (Siegle, 2012). Shkalla Likert me pesë kategori ordinale u përzgjedh të ishte shkalla matëse e pyetësorit të strukturuar me drejtues. Shkallët matëse në instrument përfshinin: (1) asnjëherë, (2) rrallë, (3) shpeshherë, (4) pothuajse gjithmonë, si edhe (5) gjithmonë.

Niveli i besueshmërisë së shkallëve Likert në pyetësorin e strukturuar u përcaktua me anën e koeficientit *alfa e Cronbach*. Sipas Laerd statistics (2012) *alfa e Cronbach* është instrumenti më i përdorur, i cili shërben për të matur konsistencën e brendshme të shkallëve të një pyetësori, sidomos është shumë i përdorur në një pyetësor Likert me shumë shkallë matjeje për të cilat studjuesit janë të interesuar nëse shkallët janë të besueshme.

Vlerat e përfuara të alfa Cronbach që variojnë nga .702 deri në .858 janë tregues i nivelit të lartë të konsistencës së brendshme të shkallëve të pyetësorëve të strukturuar, siç tregohet në tabelën në vijim.

Tabela 2/1: Vlerat e përfuara të Cronbach's Alpha për vlefshmërinë e pyetësorit

Item-Total Statistics						
	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted	
Mosha	33.7200	24.709	.102	.463	.762	
Gjinia	35.2900	26.673	.136	.317	.763	
Periudha	29.6100	21.180	.233	.406	.776	
Lloji i karburantit	32.5100	24.313	.145	.343	.818	
Burimi i të ardhurave	34.1800	27.189	.219	.389	.702	
Të ardhurat	36.0600	28.451	.308	.469	.794	
Çmimi i karburantit	33.4500	22.755	.454	.542	.838	
Cilësia e karburantit	35.7600	25.053	.376	.594	.802	
Cilësia e shërbimit	37.4900	24.959	.318	.517	.724	
Rritja e çmimit të karburantit	31.9900	23.818	.191	.353	.837	



Rritja e cilësisë së karburantit	29.0900	20.052	.250	.403	.858
Përdorimi i transportit publik	32.7400	25.912	.211	.468	.809
Ndryshimi i automjetit	37.8400	29.813	.230	.454	.706
Rritja e çmimit të transportit publik	34.6900	26.105	.256	.441	.746
Cilësia aktuale e karburantit	34.8200	27.785	.236	.336	.805
Rritja e përdorimit të gazit	37.7100	26.854	.105	.337	.839

*Intervistat gjysmë të strukturuar* u zbatuan për të matur variablat: *sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit, përdorimi i transportit publik, ndryshimi i automjetit, si edhe përdorimi i gazit.* Pyetjet e intervistave gjysmë të strukturuar reflektojnë variablat kryesorë të studimit, si edhe variabla plotësues, përfshirë edhe variabla demografikë. Intervistat gjysmë të strukturuar u hartua nga studjuesi duke ju referuar burimeve të ndryshme në literaturë, të cilat trajtojnë variablat kryesorë të kërkimit. Intervistat gjysmë të strukturuar ju nënshtruan pilotimit me një numër relativisht të kufizuar respondentësh, pas të cilit ju nënshtruan ndryshimeve të nevojshme. Pas pilotimit u krye analiza e intervistave, në të cilën u rishikuan të kuptuarit e përmbajtjes së pyetjeve, koha në dispozicion të respondentëve për t’ju përgjigjur pyetjeve, duke bërë ndryshimet e diktuar nga pilotimi.

### **3.3 Mbledhja dhe analiza e të dhënave**

Të dhënat për variablat e studimit *sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit, përdorimi i transportit publik, ndryshimi i automjetit, si edhe përdorimi i gazit.* u grumbulluan nga zhvillimi i pyetësorëve të strukturuar, si edhe intervistave gjysmë

të stukturuara me respondentët e përzgjedhur në studim. Për të zhvilluar pyetësorët e strukturuar dhe intervistat gjysmë të stukturuara u bashkëpunua me kompani të ndryshme të biznesit.

Respondentët nga ana e tyre përpara plotësimit të pyetësorëve të strukturuar u trajnuan nga studjuesi. Studjuesi qartësoi respondentët në lidhje me përmbajtjen e pohimeve të instrumenteve duke garantuar anonimin e tyre të plotë. Të gjithë respondentët e përzgjedhur për të plotësuar instrumentet i kontribuan këtij procesi dhe nuk pati asnjë prej tyre që refuzoi të merrte pjesë. Ndërkohë, numri i pyetësorëve të kthyer të plotësuar ishte 100.

Pas grumbullimit të dhënave për variablat e studimit u përmbledhën në programin Ms excel 2016 duke i koduar. Më pas database-et e të dhënave të krijuar në ms excel 2016 u eksportuan në programin SPSS 23.0, ku ju nënshtruan analizave deskriptive dhe inferenciale.

### **3.4 Analizat Statistikore**

Analizat statistikore të kryera për të testuar marrëdhëniet ndërmjet ndërmjet variablave të pavarur *sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit* si edhe variablave të varur *përdorimi i transportit publik, ndryshimi i automjetit, përdorimi i gazit*. përfshinë: (1) shpërndarjen e vlerave të frekuencave të variablave, (2) analizën korrelacionale, dhe (3) analizën regressive. Me anë të shpërndarjes së frekuencave të variablave në studim, si edhe të vlerave të tendencës qendrore, mesatare, moda, mediana, devijimi standard, u përcaktuan vlerat numerike dhe në % të variablave që u përdorën për tju përgjigjur pyetjeve kërkimore.

Në vijim të dhënave të përfuara të shpërndarjes së vlerave të frekuencave të variablave dhe vlerat e tendencës qendrore u interpretuan për të analizuar tendencat, ngjashmëritë dhe ndryshimet.

Analiza korrelacionale dhe analiza regresive u zbatuan për të testuar marrëdhëniet ndërmjet variablave të pavarur dhe variablave të varur. Outputet e testeve statistikore u analizuan dhe u interpretuan.

### **3.5 Vlefshmëria dhe besueshmëria e studimit**

Studimi i kryer është një *kërkim empirik* pasi hipotezat e formuluar testohen duke u bazuar në të dhënat e grumbulluara nëpërmjet vëzhgimeve me pyetësorë të strukturuar, si edhe matjeve me anë të intervistave gjysmë të strukturuar.

Studimi është një *kërkim sistematik* pasi për të arritur tek gjetjet dhe përfundimet u procedua nëpërmjet ndjekjes së hapave në vijim: (1) përcaktimi i problemit, (2) shqyrtimi i literaturës, (3) formulimi i hipotezave, (4) grumbullimi i të dhënave, (5) analiza e gjetjeve, (6) nxjerrja e përfundimeve.

Studimi garanton *vlefshmëri të brendshme dhe të jashtme* të rezultateve të gjeneruara nga analizat sasiore statistikore në përputhje me dizenjimin e studimit dhe me metodat e përgjedhura. *Vlefshmëria e brendshme* garantohet pasi të gjitha gjetjet dhe përfundimet e studimit janë rezultat i analizave statistikore si: (1) frekuencat e vlerave të variablave; (2) analiza korrelacionale dhe (3) analiza regresive e variablave të përcaktuar të studimit dhe nuk kanë lidhje me variabla të tjerë. Këto analiza janë kryer në programin SPSS 23.0 dhe garantojnë sigurinë e rezultateve dhe përfundimeve të përfuara. Të dhënat e grumbulluara dhe outputet e tyre që janë gjeneruar nga analizat statistikore ruhen në programin excel 2016, si edhe në programin SPSS 23.0 dhe për rrjedhojë mund të verifikohen për të krijuar bindje për gjetjet dhe përfundimet e tezës kërkimore. *Vlefshmëria e jashtme* garantohet pasi gjetjet dhe përfundimet e studimit mund të përgjithësohen në popullata të tjera të ngjashme.

Studimi siguron *besueshmëri të brendshme dhe të jashtme* të gjetjeve dhe përfundimeve duke ofruar përfundime konsistente dhe të qëndrueshme. *Besueshmëria e brendshme* sigurohet nga

fakti që në rast se studimi do të përsëritet në të njëjtat kushte apo kontekste, atëherë do të arriheshin pothuajse të njëjtat rezultate dhe përfundime. Kjo vjen nga zbatimi me konsekuencë i metodologjisë shkencore të studimit në të gjithë hapat e tij, që nga formulimi i pyetjes kërkimore, formulimi i qëllimit, ngritja e hipotezave, identifikimi i variablave të varur dhe të pavarur, dizenjimi dhe hartimi i instrumenteve, grumbullimi i të dhënave, analizave dhe përpilimi i përfundimeve dhe rekomandimeve.

### **3.6 Etika e zbatuar në studim**

Studimi i kryer reflekton të gjitha parimet etike të kërkimit shkencor. Autori (Sikes, 2004) e percepton etikën si aplikimi i parimeve morale, kur individi ndërvepron me të tjerët, në mënyrë që të jetë i respektueshëm dhe të promovojë marrëdhënie të shëndetshme. Ky përshkrim tregon se nuk është e mjaftueshme vetëm që studjuesi të transmetojë parimet etike. Studjuesi duhet të kujdeset që të mos ketë keqkuptime të ndryshme tek respondentët që përfshihen në studim në asnjë aspekt kërkimor. Përveç etikës sipas autorit Leary (2001) në hulumtimin e tij përshkruhet se çdo kërkues ka për detyrë që të mbrojë të drejtat dhe mirëqenien fizike dhe psikologjike të respondentëve. Para nisjes së procesit kërkimor, respondentëve u janë shpjeguar qëllimet e studimit, rëndësia, mundësitë, anonimat, privatësia dhe ju është marrë dakordësia për bashkëpunim. Autori Leary (2001) argumenton se arritja e “*dakordësisë*” para se të fillojë procesi i hulumtimit, tregon se kërkuesi respekton privatësinë e pjesëmarrësve dhe u siguron atyre informacionin e duhur, gjë që mund t'i ndihmojë ata të vendosin nëse janë dakord me pjesëmarrjen në studim ose jo. Duke u bazuar në këto parime konfidencialiteti i përgjigjeve dhe anonimiteti i pyetjeve shmang vështirësitë për marrjen e të dhënave dhe rrit besueshmërinë e tyre. Studimi është bazuar duke ruajtur etikën e respondentëve të përfshirë si edhe të të dhënave të përftuara nga zbatimi i pyetësorëve të strukturuar dhe intervistave gjysmë të strukturuar. Së pari të gjithë

respondentëve përdorues të karburanteve të përfshirë në studim ju është marrë dakordësia për tu përfshirë si respondentë në studim. Gjatë zhvillimit të instrumenteve komunikimi me respondentët ishte shumë i hapur dhe miqësor, etik dhe mbështetës. Gjatë fazave të zhvillimit të instrumenteve, respondentëve ju është siguruar mundësia për të ndërprerë procesin e plotësimit të pyetësorëve apo të zhvillimit të intervistave nëse ata dëshironin. Të dhënat personale të respondentëve të përfshirë në studim nuk janë përdorur për asnjë arsye tjetër përveçse për efekt studimi. Asnjë e dhënë personale e respondentëve nuk është publikuar dhe të gjitha të dhënat janë përdorur vetëm për efekt studimi. Të gjitha të dhënat fillestare të grumbulluara nga zhvillimi i pyetësorëve të strukturuar, si edhe nga zhvillimi i intervistave gjysmë të strukturuar ruhen me përgjegjësi të plotë dhe nuk do të përdoren për asnjë qëllim tjetër që nuk ka lidhje me këtë studim.

### **3.7 Mundësitë dhe kufizimet e studimit**

Spektori i karburanteve është një nga sektorët me qarkullimin më të madh të parasë në Kosovë (Doganat e Kosovës, 2011). Parë nga ky këndvështrim, studimi paraqiti shumë sfida për tu realizuar, sidomos në zhvillimin e instrumenteve për mbledhjen e të dhënave me konsumatorët apo përdoruesit e karburanteve, si edhe me drejtuesit e disa prej pikave kryesore të karburanteve në Kosovë. Sfidat e kërkimit përfshinë gjithashtu diferencat e qarkullimit mes aktorëve në Kosovë, si edhe me numrin e tyre nga ndikimi i krizës financiare globale në këtë sektor si dhe me rritjen apo zvogëlimin e përdorimit të këtyre produkteve pra ndikimin në përgjithësi në jetën e përditshme të konsumatorëve.

Hulumtimi u bazua në përzgjedhjen dhe shqyrtimin e literaturës, studimeve e botimeve të ndryshme nga autorë të shumtë, të cilat shërbyen për përkufizimin e temës kërkimore si dhe

plotësimin e këndvështrimeve të cilat ndihmuan në formulimin e qëllimit dhe objektivave të studimit, të hipotezave dhe pyetjeve kërkimore.

Bazuar në të dhënat të cilat u mblodhën nga ky hulumtim u testuan hipotezat alternative, të cilat shërbyen si bazë për hartimin e rezultateve dhe përfundimeve të studimit.

Përveç mundësive të mira të hulumtimit, për realizimin e këtij punimi doktoral janë paraqitur edhe disa kufizime. Së pari, një nga kufizimet e studimit ishte mungesa e studimeve, punimeve apo raporteve në gjuhën shqipe të fushës specifike të studimit. Së dyti, të dhënat e studimit bazohen në instrumente vet deklaruese si pyetësorë dhe intervista të cilat u zhvilluan me respondentët.

Studimi i dizenuar për të hulumtuar marrëdhëniet ndërmjet variablave të pavarur *sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit si edhe variablave të varur përdorimi i transportit publik, ndryshimi i automjetit, përdorimi i gazit*, kufizohet vetëm në marrëdhëniet ndërmjet variablave të cituar më lart. Studimi nuk merr përsipër të studjojë ndikimin e variablave të tjerë në variablat e varur përdorimi i transportit publik, ndryshimi i automjetit, dhe përdorimi i gazit, që nuk janë pjesë e këtij studimi.

## KAPITULLI IV

### 4. Analiza e rezultateve

Kapitulli “Analiza e rezultateve” përmban të gjitha rezultatet e përfuara të punimit doktoral, të cilat janë gjeneruar duke u nisur nga pyetjet kërkimore dhe hipotezat e ngritura. Ky punim është i strukturuar në dy pjesë kryesore, i pari lidh impaktin që ndryshimi i cmimit të Naftës në shitje me pakicë sjellë në rritjen ekonomike dhe në Prodhimin e Brendshëm Bruto të Kosovës. Në këtë fazë analizohet lidhja midis variablave të sipër përmëndura dhe sqarohet nëse ekonomia percepton efekte të ndryshme, nëse ky ndryshim cmimi shkaktohet nga Bursat Ndërkombëtare apo nga ndryshimi i nivelit të taksimit të ushtruar nga Qeveria e vëndit. Është analizuar periudha kohore që pason krizën financiare globale dhe që fillon nga viti 2009 deri në vitin 2019. Viti 2020 në mënyrë të vetëdijëshme është lënë jashtë analizës pasi ai ndikohet nga një tjetër krizë e cila lidhet me virusin Covid-19 dhe këtë fenomen të ri do ta analizojmë në një tjetër punim. Të dhënat e cmimit të karburanteve janë marrë nga Ministria e Financave e Republikës së Kosovës dhe nga web site të fushës së mirënjohura ndërkombëtarisht sic është Global Petroil Index. Të dhënat mbi Prodhimin e Brendshëm Bruto janë marrë nga ASK ose Agjencia e Statistikave të Kosovës.

Pas kësaj analize sasiore janë zhvilluar intervista me aktorët kryesor të tregut si dhe nëpërmjet realizimit të pyetësorëve me konsumatorët e drejtpërdrejt të produkteve dhe nënprodukteve të saj. Nëpërmjet zhvillimit të instrumenteve janë evidentuar problematikat e shfaqura në kompanitë e karburanteve si rezultat i krizës, masat e marra nga drejtuesit e këtyre kompanive, rezultatet e arritura deri tani si dhe rekomandime për tejkalimin e situatës. Analizat regresive janë realizuar me anë të programit SPSS.

#### 4.1 Analiza deskriptive

Kriza globale financiare e vitit 2008 u kthye në një krizë e ekonomisë reale në mënyrë të shpejtë. Efektet në ekonomi kanë qënë të shumta por këto u ndien në mënyrë të fortë edhe në cmimin e naftës. Parashikimet optimiste për të ardhmen të cilat ishin të vlefshme deri në mesin e parë të vitit 2008 kishin bërë që në tregjet ndërkombëtare një fuci naftë të pa përpunuar (159 litra) të vlerësohej deri në 166.6 dollar amerikan. Kriza Globale dhe parashikimet e zymta të perspektivës bënë që ky cmim të ulej deri në 51\$ në Janarin e vitit 2009. Gjatë viteve të mëpasshme duket se Globi nuk ka dalë plotësisht nga kriza Globale pasi ato që janë “*commodities*” ose ato që janë lëndët e para të domosdoshme për mbarëvajtjen e ekonomisë Globale sic është nafta, kanë kuotime të ngjajshme me ato të vitit 2009. Mesatarja e cmimit të naftës për fuci nga fillimi i vitit 2015 deri në fundin e vitit 2019 ka qëndruar në nivelet e 60 dollarëve amerikan. Ky cmim brënda vetes përmbante jo thjesht një kërkesë të ulët për naftën por edhe një parashikim të ulët për një zhvillim ekonomik domethënës në të ardhmen.

Në tabelën e mëposhtme kemi ndarë cmimin përfundimtarë të karburantit (i shënuar si cmim total) të shitur në Kosovë në dy pjesë. Cmimi i treguar si Cmim Bursë tregon vlerën në Euro që cdo litër naftë i pa përpunuar ka. Konkretisht cmimi mesatar për fuci është pjestuar me 159 litra për të nxjerrë cmimin që cdo litër karburant i pa përpunuar ka. Në kollonën e emëruar si shtesa përmbahen ato vlera monetare të krijuara për shkak të përpunimit dhe rafinimit të karburanteve në naftë dhe benzinë në dispozicion për automjetet. Në këtë cmim kemi gjithashtu kostot e transportit, menaxhimit dhe fitimit për kompanitë që shesin me pakicë karburantet si dhe ngarkesën fiskale të ushtruar nga autoritetet e Kosovës. Kjo ngarkesë fiskale përmban akciza të ndryshme, taksa mjedisore dhe tatimin mbi vlerën e shtuar.



Vihet re se cmimi i Bursës (i lëndës së parë) është shpesh herë më pak se 30% i Totalit të Cmimit që karburanti ka në pompën e benzinës, faktor ky që tregon se sa të larta janë taksat shtetërore dhe kostot e trajtimit dhe masa e fitimit për cdo litër karburant.

Në dy kollonat e fundit janë paraqitur vlera e Prodhimit të Brendshëm Bruto dhe rritja e tij në përqindje. Ndërkohë në afatin kohor 2009 – 2019 ekonomia e Kosovës ka patur një rritje ekonomike mesatare midis 3-4% në vit. Prodhimi i Brendshëm Bruto i vendit në dekadën e analizuar kaloi 4 miliard euro në 7.1 miliard euro.

Tabela nr:

Kosova	Cmimi Total	Cmimi Burse	Shtesa	PBB	Rritja PBB në %
2009	1.11	0.31	0.80	4069622	3.6
2010	1.14	0.39	0.75	4401964	3.3
2011	1.13	0.46	0.67	4814535	4.4
2012	1.33	0.46	0.87	5058763	2.8
2013	1.27	0.48	0.79	5326617	3.4
2014	1.2	0.5	0.7	5567494	1.2
2015	1.00	0.34	0.66	5807009	4.1
2016	0.87	0.27	0.6	6070113	4.1
2017	1.02	0.26	0.76	6413861	4.2
2018	1.14	0.39	0.75	6725913	3.8
2019	1.07	0.33	0.74	7103759	4.2

**Burimi:** Ministria e Financave, ASK 2020.

Cmimi i karburanteve që vërehet në kollonën e cmimit total në fakt përbën një mesatare të cmimeve të naftës dhe benzinës në të njëjtin vënd. Shëmbull në vitin 2009 cmimi i benzinës ishte 1.08 euro dhe ai i naftës 1.14 euro. Për këtë arsye, duke ndjekur praktikatat ndërkombëtare, u vendos mesatarja e dy cmimeve e cila është e barabartë me 1.11 euro. Cmimi total në Kosovë është rritur jo për shkak të ndryshimeve masive dhe rritëse të presionit fiskal apo të përpunimit të karburantit. Në bursat Ndërkombëtare gjithashtu nuk ka patur luhatje tepër të larta të cmimit por shkak i ndryshimit më të madh është luhatja e kurseve të këmbimit euro-dollar pasi, sic dihet, cmimi i petrolit kuotohet në dollar amerikan. Arsyetja e ndryshimit të cmimit total në vitet 2011- 2012 si dhe të viteve 2014-2017 ka të bëjë

me ndryshimin e kursit te kembimit Euro/Dollare. Po të vërehim kollonat e cmimit total, të atij të bursës dhe të atij të shtesës do të shohim se luhatjet e cmimeve kanë ndodhur rrotull një mesatareje e cila nuk ka ndryshuar nga viti 2009. Kjo mesatare ka një cmim total rreth 1.1 euro dhe përbëhet nga rreth 0.35 euro cmim për lëndën e parë dhe 0.75 euro që shkojnë për taksa, përpunim dhe tregtim të karburantit.

## **4.2 Vlerësimi empirik**

### **4.2.1 Lidhja midis Cmimit total dhe PBB-së**

Analiza e parë regressive merr si variabël të pavarur cmimin total të një litri karburanti në Kosovë. Ky cmim është i shprehur në monedhën euro dhe përbën mesatare vjetore të cmimeve ditore të karburantit. Variabli i varur do të jetë Prodhimi i Brendshëm Bruto me cmime korrente të Kosovës në po të njëjtat vite. Periudha kohore e analizuar përfshin vitin 2009 deri në vitin 2019.

Model Summary <sup>b</sup>											
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics						
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	Durbin-Watson	
1	.368 <sup>a</sup>	.135	.039	940841.02387	.135	1.408	1	9	.266	.263	

a. Predictors: (Constant), Çmimi ne euro

b. Dependent Variable: PBB ne mije euro

Koeficienti beta është negativ ashtu sic pritej dhe në fakt një rritje me 1% të cmimit total të karburantit do të ulte me 0.368 PBB-në totale. Nga modeli rezulton se PBB-ja ndikohet në masën 13.5% ( $R^2$  nga variabli i pavarur që është cmimi total i karburantit. Ndikimi është mjaft i lartë sidomos nëse marrim parasysh faktin se variablat që ndikojnë PBB-në janë të shumta dhe lidhen me Importet, Eksportet, Investime, Kursimet, Konsumi, Shpenzimet Qeveritare etj.

Në fakt rezultati nuk është tërësisht i besueshëm pasi sinjifikativiteti i koeficientit beta është ndjeshëm më i madh se 5%.

Coefficients <sup>a</sup>													
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		95.0% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics		
		B	Std. Error	Beta	t	Sig.	Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1	(Constant)	8662704.446	2614929.190		3.313	.009	2747323.649	14578085.243					
	Çmimi ne euro	-2763037.371	2328539.475	-.368	-1.187	.266	-8030559.623	2504484.882	-.368	-.368	-.368	1.000	1.000

a. Dependent Variable: PBB ne mije euro

#### **4.2.2 Lidhja midis Cmimit total dhe Rritjes së PBB-së.**

Analiza shqyrton një lidhje të re që ndryshon nga ajo e mëparshme pasi analizojmë këtu efektet që ndryshimet e cmimit mbi karburantin kanë jo mbi Prodhimin e Brendshëm Bruto si stok por mbi tendencën e tij për tu rritur. Analiza synon të sqarojë nëse një luhate ose shtrenjtim të cmimit të karburantit do ta vështirësonte ose reduktonte rritjen ekonomike. Synimi është të kuptojmë nëse rritja ekonomike varet nga niveli i cmimit të naftës e cila në këtë rast nuk analizohet për të parë nëse kërcënon gjëndjen aktuale por vetëm për të evidentuar ndërlidhjet që mund të sjelli në rritjen e ardhshme ekonomike. Edhe në këtë rast, gjithashtu periudha e analizuar është 2009-2019, dhe kemi marrë si variabël të pavarur cmimin total në euro ndërsa si variabël të pavarur rritjen në % të Prodhimit të Brendshëm Bruto.

Model Summary <sup>b</sup>										
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate		Change Statistics				Durbin-Watson
				Estimate	R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.564 <sup>a</sup>	.318	.242	.79808	.318	4.200	1	9	.071	2.310

a. Predictors: (Constant), Çmimi ne euro

b. Dependent Variable: Rritja ne %

Coefficients <sup>a</sup>													
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		95.0% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics		
		B	Std. Error	Beta	t	Sig.	Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1	(Constant)	8.073	2.218		3.640	.005	3.056	13.091					
	Çmimi ne euro	-4.048	1.975	-.564	-2.049	.051	-8.516	.420	-.564	-.564	-.564	1.000	1.000

a. Dependent Variable: Rritja ne %

Sic mundet ta shikojmë nga rezultatet cmimi i karburantit ndikon për gati 32% në shpjegueshmërinë e rritjes ekonomike. Thënë ndryshe një e treta e rritjes ekonomike

zgjerohet ose zvogëlohet në raport me uljen apo rritjen e cmimit të karburantit. Ekziston një lidhje negative midis cmimit të karburantit dhe rritjes ekonomike ku konkretisht për cdo rritje prej 1% të cmimit përkethehet në një zvogëlim të rritjes ekonomike me 0.564%. Sinjifikativiteti i analizës është në limitet e pranueshmërisë por duhet të themi se kjo analizë nuk duhet injoruar pasi duke marrë parasysh harkun kohor vetëm 11 vjecar dhe të dhënat e disponueshme do të ishte e vështirë të kishim rezultate më të kënaqëshme.

#### 4.2.3 Lidhja midis Cmimit te Burses dhe PBB-se

Në këtë pjesë të analizës fokusi do të përqëndrohet tek një pjesë e cmimit total të karburanteve dhe më konkretisht tek cmimi i lëndës së parë ose karburant i pa përpunuar. Ky cmim vendoset në tregjet ndërkombëtare (Bursa) bashkë me “*commodities*” të tjera. Cmimi i petrolit në Bursë është sa 30% e cmimit total të karburantit në Kosovë.

Objektivi ynë është të kuptojmë se cili nga elementët përbërës të cmimit total të karburantit (cmimi i lëndës së parë të kuotuar në Bursë ose shtesat e taksave dhe përpunimit) ndikon në Prodhimin e Brendshëm Bruto ose në rritjen ekonomike.

Në regresionin e mëposhtëm kemi marrë si variabël të pavarur cmimin e lëndës së parë dhe si variabël të varur PBB-në për periudhën kohore 2009-2019.

Model Summary <sup>b</sup>										
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the		Change Statistics				
				Estimate	R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	Durbin-Watson
1	.322 <sup>a</sup>	.103	.004	957992.23688	.103	1.039	1	9	.335	.236

a. Predictors: (Constant), Çmimi ne burse

b. Dependent Variable: PBB ne mije euro

Coefficients <sup>a</sup>													
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		95.0% Confidence Interval for B		Correlations		Collinearity Statistics			
		B	Std. Error	Beta	t	Sig.	Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1	(Constant)	6955632.149	1382114.812		5.033	.001	3829071.228	10082193.070					
	Çmimi ne burse	-3616301.584	3548340.649	-.322	-1.019	.335	-11643205.798	4410602.630	-.322	-.322	-.322	1.000	1.000

a. Dependent Variable: PBB ne mije euro

Nga rezultati i regresionit vërehet se shpjegueshmëria e cmimit të lëndës së parë në totalin e Prodhimit të Brendshëm Bruto është 10.3%. Gjithsesi analiza nuk mundet të merret në konsideratë pasi variabli i pavarur (cmimi i lëndës së parë) rezulton të jetë jo sinjifikativ pasi është ndjeshmërisht më e madhe se 5%.

#### 4.2.4 Lidhja midis Cmimit te Burses dhe Rritjes ekonomike

Me anë të këtij regresioni mund të vlerësojmë rezultatin e lidhjes midis cmimit të lëndës së parë (variabël i pavarur) dhe rritjes ekonomike të Kosovës të shprehur në përqindje për harkun kohor 2009-2019.

Model Summary <sup>b</sup>											
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	R Square Change	Change Statistics				Durbin-Watson	
						F Change	df1	df2	Sig. F Change		
1	.620 <sup>a</sup>	.385	.316	.75814	.385	5.627	1	9	.042	2.644	

a. Predictors: (Constant), Çmimi ne burse

b. Dependent Variable: Rritja ne %

Coefficients <sup>a</sup>													
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		95.0% Confidence Interval for B			Correlations		Collinearity Statistics		
		B	Std. Error	Beta	t	Sig.	Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
		1	(Constant)	6.092	1.094		5.570	.000	3.618	8.566			
	Çmimi ne burse	-6.661	2.808	-.620	-2.372	.042	-13.014	-.309	-.620	-.620	-.620	1.000	1.000

a. Dependent Variable: Rritja ne %

Nga rezultatet e mësipërme mësojmë se cmimi i karburantit të pa përpunuar i vendosur në tregjet ndërkombëtare shpjegon 38.5% të rritimit të rritjes ekonomike. Koncretisht një ulje me 1% të cmimit të petrolit të pa përpunuar rrit me 0.62% rritimin e rritjes ekonomike dhe anasjelltas. Analiza duhet marrë seriozisht pasi ajo është plotësisht sinjifikative dhe tregon se

brënda cmimit total është cmimi i lëndës së parë ai që ndikon më shumë në rritjen ekonomike të Kosovës.

#### 4.2.5 Lidhja midis Cmimit shtese dhe PBB-se

Me fjalën cmim shtesë nënkuptojmë të gjithë elementet e tjera, përtej kostos së lëndës së parë që kompozojnë cmimin total të karburantit në Kosovë. Kjo pjesë është sa 70% e totalit të cmimit të një litri naftë ose benzine dhe mesatarisht në 10 vjecarin e fundit ka qënë rreth 75 qindarka euro. Brënda këtij cmimi përfshihet rafinimi ose përpunimi i petrolit deri sa nga një likuid i dëndur dhe i zi të kemi një lëng të rrjedhshëm me ngjyrë jeshile të hapur. Përtej kësa kostoje e cila normalisht është 12 qindarka euro, kemi kostot e transportit, magazinimit, shpërndarjes dhe pagesave të punonjësve për kompanitë që merren me tregtinë e naftës dhe benzinës. Kjo kosto duke përfshirë edhe fitimin e planifikuar të kompanive shkon në rreth 15 qindarka euro për litër. Pjesa që ngelet, së paku 45 qindarka euro në Kosovë është e përbërë nga akciza, tarifa dhe taksa që Shteti ka vendosur mbi çdo litër naftë ose benzinë. Pra, cmimi shtesë do të jetë në këtë analizë variabli i pavarur ndërsa Prodhimi i Brendshëm Bruto ai i varur. Afati kohor është i përbërë nga 11 vitet, 2009-2019.

Model Summary <sup>b</sup>											
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics						
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	Durbin-Watson	
1	.261 <sup>a</sup>	.068	-.035	976608.50416	.068	.660	1	9	.438	.219	

a. Predictors: (Constant), Shtesa

b. Dependent Variable: PBB ne mije euro

Coefficients <sup>a</sup>														
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		t	Sig.	95.0% Confidence Interval for B		Correlations			Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta				Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1	(Constant)	8045993.575	3052854.041			2.636	.027	1139957.938	14952029.211					
	Shtesa	-3355535.145	4131621.858	-.261		-.812	.438	-12701913.125	5990842.835	-.261	-.261	-.261	1.000	1.000

a. Dependent Variable: PBB ne mije euro

Rezultate e regresionit janë të pa rëndësishme pasi duket qartë se sinjifikativiteti i koeficientit beta është mbi 8 fish mbi limitin minimal 5%, si dhe shpjegueshmëria edhe në rast vlefshmëria do të ishte relativisht i vogël afër masës 7%.

Arsyet përse ky ndikim nuk ekziston në fakt, është sepse brënda cmimit shtesë pjesa e kostos së përpunimit të naftës ka një vlerë konstante, pasi të përpunosh një litër laftë pavarësisht nga cmimi i blerjes ka të njëjtën kosto. Pjesa tjetër e cmimit shtesë e dhënë nga taksat nuk lidhet as me cmimin Ndërkombëtar të Bursës e as me Prodhimin e Brendshëm Bruto të vëndit. Niveli i taksave mbi karburantet përcaktohet nga nevoja që qeveritë kanë në raport me Buxhetin e Shtetit, Deficitet Buxhetore apo Borxhin Publik.

Model Summary <sup>a</sup>										
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	Durbin-Watson
1	.256 <sup>a</sup>	.065	-.038	.93437	.065	.630	1	9	.448	2.110

a. Predictors: (Constant), Shtesa

b. Dependent Variable: Rritja ne %

**4.2.6 Lidhja midis Cmimit shtese dhe Rritjes ekonomike** Analiza e fundit ka si synim të evidentojë nëse ekziston një lidhje midis cmimit shtesë (variabël i pavarur), të shpjeguar në analizën e mësipërme dhe rritjes ekonomike të shprehur në % (variabël i varur).

		Coefficients <sup>a</sup>							
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		95.0% Confidence Interval for B			
		B	Std. Error	Beta	t	Sig.	Lower Bound	Upper Bound	Zerc
1	(Constant)	5.862	2.921		2.007	.076	-.746	12.469	
	Shtesa	-3.137	3.953	-.256	-.794	.448	-12.079	5.805	

a. Dependent Variable: Rritja ne %

Rezultate e regresionit janë të pa rëndësishme pasi duket qartë se sinjifikativiteti i koeficientit beta është mbi 9 fish mbi limitin minimal 5%, si dhe shpjegueshmëria, edhe po të quanim lidhjen e vlefshme, do të ishte relativisht i vogël afër masës 7%.

### 4.3 Analiza Pyetesorit

Në vijim paraqiten rezultatet e përfuara të analizës deskriptive, e cila përfshin vlerat e frekuencave të variablave të marrë në studim në vlera numerike dhe në përqindje, si edhe vlerat e përfuara të tendencës qendrore që përfshijnë vlerat e mesatares, modës, medianës dhe të devijimi standard.

Në fillim të analizës deskriptive janë paraqitur vlerat e tendencës qendrore dhe të frekuencave të variablave.

***Vlerat e tendencës qendrore të variablave periudha, lloji i karburantit, burimi i të ardhurave, të ardhurat, çmimi i karburantit, përbërja e karburantit, si edhe cilësia e shërbimit***

Tabela 3: Vlerat e tendencës qendrore të variablave periudha, lloji i karburantit, burimi i të ardhurave, të ardhurat, sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit.

		Statistics						
N		Periodha	Lloji i	Burimi i të	Të	Çmimi i	Cilësi e	Cilësia e
			karburantit	ardhurave	ardhurat	karburantit	karburantit	shërbimit
	Valid	100	100	100	100	100	100	100
	Missing	0	0	0	0	0	0	0



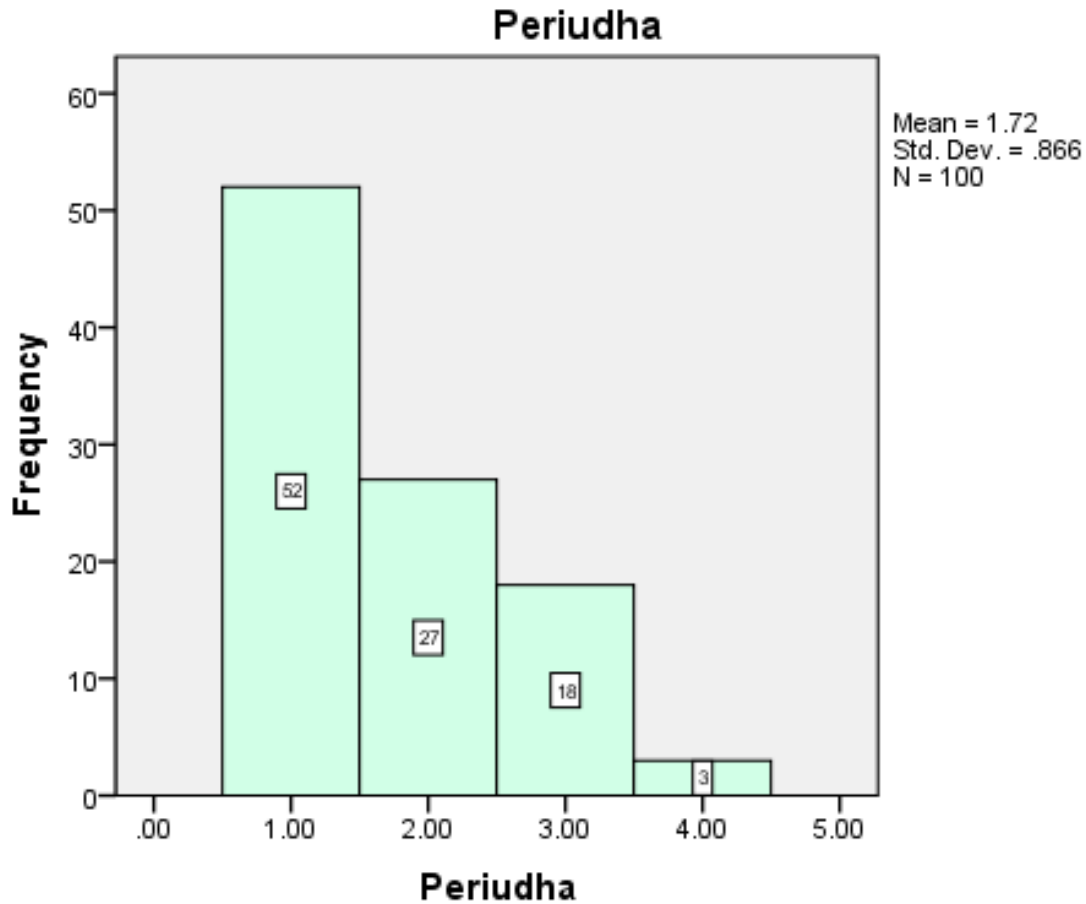
Mean	1.7200	1.8200	2.1500	1.2700	1.8800	1.5700	1.8400
Median	1.0000	2.0000	2.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
Mode	1.00	2.00	2.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Std. Deviation	.86550	.41145	1.14040	.50960	1.62232	1.32005	1.45449
Variance	.749	.169	1.301	.260	2.632	1.743	2.116
Skewness	.866	-1.238	1.617	1.729	1.371	2.023	1.490
Std. Error of Skewness	.241	.241	.241	.241	.241	.241	.241
Kurtosis	-.348	.881	3.290	2.196	-.050	2.353	.553
Std. Error of Kurtosis	.478	.478	.478	.478	.478	.478	.478
Minimum	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Maximum	4.00	3.00	6.00	3.00	5.00	5.00	5.00

### *Periudha kohore e zotërimit të automjetit*

Tabela 4: Frekuencat e variablit periudha kohore e zotërimit të automjetit

Periudha kohore e zotërimit të automjetit					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1-10	52	52.0	52.0	52.0
	11-20	27	27.0	27.0	79.0
	21-30	18	18.0	18.0	97.0
	31-40	3	3.0	3.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Vlerat e frekuencave të variablit periudha kohore e zotërimit të automjetit tregojnë se nga kampioni i respondentëve që morën pjesë në studim rezulton se 52% e tyre pohojnë se zotërojnë një automjet për një periudhë 1-10 vjeçare; 27% e tyre pohojnë një periudhë 11-20 vjeçare, 18% e tyre pohojnë një periudhë 21-30 vjeçare; ndërsa vetëm 3% e tyre pohojnë se zotërojnë një automjet për një periudhë 31-40 vjeçare.



*Grafiku 3: Frekuencat e variablit periudha kohore e zotërimit të automjetit*

Si konkluzion, bazuar në kampionin e studimit, rezulton se pak më shumë se  $\frac{1}{2}$  e respondentëve (52%) pohojnë se zotërojnë një automjet për një periudhë 1-10 vjeçare; ndërsa më pak se  $\frac{1}{2}$  e tyre pohojnë se zotërojnë një automjet për një periudhë 11-40 vjeçare.

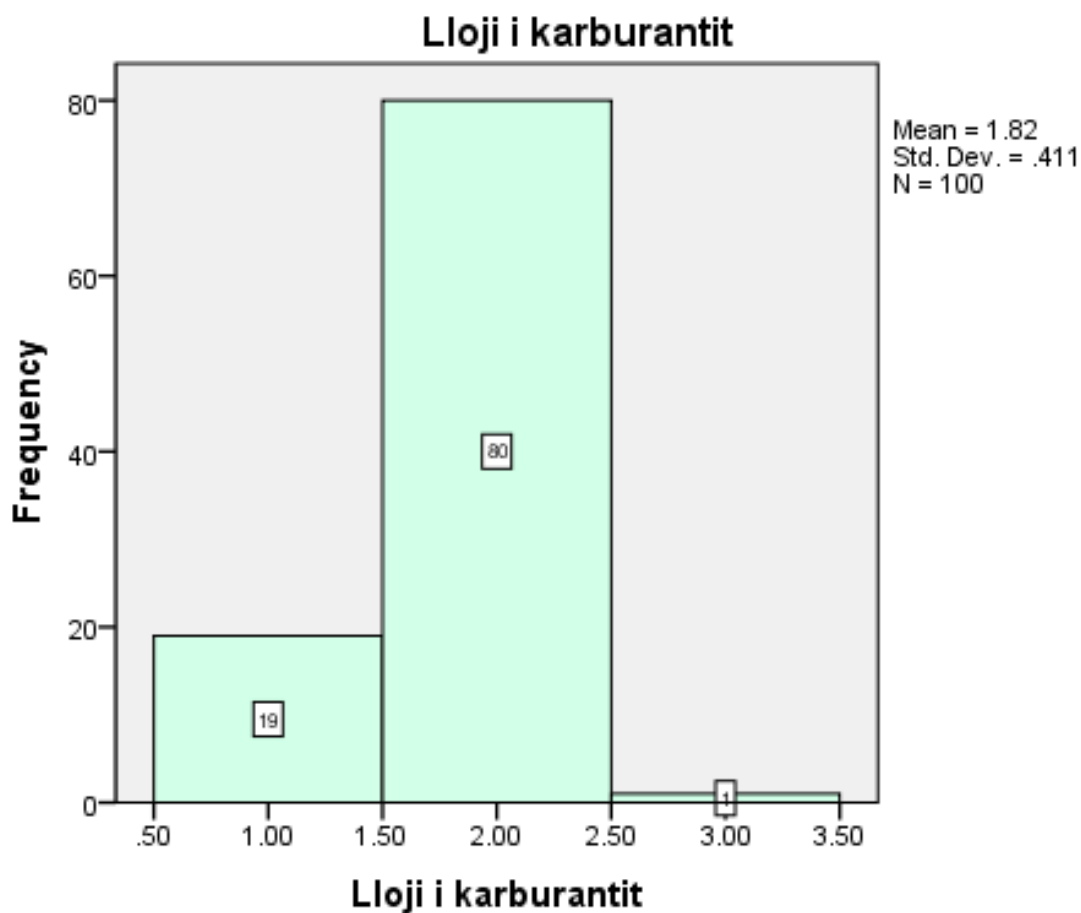
Pra shumica e respondentëve që morën pjesë në studim (52%) pohojnë se zotërojnë një automjet për një periudhë 1-10 vjeçare. Vlerat e përfuara të tendencës qendrore ( $M= 1.72$ ;  $SD= .865$ ) mbështesin shpërndarjen e vlerave të frekuencave të variablit periudha kohore e zotërimit të automjetit. Pra, numri më i madh i respondentëve që morën pjesë në studim pohojnë se zotërojnë një automjet për një periudhë 1-10 vjeçare.

### ***Lloji i karburantit në përdorim***

Tabela 5: Frekuencat e variablit lloji i karburantit në përdorim

		Lloji i karburantit			Cumulative
		Frequency	Percent	Valid Percent	Percent
Valid	Benzin	19	19.0	19.0	19.0
	Diezel	80	80.0	80.0	99.0
	Gaz	1	1.0	1.0	100.0
Total		100	100.0	100.0	

Vlerat e frekuencave të variablit lloji i karburantit në përdorim tregojnë se nga kampioni i respondentëve që morën pjesë në studim rezulton se 19% e tyre pohojnë se përdorin benzinë për automjetin e tyre; 80% e tyre pohojnë se përdorin naftë diezel për automjetin e tyre; ndërsa vetëm 1% e tyre pohojnë se përdorin gaz për automjetin e tyre.



Grafiku 4: Frekuencat e variablit lloji i karburantit në përdorim

Si konkluzion, bazuar në kampionin e studimit, rezulton se pak më shumë se 2/3 e respondentëve (80%) pohojnë se përdorin naftë diezel për automjetin e tyre; ndërsa më pak se 1/5 e tyre (20%) pohojnë se përdorin benzinë ose gaz për automjetin e tyre.

Pra shumica e respondentëve që morën pjesë në studim (80%) pohojnë se përdorin naftë diezel për automjetin e tyre. Vlerat e përfuara të tendencës qendrore (M= 1.82; SD= .411) mbështesin shpërndarjen e vlerave të frekuencave të variablit lloji i karburantit në përdorim. Pra, numri më i madh i respondentëve që morën pjesë në studim pohojnë se përdorin naftë diezel për automjetin e tyre.

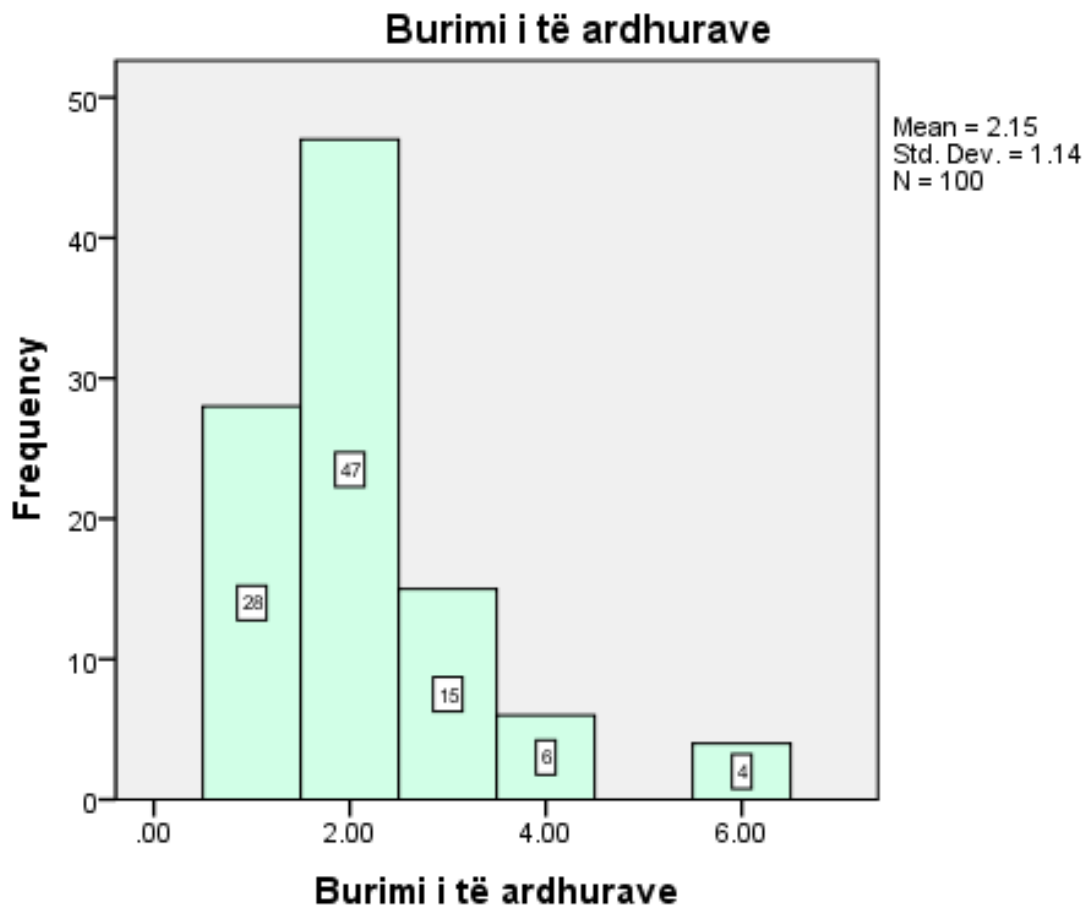
### ***Burimi i të ardhurave***

Tabela 6: Frekuencat e variablit burimi i të ardhurave

		<b>Burimi i të ardhurave</b>			Cumulative
		Frequency	Percent	Valid Percent	Percent
Valid	Emigracioni	28	28.0	28.0	28.0
	I punësuar	47	47.0	47.0	75.0
	Sipërmarrës	15	15.0	15.0	90.0
	Emigracioni dhe i punësuar	6	6.0	6.0	96.0
	Emigracioni, i punësuar dhe sipërmarrës	4	4.0	4.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Vlerat e frekuencave të variablit burimi i të ardhurave tregojnë se nga kampioni i respondentëve që morën pjesë në studim rezulton se 28% e tyre pohojnë se të ardhurat e tyre vijnë nga emigracioni; 47% e tyre pohojnë se të ardhurat e tyre vijnë nga të qenit i punësuar; 15% e tyre pohojnë se të ardhurat e tyre vijnë nga të qenit sipërmarrës; 6% e tyre pohojnë se të ardhurat e tyre vijnë nga emigracioni dhe të qenit i punësuar; ndërsa 4% e tyre pohojnë se

të ardhurat e tyre vijnë nga emigracioni, të qenit i punësuar dhe njëkohësisht të qenit sipërmarrës.



*Grafiku 5: Frekuencat e variablit burimi i të ardhurave*

Si konkluzion, bazuar në kampionin e studimit, rezulton se shumica e respondentëve (62%) pohojnë se të ardhurat e tyre vijnë nga të qenit i punësuar dhe të qenit sipërmarrës; ndërsa më pak se ½ e tyre (38%) pohojnë se të ardhurat e tyre vijnë nga emigracioni, emigracioni dhe të qenit i punësuar, si edhe nga emigracioni, të qenit i punësuar dhe të qenit sipërmarrës.

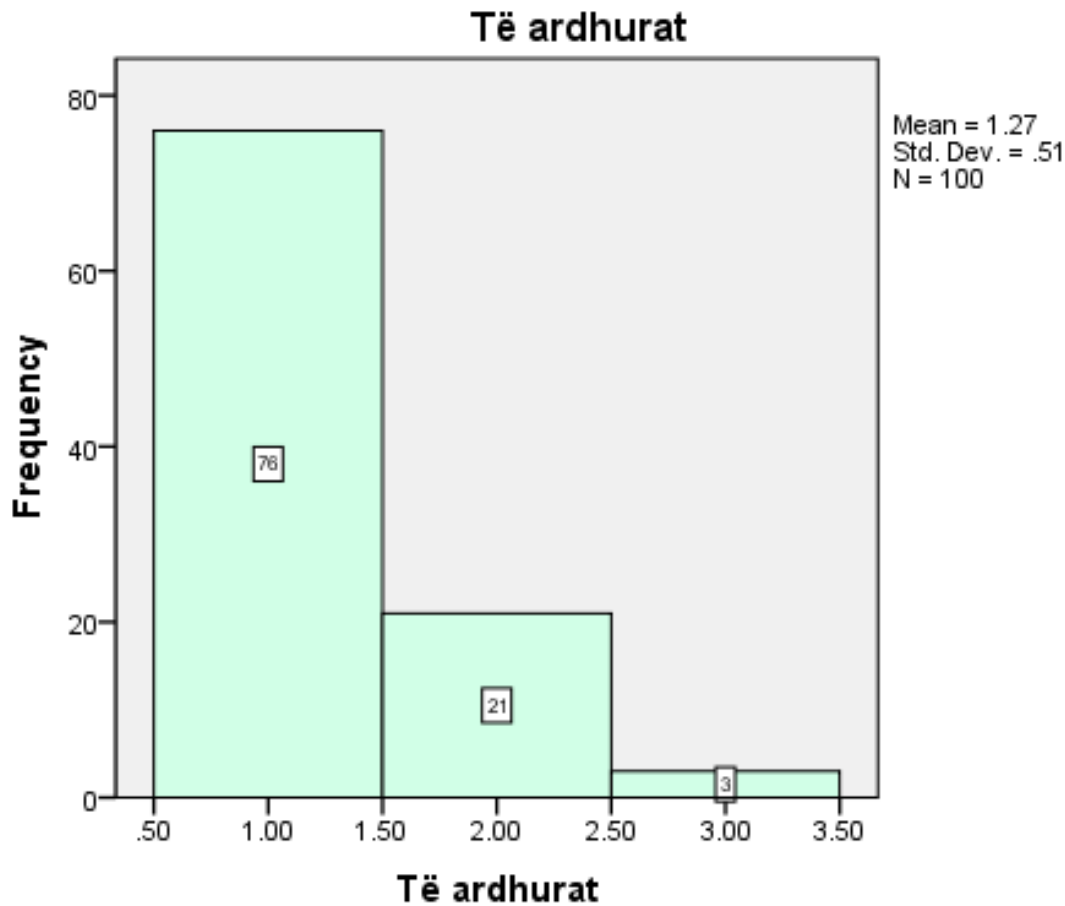
Pra shumica e respondentëve që morën pjesë në studim (62%) pohojnë se të ardhurat e tyre vijnë nga të qenit i punësuar dhe të qenit sipërmarrës. Vlerat e përfuara të tendencës qendrore ( $M= 2.15$ ;  $SD= 1.14$ ) mbështesin shpërndarjen e vlerave të frekuencave të variablit burimi i të ardhurave. Pra, numri më i madh i respondentëve që morën pjesë në studim pohojnë se të ardhurat e tyre vijnë nga të qenit i punësuar dhe të qenit sipërmarrës.

***Të ardhurat mujore***

Tabela 7: Frekuencat e variablit të ardhurat mujore

		<b>Të ardhurat</b>			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1-1000 euro	76	76.0	76.0	76.0
	1100-3000 euro	21	21.0	21.0	97.0
	3100-5000 euro	3	3.0	3.0	100.0
Total		100	100.0	100.0	

Vlerat e frekuencave të variablit të ardhurat mujore tregojnë se nga kampioni i respondentëve që morën pjesë në studim rezulton se 76% e tyre pohojnë se zotërojnë të ardhurat mujore që shkojnë deri në 1000 euro; 21% e tyre pohojnë se zotërojnë të ardhura mujore që shkojnë nga 1000 deri në 3000 euro; ndërsa vetëm 3% e tyre pohojnë se zotërojnë të ardhura mujore që shkojnë nga 3000 deri në 5000 euro.



*Grafiku 6: Frekuencat e variablit të ardhurat mujore*

Si konkluzion, bazuar në kampionin e studimit, rezulton se shumica e respondentëve (76%) pohojnë se zotërojnë të ardhura mujore që shkojnë deri në 1000 euro; ndërsa më pak se 1/5 e tyre (24%) pohojnë se zotërojnë të ardhura mujore që shkojnë nga 1100 deri në 5000 euro.

Pra, shumica e respondentëve që morën pjesë në studim (76%) pohojnë se zotërojnë të ardhura mujore që shkojnë deri në 1000 euro. Vlerat e përftuara të tendencës qendrore ( $M=1.27$ ;  $SD=.509$ ) mbështesin shpërndarjen e vlerave të frekuencave të variablit të ardhurat mujore. Pra, numri më i madh i respondentëve që morën pjesë në studim pohojnë se zotërojnë të ardhura mujore që shkojnë deri në 1000 euro.

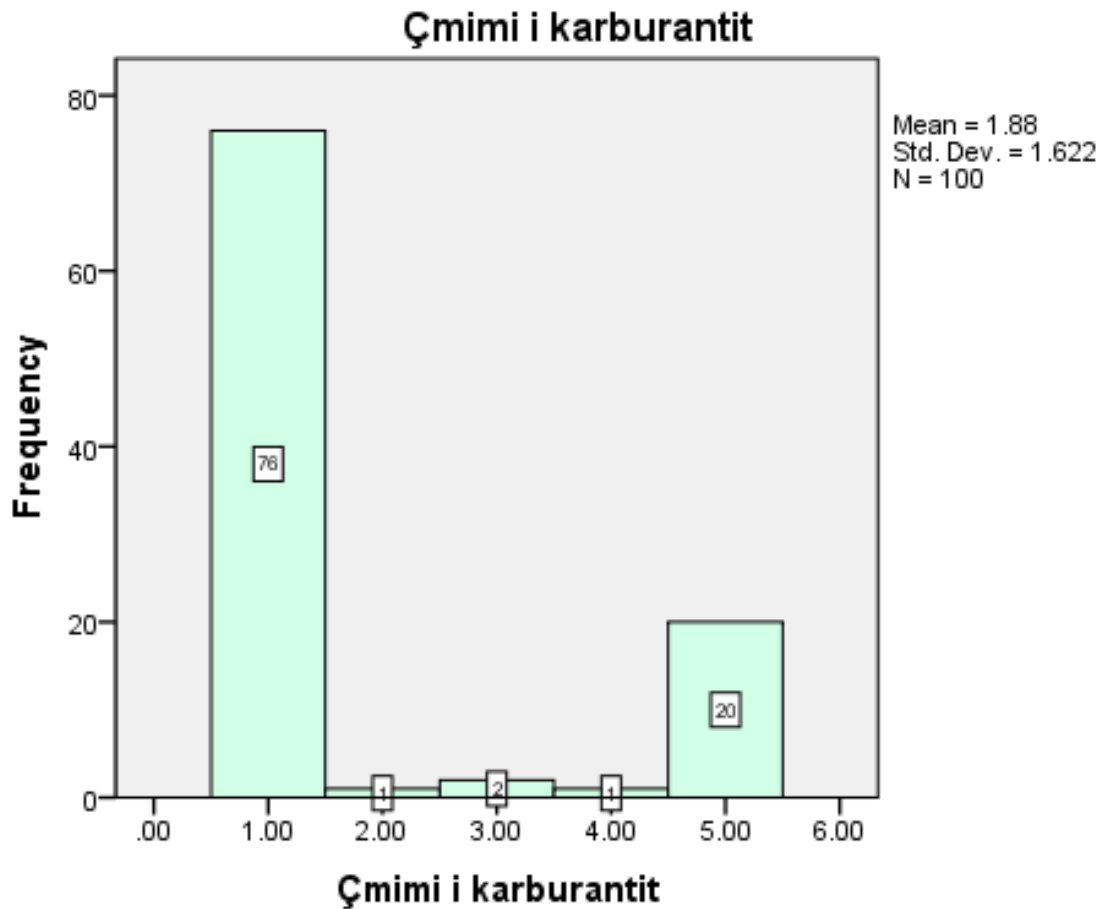
### ***Sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit***

Tabela 8: Frekuencat e variablit sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit

		Çmimi i karburantit			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Gjithmonë	76	76.0	76.0	76.0
	Shpesh	1	1.0	1.0	77.0
	Ndonjëherë	2	2.0	2.0	79.0
	Rrallë	1	1.0	1.0	80.0
	Asnjëherë	20	20.0	20.0	100.0
Total		100	100.0	100.0	

Vlerat e frekuencave të variablit sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit tregojnë se nga kampioni i respondentëve që morën pjesë në studim rezulton se 76% e tyre pohojnë se çmimi i karburantit përcakton gjithmonë sjelljen konsumatore të tyre; 3% e tyre pohojnë se çmimi i karburantit përcakton shpesh, ndonjëherë ose rrallë sjelljen konsumatore të tyre; ndërsa 20% e tyre pohojnë se çmimi i karburantit nuk përcakton asnjëherë sjelljen konsumatore të tyre.





*Grafiku 7: Frekuencat e variablit sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit*

Si konkluzion, bazuar në kampionin e studimit, rezulton se shumica e respondentëve (76%) pohojnë se çmimi i karburantit përcakton gjithmonë sjelljen konsumatore të tyre; ndërsa vetëm 20% e tyre pohojnë se çmimi i karburantit nuk përcakton asnjëherë sjelljen konsumatore të tyre.

Pra shumica e respondentëve që morën pjesë në studim (76%) pohojnë se çmimi i karburantit përcakton gjithmonë sjelljen konsumatore të tyre. Vlerat e përfuara të tendencës qendrore (M= 1.88; SD= 1.62) mbështesin shpërndarjen e vlerave të frekuencave të variablit sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit. Pra, shumica absolute e respondentëve që morën pjesë në studim pohojnë se çmimi i karburantit përcakton gjithmonë sjelljen konsumatore të tyre.

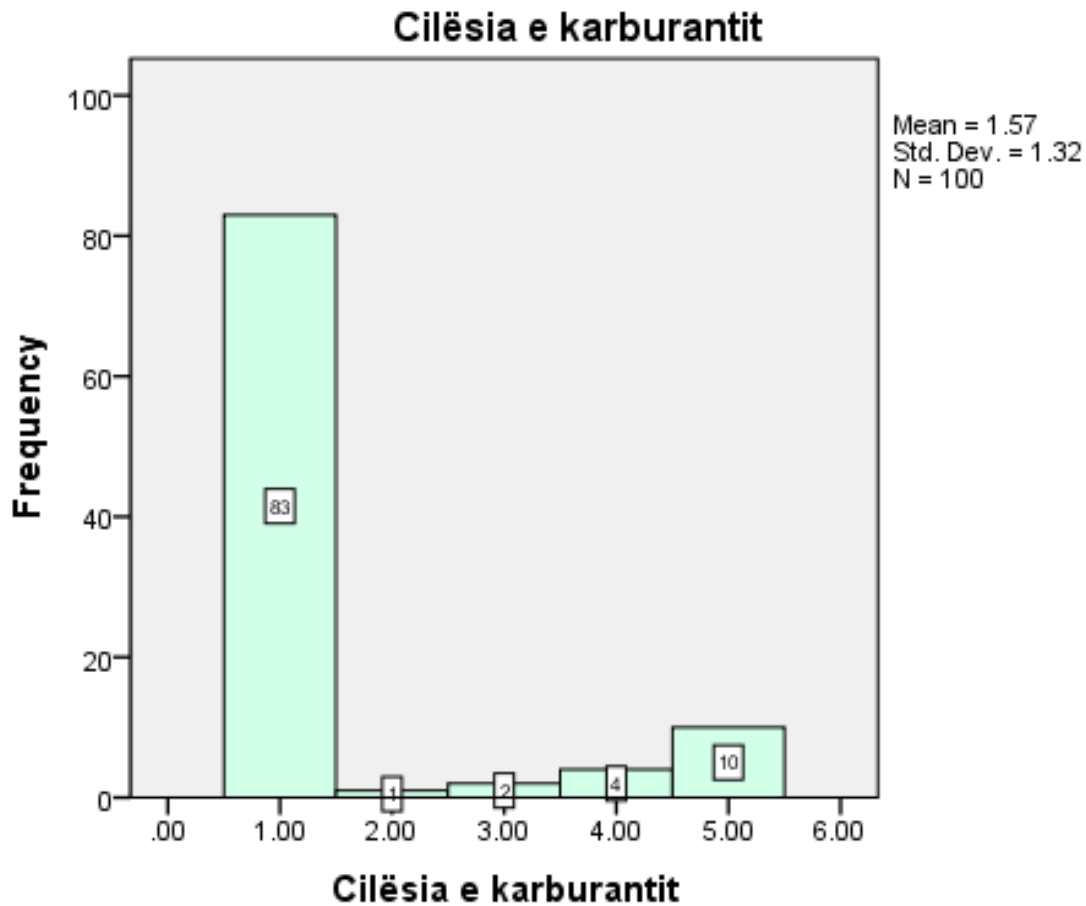
*Sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit*

Tabela 9: Frekuencat e variablit sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit

		Cilësia e karburantit			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Gjithmonë	83	83.0	83.0	83.0
	Shpesh	1	1.0	1.0	84.0
	Ndonjëherë	2	2.0	2.0	86.0
	Rrallë	4	4.0	4.0	90.0
	Asnjëherë	10	10.0	10.0	100.0
Total		100	100.0	100.0	

Vlerat e frekuencave të variablit sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit tregojnë se nga kampioni i respondentëve që morën pjesë në studim rezulton se 83% e tyre pohojnë se cilësia e karburantit përcakton gjithmonë sjelljen konsumatore të tyre; 7% e tyre pohojnë se cilësia e karburantit përcakton shpesh, ndonjëherë ose rrallë sjelljen konsumatore të tyre; ndërsa 10% e tyre pohojnë se cilësia e karburantit nuk përcakton asnjëherë sjelljen konsumatore të tyre.

Grafiku 8: Frekuencat e variablit sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit



Grafiku 8: Frekuencat e variablit sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit

Si konkluzion, bazuar në kampionin e studimit, rezulton se për shumicën e respondentëve (83%) cilësia e karburantit përcakton gjithmonë sjelljen konsumatore të tyre; ndërsa për vetëm 10% të tyre cilësia e karburantit nuk përcakton asnjëherë sjelljen konsumatore të tyre.

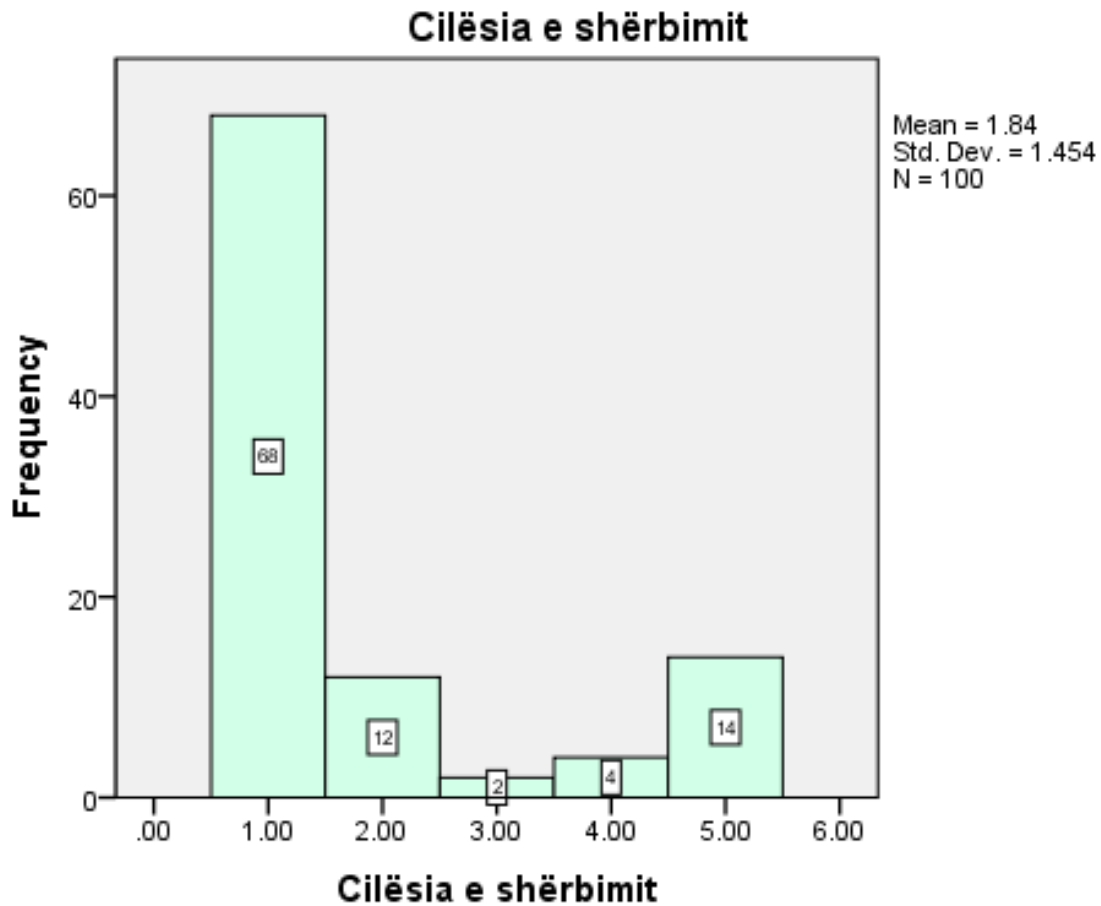
Pra, shumica e respondentëve që morën pjesë në studim (83%) pohojnë se cilësia e karburantit përcakton gjithmonë sjelljen konsumatore të tyre. Vlerat e përfuara të tendencës qendrore ( $M= 1.57$ ;  $SD= 1.32$ ) mbështesin shpërndarjen e vlerave të frekuencave të variablit sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit. Pra, shumica absolute e respondentëve që morën pjesë në studim pohojnë se cilësia e karburantit përcakton gjithmonë sjelljen konsumatore të tyre.

*Sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit*

Tabela 10: Frekuencat e variablit sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit

		Cilësia e shërbimit			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Gjithmonë	68	68.0	68.0	68.0
	Shpesh	12	12.0	12.0	80.0
	Ndonjëherë	2	2.0	2.0	82.0
	Rrallë	4	4.0	4.0	86.0
	Asnjëherë	14	14.0	14.0	100.0
Total		100	100.0	100.0	

Vlerat e frekuencave të variablit sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit tregojnë se nga kampioni i respondentëve që morën pjesë në studim rezulton se 68% e tyre pohojnë se cilësia e shërbimit përcakton gjithmonë sjelljen konsumatore të tyre; 16% e tyre pohojnë se cilësia e shërbimit përcakton shpesh, ndonjëherë ose rrallë sjelljen konsumatore të tyre; ndërsa 14% e tyre pohojnë se cilësia e shërbimit nuk përcakton asnjëherë sjelljen konsumatore të tyre.



*Grafiku 9: Frekuencat e variablit sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit*

Si konkluzion, bazuar në kampionin e studimit, rezulton se shumica e respondentëve (68%) pohojnë se cilësia e shërbimit përcakton gjithmonë sjelljen konsumatore të tyre; ndërsa vetëm 14% e tyre pohojnë se cilësia e shërbimit nuk përcakton asnjëherë sjelljen konsumatore të tyre.

Pra, shumica e respondentëve që morën pjesë në studim (68%) pohojnë se cilësia e shërbimit përcakton gjithmonë sjelljen konsumatore të tyre. Vlerat e përfuara të tendencës qendrore (M= 1.84; SD= 1.45) mbështesin shpërndarjen e vlerave të frekuencave të variablit sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit. Pra, shumica e respondentëve që morën pjesë në studim pohojnë se cilësia e shërbimit përcakton gjithmonë sjelljen konsumatore të tyre.

*Vlerat e tendencës qendrore të variablave rritja e çmimit të karburantit, rritja e cilësisë së karburantit, përdorimi i transportit publik, ndryshimi i automjetit, çmimi i transportit publik, cilësia aktuale e karburantit, përdorimi i gazit*

Tabela 11: Vlerat e tendencës qendrore të variablave rritja e çmimit të karburantit, rritja e cilësisë së karburantit, përdorimi i transportit publik, ndryshimi i automjetit, çmimi i transportit publik, cilësia aktuale e karburantit, përdorimi i gazit.

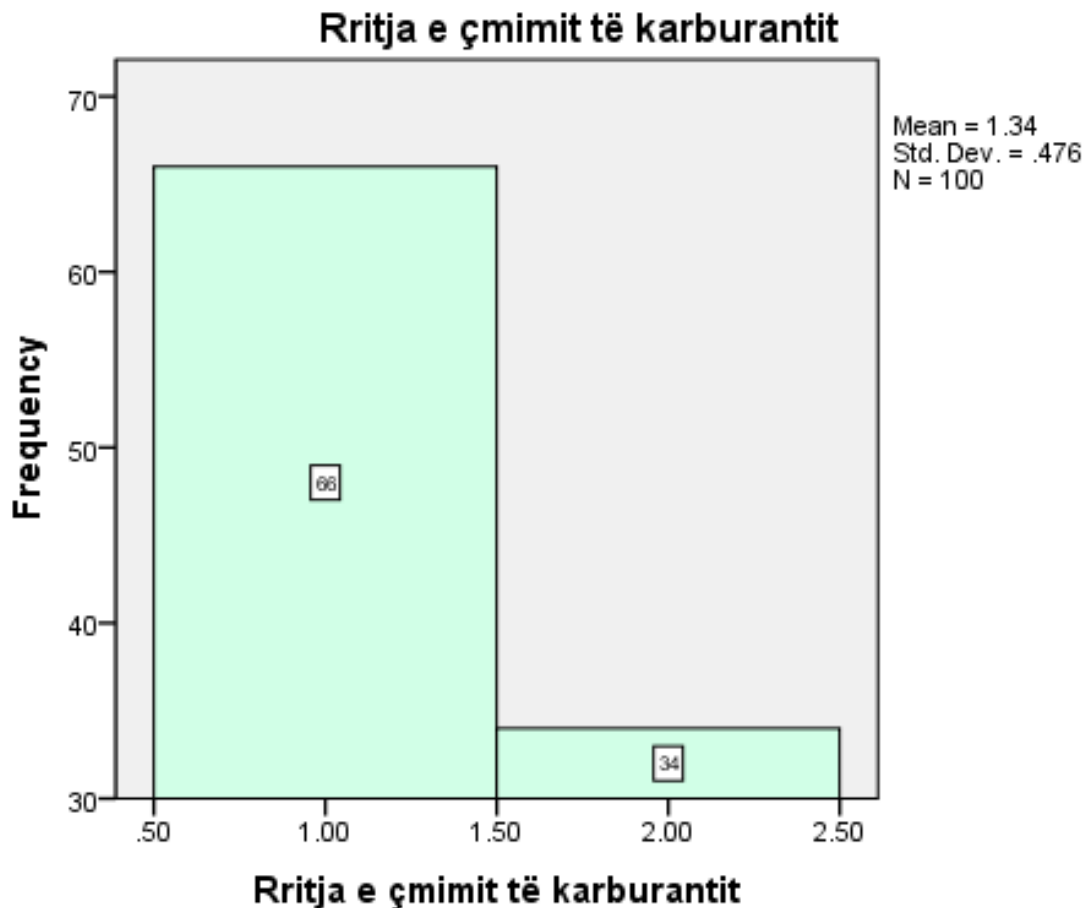
		Statistics						
		Rritja e çmimit të karburantit	Rritja e cilësisë së karburantit	Përdorimi i transportit publik	Ndryshimi i automjetit	Çmimi i transportit publik	Cilësia aktuale e karburantit	Përdorimi i gazit
N	Valid	100	100	100	100	100	100	100
	Missing	0	0	0	0	0	0	0
Mean		1.3400	1.2400	1.5900	1.4900	1.6400	1.5100	1.6200
Median		1.0000	1.0000	2.0000	1.0000	2.0000	2.0000	2.0000
Mode		1.00	1.00	2.00	1.00	2.00	2.00	2.00
Std. Deviation		.47610	.42923	.49431	.50242	.48242	.50242	.48783
Variance		.227	.184	.244	.252	.233	.252	.238
Skewness		.686	1.236	-.372	.041	-.592	-.041	-.502
Std. Error of Skewness		.241	.241	.241	.241	.241	.241	.241
Kurtosis		-1.561	-.482	-1.900	-2.040	-1.683	-2.040	-1.784
Std. Error of Kurtosis		.478	.478	.478	.478	.478	.478	.478
Minimum		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Maximum		2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00

*Rritja e çmimit të karburantit*

Tabela 12: Frekuencat e variablit rritja e çmimit të karburantit

		Rritja e çmimit të karburantit			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Po	66	66.0	66.0	66.0
	Jo	34	34.0	34.0	100.0
Total		100	100.0	100.0	

Vlerat e frekuencave të variablit rritja e çmimit të karburantit tregojnë se nga kampioni i respondentëve që morën pjesë në studim rezultoi se 66% e tyre pohojnë se çmimi i karburantit në Kosovë ka pësuar rritje; ndërsa 34% e tyre pohojnë se çmimi i karburantit në Kosovë përgjithësisht nuk ka pësuar rritje.



*Grafiku 10: Frekuencat e variablit rritja e çmimit të karburantit*

Si konkluzion, bazuar në kampionin e studimit, rezultoi se shumica e respondentëve (66%) pohojnë se çmimi i karburantit në Kosovë ka pësuar rritje; ndërsa 34% e tyre pohojnë se çmimi i karburantit në Kosovë përgjithësisht nuk ka pësuar rritje.

Pra, shumica e respondentëve që morën pjesë në studim (66%) pohojnë se çmimi i karburantit në Kosovë ka pësuar rritje. Vlerat e përfutura të tendencës qendrore ( $M = 1.34$ ;  $SD = .047$ ) mbështesin shpërndarjen e vlerave të frekuencave të variablit rritja e çmimit të

karburantit. Pra, shumica e respondentëve që morën pjesë në studim pohojnë se çmimi i karburantit në Kosovë ka pësuar rritje.

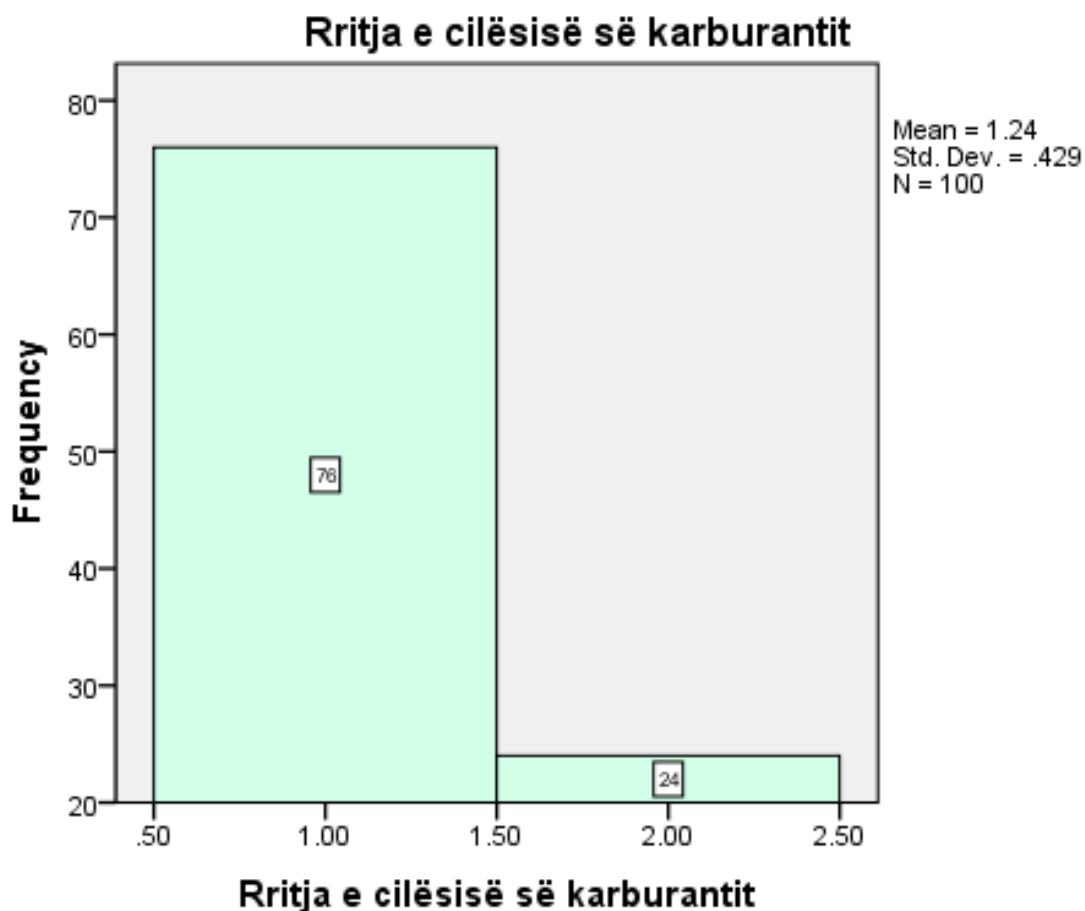
### ***Rritja e cilësisë së karburantit***

Tabela 13: Frekuencat e variablit rritja e cilësisë së karburantit

<b>Rritja e cilësisë së karburantit</b>					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Po	76	76.0	76.0	76.0
	Jo	24	24.0	24.0	100.0
Total		100	100.0	100.0	

Vlerat e frekuencave të variablit rritja e cilësisë së karburantit tregojnë se nga kampioni i respondentëve që morën pjesë në studim rezulton se 76% e tyre pohojnë se cilësia e karburantit në Kosovë ka pësuar rritje; ndërsa 24% e tyre pohojnë se cilësia e karburantit në Kosovë përgjithësisht nuk ka pësuar rritje.





*Grafiku 11: Frekuencat e variablit rritja e cilësisë së karburantit*

Si konkluzion, bazuar në kampionin e studimit, rezulton se shumica e respondentëve (76%) pohojnë se cilësia e karburantit në Kosovë ka pësuar rritje; ndërsa 24% e tyre pohojnë se cilësia e karburantit në Kosovë përgjithësisht nuk ka pësuar rritje.

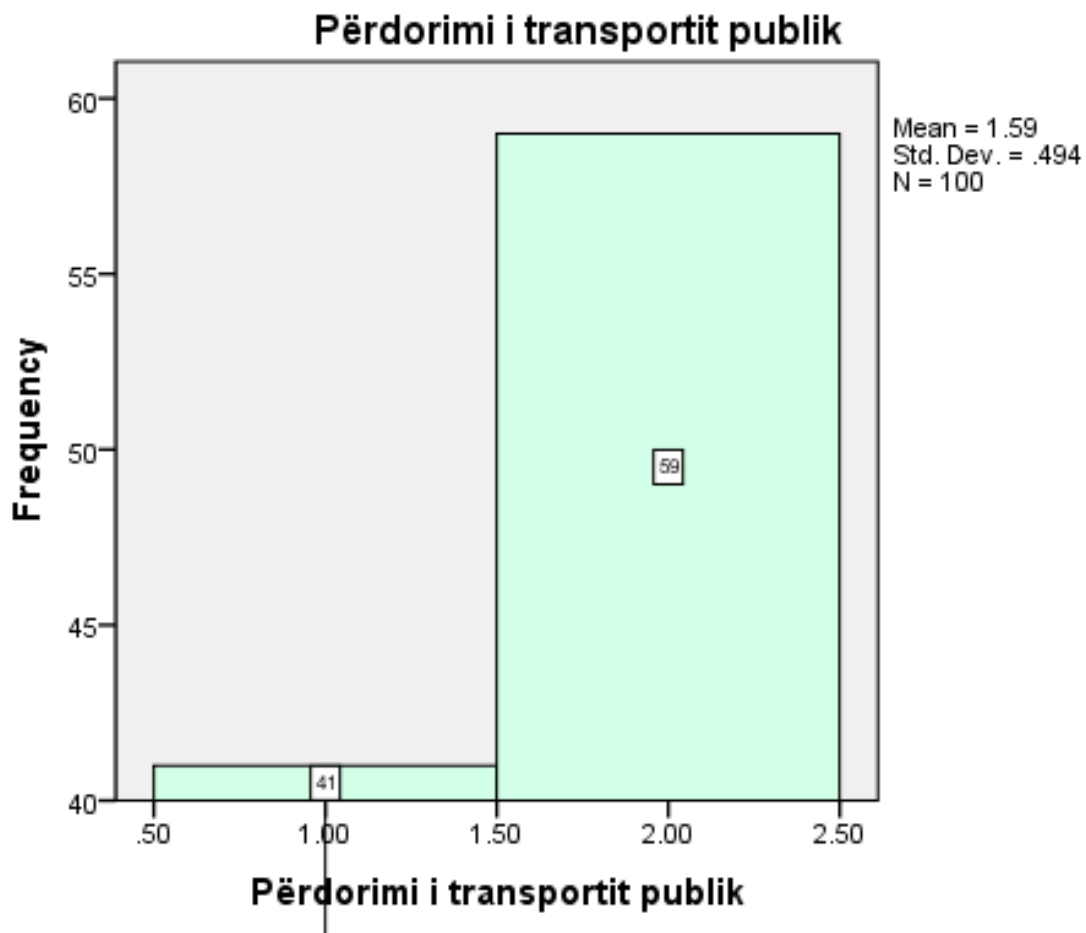
Pra, shumica e respondentëve që morën pjesë në studim (76%) pohojnë se cilësia e karburantit në Kosovë ka pësuar rritje. Vlerat e përfuara të tendencës qendrore ( $M= 1.24$ ;  $SD= .429$ ) mbështesin shpërndarjen e vlerave të frekuencave të variablit rritja e cilësisë së karburantit. Pra, shumica absolute e respondentëve që morën pjesë në studim pohojnë se cilësia e karburantit në Kosovë ka pësuar rritje.

### *Përdorimi i transportit publik*

Tabela 14: Frekuencat e variablit përdorimi i transportit publik

Përdorimi i transportit publik					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Po	41	41.0	41.0	41.0
	Jo	59	59.0	59.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Vlerat e frekuencave të variablit përdorimi i transportit publik tregojnë se nga kampioni i respondentëve që morën pjesë në studim rezulton se 41% e tyre pohojnë se përdorin transportin publik; ndërsa 59% e tyre pohojnë se nuk përdorin transportin publik.



Grafiku 12: Frekuencat e variablit përdorimi i transportit publik

Si konkluzion, bazuar në kampionin e studimit, rezulton se shumica e respondentëve (59%) pohojnë se nuk përdorin transportin publik; ndërsa 41% e tyre pohojnë se përdorin transportin publik.

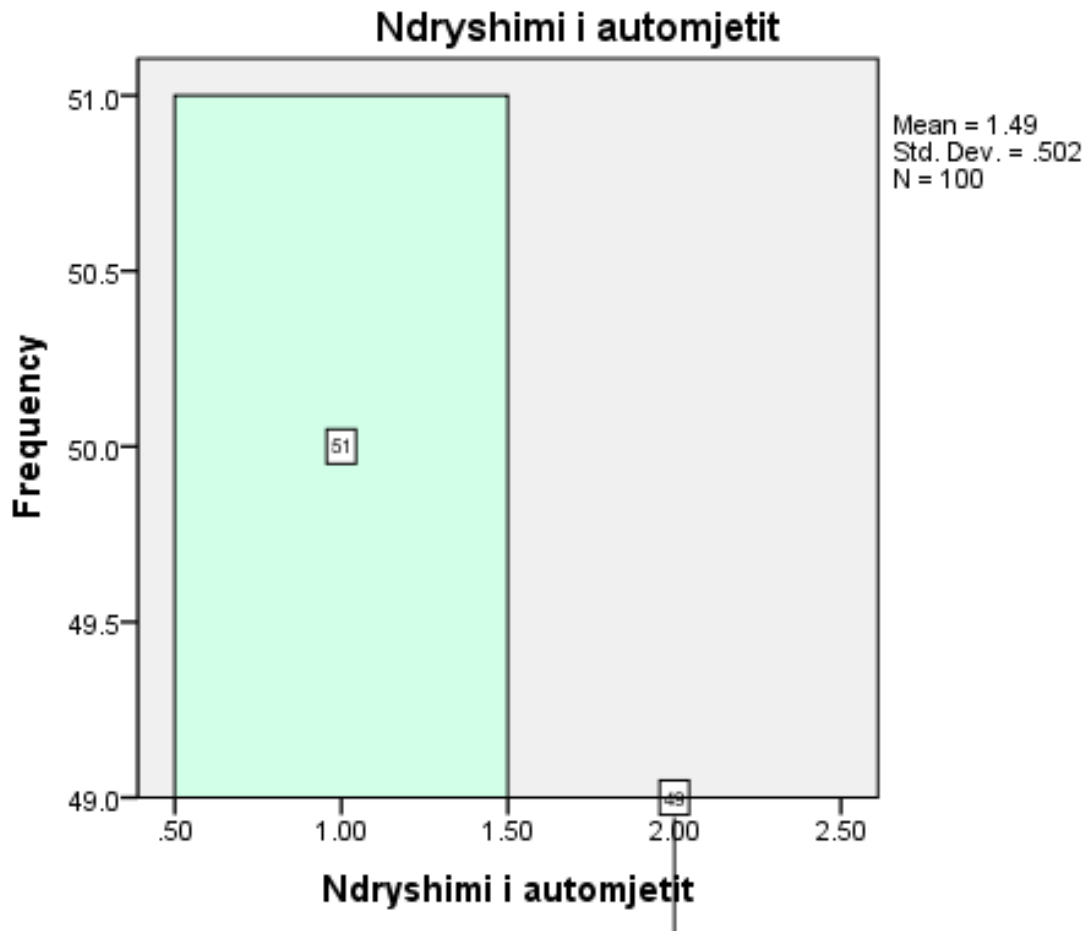
Pra, shumica e respondentëve që morën pjesë në studim (59%) pohojnë se nuk përdorin transportin publik. Vlerat e përfuara të tendencës qendrore ( $M= 1.59$ ;  $SD= .494$ ) mbështesin shpërndarjen e vlerave të frekuencave të variablit përdorimi i transportit publik. Pra, shumica e respondentëve që morën pjesë në studim pohojnë se nuk përdorin transportin publik.

### *Ndryshimi i automjetit*

Tabela 15: Frekuencat e variablit ndryshimi i automjetit

<b>Ndryshimi i automjetit</b>					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Po	51	51.0	51.0	51.0
	Jo	49	49.0	49.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Vlerat e frekuencave të variablit ndryshimi i automjetit tregojnë se nga kampioni i respondentëve që morën pjesë në studim rezulton se 51% e tyre pohojnë se kanë ndryshuar automjetin e tyre; ndërsa 49% e tyre pohojnë se nuk e kanë ndryshuar automjetin e tyre.



*Grafiku 13: Frekuencat e variablit ndryshimi i automjetit*

Si konkluzion, bazuar në kampionin e studimit, rezulton se shumica e respondentëve (51%) pohojnë se kanë ndryshuar automjetin e tyre; ndërsa 41% e tyre pohojnë se nuk e kanë ndryshuar automjetin e tyre.

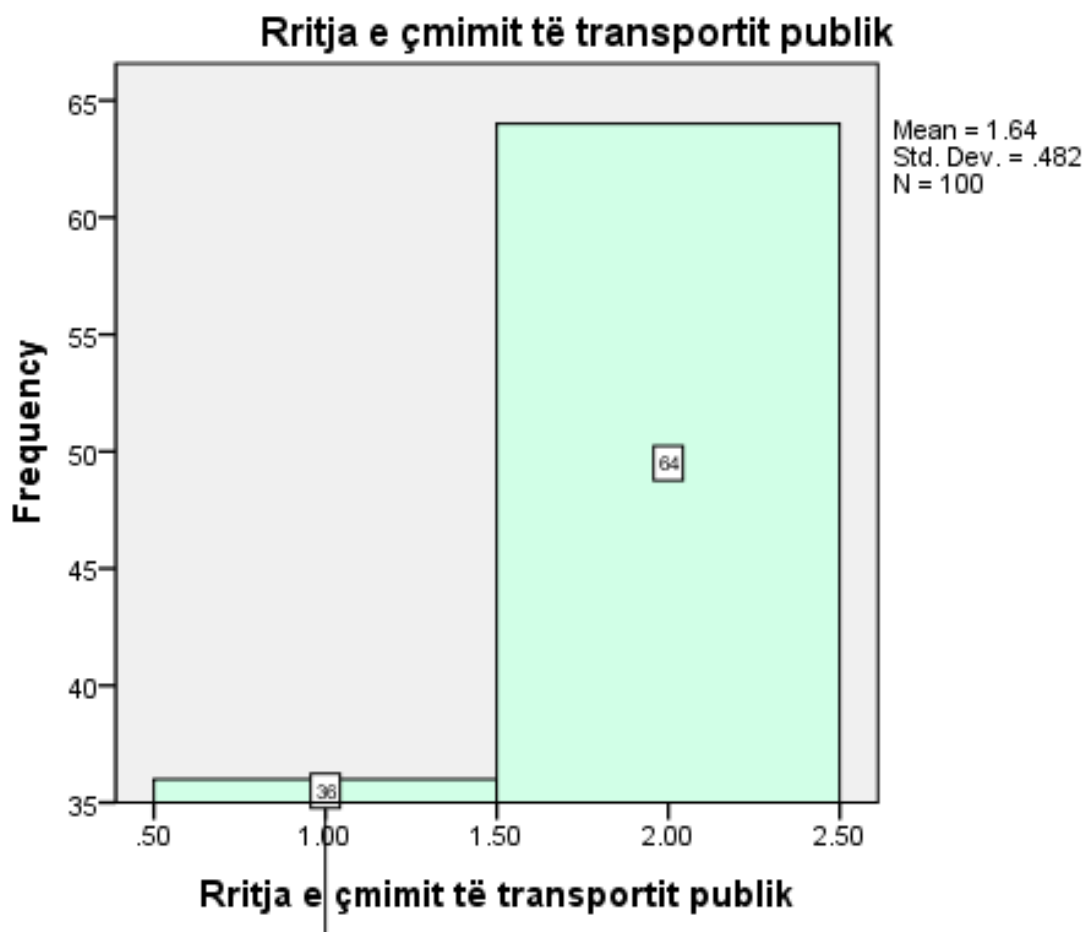
Pra, shumica e respondentëve që morën pjesë në studim (51%) pohojnë se kanë ndryshuar automjetin e tyre. Vlerat e përfuara të tendencës qendrore ( $M= 1.49$ ;  $SD= .502$ ) mbështesin shpërndarjen e vlerave të frekuencave të variablit ndryshimi i automjetit. Pra, shumica e respondentëve që morën pjesë në studim pohojnë se kanë ndryshuar automjetin e tyre.

### ***Çmimi i transportit publik***

Tabela 16: Frekuencat e variablit çmimi i transportit publik

Çmimi i transportit publik					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Po	36	36.0	36.0	36.0
	Jo	64	64.0	64.0	100.0
Total		100	100.0	100.0	

Vlerat e frekuencave të variablit çmimi i transportit publik tregojnë se nga kampioni i respondentëve që morën pjesë në studim rezulton se 36% e tyre pohojnë se është rritur çmimi i transportit publik; ndërsa 64% e tyre pohojnë se nuk është rritur çmimi i transportit publik.



Grafiku 14: Frekuencat e variablit çmimi i transportit publik

Si konkluzion, bazuar në kampionin e studimit, rezulton se shumica e respondentëve (64%) pohojnë se është rritur çmimi i transportit publik; ndërsa 36% e tyre pohojnë se nuk është rritur çmimi i transportit publik.

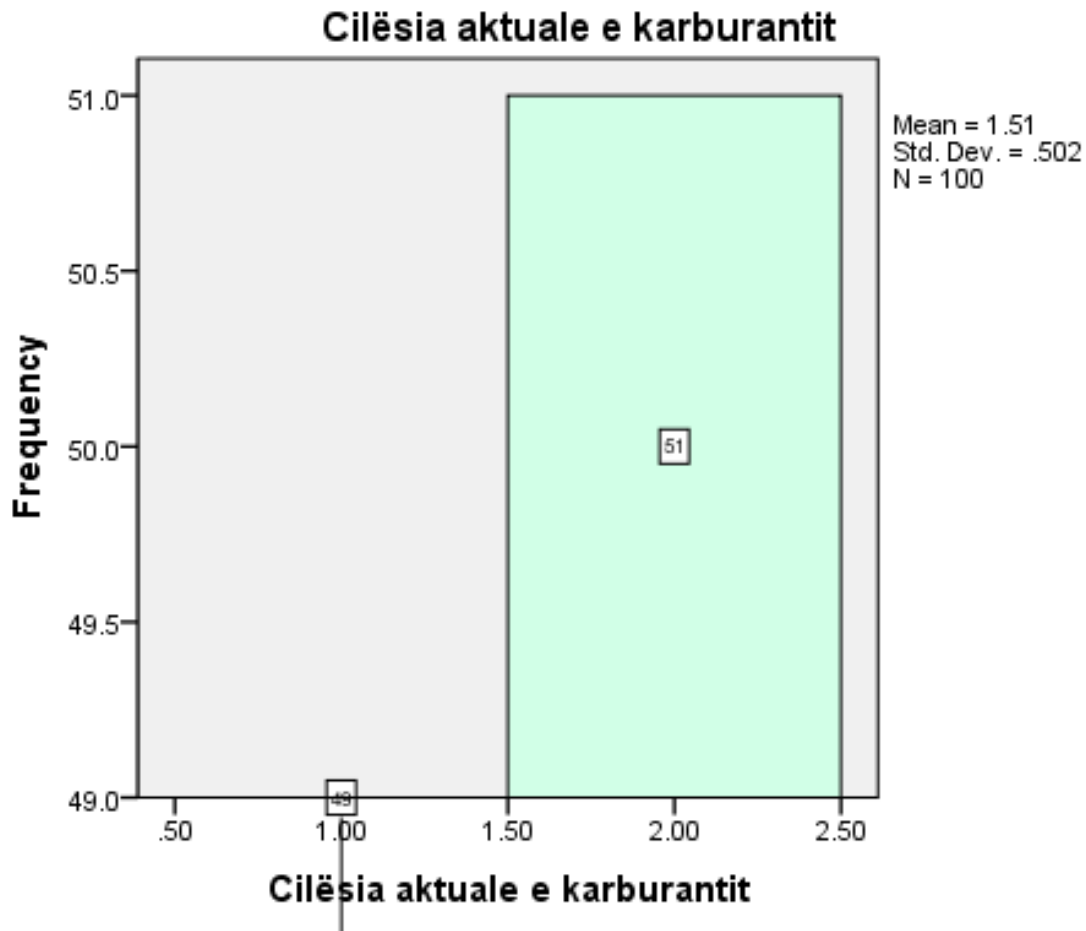
Pra, shumica e respondentëve që morën pjesë në studim (64%) pohojnë se është rritur çmimi i transportit publik. Vlerat e përftuara të tendencës qendrore ( $M= 1.64$ ;  $SD= .482$ ) mbështesin shpërndarjen e vlerave të frekuencave të variablit çmimi i transportit publik. Pra, shumica e respondentëve që morën pjesë në studim pohojnë se është rritur çmimi i transportit publik.

### *Cilësia aktuale e karburantit*

Tabela 17: Frekuencat e variablit cilësia aktuale e karburantit

Cilësia aktuale e karburantit					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Po	49	49.0	49.0	49.0
	Jo	51	51.0	51.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Vlerat e frekuencave të variablit cilësia aktuale e karburantit tregojnë se nga kampioni i respondentëve që morën pjesë në studim rezulton se 49% e tyre pohojnë se cilësia aktuale e karburantit është e mirë; ndërsa 51% e tyre pohojnë se cilësia aktuale e karburantit nuk është e mirë.



*Grafiku 15: Frekuencat e variablit cilësia aktuale e karburantit*

Si konkluzion, bazuar në kampionin e studimit, rezulton se shumica e respondentëve (51%) pohojnë se cilësia aktuale e karburantit nuk është e mirë; ndërsa 49% e tyre pohojnë se cilësia aktuale e karburantit është e mirë.

Pra, shumica e respondentëve që morën pjesë në studim (51%) pohojnë se cilësia aktuale e karburantit nuk është e mirë. Vlerat e përftuara të tendencës qendrore ( $M= 1.51$ ;  $SD= .502$ ) mbështesin shpërndarjen e vlerave të frekuencave të variablit cilësia aktuale e karburantit.

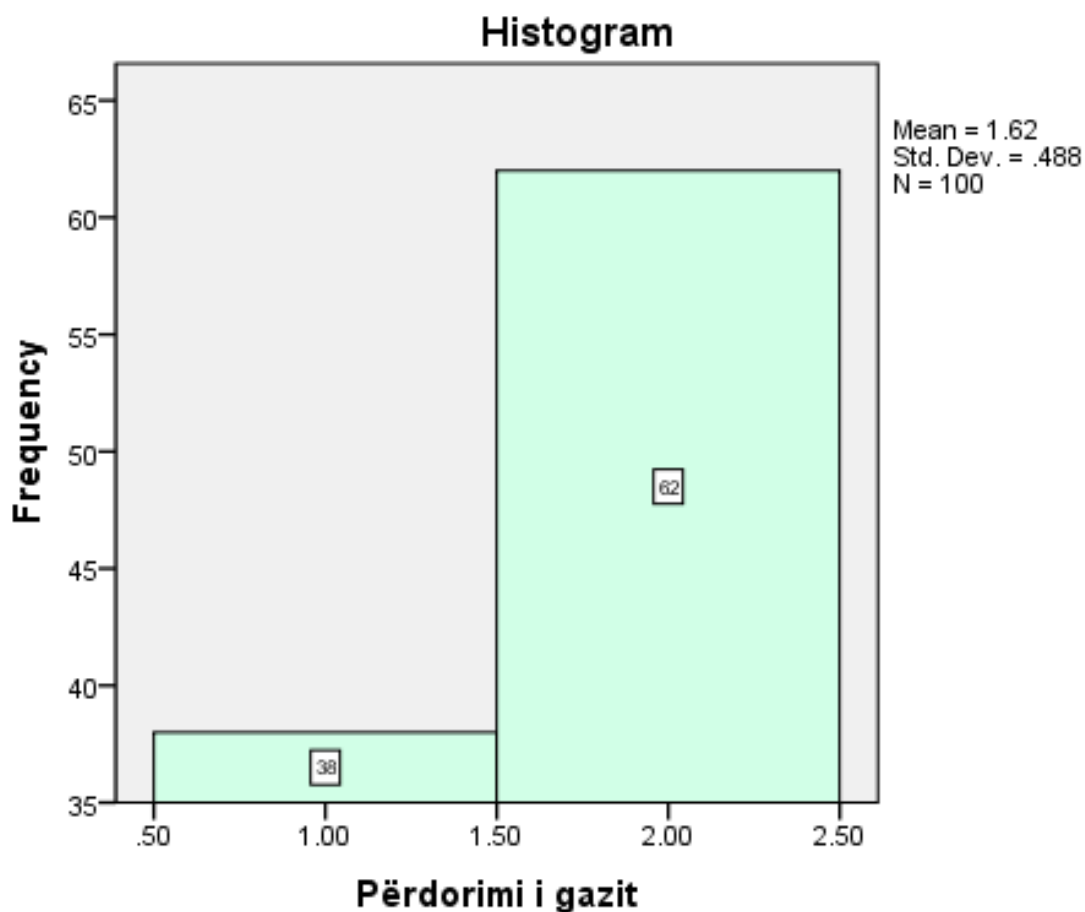
Pra, shumica e respondentëve që morën pjesë në studim pohojnë se cilësia aktuale e karburantit nuk është e mirë.

### ***Rritja e përdorimit të gazit***

Tabela 18: Frekuencat e variablit përdorimi i gazit

		Përdorimi i gazit			Cumulative
		Frequency	Percent	Valid Percent	Percent
Valid	Po	38	38.0	38.0	38.0
	Jo	62	62.0	62.0	100.0
Total		100	100.0	100.0	

Vlerat e frekuencave të variablit rritja e përdorimit të gazit tregojnë se nga kampioni i respondentëve që morën pjesë në studim rezulton se 38% e tyre pohojnë se është rritur përdorimi i gazit; ndërsa 62% e tyre pohojnë se nuk është rritur përdorimi i gazit.



Grafiku 16: Frekuencat e variablit përdorimi i gazit



Si konkluzion, bazuar në kampionin e studimit, rezulton se shumica e respondentëve (62%) pohojnë se nuk është rritur përdorimi i gazit; ndërsa 38% e tyre pohojnë se është rritur përdorimi i gazit.

Pra, shumica e respondentëve që morën pjesë në studim (62%) pohojnë se nuk është rritur përdorimi i gazit. Vlerat e përftuara të tendencës qendrore ( $M= 1.62$ ;  $SD= .487$ ) mbështesin shpërndarjen e vlerave të frekuencave të variablilit përdorimi i gazit. Pra, shumica e respondentëve që morën pjesë në studim pohojnë se nuk është rritur përdorimi i gazit.

#### 4.2 Analiza inferenciale

Rezultatet e përftuara të analizës inferenciale përfshijnë vlerat vlerat e konstanteve statistikore të përftuara me anë të analizës korrelacionale dhe analizës regressive për marrëdhëniet ndërmjet variablave të pavarur dhe variablave të varur. Analiza korrelacionale dhe analiza regressive u zbatuan për të testuar hipotezat e ngritura në punim.

Tabela 19: Vlerat e Pearson Correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit dhe përdorimi i transportit publik

<b>Correlations</b>			
		Përdorimi i transportit publik	Çmimi i karburantit
Pearson Correlation	Përdorimi i transportit publik	1.000	.261
	Çmimi i karburantit	.261	1.000
Sig. (1-tailed)	Përdorimi i transportit publik	.	.003
	Çmimi i karburantit	.003	.
N	Përdorimi i transportit publik	100	100
	Çmimi i karburantit	100	100

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit dhe përdorimi i transportit publik rezulton se

ekziston korrelacion linear pozitiv,  $r = .261$ ,  $n = 100$ ,  $p < .005$ . Megjithatë, vlera e korrelacionit është relativisht e ulët. Kjo do të thotë se rritja e vlerave të variablit sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit ndikon në rritjen e vlerave të variablit përdorimi i transportit publik. E thënë ndryshe niveli i lartë i sjelljes konsumatore për shkak të çmimit të karburantit ndikon në nivelin e lartë të përdorimit të transportit publik. Duke konkluduar mund të pohohet se niveli i sjelljes konsumatore për shkak të çmimit të karburantit përbën një faktor i cili ndikon në rritjen e përdorimit të transportit publik. Si konkluzion përfundimtar, bazuar në rezultatet e analizës korrelacionale, rezulton se ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit dhe përdorimi i transportit publik ekzistojnë marrëdhënie lineare pozitive.

**Tabela 20: Vlerat e Pearson Correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit dhe përdorimi i gazit**

<b>Correlations</b>			
		Përdorimi i gazit	Çmimi i karburantit
Pearson Correlation	Përdorimi i gazit	1.000	.255
	Çmimi i karburantit	.255	1.000
Sig. (1-tailed)	Përdorimi i gazit	.	.004
	Çmimi i karburantit	.004	.
N	Përdorimi i gazit	100	100
	Çmimi i karburantit	100	100

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit dhe përdorimi i gazit rezulton se ekziston korrelacion linear pozitiv,  $r = .255$ ,  $n = 100$ ,  $p < .005$ . Megjithatë, vlera e korrelacionit është relativisht e ulët. Kjo do të thotë se rritja e vlerave të variablit sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit ndikon në rritjen e vlerave të variablit përdorimi i gazit. E thënë ndryshe niveli i lartë i sjelljes konsumatore për shkak të çmimit të karburantit ndikon në nivelin e lartë të përdorimit të gazit. Duke konkluduar mund të pohohet se sjellja

konsumatore për shkak të çmimit të karburantit përbën një faktor i cili ndikon në rritjen e përdorimit të gazit. Si konkluzion përfundimtar, bazuar në rezultatet e analizës korrelacionale, rezulton se ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit dhe përdorimi i gazit ekzistojnë marrëdhënie lineare pozitive.

Tabela 21: Vlerat e Pearson Correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i gazit

<b>Correlations</b>			
		Përdorimi i gazit	Cilësia e Shërbimit
Pearson Correlation	Përdorimi i gazit	1.000	-.225
	Cilësia e Shërbimit	-.225	1.000
Sig. (1-tailed)	Përdorimi i gazit	.	.005
	Cilësia e Shërbimit	.005	.
N	Përdorimi i gazit	100	100
	Cilësia e Shërbimit	100	100

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i gazit rezulton se ekziston korrelacion linear negativ,  $r = -.225$ ,  $n = 100$ ,  $p < .005$ . Megjithatë, vlera e korrelacionit është relativisht e ulët. Kjo do të thotë se rritja e vlerave të variablit sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit ndikon në uljen e vlerave të variablit përdorimi i gazit. E thënë ndryshe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit ndikon në nivelin e ulët të përdorimit të gazit. Duke konkluduar mund të pohohet se sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit përbën një faktor i cili ndikon në uljen e përdorimit të gazit. Si konkluzion përfundimtar, bazuar në rezultatet e analizës korrelacionale, rezulton se ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i gazit nuk ekzistojnë marrëdhënie lineare pozitive.

**Hipoteza 1:**

*Varianca në variablin e varur përdorimi i transportit publik nga konsumatorët në kushtet e ndikimit të krizës globale në Kosovë shpjegohet nga variablat e pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit.*

Tabela 22: Vlerat e Pearson Correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i transportit publik

		<b>Correlations</b>			
		Përdorimi i transportit publik	Çmimi i karburantit	Cilësia e karburantit	Cilësia e shërbimit
Pearson Correlation	Përdorimi i transportit publik	1.000	-.061	-.129	-.019
	Çmimi i karburantit	-.061	1.000	.270	-.090
	Cilësia e karburantit	-.129	.270	1.000	.119
	Cilësia e shërbimit	-.019	-.090	.119	1.000
Sig. (1-tailed)	Përdorimi i transportit publik	.	.00 3	.001	.004
	Çmimi i karburantit	.003	.	.003	.187
	Cilësia e karburantit	.001	.003	.	.118
	Cilësia e shërbimit	.004	.187	.118	.
N	Përdorimi i transportit publik	100	100	100	100
	Çmimi i karburantit	100	100	100	100
	Cilësia e karburantit	100	100	100	100
	Cilësia e shërbimit	100	100	100	100

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit dhe përdorimi i transportit publik rezulton se ekziston korrelacion linear negativ,  $r = -.061$ ,  $n = 100$ ,  $p < .005$ . Megjithatë, vlera e korrelacionit është shumë e ulët. Kjo do të thotë se rritja e vlerave të variablit sjellja

konsumatore për shkak të çmimit të karburantit ndikon në uljen e vlerave të variablit përdorimi i transportit publik. E thënë ndryshe sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit ndikon në uljen e përdorimit të transportit publik. Duke konkluduar mund të pohohet se sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit përbën një faktor i cili ndikon në uljen e përdorimit të transportit publik.

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit dhe përdorimi i transportit publik rezulton se ekziston korrelacion linear negativ,  $r = -.129$ ,  $n = 100$ ,  $p < .005$ . Megjithatë, vlera e korrelacionit është e ulët. Kjo do të thotë se rritja e vlerave të variablit sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit ndikon në uljen e vlerave të variablit përdorimi i transportit publik. E thënë ndryshe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit ndikon në uljen e përdorimit të transportit publik. Duke konkluduar mund të pohohet se sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit përbën një faktor i cili ndikon në uljen e përdorimit të transportit publik.

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i transportit publik rezulton se ekziston korrelacion linear negativ,  $r = -.019$ ,  $n = 100$ ,  $p < .005$ . Megjithatë, vlera e korrelacionit është shumë e ulët. Kjo do të thotë se rritja e vlerave të variablit sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit ndikon në uljen e vlerave të variablit përdorimi i transportit publik. E thënë ndryshe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit në pikat e karburantit ndikon në uljen e përdorimit të transportit publik. Duke konkluduar mund të pohohet se sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit në pikat e karburantit përbën një faktor i cili ndikon në uljen e përdorimit të transportit publik.

Tabela 23: Vlera e R Square për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i transportit publik

Model Summary									
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				Sig. F Change
					R Square Change	F Change	df1	df2	
1	.232 <sup>a</sup>	.053	-.053	.49759	.057	.567	3	96	.005

a. Predictors: (Constant), Cilësia e shërbimit, Çmimi i karburantit, Cilësia e karburantit

Bazuar në vlerat e R Square për marrëdhëniet ndërmjet variablave të pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe variablit të varur përdorimi i transportit publik rezulton se vlera e R Square është .053,  $F(3, .497)$ ,  $p < .005$ . Kjo tregon që 5.3% e variancës në variablin e varur përdorimi i transportit publik përcaktohet nga variablat e pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit. Pjesa tjetër e variancës përcaktohet nga variabla të tjerë që nuk janë pjesë e modelit të testuar. Si konkluzion, rezulton se variablat e pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit përbëjnë faktorë të rëndësishëm, të cilët ndikojnë negativisht në përdorimin e transportit publik. Ndikimi ose pesha e tyre paraqitet relativisht e konsiderueshme, ndërkohë variabla të tjerë që nuk janë pjesë e këtij studimi mund të luajnë një rol më përcaktues në përdorimin e transportit publik. Studjuesit e ardhshëm mund të hulumtojnë ndikimin e variablave që nuk janë pjesë e këtij studimi në ndikimin e tyre në përdorimin e transportit publik.

Tabela 24: Vlerat e Beta Standardized Coefficients ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimit të transportit publik

		Coefficients <sup>a</sup>								
Model		Unstandardized		Standardized		95.0% Confidence			Correlations	
		Coefficients		Coefficients		Interval for B				
		B	Std. Error	Beta	t	Sig.	Lower Bound	Upper Bound	Zero-order	Partial
1	(Constant)	1.889	.283		6.671	.000	1.327	2.451		
	Çmimi i karburantit	-.048	.174	-.029	-.276	.003	-.393	.297	-.061	-.028
	Cilësia e karburantit	-.218	.193	-.120	-	.001	-.600	.165	-.129	-.115
					1.130					
	Cilësia e shërbimit	-.009	.124	-.008	-.075	.004	-.256	.237	-.019	-.008

a. Dependent Variable: Përdorimi i transportit publik

Vlerat e përfuara të Beta Coefficients ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe variablit të varur përdorimi i transportit publik, tregojnë se (1) sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit ndikon negativisht në masën 2.9% në përdorimin e transportit publik; (2) sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit ndikon negativisht në masën 12%; (3) sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit ndikon në masën 0.8% në përdorimin e transportit publik. Pra variabli që ka ndikimin më të fortë në përdorimin e transportit publik është sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit.

Si konkluzion përfundimtar, bazuar në rezultatet e analizës regressive multivariate, rezulton se hipoteza 1: *Varianca në variablin e varur përdorimi i transportit publik nga konsumatorët në kushtet e ndikimit të krizës globale në Kosovë shpjegohet nga variablat e pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit*, hidhet poshtë

**Hipoteza 2:**

*Varianca në variablin e varur ndryshimi i automjetit nga konsumatorët në kushtet e ndikimit të krizës globale në Kosovë shpjegohet nga variablat e pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit.*

Tabela 25: Vlerat e Pearson Correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe ndryshimi i automjetit

		<b>Correlations</b>			
		Ndryshimi i automjetit	Çmimi i karburantit	Cilësia e karburantit	Cilësia e shërbimit
Pearson Correlation	Ndryshimi i automjetit	1.000	.260	.153	.084
	Çmimi i karburantit	.260	1.000	.270	-.090
	Cilësia e karburantit	.153	.270	1.000	.119
	Cilësia e shërbimit	.084	-.090	.119	1.000
Sig. (1-tailed)	Ndryshimi i automjetit	.	.005	.064	.203
	Çmimi i karburantit	.005	.	.003	.187
	Cilësia e karburantit	.064	.003	.	.118
	Cilësia e shërbimit	.203	.187	.118	.
N	Ndryshimi i automjetit	100	100	100	100
	Çmimi i karburantit	100	100	100	100
	Cilësia e karburantit	100	100	100	100
	Cilësia e shërbimit	100	100	100	100

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit dhe ndryshimi i automjetit rezulton se ekziston korrelacion linear pozitiv,  $r = .060$ ,  $n = 100$ ,  $p < .005$ . Megjithatë, vlera e korrelacionit është relativisht e ulët. Kjo do të thotë se rritja e vlerave të variablit sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit ndikon në rritjen e vlerave të variablit ndryshimi i automjetit. E thënë ndryshe sjellja konsumatore për shkak të çmimit të



karburantit ndikon në ndryshimin e automjetit nga ana e përdoruesve. Duke konkluduar mund të pohohet se sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit përbën një faktor i cili ndikon në ndryshimin e automjetit nga ana e përdoruesve.

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit dhe ndryshimi i automjetit rezulton se ekziston korrelacion linear pozitiv,  $r = .153$ ,  $n = 100$ ,  $p < .005$ . Megjithatë, vlera e korrelacionit është relativisht e ulët. Kjo do të thotë se rritja e vlerave të variablit sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit ndikon në rritjen e vlerave të variablit ndryshimi i automjetit. E thënë ndryshe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit ndikon në ndryshimin e automjetit nga ana e përdoruesve. Duke konkluduar mund të pohohet se sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit përbën një faktor i cili ndikon në ndryshimin e automjetit nga ana e përdoruesve.

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe ndryshimi i automjetit rezulton se ekziston korrelacion linear pozitiv,  $r = .084$ ,  $n = 100$ ,  $p < .005$ . Megjithatë, vlera e korrelacionit është shumë e ulët. Kjo do të thotë se rritja e vlerave të variablit sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit ndikon në rritjen e vlerave të variablit ndryshimi i automjetit. E thënë ndryshe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit ndikon në ndryshimin e automjetit nga ana e përdoruesve. Duke konkluduar mund të pohohet se sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit në pikat e karburantit përbën një faktor i cili ndikon në ndryshimin e automjetit nga ana e përdoruesve.

Tabela 26: Vlera e R Square për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe ndryshimi i automjetit

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	.294 <sup>a</sup>	.086	.087	.50056	.037	1.245	3	96	.004

a. Predictors: (Constant), Cilësia e shërbimit, Çmimi i karburantit, Përbërja e karburantit

Bazuar në vlerat e R Square për marrëdhëniet ndërmjet variablave të pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe variablit të varur ndryshimi i automjetit rezulton se vlera e R Square është .086,  $F(3, .500)$ ,  $p < .005$ . Kjo tregon që 8.6% e variancës në variablin e varur ndryshimi i automjetit përcaktohet nga variablat e pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit. Pjesa tjetër e variancës përcaktohet nga variabla të tjerë që nuk janë pjesë e modelit të testuar. Si konkluzion, rezulton se variablat e pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit përbëjnë faktorë të rëndësishëm, të cilët ndikojnë në ndryshimi i automjetit nga ana e përdoruesve. Ndikimi ose pesha e tyre paraqitet relativisht e konsiderueshme, ndërkohë variabla të tjerë që nuk janë pjesë e këtij studimi mund të luajnë një rol më përcaktues në cilësinë në rritje të karburantit. Studjuesit e ardhshëm mund të hulumtojnë ndikimin e variablave që nuk janë pjesë e këtij studimi në ndikimin e tyre në ndryshimin e automjetit nga ana e përdoruesve.

**Tabela 27: Vlerat e Beta Standardized Coefficients ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe ndryshimi i automjetit**

Model	Coefficients <sup>a</sup>					
	Unstandardized Coefficients	Standardized Coefficients	t	Sig.	95.0% Confidence Interval for B	Correlations

		B	Std. Error	Beta		Lower Bound	Upper Bound	Zero- order	Partial	Part
1	(Constant)	1.250	.285		4.388 .000	.685	1.816			
	Çmimi i karburantit	.171	.175	.102	-.976 .001	-.517	.176	-.060	-.099	-.098
	Përbërja e karburantit	.322	.194	.175	1.660 .000	-.063	.706	.153	.167	.166
	Cilësia e shërbimit	.066	.125	.054	.530 .005	-.182	.314	.084	.054	.053

a. Dependent Variable: Ndryshimi i automjetit

Vlerat e përfuara të Beta Coefficients ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe ndryshimi i automjetit, tregojnë se (1) sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit ndikon në masën 10.2% në ndryshimin e automjetit; (2) sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit ndikon në masën 17.5%; (3) sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit ndikon në masën 5.4% në ndryshimin e automjetit. Pra variabli që ka ndikimin më të fortë në ndryshimin e automjetit është sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit.

Si konkluzion përfundimtar, bazuar në rezultatet e analizës regressive multivariate, rezultojnë se hipoteza 2: *Varianca në variablin e varur ndryshimi i automjetit nga konsumatorët në kushtet e ndikimit të krizës globale në Kosovë shpjegohet nga variablat e pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit, vërtetohet.*

### Hipoteza 3:

*Varianca në variablin e varur përdorimi i gazit nga konsumatorët në kushtet e ndikimit të krizës globale në Kosovë shpjegohet nga variablat e pavarur sjellja konsumatore për shkak të*

*çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit.*

Tabela 28: Vlerat e Pearson Correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i gazit

<b>Correlations</b>					
		Përdorimi i gazit	Çmimi i karburantit	Cilësia e karburantit	Cilësia e shërbimit
Pearson Correlation	Përdorimi i gazit	1.000	.355	-.225	-.153
	Çmimi i karburantit	.355	1.000	.270	-.090
	Cilësia e karburantit	-.225	.270	1.000	.119
	Cilësia e shërbimit	-.153	-.090	.119	1.000
Sig. (1-tailed)	Përdorimi i gazit	.	.004	.012	.065
	Çmimi i karburantit	.004	.	.003	.187
	Cilësia e karburantit	.012	.003	.	.118
	Cilësia e shërbimit	.065	.187	.118	.
N	Përdorimi i gazit	100	100	100	100
	Çmimi i karburantit	100	100	100	100
	Cilësia e karburantit	100	100	100	100
	Cilësia e shërbimit	100	100	100	100

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit dhe përdorimi i gazit rezulton se ekziston korrelacion linear pozitiv,  $r = .355$ ,  $n = 100$ ,  $p < .005$ . Vlera e korrelacionit është relativisht mesatare. Kjo do të thotë se rritja e vlerave të variablit sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit ndikon në rritjen e vlerave të variablit përdorimi i gazit. E thënë ndryshe sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit ndikon në rritjen e përdorimit të gazit. Duke konkluduar mund të pohohet se sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit përbën një faktor i cili ndikon në rritjen e përdorimit të gazit.

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit dhe përdorimi i gazit rezulton se ekziston korrelacion linear negativ,  $r = -.225$ ,  $n = 100$ ,  $p < .005$ . Vlera e korrelacionit është relativisht e ulët. Kjo do të thotë se rritja e vlerave të variablit sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit ndikon në uljen e vlerave të variablit përdorimi i gazit. E thënë ndryshe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit ndikon në uljen e përdorimit të gazit. Duke konkluduar mund të pohohet se sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit ndikon në uljen e përdorimit të gazit.

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i gazit rezulton se ekziston korrelacion linear negativ,  $r = -.153$ ,  $n = 100$ ,  $p < .005$ . Vlera e korrelacionit është relativisht e ulët. Kjo do të thotë se rritja e vlerave të variablit sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit ndikon në uljen e vlerave të variablit përdorimi i gazit. E thënë ndryshe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit ndikon në uljen e përdorimit të gazit. Duke konkluduar mund të pohohet se sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit ndikon në uljen e përdorimit të gazit.

Tabela 29: Vlera e R Square për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i gazit

Model Summary									
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				Sig. F Change
					R Square Change	F Change	df1	df2	
1	.279 <sup>a</sup>	.078	.049	.47579	.078	2.692	3	96	.005

a. Predictors: (Constant), Cilësia e shërbimit, Çmimi i karburantit, Cilësia e karburantit

Bazuar në vlerat e R Square për marrëdhëniet ndërmjet variablave të pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe variablit të varur përdorimi i gazit rezulton se vlera e R Square është .078,  $F(3, .475)$ ,  $p < .005$ . Kjo tregon që 7.8% e variancës në variablin e varur përdorimi i gazit përcaktohet nga variablat e pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit. Pjesa tjetër e variancës përcaktohet nga variabla të tjerë që nuk janë pjesë e modelit të testuar. Si konkluzion, rezulton se variablat e pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit përbëjnë faktorë të rëndësishëm, të cilët ndikojnë në përdorimin e gazit. Ndikimi ose pesha e tyre paraqitet relativisht e konsiderueshme, ndërkohë variabla të tjerë që nuk janë pjesë e këtij studimi mund të luajnë një rol më përcaktues në përdorimin e gazit. Studjuesit e ardhshëm mund të hulumtojnë ndikimin e variablave që nuk janë pjesë e këtij studimi në ndikimin e tyre në përdorimin e gazit.

Tabela 30: Vlerat e Beta Standardized Coefficients ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i gazit

		Coefficients <sup>a</sup>								
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		95.0% Confidence Interval for B			Correlations	
		Std.				Lower	Upper	Zero-		
Model		B	Error	Beta	t	Sig.	Bound	Bound	order	Partial Part
1	(Constant)	2.055	.271		7.588	.000	1.517	2.592		
	Çmimi i karburantit	.178	.166	.110	1.069	.004	-.152	.507	.055	.108 .105

Përbërja e karburantit	-0.431	.184	-.241	-	.001	-.797	-.065	-.225	-.232	-.229
					2.339					
Cilësia e shërbimit	-.136	.119	-.114	-	.005	-.371	.100	-.153	-.116	-.112
					1.146					

a. Dependent Variable: Përdorimi i gazit

Vlerat e përftuara të Beta Coefficients ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i gazit, tregojnë se (1) sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit ndikon në masën 11% në përdorimin e gazit; (2) sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit ndikon negativisht në masën 24.1%; (3) sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit ndikon negativisht në masën 11.4% në përdorimin e gazit. Pra variabli që ka ndikimin më të fortë në përdorimin e gazit është sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit.

Si konkluzion përfundimtar, bazuar në rezultatet e analizës regressive multivariate, rezultojnë se hipoteza 3: *Varianca në variablin e varur përdorimi i gazit nga konsumatorët në kushtet e ndikimit të krizës globale në Kosovë shpjegohet nga variablat e pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit, hidhet poshtë.*

### 4.3 Analiza cilësore

#### *Të dhënat e përftuara nga intervistat*

#### *Pyetje: A është prekur kompania nga kriza globale e naftës dhe cilat janë pasojat e saj?*

Shumica e respondentëve të intervistuar u përgjigjën se janë prekur nga kriza globale e naftës e vitit 2008. Shumica e respondentëve pohuan se e kanë ndjerë jashtzakonisht shumë efektin

negativ që ka shkaktuar kriza globale financiare në kompanitë e tyre të karburanteve. Ata gjithashtu pohuan se një nga impaktet më kryesore të kësaj krize ka qenë ndikimi në zvogëlimin e kërkesave nga ana e konsumatorëve. Shumica e respondentëve pohuan se kriza globale e naftës ka ndikuar në uljen e fuqisë blerëse të konsumatorëve. Konsumatorët paraqiten gjithnjë e më të frustruar përpara kërkesave në rritje të karburanteve për nevojat e tyre vetjake. Ata gjithashtu ndjehen mjaft të prekur nga tendenca e çmimeve të karburanteve gjithnjë në rritje. Këto pasoja kanë ndikuar në efektivitetin dhe produktivitetin e kompanive të biznesit. Një numër relativisht më i vogël i respondentëve pohuan se kriza ka ndikuar në pamundësinë e zgjerimit të aktivitetit të kompanisë. Megjithë dëshirën dhe vullnetin për të shtrirë dhe zgjeruar aktivitetet e kompanive, ata pohuan se kanë qenë të detyruar të ndërmarrin masa shtrënguese për të ruajtur ritmin e kompanive, ndërsa ka qenë e pamundur zgjerimi i aktiviteteve. Ndërsa, një numër akoma më i vogël i respondentëve pohuan se kriza globale ka ndikuar fare pak, ose pothuajse nuk ka ndikuar në produktivitetin apo efektivitetin e kompanive të tyre.

***Pyetje: Çfarë masash janë marrë nga kompania për t'ju përgjigjur ndikimit të krizës globale dhe pakënaqësisë së konsumatorëve?***

Shumica e respondentëve të intervistuar u përgjigjën se kanë ofruar shërbim të shpejtë dhe efikas kundrejt konsumatorëve. Ata pohuan se shërbimi i shpejtë dhe efikas ndaj konsumatorëve përbën kyçin e suksesit të kompanive, sidomos në kushtet e imponuara nga ndikimi i krizës globale financiare. Sipas tyre, shërbimi në kohë dhe me efektivitet që u ofrohet konsumatorëve përbën një nga faktorët që ndihmojnë në përballimin e pasojave të krizës globale. Ata gjithashtu pohuan se janë përshtatur me kushtet e reja të tregut të diktuar nga kriza globale e naftës. Ata pohuan se kriza globale ka kushtëzuar strategjitë e përdorura nga kompanitë e karburanteve për t'ju përgjigjur ndikimit të pasojave të saj. Shumica e respondentëve pohuan se për t'ju përgjigjur pasojave të ndikimit të krizës globale kanë rritur



efektivitetin në punë. Ata pohuan se efektiviteti i kompanive të karburanteve, sidomos në kushtet e ndikimit të krizës globale ka një rëndësi të dorës së parë. Një numër relativisht më i vogël i respondentëve pohuan se kanë rritur cilësinë e shërbimit ndaj konsumatorëve, si edhe etikën e komunikimit ndaj tyre. Cilësia e shërbimit ndaj konsumatorëve si edhe etika e komunikimit ndaj tyre përbëjnë dy nga strategjitë që ndihmojnë në daljen me sa më pak pasoja nga kriza globale. Gjithashtu, ata pohuan se për t'ju përshtatur pasojave të ndikimit të krizës globale kanë ulur normën e fitimit. Ulja e përkohshme e normës së fitimit, megjithëse shoqërohet me kosto financiare për kompanitë e karburanteve, nga ana tjetër ndihmon në rigjallërimin e aktiviteteve të kompanive dhe në rritjen e bashkëpunimit me konsumatorët dhe me partnerët. Të gjitha këto masa kanë çuar në ristrukturimin e qëndrueshëm të kompanive të tyre, si edhe në krijimin e një profili rezistues ndaj ndryshimeve që ka sjellë kriza globale e naftës.

***Pyetje: A ka pasur pakënaqësi nga klientët lidhur me produktet dhe shërbimet e ofruara nga kompania pas prekjës nga kriza? Çfarë masash janë ndërmarrë nga kompania për t'iu përgjigjur dhe për të minimizuar pakënaqësitë e klientëve?***

Shumica e respondentëve të intervistuar u përgjigjën se përgjithësisht nuk ka patur pakënaqësi nga klientët lidhur me produktet dhe shërbimet e ofruara nga kompania pas prekjës nga kriza globale. Kjo, sepse, nëse klientët apo konsumatorët do të kishin pakënaqësi ndaj produkteve apo shërbimeve të kompanive të karburanteve, do të kishte për pasojë uljen e ritmeve të aktiviteteve të tyre, uljen e efektivitetit, shkurtimin e fuqisë puëntore, si edhe rënien e kompanive deri në falimentimin e tyre. Në këtë kuptim kompanitë kanë zbatuar strategji bashkëpunuese dhe kooperuese me klientët apo konsumatorët. Kompanitë kanë bërë përpjekje të vazhdueshme për t'ju përgjigjur kërkesave të klientëve, pavarësisht rritjes së kostove nga përballimi i efekteve të krizës. Kompanitë janë përpjekur që me metodat e menaxhimit të tyre të brendshëm të minimizojnë sa më shumë të jetë e mundur që pasojat e

krizës globale të mos prekin drejtpërdrejt interesat e klientëve të tyre. Shumica e respondentëve pohuan se efektet e krizës globale janë ndarë së bashku me klientët, por pa dëmtuar seriozisht interesat e tyre, duke mbajtur një pjesë të efekteve negative për veten e tyre. Një numër relativisht më i vogël i respondentëve pohuan se kanë qenë të detyruar që një pjesë të efekteve negative të krizës globale të naftës t’jua përcjellin edhe klientëve të tyre. Kjo ka bërë që një numër i vogël klientësh apo konsumatorësh mund të kenë shfaqur edhe pakënaqësi, por që kompanitë kanë qartësuar ndikimin e tregut nga pasojat e krizës globale, duke bërë që efekti i pakënaqësisë së tyre të ketë pasoja sa më të vogla në efektivitetin e kompanisë.

***Pyetje: A ka pasur ndryshim në kërkesën totale të konsumatorëve për produktet e naftës?***

***Çfarë masash janë marrë nga kompania për t’iu përgjigjur këtyre ndryshimeve?***

Shumica e respondentëve të intervistuar u përgjigjën se përgjithësisht kriza globale e naftës ka ndikuar në kërkesën totale të konsumatorëve për të përftuar produktet e naftës në treg. Është e kuptueshme që kriza globale do të ndikonte në uljen e kërkesës për produktet që ofrojnë kompanitë e karburanteve. Kjo, sipas tyre ka bërë që kërkesa e konsumatorëve të pësojë rënie krahasuar me periudhën përpara krizës dhe ndikimit të drejtpërdrejtë të saj në ekonomi. Megjithë ndryshimet në kërkesën e konsumatorëve për produktet e karburanteve, prapëseprapë, mund të thuhet se ulja e kërkesës nuk ka qenë nën kufijtë e parashikuar nga kompanitë. Kjo shpjegohet me faktin që karburantet janë produkte jetike si për bizneset për të zhvilluar aktivitetin e tyre normal, po ashtu edhe për individët, të cilët e përdorin për nevojat e tyre vetjake. Kompanitë, nga ana e tyre pohojnë se i janë përgjigjur kësaj sfide duke mbajtur nën kontroll çmimet e produkteve të naftës. Gjithashtu, ata pohuan se kanë intensifikuar komunikimin me konsumatorët për t’u shpjeguar atyre situatën e re të krijuar si pasojë e ndikimit të krizës globale. Shumica e respondentëve pohuan se efektet e krizës globale kanë ndikuar edhe në marrëdhëniet e kompanive me konsumatorët tradicional, të cilët

të ndikuar nga konjuktura e çmimeve në tregun e karburanteve janë bërë më dyshues ndaj kompanive të karburanteve. Një numër relativisht më i vogël i respondentëve të intervistuar pohuan se ulja e kërkesë së klientëve apo konsumatorëve për produktet e naftës ka pësuar ndryshime të ndryshme krahasuar me periudhën përpara krizës. Por, megjithatë, ulja e kërkesës së klientëve apo konsumatorëve për produktet e karburanteve nuk shfaqet në përmasa të tilla që mund të ndikojnë në mbylljen e aktivitetit nga ana e kompanive.

***Pyetje: Sa mendoni se ka ndikuar kriza globale në motivimin e punonjësve në punë?***

Shumica e respondentëve të intervistuar u përgjigjën se kriza globale ka ndikuar përveç të tjerave edhe në motivimin e punonjësve në punë. Ndikimi i krizës globale në të gjithë jetën ekonomike, pa diskutim do të ndikonte dhe në qëndrimin e punonjësve të kompanive të karburanteve ndaj punës. Punonjësit e kompanive të karburanteve, ashtu si të gjithë punonjësit e kompanive të tjera të biznesit, kanë ndjerë në mënyra të ndryshme pasojat e krizës globale financiare. Respondentët e intervistuar ishin të bindur që motivimi i punonjësve përbën një nga faktorët e rëndësishëm për të rritur efektivitetin dhe produktivitetin e kompanive të biznesit. Respondentët pohuan se megjithë vështirësitë financiare të krijuara si pasojë e ndikimit të krizës, kompanitë kanë bërë të pamundurën që këto pasoja të mos preknin pagat e punonjësve të tyre. Ata gjithashtu pohuan se një pjesë e punonjësve kanë kërkuar mbështetje të posaçme nga ana e kompanive në kushtet e krizës globale. Shumica e respondentëve pohuan se për t'ju përgjigjur pasojave të ndikimit të krizës globale në motivimin e punonjësve në punë kompanitë kanë rishikuar orarin e punës së punonjësve duke qenë fleksibël ndaj kërkesave të tyre. Rishikimi i orarit dhe i strukturës së punës në tërësi kanë ndikuar në minimizimin e pasojave të krizës globale të naftës dhe në rritjen e motivimit të punonjësve për punë. Një numër relativisht më i vogël i respondentëve pohuan se kanë zbatuar edhe rritje të pagave të punonjësve si një qasje efektive për të ndikuar në rritjen e motivimit të punonjësve në punë. Sipas pohimeve të tyre, rritja e pagave të

punonjësve ëshë përkthyer në rritje të produktivitetit të kompanive të biznesit, si edhe në rritje të normës së tyre të fitimit. Ndërkohë, një numër akoma më i vogël i respondentëve pohuan se megjithëse e vlerësonin motivimin e punonjësve të rëndësishëm, për shkak të pamundësive të tyre fiannciare nuk kanë patur mundësi të rrisin pagat e tyre. Ata ju kanë shpjeguar punonjësve se në kushtet e vështira nëpër të cilat po kalojnë kompanitë e karburanteve, është e pamundur të rrisin pagat.

***Pyetje: Çfarë strategjishë ka ndjekur kompania për rritjen e efektivitetit në punë të punonjësve?***

Për shumicën e respondentëve të intervistuar efektiviteti i kompanive të karburanteve është kyçi i suksesit të tyre në treg. Në këtë kuptim, kompanitë e karburanteve i kushtojnë kujdes të vazhdueshëm rritjes së efektivitetit të punonjësve të kompanive të tyre në punë. Shumica e respondentëve pohuan se kompanitë kanë zbatuar strategji të ndryshme për të rritur efektivitetin e tyre, pavarësisht ndikimit të krizës globale të naftës. Një numër i konsiderueshëm i tyre pohuan se kanë mbështetur trajnime të ndryshme profesionale të punonjësve sipas profileve të tyre për të ndikuar në rritjen e efektivitetit të kompanisë. Trajnimet profesionale të punonjësve në profilizime të ndryshme specifike bëjnë të mundur rritjen e fuqisë së kompanive në treg dhe përballimin e konkurrencës. Ata pohuan se mbështetja e punonjësve për punë në skuadër, për mbështetjen e njëri-tjetrit në proceset e ndryshme brenda për brenda kompanive bën të mundur rritjen e efektivitetit të kompanive të karburanteve. Një pjesë e respondentëve pohuan se nuk kanë mundësi në mbështetjen e stafit të tyre për trajnime profesionale, por nëse ata kryejnë vetë trajnime apo kualifikime të ndryshme, kompanitë i marrin në konsideratë për një pozicion më të mirë pune, apo edhe për një rritje të mundshme të pagës së tyre. Një numër relativisht më i vogël i respondentëve

pohuan se kanë zbatuar sipas rastit edhe ristrukturime të vendeve të ndryshme të punës në kompani, duke rishikuar numrin e punonjësve për procese të ndryshme teknike. Rishikimi i strukturës së vendeve të punës ka bërë që në procese të rëndësishme të përqëndrohen më shumë punonjës, ndërkohë në sektorë ndihmës apo mbështetës është reduktuar numri i tyre.

***Pyetje: A kanë ndikuar ndryshimet në stafet e kompanisë tuaj në sjelljen dhe kënaqësinë e klientëve? Nëse po si është menaxhuar situata?***

Për shumicën e respondentëve, komunikimi ndërmjet kompanive të karburanteve dhe klientëve apo konsumatorëve përbën një element shumë të rëndësishëm të suksesit të kompanive të biznesit. Një pjesë e dedikuar e stafit të kompanive të karburanteve është në komunikim të vazhdueshëm dhe të pandërprerë me klientët apo konsumatorët. Shumica e respondentëve të intervistuar pohuan se përgjithësisht nuk kanë patur ndryshime në stafet e tyre gjatë periudhës së ndikimit të krizës globale. Një pjesë e tyre pohuan se kanë patur ndryshime të stafeve, kryesisht për shkak të largimeve të vullnetshme nga ana e tyre, ndërsa një numër më i vogël respondentësh pohuan se kanë patur ndryshime të stafeve për shkak të ristrukturimit të kompanive. Shumica e respondentëve pohuan se ndryshimet strukturore në kompanitë e biznesit që merren me tregun e karburanteve përgjithësisht nuk kanë patur ndonjë efekt në sjelljen dhe kënaqësinë e klientëve. Një numër i konsiderueshëm i tyre pohuan se kanë vënë re qëndrime pozitive të klientëve të tyre, pavarësisht ndryshimit të strukturave të kompanive dhe të stafit të tyre. Një numër akoma më i vogël i respondentëve pohuan se ndryshimet në stafin e kompanive të tyre kanë patur një farë ndikimi në klientelën e zakonshme, pasi ndryshimi i njerëzve me të cilët ata kontaktonin në mënyrë të drejtpëdrejtë krijon një lloj barriere për vijimësinë normale të biznesit. Një numër relativisht më i vogël i respondentëve pohuan se ndryshimet strukturore në kompanitë e biznesit që merren me tregun e karburanteve kanë krijuar vështirësi në komunikimin ndërmjet kompanive dhe klientëve. Megjithatë, pavarësisht ndryshimeve të stafeve, kompanitë e karburanteve kanë

bërë përpjekje të vazhdueshme që ndryshimet e mundshme të stafëve të mos ndikojnë në kënaqësinë e klientëve apo të konsumatorëve që marrin produkte dhe shërbime pranë tyre.

***Pyetje: Çfarë masash janë marrë nga kompania për përballimin e pasojave të krizës financiare globale? Çfarë rezultatesh kanë dhënë deri më tani masat e marra?***

Përballimi i pasojave të krizës globale financiare përbën një nga detyrat më imediate të kompanive të karburanteve në Kosovë, sipas shumicës së respondentëve të intervistuar. Megjithatë, siç pohuan, nuk është e lehtë dhe e thjeshtë të përballosh pasojat e një krize globale në një vend të pa zhvilluar dhe me ekonomi të pa strukturuar siç është Kosova. Shumica e respondentëve të intervistuar pohuan se pasojat e krizës globale financiare kanë dhënë efektet e tyre negative në mbarëvajtjen dhe funksionimin rentabël të kompanive të biznesit që merren me tregtimin e karburanteve. Sipas shumicës së të intervistuarve, kompanitë e biznesit kanë rritur marrëdhëniet e tyre me institucionet financiare bankare në Kosovë, në mënyrë që të përballohet sa më me lehtësi kriza dhe pasojat e saj. Marrëveshjet e nënshkruara me institucionet financiare bankare kanë bërë të mundur lehtësimin e barrës së likuiditeteve në kompanitë e karburanteve, duke ju lejuar atyre deri në një fare mënyre vijimin normal të aktivitetit të tyre. Një numër më i vogël respondentësh pohuan se kishin hasur në vështirësi të shumta në përballimin e pasojave të krizës financiare globale. Përballimi i pasojave sipas tyre varet edhe nga fuqia e çdo kompanie të karburanteve, pozicioni i saj në treg, vijueshmëria përpara krizës, aktivitetet e saj, si edhe shtrirja e kompanisë në vend. Një numër akoma më i vogël respondentësh të intervistuar pohuan se nuk kishin gjetur komunikimin dhe mbështetjen e nevojshme nga institucionet bankare. Në këtë mënyrë ata pohuan se ishin vënë përballë vështirësive të shumta financiare, të cilat kishin ndikuar edhe në efektivitetin dhe produktivitetin e kompanive të tyre.

***Pyetje: Cilat janë strategjitë që ka dizenuar kompania për të projektuar rritjen e saj pavarësisht ndikimit të kushteve të imponuara nga kriza globale e naftës?***

Rritja e kompanive të biznesit mbetet një detyrim i përhershëm i vetë kompanive. Pavarësisht ndikimit të shkaktuar nga kriza globale financiare, të gjitha kompanitë e biznesit janë të interesuara për rritjen e aktivitetit të tyre. Por, megjithatë, në rritjen e kompanive ndikojnë faktorë të brendshëm të tyre, si edhe faktorë të jashtëm. Shumica e respondentëve të intervistuar u përgjigjën se rritja e cilësisë së shërbimit ndaj konsumatorëve është një nga strategjitë kryesore që po zbatohen në praktikë për të garantuar qëndrueshmërinë e kompanisë në treg dhe rritjen e saj. Konsumatorët janë aset më i rëndësishëm për një kompani biznesi. Pa konsumatorët, biznesi shkon drejt falimentit. Por, mbështetja e klientëve apo konsumatorëve nuk është e vetmja strategji për të garantuar qëndrueshmërinë, zhvillimin dhe rritjen e kompanive. Një numër i konsiderueshëm i tyre pohuan se kanë mbështetur kreditime të pjesshme të aktiviteteve kryesore të kompanisë. Kreditimi i pjesshëm i aktiviteteve të rëndësishme në kompanitë e biznesit ka ndikuar në rritjen e efektivitetit dhe të produktivitetit. Ndërkohë, që një numër më i vogël i respondentëve të intervistuar pohuan se nuk kanë patur mundësi financiare të mjaftueshme për të rritur aktivitetet në kompanitë e tyre të karburanteve. Gjithashtu, respondentët e intervistuar pohuan se trajnimet profesionale të vazhdueshme të stafit janë një nga strategjitë afatgjata, të cilat do të garantojnë suksesin e kompanisë në treg. Trajnimi profesional dhe sidomos specializimet e ngushta specifike të punonjësve ndikojnë në rritjen e profilit profesional të kompanisë në treg. Nga ana tjetër, një pjesë e respondentëve pohuan se nuk kanë mundësi të mbështesin specializime profesionale të punonjësve dhe për këtë ata kërkojnë mbështetjen e organizatave jo fitimprurëse, si edhe të institucioneve shtetërore. Si konkluzion përfundimtar, rezulton se analiza cilësore e të dhënave të përfuara nga zhvillimi i intervistave mbështet rezultatet e analizës sasiore.





## KAPITULLI V

### 5. Përfundime dhe rekomandime

#### 5.1 Përfundime të analizës empirike

Objektivi i këtij punimi ishte që pas pasqyrimit të situatës ekonomike që Kosova kaloi për shkakun e Krizës Financiare Globale, të përqëndroheshim në efektet që cmimi i petrolit dhe i derivativeve të tij ka pësuar nga Kriza Globale duke filluar nga viti 2009 duke u fokusuar në tregun e Kosovës.

Nga analizat e kryera kanë qënë të rëndësishme rezultatet e nxjerra sidomos nga analiza empirike që lidh cmimin total të karburantit me Prodhimin e Brendshëm Bruto të vendit. Nga kërkimi rezultoi se mund të kemi përgjigje të qarta për secilën nga tre pyetjet kërkimore dhe hipotezat e ngritura.

Hipoteza se ekziston një marrëdhënie statistikisht domethënëse ndërmjet cmimit total të karburantit dhe Prodhimit të Brëndshëm Bruto të vëndit, në vecanti midis cmimit dhe rritmit të rritjes ekonomike të vendit të shprehur në përqindje është pozitive. Si konfirmim mund të themi se cmimi i karburantit ndikon për gati 32% në shpjegueshmërinë e rritjes ekonomike. Ekziston një lidhje negative midis cmimit të karburantit dhe rritjes ekonomike ku konkretisht një rritje me 1% të cmimit përkthehet në një zvogëlim të rritjes ekonomike me 0.5%.

Hipoteza e dytë pretendonte se efektet mbi rritjen ekonomike dhe Prodhimin e Brëndshëm Bruto krijohen nga luhatja e nivelit të taksimit dhe trajtimit të lëndës së parë, jo nga cmimet e Petrolit të pa përpunuara i vendosur në Bursat ndërkombëtare. Kjo hipotezë refuzohet dhe bie pasi nga analiza e kryer e kundërta rezulton e vërtetë. Është cmimi i lëndës së parë të pa përpunuar ai që ndikon në rritmin e rritjes ekonomike.

Cmimi i karburantit të pa përpunuar i vendosur në tregjet ndërkombëtare shpjegon 38.5% të rritimit të rritjes ekonomike. Konkretisht një ulje me 1% të cmimit të petrolit të pa përpunuar rrit me 0.62% rritimin e rritjes ekonomike dhe anasjelltas. Analiza duhet marrë seriozisht pasi ajo është plotësisht sinjifikative.

Hipoteza e tretë dhe e fundit sqaronte se konsumatorët përzgjedhin pikat e furnizimit me karburant, zgjedhin llojin e automjetit, vendosin për transportin privat ose publik, jo vetëm nga cmimi i karburantit por edhe nga faktorë të tjerë sic janë mikëpritja dhe shërbimi në pikat e karburantit, prezenca ose mungesa e transportit publik si dhe cilësitë e ndryshme të karburantit. Kjo hipotezë pranohet pasi nga rezultatet e pyetësorit mund të themi se qytetarët e pyetur kanë vërejtur vëmëndje të madhe në përzgjedhjen e pikave të karburantit dhe në përzgjedhjen e automjeteve të tyre jo vetëm në raport me cmimin e karburantit por edhe në cilësinë e tij, në mikëpritjen dhe shërbimin në pikat e karburantit dhe lëvizjet e tyre janë ndikuar gjithashtu nga prezenca apo jo e transportit publik.

## **5.2 Përfundime nga Pyetësi**

### ***Përfundime nga Analiza Deskriptive***

Nga kampioni i studimit u arrit në përfundimin se pak më shumë se  $\frac{1}{2}$  e respondentëve (52%) zotërojnë një automjet për një periudhë 1-10 vjeçare; ndërsa më pak se  $\frac{1}{2}$  e tyre zotërojnë një automjet për një periudhë 11-40 vjeçare. Pra, numri më i madh i respondentëve që morën pjesë në studim zotërojnë një automjet për një periudhë 1-10 vjeçare.

Bazuar në kampionin e studimit u arrit në përfundimin se pak më shumë se  $\frac{2}{3}$  e respondentëve (80%) përdorin për automjetin e tyre diezel; ndërsa më pak se  $\frac{1}{5}$  e tyre (20%) përdorin për automjetin e tyre benzin ose gaz. Pra shumica e respondentëve që morën pjesë në studim përdorin për automjetin e tyre diezel.

Studimi arriti në përfundimin se shumica e respondentëve (62%) i përftojnë të ardhurat e tyre nga të qenit i punësuar dhe të qenit sipërmarrës; ndërsa më pak se ½ e tyre (38%) i përftojnë të ardhurat e tyre nga emigracioni, emigracioni dhe të qenit i punësuar, si edhe nga emigracioni, të qenit i punësuar dhe të qenit sipërmarrës. Pra, shumica e respondentëve që morën pjesë në studim i përftojnë të ardhurat e tyre nga të qenit i punësuar dhe të qenit sipërmarrës.

Nga kampioni i studimit u arrit në përfundimin se shumica e respondentëve (76%) zotërojnë të ardhura mujore që shkojnë deri në 1000 euro; ndërsa më pak se 1/5 e tyre (24%) zotërojnë të ardhura mujore që shkojnë nga 1100 deri në 5000 euro. Pra, numri më i madh i respondentëve që morën pjesë në studim zotërojnë të ardhura mujore që shkojnë deri në 1000 euro.

Bazuar në kampionin e studimit u arrit në përfundimin se për shumicën e respondentëve (76%) çmimi i karburantit përcakton gjithmonë sjelljen konsumatore të tyre; ndërsa për vetëm 20% të tyre çmimi i karburantit nuk përcakton asnjëherë sjelljen konsumatore të tyre. Pra, për shumicën e respondentëve që morën pjesë në studim, çmimi i karburantit përcakton gjithmonë sjelljen konsumatore të tyre.

Bazuar në kampionin e studimit u arrit në përfundimin se për 83% të respondentëve cilësia e karburantit përcakton gjithmonë sjelljen konsumatore të tyre; për 7% të tyre cilësia e karburantit përcakton shpesh, ndonjëherë ose rrallë sjelljen konsumatore të tyre; ndërsa për 10% të tyre cilësia e karburantit nuk përcakton asnjëherë sjelljen konsumatore të tyre. Pra, për shumicën e respondentëve që morën pjesë në studim, cilësia e karburantit përcakton gjithmonë sjelljen konsumatore të tyre.

Studimi arriti në përfundim se për shumicën e respondentëve (68%) cilësia e shërbimit përcakton gjithmonë sjelljen konsumatore të tyre; ndërsa për vetëm 14% të tyre cilësia e shërbimit nuk përcakton asnjëherë sjelljen konsumatore të tyre. Pra, për shumicën e

respondentëve që morën pjesë në studim. cilësia e shërbimit përcakton gjithmonë sjelljen konsumatore të tyre.

Bazuar në kampionin e studimit, u arrit në përfundim se për shumicën e respondentëve (66%) çmimi i karburantit në Kosovë ka pësuar rritje; ndërsa për 34% të tyre çmimi i karburantit në Kosovë përgjithësisht nuk ka pësuar rritje. Pra, për shumicën e respondentëve që morën pjesë në studim, çmimi i karburantit në Kosovë ka pësuar rritje.

Bazuar në kampionin e studimit studimi arriti në përfundim se për shumicën e respondentëve (76%) cilësia e karburantit në Kosovë ka pësuar rritje; ndërsa për 24% të tyre cilësia e karburantit në Kosovë përgjithësisht nuk ka pësuar rritje. Pra, për shumicën e respondentëve që morën pjesë në studim, cilësia e karburantit në Kosovë ka pësuar rritje.

Studimi arriti në përfundimin se shumica e respondentëve (59%) nuk përdorin transportin publik; ndërsa 41% e tyre përdorin transportin publik. Pra, shumica e respondentëve që morën pjesë në studim nuk përdorin transportin publik.

Bazuar në kampionin e studimit u arrit në përfundimin se shumica e respondentëve (51%) kanë ndryshuar automjetin e tyre; ndërsa 41% e tyre nuk e kanë ndryshuar automjetin e tyre. Pra shumica e respondentëve që morën pjesë në studim kanë ndryshuar automjetin e tyre.

Studimi arriti në përfundim se për shumicën e respondentëve (64%) është rritur çmimi i transportit publik; ndërsa për 36% të tyre nuk është rritur çmimi i transportit publik. Pra, për shumicën e respondentëve që morën pjesë në studim është rritur çmimi i transportit publik.

Duke u bazuar në kampionin e studimit, studimi arriti në përfundim se për shumicën e respondentëve (51%) cilësia aktuale e karburantit nuk është e mirë; ndërsa për 49% të tyre cilësia aktuale e karburantit është e mirë. Pra, për shumicën e respondentëve që morën pjesë në studim cilësia aktuale e karburantit nuk është e mirë.

Bazuar në kampionin e studimit, u arrit në përfundim se për shumicën e respondentëve (62%) nuk është rritur përdorimi i gazit; ndërsa për 38% të tyre është rritur përdorimi i gazit.

Pra, për shumicën e respondentëve që morën pjesë në studim nuk është rritur përdorimi i gazit.

### ***Përfundime nga Analiza inferenciale***

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit dhe përdorimi i transportit publik, studimi gjeti korrelacion linear pozitiv ( $r = .261$ ). Megjithatë, vlera e korrelacionit është relativisht e ulët. U arrit në përfundimin se sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit përbën një faktor i cili ndikon në rritjen e përdorimit të transportit publik.

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit dhe përdorimi i gazit, studimi gjeti korrelacion linear pozitiv ( $r = .255$ ). Megjithatë, vlera e korrelacionit është relativisht e ulët. Studimi arriti në përfundim se sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit përbën një faktor i cili ndikon në rritjen e përdorimit të gazit.

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i gazit, studimi arriti në përfundim se ekziston korrelacion linear negativ ( $r = .225$ ). Megjithatë, vlera e korrelacionit është relativisht e ulët. U arriti në përfundim se sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit përbën një faktor i cili ndikon në uljen e përdorimit të gazit.

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit dhe përdorimi i transportit publik, studimi gjeti korrelacion linear negativ ( $r = -.061$ ). Megjithatë, vlera e korrelacionit është shumë e ulët. Studimi arriti në përfundim se sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit përbën një faktor i cili ndikon në uljen e përdorimit të transportit publik.

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit dhe përdorimi i transportit publik, u arrit në përfundim se ekziston korrelacion linear negativ ( $r = -.129$ ). Megjithatë, vlera e korrelacionit është e ulët. Studimi arriti në përfundimin se sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit përbën një faktor i cili ndikon në uljen e përdorimit të transportit publik.

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i transportit publik, studimi gjeti korrelacion linear negativ ( $r = -.019$ ). Megjithatë, vlera e korrelacionit është shumë e ulët. U arriti në përfundim se sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit në pikat e karburantit përbën një faktor i cili ndikon në uljen e përdorimit të transportit publik.

Duke u bazuar në vlerat e R Square për marrëdhëniet ndërmjet variablave të pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe variablit të varur përdorimi i transportit publik, studimi gjeti se vlera e R Square është .053. Kjo tregon që 5.3% e variancës në variablin e varur përdorimi i transportit publik përcaktohet nga variablat e pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit. Pjesa tjetër e variancës përcaktohet nga variabla të tjerë që nuk janë pjesë e modelit të testuar. Studimi arriti në përfundim se variablat e pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit përbëjnë faktorë të rëndësishëm, të cilët ndikojnë negativisht në përdorimin e transportit publik. Ndikimi ose pesha e tyre paraqitet relativisht e konsiderueshme, ndërkohë variabla të tjerë që nuk janë pjesë e këtij studimi mund të luajnë një rol më përcaktues në përdorimin e transportit publik.

Duke u bazuar në vlerat e përftuara të Beta Coefficients ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe variablit të varur përdorimi i transportit publik, studimi arriti në përfundim se (1) sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit ndikon negativisht në masën 2.9% në përdorimin e transportit publik; (2) sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit ndikon negativisht në masën 12%; (3) sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit ndikon në masën 0.8% në përdorimin e transportit publik. Pra variabli që ka ndikimin më të fortë në përdorimin e transportit publik është sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit.

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit dhe ndryshimi i automjetit, studimi arriti në përfundim se ekziston korrelacion linear pozitiv ( $r = .060$ ). Megjithatë, vlera e korrelacionit është relativisht e ulët. Studimi arriti në përfundim se sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit përbën një faktor i cili ndikon në ndryshimin e automjetit nga ana e përdoruesve.

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit dhe ndryshimi i automjetit, studimi gjeti korrelacion linear pozitiv ( $r = .153$ ). Megjithatë, vlera e korrelacionit është relativisht e ulët. Studimi arriti në përfundim se sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit përbën një faktor i cili ndikon në ndryshimin e automjetit nga ana e përdoruesve.

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe ndryshimi i automjetit, u arrit në përfundim se ekziston korrelacion linear pozitiv ( $r = .084$ ). Megjithatë, vlera e korrelacionit është shumë e ulët. Studimi arriti në përfundim se sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së

shërbimit në pikat e karburantit përbën një faktor i cili ndikon në ndryshimin e automjetit nga ana e përdoruesve.

Duke u bazuar në vlerat e R Square për marrëdhëniet ndërmjet variablave të pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe variablit të varur ndryshimi i automjetit, studimi gjeti se vlera e R Square është .086. Kjo tregon që 8.6% e variancës në variablin e varur ndryshimi i automjetit përcaktohet nga variablat e pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit. Pjesa tjetër e variancës përcaktohet nga variabla të tjerë që nuk janë pjesë e modelit të testuar. Studimi arriti në përfundim se variablat e pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit përbëjnë faktorë të rëndësishëm, të cilët ndikojnë në ndryshimin e automjetit nga ana e përdoruesve. Ndikimi ose pesha e tyre paraqitet relativisht e konsiderueshme, ndërkohë variabla të tjerë që nuk janë pjesë e këtij studimi mund të luajnë një rol më përcaktues në cilësinë në rritje të karburantit.

Duke u bazuar në vlerat e përftuara të Beta Coefficients ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe ndryshimi i automjetit, studimi arriti në përfundim se (1) sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit ndikon në masën 10.2% në ndryshimin e automjetit; (2) sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit ndikon në masën 17.5%; (3) sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit ndikon në masën 5.4% në ndryshimin e automjetit. Pra variabli që ka ndikimin më të fortë në ndryshimin e automjetit është sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit.



Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit dhe përdorimi i gazit, studimi gjeti se ekziston korrelacion linear pozitiv ( $r = .355$ ). Vlera e korrelacionit është relativisht mesatare. Studimi arriti në përfundim se sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit përbën një faktor i cili ndikon në rritjen e përdorimit të gazit.

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit dhe përdorimi i gazit, studimi gjeti korrelacion linear negativ ( $r = -.225$ ). Vlera e korrelacionit është relativisht e ulët. Studimi arriti në përfundim se sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit ndikon në uljen e përdorimit të gazit.

Bazuar në vlerat e Pearson correlation për marrëdhëniet ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i gazit, studimi gjeti korrelacion linear negativ ( $r = -.153$ ). Vlera e korrelacionit është relativisht e ulët. Studimi arriti në përfundim se sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit ndikon në uljen e përdorimit të gazit.

Duke u bazuar në vlerat e R Square për marrëdhëniet ndërmjet variablave të pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe variablit të varur përdorimi i gazit, studimi gjeti se vlera e R Square është .078. Kjo tregon që 7.8% e variancës në variablin e varur përdorimi i gazit përcaktohet nga variablat e pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit. Pjesa tjetër e variancës përcaktohet nga variabla të tjerë që nuk janë pjesë e modelit të testuar. Si konkluzion, rezulton se variablat e pavarur sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, si edhe sjellja konsumatore për shkak të

cilësisë së shërbimit përbëjnë faktorë të rëndësishëm, të cilët ndikojnë në përdorimin e gazit. Ndikimi ose pesha e tyre paraqitet relativisht e konsiderueshme, ndërkohë variabla të tjerë që nuk janë pjesë e këtij studimi mund të luajnë një rol më përcaktues në përdorimin e gazit.

Bazuar në vlerat e përftuara të Beta Coefficients ndërmjet variablave sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit, sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit dhe përdorimi i gazit, u arrit në përfundim se (1) sjellja konsumatore për shkak të çmimit të karburantit ndikon në masën 11% në përdorimin e gazit; (2) sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit ndikon negativisht në masën 24.1%; (3) sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së shërbimit ndikon negativisht në masën 11.4% në përdorimin e gazit. Pra variabli që ka ndikimin më të fortë në përdorimin e gazit është sjellja konsumatore për shkak të cilësisë së karburantit.

### ***Përfundime nga Analiza cilësore***

Bazuar në përgjigjet e pyetjes: *A është prekur kompania nga kriza globale e naftës dhe cilat janë pasojat e saj?*, për shumicën e respondentëve të intervistuar, studimi arriti në përfundimin se kompanitë e karburanteve janë prekur nga kriza globale e naftës e vitit 2008. Një nga impaktet më kryesore të kësaj krize ka qenë ndikimi në zvogëlimin e kërkesave nga ana e konsumatorëve. Gjithashtu, kriza globale e naftës ka ndikuar në uljen e fuqisë blerëse të konsumatorëve. Konsumatorët paraqiten gjithnjë e më të frustruar përpara kërkesave në rritje të karburanteve për nevojat e tyre vetjake. Ata gjithashtu ndjehen mjaft të prekur nga tendenca e çmimeve të karburanteve gjithnjë në rritje. Këto pasoja kanë ndikuar në efektivitetin dhe produktivitetin e kompanive të biznesit.

Bazuar në përgjigjet e pyetjes: *Çfarë masash janë marrë nga kompania për tju përgjigjur ndikimit të krizës globale dhe pakënaqësisë së konsumatorëve?*, për shumicën e respondentëve të intervistuar, studimi arriti në përfundimin se kompanitë e karburanteve kanë

ofruar shërbim të shpejtë dhe efikas kundrejt konsumatorëve. Shërbimi në kohë dhe me efektivitet që u ofrohet konsumatorëve përbën një nga faktorët që ndihmojnë në përballimin e pasojave të krizës globale. Ata janë përshtatur me kushtet e reja të tregut të diktuar nga kriza globale e naftës. Për t'ju përgjigjur pasojave të ndikimit të krizës globale kompanitë e karburanteve kanë rritur efektivitetin në punë, kanë rritur cilësinë e shërbimit ndaj konsumatorëve, etikën e komunikimit ndaj tyre, si edhe kanë ulur normën e fitimit.

Bazuar në përgjigjet e pyetjes: *A ka pasur pakënaqësi nga klientët lidhur me produktet dhe shërbimet e ofruara nga kompania pas prekjës nga kriza? Cfarë masash janë ndërmarrë nga kompania për t'iu përgjigjur dhe për të minimizuar pakënaqësitë e klientëve?*, për shumicën e respondentëve të intervistuar, studimi arriti në përfundimin se përgjithësisht nuk ka patur pakënaqësi nga klientët lidhur me produktet dhe shërbimet e ofruara nga kompanitë e karburanteve pas prekjës nga kriza globale. Kompanitë kanë bërë përpjekje të vazhdueshme për t'ju përgjigjur kërkesave të klientëve, pavarësisht rritjes së kostove nga përballimi i efekteve të krizës. Kompanitë janë përpjekur që me metodat e menaxhimit të tyre të brendshëm të minimizojnë sa më shumë të jetë e mundur që pasojat e krizës globale të mos prekin drejtpërdrejt interesat e klientëve të tyre. Shumica e respondentëve pohuan se efektet e krizës globale janë ndarë së bashku me klientët, por pa dëmtuar seriozisht interesat e tyre, duke mbajtur një pjesë të efekteve negative për veten e tyre. Një numër relativisht më i vogël i respondentëve pohuan se kanë qenë të detyruar që një pjesë të efekteve negative të krizës globale të naftës t'jua përcjellin edhe klientëve të tyre.

Duke u bazuar në përgjigjet e pyetjes: *A ka pasur ndryshim në kërkesën totale të konsumatorëve për produktet e naftës? Çfarë masash janë marrë nga kompania për t'iu përgjigjur këtyre ndryshimeve?*, për shumicën e respondentëve të intervistuar, studimi arriti në përfundimin se përgjithësisht kriza globale e naftës ka ndikuar në kërkesën totale të konsumatorëve për të përftuar produktet e naftës në treg. Kompanitë, nga ana e tyre pohuan se

i janë përgjigjur kësaj sfide duke mbajtur nën kontroll çmimet e produkteve të naftës. Gjithashtu, ata pohuan se kanë intensifikuar komunikimin me konsumatorët për tu shpjeguar atyre situatën e re të krijuar si pasojë e ndikimit të krizës globale. Shumica e respondentëve pohuan se efektet e krizës globale kanë ndikuar edhe në marrëdhëniet e kompanive me konsumatorët tradicional, të cilët të ndikuar nga konjuktura e çmimeve në tregun e karburanteve janë bërë më dyshues ndaj kompanive të karburanteve.

Duke u bazuar në përgjigjet e pyetjes: *Sa mendoni se ka ndikuar kriza globale në motivimin e punonjësve në punë*, shumica e respondentëve të intervistuar u përgjigjën se kriza globale ka ndikuar përveç të tjerave edhe në motivimin e punonjësve në punë. Motivimi përbën një nga faktorët e rëndësishëm për të rritur efektivitetin dhe produktivitetin e kompanive të biznesit. Një pjesë e punonjësve kanë kërkuar mbështetje të posaçme nga ana e kompanive në kushtet e krizës globale. Për tju përgjigjur pasojave të ndikimit të krizës globale në motivimin e punonjësve në punë kompanitë kanë rishikuar orarin e punës së punonjësve duke qenë fleksibël ndaj kërkesave të tyre. Gjithashtu, kanë zbatuar edhe rritje të pagave të punonjësve si një qasje efektive për të ndikuar në rritjen e motivimit të punonjësve në punë.

Duke u bazuar në përgjigjet e pyetjes: *Çfarë strategjishë ka ndjekur kompania për rritjen e efektivitetit në punë të punonjësve?*, për shumicën e respondentëve kompanitë kanë zbatuar strategji të ndryshme për të rritur efektivitetin e tyre, pavarësisht ndikimit të krizës globale të naftës. Kompanitë kanë mbështetur trajnime të ndryshme profesionale të punonjësve sipas profileve të tyre për të ndikuar në rritjen e efektivitetit të kompanisë. Gjithashtu, ata kanë zbatuar sipas rastit edhe ristrukturime të vendeve të ndryshme të punës në kompani, duke rishikuar numrin e punonjësve për procese të ndryshme teknike. Rishikimi i strukturës së vendeve të punës ka bërë që në procese të rëndësishme të përqëndrohen më shumë punonjës, ndërkohë në sektorë ndihmës apo mbështetës është reduktuar numri i tyre.

Duke u bazuar në përgjigjet e pyetjes: *A kanë ndikuar ndryshimet në staf në sjelljen dhe kënaqësinë e klientëve? Nëse po si është menaxhuar situata?*, për shumicën e respondentëve të intervistuar, studimi arriti në përfundimin se ndryshimet strukturore në kompanitë e biznesit që merren me tregun e karburanteve përgjithësisht nuk kanë patur ndonjë efekt në sjelljen dhe kënaqësinë e klientëve. Një numër i konsiderueshëm i tyre pohuan se kanë vënë re qëndrime pozitive të klientëve të tyre, pavarësisht ndryshimit të strukturave të kompanive dhe të stafit të tyre. Një numër akoma më i vogël i respondentëve pohuan se ndryshimet në stafin e kompanive të tyre kanë patur një farë ndikimi në klientelën e zakonshme, pasi ndryshimi i njerëzve me të cilët ata kontaktonin në mënyrë të drejtpërdrejtë krijon një lloj barriere për vijimësinë normale të biznesit. Një numër relativisht më i vogël i respondentëve pohuan se ndryshimet strukturore në kompanitë e biznesit që merren me tregun e karburanteve kanë krijuar vështirësi në komunikimin ndërmjet kompanive dhe klientëve.

Duke u bazuar në përgjigjet e pyetjes: *Çfarë masash janë marrë nga kompania për përballimin e pasojave të krizës financiare globale? Çfarë rezultatesh kanë dhënë deri më tani masat e marra?*, për shumicën e respondentëve të intervistuar, pasojat e krizës globale financiare kanë dhënë efektet e tyre negative në mbarëvajtjen dhe funksionin rentabël të kompanive të biznesit që merren me tregtimin e karburanteve. Sipas shumicës së të intervistuarve, kompanitë e biznesit kanë rritur marrëdhëniet e tyre me institucionet financiare bankare në Kosovë, në mënyrë që të përballohet sa më me lehtësi kriza dhe pasojat e saj. Marrëveshjet e nënshkruara me institucionet financiare bankare kanë bërë të mundur lehtësimin e barrës së likuiditeteve në kompanitë e karburanteve, duke ju lejuar atyre deri në një farë mënyre vijimin normal të aktivitetit të tyre. Një numër më i vogël respondentësh pohuan se kishin hasur në vështirësi të shumta në përballimin e pasojave të krizës financiare globale. Një numër akoma më i vogël respondentësh të intervistuar pohuan se nuk kishin gjetur komunikimin dhe mbështetjen e nevojshme nga institucionet bankare.

Bazuar në përgjigjet e pyetjes: *Cilat janë strategjitë që ka dizenuar kompania për të projektuar rritjen e saj pavarësisht ndikimit të kushteve të imponuara nga kriza globale e naftës?*, shumica e respondentëve të intervistuar u përgjigjën se rritja e cilësisë së shërbimit ndaj konsumatorëve është një nga strategjitë kryesore që po zbatohen në praktikë për të garantuar qëndrueshmërinë e kompanive të karburanteve në treg dhe rritjen e tyre. Një numër i konsiderueshëm i tyre pohuan se kanë mbështetur kreditime të pjesshme të aktiviteteve kryesore të kompanive. Gjithashtu ata pohuan se trajnimet profesionale të vazhdueshme të stafit janë një nga strategjitë afatgjata, të cilat do të garantojnë suksesin e kompanisë në treg. Trajnimi profesional dhe sidomos specializimet e ngushta specifike të punonjësve ndikojnë në rritjen e profilit profesional të kompanisë në treg. Si konkluzion përfundimtar, rezulton se analiza cilësore e të dhënave të përftuara nga zhvillimi i intervistave mbështet rezultatet e analizës sasiore.

### **Rekomandime**

Institucionet financiare si edhe kompanitë e biznesit duhet të parashikojnë krizat e mundshme në të ardhmen, duke minimizuar pasojat e padëshirueshme të tyre në ekonomi, në mënyrë të veçantë në sektorin e karburanteve dhe të derivateve të tyre.

Institucionet financiare si edhe kompanitë e biznesit duhet të përmirësojnë modelet e parashikimit të riskut me synim parandalimin e efekteve negative të krizës si në zhvillimin e biznesit në mënyrë të veçantë në fushën e karburanteve, ashtu edhe në ndikimin në jetën e konsumatorëve.

Investitorët duhet të eksplorojnë modele të ndryshme statistikore dhe nuk duhet të mbështeten vetëm në vlerësimin sasior të ndikimit të riskut në ndërmarrjen dhe monitorimin e investimeve.

Autoritetet Rregullatore, investitorët, drejtuesit e korporatave dhe institucionet

financiare duhet të identifikojnë faktorët e ekspozimit të institucioneve ndaj riskut financiar.

Autoritetet Rregullatore, investitorët, drejtuesit e korporatave dhe institucionet financiare duhet të identifikojnë dhe të krijojnë instrumente adekuate në mënyrë që të menaxhojnë riskun përpara dhe gjatë krizave të mundshme në nivelet e duhura.

Institucionet financiare si edhe kompanitë e biznesit duhet të nxjerrin konkluzionet e duhura nga të dhënat e periudhave të jo-krizës me ato në periudhat e krizave dhe anasjelltas në mënyrë që të shërbejnë për të parandaluar efektet e mundshme negative të krizave globale, sidomos në fushën e karburanteve dhe të derivateve të tyre.

Autoritetet Rregullatore, investitorët, drejtuesit e korporatave dhe institucionet financiare duhet të identifikojnë dhe të përcaktojnë më mirë masat që kanë për qëllim tejkalimin e krizës dhe parandalimin e saj, nëpërmjet zbatimit të politikave të reja.

Në kontekstin europian, në një zonë monetare dhe ekonomike të integruar, shtetet duhet të kontrollojnë shpenzimet e tepruara në mënyrë që të mos ketë kosto shtesë për vendet e tjera.

Vendet e Bashkimit Europian, por edhe vendet e rajonit të Ballkanit Perëndimor duhet të marrin masa të menjëhershme për konsolidimin fiskal dhe përmirësimin e kuadrit të menaxhimit të financave publike.

Ekonomitë e vendeve të BE-së, por edhe të vendeve të rajonit të Ballkanit Perëndimor duhet të strukturojnë një konvergjencë të plotë, jo vetëm ekonomike dhe financiare, por edhe institucionale, politike dhe kulturore.

Vendet e Bashkimit Europian, por edhe vendet e rajonit të Ballkanit Perëndimor, duhet të harmonizojnë dhe standardizojnë ligjet e punësimit, taksave, subvencioneve, pensioneve, sistemet e mirëqenies, etj.

Vendet e Ballkanit Perëndimor, në mënyrë të veçantë Kosova, të ndërmarrin instrumente për të trajtuar nivelin e papunësisë.

Vendet e Ballkanit Perëndimor, në mënyrë të veçantë Kosova, të ndërmarrin instrumente për të trajtuar defiçitin buxhetor si përqindje e PBB-së.

Vendet e Ballkanit Perëndimor, në mënyrë të veçantë Kosova të ndërmarrin instrumentet e duhura për të mbrojtuar zhvlerësimin e monedhave vendase, të cilat kanë pasur një ndikim negativ në prodhimin e brendshëm.

Vendet e Ballkanit Perëndimor, në mënyrë të veçantë Kosova të ndërmarrin instrumentet e duhura për të rritur potencialet e investimeve të huaja direkte në ekonomi, veçanërisht në fushën e karburanteve dhe të derivateve të tyre.

Institucionet financiare si edhe kompanitë e biznesit, sidomos kompanitë e karburanteve të eksplorojnë çmimin e karburantit për shkak se ndikon në sjelljen konsumatore në rritjen e përdorimit të transportit publik.

Institucionet financiare si edhe kompanitë e biznesit, sidomos kompanitë e karburanteve të identifikojnë dhe përzgjedhin karburante me cilësi të lartë për shkak se ndikon në sjelljen konsumatore në rritjen e përdorimit të transportit publik.

Kompanitë e biznesit, sidomos kompanitë e karburanteve të eksplorojnë cilësinë e shërbimit ndaj konsumatorëve pasi ndikon në sjelljen konsumatore në rritjen e përdorimit të transportit publik.

Institucionet financiare si edhe kompanitë e biznesit, sidomos kompanitë e karburanteve të eksplorojnë çmimin e karburantit për shkak se ndikon në sjelljen konsumatore në ndryshimin e automjetit nga ana e përdoruesve.

Institucionet financiare si edhe kompanitë e biznesit, sidomos kompanitë e karburanteve të identifikojnë dhe përzgjedhin karburante me cilësi të lartë për shkak se ndikon në sjelljen konsumatore në ndryshimin e automjetit nga ana e përdoruesve.



Kompanitë e biznesit, sidomos kompanitë e karburanteve të eksplorojnë cilësinë e shërbimit ndaj konsumatorëve pasi ndikon në sjelljen konsumatore në ndryshimin e automjetit nga ana e përdoruesve.

Institucionet financiare si edhe kompanitë e biznesit, sidomos kompanitë e karburanteve të eksplorojnë çmimin e karburantit për shkak se ndikon në sjelljen konsumatore në rritjen e përdorimit të gazit.

Institucionet financiare si edhe kompanitë e biznesit, sidomos kompanitë e karburanteve të identifikojnë dhe për zgjedhin karburante me cilësi të lartë për shkak se ndikon në sjelljen konsumatore në rritjen e përdorimit të gazit.

Kompanitë e biznesit, sidomos kompanitë e karburanteve të eksplorojnë cilësinë e shërbimit ndaj konsumatorëve pasi ndikon në sjelljen konsumatore në rritjen e përdorimit të gazit.

## 6. Referenca

- Alsahlawi, M. (2008). The future prospect of world oil supply: depletion of resources or price trends. *OPEC Energy Review*, pp.73-81.
- Barlett, W. (2010). The social Impact of the Global Economic Crisis in the Western Balkans with a focus on the Republic of Macedonia. *PECOB's Papers Series*, July 2010 (#1).
- Barth, J., Caprio, G., & Levine, R. (2006). *Rethinking Bank Regulation: Till Angels Govern*. Cambridge University Press, New York, NY.
- Bayar, A. H., & Smeets, B. (2009). Economic, Political and Institutional Determinants of Budget Deficits in the European Union. *CESifo Working Paper Series* No. 2611.
- Belka, M. (2009). *The global economic crisis is testing the cohesion of the European Union*. IMF Publications Finance and Development.
- Belka, M. (2009). *The impact of the crisis on new EU member states, Role and Contribution of the Fund in the Crisis*. IMF Publications.
- Björkstén, N., & Syrjänen, M. (2000). *How problematic are internal euro area differences?* European University Institute.
- Blejer M. & Cheasty, A. (1991). The Measurement of Fiscal Deficits: Analytical and Methodological Issues. *Journal of Economic Literature*, 29(4), pp. 1644-1678.
- Bordo, M., & Olivier J. (2002). Boom-Busts in Asset Prices, Economic Instability, and Monetary Policy. *NBER Working Paper*, 8966.
- Brownbridge, M., & Tumusiime-Mutebile, E. (2007). Aid and Fiscal Deficits: Lessons from Uganda on the Implications for Macroeconomic Management and Fiscal Sustainability. *Development Policy Review*, 25, pp. 193–213.
- Bulow, J., & Rogoff, K. (1989a). Sovereign Debt: Is to Forgive to Forget? *American*

- Economic Review*, 79(1), pp. 43-50.
- Buti, M., & Carnot, N. (2012). The EMU debt crisis: Early lessons and reforms. *JCMS: Journal of Common Market Studies*, 50(6), pp. 899-911.
- Caballero, R. et al. (2008). Financial crash, commodity prices and global imbalances. *Brooking paper on economic activity*.
- Calomiris, C. W. (2009). The Subprime Turmoil: What's Old, What's New, and What's Next. *Journal of Structured Finance*, 15(1), pp. 6-52.
- Calvo, G. A. I., & Talvi, E. (2006). Sudden Stops and Phoenix Miracles in Emerging Markets. *American Economic Review Papers and Proceedings*, 96(2), pp. 405-10.
- Campel, A., & Chen, X.L. (2008). The year of living riskily. *Risk Magazine*, pp. 28-32.
- Campello, M., Graham, J. R., & Harvey, C. R. (2010). The real effects of financial constraints: Evidence from a financial crisis. *Journal of Financial Economics*, 97(3), 470-487.
- Castro, V. (2007). The Causes of Excessive Deficits in the European Union. *The Warwick Economics Research Paper Series (TWERPS) 805*. University of Warwick, Department of Economics.
- Cetorelli, N., & Goldberg, L. S. (2011). Global banks and international shock transmission: Evidence from the crisis. *IMF. Economic Review*, 59(1), 41-76.
- Chadha, J. (2015). Capitalism, Inequality and Financial Crisis – Does Piketty's Capital in the Twenty-First Century Offer the Answer? *European Financial review*. <http://www.europeanfinancialreview.com/?p=4055>.
- Čihák, M., Demirgüç-Kunt, A., Soledad, M., Pería, M., & Mohseni-Cheraghloo, A. (2012). Bank Regulation and Supervision around the World: A Crisis Update.

*World Bank Policy and Research Working Paper, No.6286.*

- Claessens, S., Dell’Ariccia, G., Igan, D., & Laeven, L. (2012). Causes of the Global Financial Crisis: A Cross-Country Perspective. *Elsevier Encyclopedia on Financial Globalization*.
- Claessens, S., Kose, A., & Terrones, M. (2008) What Happens During Recessions, Crunches, and Busts? *IMF mimeo*.
- Claessens, S., Kose, M. A., & Terrones, M. (2009). What happens during recessions, crunches and busts? *Economic Policy*, 60, pp. 653-700.
- Claessens, S., Kose, M. A., & Terrones, M. (2010). Financial Cycles: What? How? When. *NBER International Seminar in Macroeconomics 2010*. Edited by Richard Clarida and Francesco Giavazzi. Chicago: University of Chicago Press.
- Claessens, S., Kose, M. A., & Terrones, M. (2010). The Global Financial Crisis: How Similar? How Different? How Costly? *Journal of Asian Economics*, 21(3), pp. 247-264.
- Claessens, S., Kose, M. A., & Terrones, M. (2012). How do Business and Financial Cycles Interact? *Journal of International Economics*, 87, pp.178-190.
- COFER. (2009). *Global Financial Crisis and its impact on Balkans*. Skopje March, 2009 ([www.cofereb.org](http://www.cofereb.org)).
- Coricelli, F., & Ercolani, V. (2002). Cyclical and Structural Deficits on the Road to Accession: Fiscal Rules for an Enlarged European Union. *CEPR Discussion Paper No. 3672*. (Online) Available at SSRN: <http://ssrn.com/abstract=369580>.
- Corsetti, G., Pesenti, P. & Roubini, N. (1998). What Caused the Asian Currency and Financial Crisis? Part II: The Policy Debate. *NBER Working Papers 6834*. National Bureau of Economic Research, Inc.

- Cowling, K. (2001) Global imbalances and modern capitalism: a structural approach to understanding the present economic crisis. *Journal of Post Keynesian Economics*, 33(4), pp. 575-596.
- CSIS. (2010). *Western Balkans Policy – Review 2010*. A Report of the CSIS Lavrentiadis Chair in Southeast European Studies. September 2010
- Darrat, A. (1988) Structural Federal Deficits and Interest Rates: Some Causality and Co-Integration Tests. *Southern Economic Journal*, 56(3). pp. 752-759.
- Dell’Ariccia, G., Detragiache, E., & Rajan, R. (2008). The Real Effect of Banking Crises. *Journal of Financial Intermediation*, 17(1), pp. 89-112.
- Devine, J. (1999). The Causes of the 1929-33. Great Collapse: A Marxian Interpretation. *Research in Political Economy*, 14, pp. 119-194.
- Dewatripont, M., & Tirole, J. (1994). *The Prudential Regulation of Banks*. MIT Press
- David R., 1979. Sui principi dell'economia politica e della tassazione, Mondadori, Milano.
- Doan, M. C. (1997). *American Housing Production 1880 to 2000: A Concise History*. University Press of America, Lanham 1997.
- Dogana e Kosoves. (2011). *Raport vjetor nga doganat e Kosoves*.
- Dow, C. (1998). *Major Recessions: Britain and the World, 1920-1995*. Oxford University Press.
- Duarte, P. G. (2010). Recent Developments in Macroeconomics: The DSGE Approach to Business Cycle in Perspective. *SSRN Electronic Journal*, 12. DOI: 10.2139/ssrn.174861.
- Easterly, W. & Schmidt-Hebbel, K. (1993) Fiscal Deficits and Macroeconomic Performance in Developing Countries. *The World Bank Research Observer*, 8(2), pp. 211-237.

- Eaton, J., & Gersovitz, M. (1981). Debt with Potential Repudiation: Theoretical and Empirical Analysis. *The Review of Economic Studies*, 48(2), pp. 289- 309.
- Eavis, P. (2007). *CDO Explained*. CNN. Retrieved May 1, 2010.
- Egeli, H. (2000). Gelişmiş Ülkelerde Bütçe Açıkları. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2(4), pp. 62-78.
- Eichengreen, B., Rose, A. K., & Wyplosz, C. (1996). *Contagious Currency Crises*. <http://www.nber.org/papers/w5681.pdf>.
- EU (2010-2011). EU Candidate and Pre-Accession Countries. *Economic Quarterly-CCEQ ECFIN*. Unit D-1 (8 October 2010 & 12 January 2011).
- Federici, D., & Gandolfo G. (2001). Endogenous Growth in an Open Economy and the Real Exchange Rate. *CESifo Working Paper Series 526*, CESifo Group Munich.
- Fisher, I. (1933). The Debt Deflation Theory of Great Depressions. *Econometrica*, 1, pp.337-357.
- Flynn, S. & Pessoa, M. (2014). *Prevention and Management of Government Expenditure Arrears*. Fiscal Affairs Department, International Monetary Fund.
- Foster, J. B., & Yates, M. D. (2014). Piketty and the Crisis of Neoclassical Economics. *Monthly Review*, 66(6).
- Frankel, J. A., & Rose, A. K. (1996). Currency crashes in emerging markets. *Journal of International Economics*, 41, 351-366.
- Friedman, M., & Schwartz, A. J. (1963). *A Monetary History of the United States 1867-1960*. Princeton: Princeton University Press.
- Furceri, D. & Zdzienicka, A. (2012) How Costly Are Debt Crises? *Journal of International Money and Finance*, 31(4), pp.726–742.
- Furceri, D., & Mourougane, A. (2012). The effect of financial crises on potential

- output: new empirical evidence from OECD countries. *Journal of Macroeconomics*, 34(3), pp. 822-832.
- GIFT (2015). *The Time is Now: Advancing Public Participation in Government Fiscal Policy and Budget-Making*. Washington, DC: Global Initiative for Fiscal Transparency. Available at: [http://fiscaltransparency.net/wp-content/uploads/2015/02/GIFTParticipationPrimerFeb24\\_2015Final.pdf](http://fiscaltransparency.net/wp-content/uploads/2015/02/GIFTParticipationPrimerFeb24_2015Final.pdf)
- Giorno, C., Richardson, P., Roseveare, D. & Van den Noord, P. (1995). Estimating Potential Output, Output Gaps and Structural Budget Balances. *OECD Economics Department Working Papers 152*. OECD Publishing, Paris.
- Gordon K. (2015). *How an economic crisis affects the price of crude oil*. Jan 15, 2015 2:48 pm EST.
- Gorton, G. (1988) Banking panics and business cycles. *Oxford Economics Papers*, 40, pp.751–781.
- Grant K. (2014). *The Corporate Governance Lessons from the Financial Crisis*. USA.
- Gros, D., & Mayer, T. (2010). How to deal with sovereign default in Europe: Create the European Monetary Fund now! *CEPS Policy Brief*, (202).
- Gupta, P., Mishra, D., & Sahay, R. (2007). Behavior of Output during Currency Crises. *Journal of International Economics*, 72(2), pp. 428-450.
- Gupta, S., & Yläoutinen, S. (2014) Budget Institutions in Low-Income Countries: Lessons from G-20. *IMF Working Paper*.
- Gustafsson, A., Macdonald, A., & Braho, A. (2012) *Albania - Public Expenditure and Financial Accountability Assessment (PEFA)*. Tiranë.
- Habermas, J. (2012). *The crisis of the European Union: A response*. Polity. London.
- Hamilton J. (2009). Brooking paper on economic activity. *Causes and consequences of the Oil Shock of 2007–08*.

- Heng, M.S. (2010). *The Great Recession: History, Ideology. Hubris and Nemesis*. World Scientific.
- Honohan, P., & Laeven, L. (ed.). (2007). *Systemic Financial Crises*. Cambridge Books, Cambridge University Press, Farhi and Tirole, 2010.
- Hull, J. C. (2009). *Risk Management and Financial Institutions*. Prentice Hall.
- IBP (2012). *Open Budget Survey 2012. Open Budgets. Transform Lives*. Washington, DC International Budget Partnership.
- IBP (2015). *Open Budget Survey 2015. Open Budgets. Transform Lives*. Washington, DC International Budget Partnership.
- International Monetary Fund (2013). *Regional Economic Outlook: Sub-Saharan Africa Building Momentum in a Multi-Speed World*. (Online). Available at <https://www.imf.org/external/pubs/ft/reo/2013/afr/eng/sreo0513.htm>.
- International Monetary Fund, (2014). *Government Finance Statistics Manual* (Online). Available at [https://www.imf.org/external/Pubs/FT/GFS/Manual/2014/gfs\\_final.pdf](https://www.imf.org/external/Pubs/FT/GFS/Manual/2014/gfs_final.pdf).
- Jean- Baptisit, S. (2019). *Law of market*. A treatise on Political Economy, or the production, distribution and consumption of wealth.
- Kannan, P., Scott, A., & Terrones, M. E. (2013). *From Recession to Recovery: How Soon and How Strong*. In S. Claessens, M. A. Kose, L. Laeven, and F. Valencia, eds., *Financial Crises, Consequences, and Policy Responses*, forthcoming. Levy-Yeyati dhe Panizza (2011).
- Karanikolos, M., Mladovsky, P., Cylus, J., Thomson, S., Basu, S., Stuckler, D., & McKee, M. (2013). Financial crisis, austerity, and health in Europe. *The Lancet*, 381(9874), pp. 1323-1331.
- Kasapi, A. & Stafa, E. (2016). *Compiling Albania government finance statistics*



- following international Standards. *Balkan Journal of Interdisciplinary Research*, 1(3), pp. 454-46.
- Kasapi, A. (2016). *Ndikimi i krizës ekonomike e financiare në financat publike në Europë dhe Shqipëri*. Dizertacion doktoral, Instituti i Studimeve Europiane, Universiteti i Tiranës. <http://www.doktoratura.unitir.edu.al/wp-content/uploads/2016/04/Anxhela-Kasapi-Ndikimi-i-KrizCABs-Ekonomike-e-Financare-nC3AB-Financat-Publike-nCAB-EuropCAB-dhe-ShqipCABri.pdf>.
- Keynes, J. M. (1936). *The general theory of employment, interest and money*. USA.
- Keynes, J.M. (1926). *The End of Laissez-Faire*. USA.
- Khagram, S., De Renzio, P., & Fung, A. (2013). *Overview and Synthesis: The Political Economy of Fiscal Transparency, Participation, and Accountability around the World*. Washington, DC: Brookings Institution Press.
- King, R. G., & Levine, R. (1993b). Finance, entrepreneurship, and growth: theory and evidence. *Journal of Monetary Economics*, 32, fq 513-542.
- Klepsvik, K. (2014). Budgeting in Albania. *OECD Journal on Budgeting*, 13(2).
- Koka, M, Mazniku, L., Bozdo, A., Luarasi, M. (2010). Shkaqet e krizës globale dhe efektet e saj në Shqipëri. *Revista Shqiptare e Shkencave Bujqësore*,13(9). © Universiteti Bujqësor i Tiranës.
- Kose, M. A., Loungani, P., & Terrones, M. (2013). Global Recessions and Recoveries. *IMF Working Paper*.
- Krugman, P. (1998). It's Baaack: Japan's Slump and the Return of the Liquidity Trap. *Brookings Papers on Economic Activity*.
- Krugman, P. (2009). How did economists get it so wrong? *New York Times*.
- Kumhof, M., & Rancièrè, R. (2010). Inequality, Leverage and Crises. *IMF Working Paper WP/10/268*. November 2010. Online available at: <http://www.imf>.

org/external/pubs/ft/wp/2010/wp10268.pdf.

- Kuncoro, H. (2011a). The Cost of Public Debts, the Case of Indonesia. *International Journal of Advanced Economics and Business Management*, 1(1), pp. 14-24.
- Kydland, F., & Prescott, E. (1982). Time to Build and Aggregate Fluctuations. *Econometrica*, 50, pp. 1345-1370.
- La Porta, R., Lopez-de-Silanes, F., Shleifer, A., & Vishny, R. (2000). Investor protection and corporate governance. *Journal of Financial Economics*, 58(1-2), pp. 3-27.
- Laeven, L. (2001). Insider Lending and Bank Ownership: The Case of Russia. *Journal of Comparative Economics*, 29(2), pp. 207-229.
- Laeven, L. (2011). Banking Crises: A Review. *Annual Review of Financial Economics*. *Annual Reviews*, 3(1), pp. 17-40.
- Lane, P. (2009). *Global Imbalances and Global Governance*. Paper presented at the 'Global Economic Governance: Systemic Challenges, Institutional Responses and the Role of the New Actors', Brussels, February.
- Lane, P. R. (2012). The European sovereign debt crisis. *The Journal of Economic Perspectives*, 26(3), 49-67.
- Lawson, A. (2012). *The importance of PFM*. IMF Technical Notes on Budget Execution and Cash Planning and Management.
- Leaven, L. A., & Valencia, F. V. (2008). Systematic Banking Crises: A New Database. *IMF Working Papers 08/224*.
- Lindgren C. J., Garcia, G., & Saal, M. (Eds.). (1996). *Bank Soundness and Macroeconomic Policy*. International Monetary Fund, Washington.
- Louzis, D. P.; Xanthopoulos-Sisinis, S., & Refenes, A. P. (2011). *Are realized volatility models good candidates for alternative Value at Risk prediction strategies?*

[https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=1814171](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1814171).

Lunghini, G. (1977). *La crisi dell'economia politica e la teoria del valore*. Feltrinelli, Milano.

Magdoff, & Sweezy, P. (1987). *Stagnation and the Financial Explosion*. USA.

Malile, I. (2015). *Analizë mbi funksionimin dhe problematikën e kanalit të normës së interesit në Shqipëri gjatë periudhës 2002-2013*. Disertacion doktoral. [https://uet.edu.al/images/doktoratura/Ilda\\_Malile.pdf](https://uet.edu.al/images/doktoratura/Ilda_Malile.pdf).

Mariolis, T. (2010). *Critical Exposition of The Marxian Law of the falling rate of profit*. MPRA Paper, University Library of Munich, Germany Marx, Capital, vol. 3, pp. 216.

Maurer, R. W. (2010). *The Eurozone Debt Crisis - A Simple Theory. Some Not So Pleasant Empirical Calculations and an Unconventional Proposal* (June 5, 2010). Available at SSRN: <http://ssrn.com/abstract=1621828>.

Mayr, K. (2010). Optimal Deficit and Debt in the Presence of Foreign Aid. *World Development, Elsevier*, 38 (1), pp. 19-27.

McCoy, P. A., & Renuart, E. (2008). *The Legal Infrastructure of Subprime and Nontraditional Home Mortgages*. In *Borrowing to Live: Consumer and*

McGrattan, E. R., & Prescott, E. C. (2010). Technology Capital and the US Current Account. American Economic Association. *American Economic Review*, 100(4), pp. 1493-1522.

McKay, D. (1999). The Political Sustainability of European Monetary Union. *British Journal of Political Science*, 29(3), pp. 463-485.

McKinnon, R., & Pill, H. (1998). International Overborrowing: A Decomposition of Credit and Currency Risks. *World Development*, 26(7), pp. 1267-1282.

McKinnon, R. I., & Pill, H. (1996). *Credible Liberalizations and International Capital*

- Flows: The Overborrowing Syndrome*. In Takatoshi Ito and Anne O. Krueger, eds., *Financial Deregulation and Integration in East Asia*, pp. 7-42. Chicago, IL: Chicago University Press.
- Mendoza, E., & Terrones, M. (2008). *An Anatomy of Credit Booms: Evidence from Macro Aggregates and Micro Data*. *NBER Working Paper No. 14049*.
- Mertens, K. & Ravn, M. O. (2008). *The Aggregate Effects of Anticipated and Unanticipated U.S. Tax Policy Shocks: Theory and Empirical Evidence*. *Economics Working Papers ECO2008/05*. European University Institute.
- Milesi-Ferretti, G. M., & Tille, C. (2011). *The great retrenchment: international capital flows during the global financial crisis*. *Economic Policy*, 26(66), pp. 285-342.
- Ministria e Financave të Shqipërisë. (2006). *Programi ekonomik-fiskal 2006-2008*. Tiranë.
- Ministria e Financave të Shqipërisë. (2014). *Strategjia e Manaxhimit të Financave Publike 2014 - 2020*. Tiranë.
- Ministria e Financave të Shqipërisë. (2014). *Udhëzimi Nr. 5 datë 27/02/2014. Mbi likuidimin e detyrimeve të prapambetura*. Tiranë.
- Mishkin, F. S. (1970). *The Household Balance Sheet and the Great Depression*. *The Journal of Economic History*. 30(4), pp. 910.
- Mladovsky, P., Srivastava, D., Cylus, J., Karanikolos, M., Evetovits, T., Thomson, S., & McKee, M. (2012). *Health policy responses to the financial crisis in Europe*.
- Mohan, R. (2007). *India's Financial Sector Reforms: Fostering Growth While Containing Risk*. *Reserve Bank of India Bulletin*, December 2007.
- OECD. (2001). *Managing Public Expenditures: A Reference Book for Transition Countries*. *World Bank*. Public Expenditure Management Handbook.

- Ohanian, L. E. (2010). The Economic Crisis from a Neoclassical Perspective. *Journal of Economic Perspectives*, 24(4), pp. 45-66.
- Olden, B. (2012). Budget Execution and Treasury Management. *Strengthening Fiscal Institutions Workshop*. Ljubljana, CEF.
- Olden, B., Last, D., Yläoutinen, S., & Sateriale, C. (2012). Fiscal Consolidation in Southeastern European Countries: The Role of Budget Institutions. *IMF Working Paper*.
- Peersman, G., & Robaus, V. (2009). Oil and the Euro area economy. *Economic Policy*, pp. 603–651.
- Persson, T., & Tabellini, G. (1999). *Political economics and macroeconomic policy*. Handbook of Macroeconomics In: J. B. Taylor & M. Woodford (ed.), Handbook of Macroeconomics, edition 1, volume 1, chapter 22, pages 1397-1482 Elsevier.
- Piketty, T. (2014). *Capital in the Twenty-First Century*. Harvard University Press.
- Piketty, T. (2015). About Capital in the 21st century. *American economic review*, 105(5), pp. 48-53.
- Piketty, T., & Zucman, G. (2014). Capital is Back: Wealth-Income Ratios in Rich Countries, 1700-2010. *Quarterly Journal of Economics*, 2014, 129(3), pp.1155-121.
- Popov, A. A., & Udell, G. F. (2010). *Cross-border banking and the international transmission of financial distress during the crisis of 2007-2008*.
- Portes, R., (2009). *Global Imbalances*. In Mathias Dewatripont, Xavier Freixas and Richard Portes (Ed.), “Macroeconomic Stability and Financial Regulation: Key Issues for the G20. Centre for Economic Policy Research, London.
- Portfolio.com (2008). Jump up. *Portfolio-CDO Explained*. Portfolio.com. September 11, 2008. Retrieved May 1, 2010.

Potter, B. H., & Diamond, J. (1999). *Guidelines for Public Expenditure Management*. IMF.

Radev, D., & Khemani, P. (2009). *Commitment Control*. Fiscal Affairs Department. International Monetary Fund. Available at: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/tnm/2009/tnm0904.pdf>.

Ran, J. (2009). How do oil price shocks effect a small non-oil producing economy? Evidence from hongkong. *Pacific Economic Review*, 15(2), pp. 263–280.

Real Estate Rama. (2008). *US Foreclosure Activity Increases 75 percent in 2007*. *RealtyTrac*, 29. Retrieved June 6, 2008. <https://www.realestaterama.com/us-foreclosure-activity-increases-75-percent-in-2007-ID0399.html>.

Realtytrac.com. (2008). *FY. Realty Trac Press Release*, 15, 2009. Retrieved February 27, 2009.

Reinhart, C. M., & Rogoff, K. S. (2008). Is the 2007 U.S. Subprime Crisis So Different? An International Historical Comparison. *American Economic Review*, 98(2), pp. 339-44.

Reinhart, C. M., & Rogoff, K. S. (2009). International Aspects of Financial Market Imperfections: The Aftermath of Financial Crises. *American Economic Review*, 99, pp. 466-472.

Reinhart, C. M., & Rogoff, K. S. (2009). The Aftermath of Financial Crises. *American Economic Review*, 99, pp. 466–72. Papell dhe Prudan.

Reinhart, C. M., & Rogoff, K. S. (2009a). *This Time is Different: Eight Centuries of Financial Folly*. Princeton Press.

Reinhart, C. M., & Rogoff, K. S. (2011). From Financial Crash to Debt Crisis. Forthcoming, *American Economic Review*.

Reisman, G. (2007). *Overproduction and Under-Consumption Fallacies*. USA.

- Retsinas, N. P., & Belsky, E. S. (2010). *Mortgage Credit Revisited*. Washington, DC: Report to Congress. The Brookings Institution.
- Roberts, M. (2009). *The Great Recession*. Lulu Enterprises. USA.
- Rose, A. K., & Spiegel, M. M. (2011). Cross-Country Causes and Consequences of the 2008 Crisis: Early Warning. *European Economic Review*, 55(3), pp. 309-324.
- Schularick, M., & Taylor, A. M. (2012). Credit Booms Gone Bust: Monetary Policy, Leverage Cycles, and Financial Crises, 1870-2008. *American Economic Review*, 102(2), pp. 1029-61.
- Shachmurove, Y. (2011). A Historical Overview of Financial Crises in the United States. *Global Financial Journal*, pp.217-231.
- Skidelsky, R. (2010). *Interpreting the Great Depression: Hayek versus Keynes*. Paper given at INET's Conference. Cambridge University.
- Sobel, A.C. (2012). *Birth of Hegemony: Crisis, Financial Revolution, and Emerging Global Networks*. University of Chicago Press
- Standard & Poor's (2012). *Rating Services Australia/New Zealand* (PDF). Retrieved July 7, 2012. [https://www.standardandpoors.com/en\\_AU/web/guest/ratings/ratings-criteria/-/articles/criteria/infrastructure/filter/all](https://www.standardandpoors.com/en_AU/web/guest/ratings/ratings-criteria/-/articles/criteria/infrastructure/filter/all).
- Tanzi, V. & Schuknecht, L. (2000): *Public Spending in the 20th Century: A Global Perspective*. Cambridge University Press. Cambridge.
- Taylor, J. (2000) Reassessing Discretionary Fiscal Policy. *The Journal of Economic Perspectives*, 14(3), pp. 21-36.
- Taylor, J. B. (2009). *The financial crisis and the policy responses: An empirical analysis of what went wrong* (No. w14631). National Bureau of Economic Research.

The economist (2009). Economist-A Helping Hand to Homeowners. *The Economist*.

October 23, 2008. Retrieved February 27, 2009.

<https://www.economist.com/finance-and-economics/2008/10/23/a-helping-hand-to-homeowners>.

Tomz, M., & Wright, M. L. J. (2007). Do Countries Default in "Bad Times? *Journal of the European Economic Association*, 5(2-3), pp. 352-360. Panizza ^ Sturzenegger.

Tujula, M., & Wolswijk, G. (2004). What determines fiscal balances? An empirical investigation in determinants of changes in OECD budget balances. *Working Paper Series 0422*, European Central Bank.

Tyagi, A. (2010). *The Financial System and the Economy*. Chapter 19- Financial Crisis, 2010, pp. 540.

Verick, S., & Islam, I. (2010). *The Great Recession of 2008-2009: Causes, Consequences and Policy Responses*. [Online] Available at: [http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=1631069](http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1631069) (Assessed on: [21 November 2013](#))

Vrioni, S. (2013). *Kriza Ekonomike Globale. Analizë dhe implikime*. Master thesis. <https://www.uamd.edu.al/new/wp-content/uploads/2013/01/Kriza-Ekonomike-Globale-Analiza-dhe-Implikime-.pdf>.

Wallace, H., Pollack, M. A., & Young, A. R. (Eds.). (2015). *Policy-making in the European Union*. Oxford University Press, USA.

Wihlborg, C., Willett, T. & Zhang, N. (2010) The Euro Debt Crisis. It isn't just fiscal. *World Economics*, 11(4).

Woodford, M. (2003). Comment on: Multiple-solution indeterminacies in monetary policy analysis. *Journal of Monetary Economics, Elsevier*, 50(5), pp. 1177-1188.



World Bank. (2012). *Outlook for Remittance Flows 2011-12*. World Bank.

## 7. Shtojca

### 7.1 Shtojca 1: Formati i pyetësorit të zhvilluar në studim

#### Pyetësor

Qëllimi i këtij pyetësori është që të vlersojë ndikimin e krizës globale në tregun e naftës në Kosovë dhe sfidat me të cilat janë përballur përdoruesit direkt të këtyre produkteve.

Shkalla e vlerësimit				
1	2	3	4	5
Asnjëherë	Rrallë	Ndonjëherë	Shpeshherë	Gjithmonë

Respondenti:

Mosha:

Data:

Vendi:

Vendbanimi:

Periudha kohore prej së cilës zotëron një automjet:

Lloji i automjetit që përdorni:

Lloji i karburantit që përdorni:

Burimi kryesor i të ardhurave:

- a) Emigracioni
- b) I punësuar (profesioni)
- c) Sipërmarrës
- d) a+b
- e) a+c
- f) a+b+c

Niveli i të ardhurave mujore familjare:

- a) 0-1000 EUR
- b) 1000-3000 EUR
- c) 3000-5000 EUR
- d) >5000 EUR

1.	Kur zgjedh karburantin për makinën orientohem nga çmimi.	1	2	3	4	5
2.	Kur zgjedh karburantin për makinën orientohem nga cilësia.	1	2	3	4	5
3.	Kur zgjedh karburantin për makinën orientohem nga kompania.	1	2	3	4	5
4.	E ndërroj vazhdimisht komaninë ku furnizohem me karburant.	1	2	3	4	5
5.	Kur zgjedh kompaninë e karburantit I kushtoj rëndësi edhe cilësisë së shërbimit të kompanisë.	1	2	3	4	5
6.	Kur zgjedh kompaninë e karburantit I kushtoj rëndësi edhe shërbimeve ekstra që ofron pika e karburantit.	1	2	3	4	5

**Sfidat me të cilat janë**

**përballur konsumatorët**

**Sjellja konsumatore**

9.	Çmimi i karburanteve në Kosovë është në rritje.	Po		Jo
10.	Cilësia e derivative të naftës është rritur në vazhdimësi.	Po		Jo
11.	Pesha e kostos së karburantit	Po		Jo
12.	Mirmbajtja e veturës është bërë e kushtueshme për shkak të cilësisë së dobët të karburantit.	Po		Jo
13.	Cmimet e karburantit kanë ndryshuar shpesh në Kosovë.	Po		Jo
14.	Për shkak të kostos së karburantit përdor më shpesh transportin publik .	Po		Jo
15.	Për shkak të rritjes së çmimit të karburantit kam qenë i detyruar të ndërroj mjetin e transportit duke përdorur një më ekonomik .	Po		Jo
16.	Për shkak të cilësisë së dobët të karburantit kam qenë i detyruar të ndërroj shpesh automjet vitet e fundit .	Po		Jo
17.	Për shkak të rritjes së çmimit të karburantit dhe transporti public është bërë më i kushtueshëm se më parë .	Po		Jo

18.	Kostoja e transportit public është rritur në vazhdimësi.	Po		Jo
19.	Jam I kënaqur me cilësinë e karburantit që tregtohet në Kosovë.	Po		Jo
20.	Për shkak të rritjes së çmimit të derivative të naftës edhe ngrohja me gaz është bërë e kushtueshme.	Po		Jo
21.	Për shkak të rritjes së çmimit të derivative të naftës vitet e fundit nuk përdor më gazin për ngrohje dhe gatim.	Po		Jo
22.	Për shkak të rritjes së çmimit të derivative të naftës kam reduktuar përdorimin e gazit për ngrohje dhe gatim.	Po		Jo
23.	Pavarësisht rritjes se cmimeve të naftës cilësia e naftës së tregtuar në Kosovë ka ndryshuar.	Po		Jo
24.	Rritja e çmimit	Po		Jo
25.	Në të ardhmen çmimi i derivative të naftës pres që të ulen.	Po		Jo
26.	Në të ardhmen cilësia e derivative të naftës pres që të rritet .	Po		Jo

*Faleminderit që ishit pjesë e këtij studimi!*

## 7.2 Shtojca 2: Formati i intervistës së zhvilluar në studim

### Intervistë

Qëllimi i kësaj ankete është që të vlersojë dhe të hulumtojë lidhur me ndikimin e krizës ekonomike financiare globale në kompanitë e naftës në Kosovë si dhe strategjitë e ndjekura prej tyre për përballimin e saj.

### Informacion i Përgjithshëm

Respondenti:

Data:

Kompania:

Kohëzgjatja e kompanisë në treg:

#### A. Ndikimi i krizës financiare globale në kompanitë e naftës në Kosovë.

- 1- A është prekur kompania juaj nga kriza financiare globale pas vitit 2008?
- 2- Cilat janë pasojat e krizës globale në kompaninë tuaj?
- 3- A ka pasur ndryshim në kërkesat e klientëve për produktet e naftës pas prekjës nga kriza globale e tregut të naftës?
- 4- Cfarë masash janë marrë nga kompania për t'iu përgjigjur kërkesave të klientëve?
- 5- A ka pasur pakënaqësi nga klientët lidhur me produktet dhe shërbimet e ofruara nga kompania pas prekjës nga kriza? Nëse po cilat kanë qenë ato?
- 6- Cfarë masash janë ndërmarrë nga kompania për t'iu përgjigjur dhe për të minimizuar pakënaqësitë e klientëve?
- 7- A ka pasur ndryshim në kërkesën totale të konsumatorëve(individëve) për produktet e naftës?
- 8- Cfarë masash janë marrë nga kompania për t'iu përgjigjur këtyre ndryshimeve?
- 9- A ka pasur ndryshim në kërkesën totale të bizneseve (industrive) në produktet e naftës?
- 10- Cfarë masash janë marrë nga kompania për përballimin e ndryshimit të kësaj kërkesë?

**B. Menaxhimi i riskut dhe efikasiteti në punë gjatë krizës financiare globale.**

- 1- A ka pasur ndikim në motivimin e punonjësve dhe në efikasitetin e tyre në punë prejka e kompanisë nga kriza? Nëse po ëfarë masash janë marrë për menaxhimin e situatës?
- 2- Cfarë masash janë marrë nga kompania për rritjen e efikasitetit në punë të punonjësve?
- 3- A ka pasur ndryshime në fuqinë puntore të kompanisë pas prekjes së tregut të naftës nga kriza ekonomike? Nëse po cfarë ndryshimesh janë ndërmarrë nga kompania?
- 4- Si janë menaxhuar pasojat e këtyre ndryshimeve?
- 5- A kanë ndikuar ndryshimet në staf në sjelljen dhe kënaqësinë e klientëve?
- 6- Nëse po si është menaxhuar situatë?

**C. Strategjia e ndjekur nga kompania për përballimin e pasojave të krizës financiare globale.**

- 1- Cfarë masash janë marrë nga kompania për përballimin e pasojave të krizës financiare globale?
- 2- Cfarë rezultatesh kanë dhënë deri më tani masat e marra?
- 3- A ka vend për përmirësime të mëtejshme?
- 4- Çfarë strategjie ka ndjekur kompania për mbajtjen e konsumatorëve?
- 5- Cilat janë pritshmëritë e kompanisë lidhur me kërkesën totale për produktet e naftës nga konsumatorët dhe bizneset në 2017 dhe në vitet në vijim?

*Faleminderit që ishit pjesë e këtij studimi!*

### 7.3 Shtojca 3: Database përmbledhës i të dhënave të përfuara me anë të pyetësorëve në programin Microsoft Excel 2016

Ujja e përdorimit të gazit: 1=Po, 2=Jo	<b>21</b>	2	2	1	2	2	2	2	1
Cilësia e karburanteve: 1=Po, 2=Jo	<b>19</b>	2	1	2	2	2	1	1	2
Rritja e çmimit të transportit publik (ritja e çmimit të karburanteve) 1=Po, 2=Jo	<b>16</b>	1	1	2	1	1	2	2	2
Ndryshimi i automjeteve (ritja e çmimit të karburanteve) 1=Po, 2=Jo	<b>15</b>	1	1	2	1	1	2	2	1
Përdorimi i transportit publik (ritja e çmimit të karb) 1=Po, 2=Jo	<b>14</b>	2	1	2	1	1	2	2	1
Rritja e cilësisë: 1=Po, 2=Jo	<b>10</b>	1	2	1	1	1	1	1	1
Rritja e çmimit: 1=Po, 2=Jo	<b>9</b>	1	2	1	1	1	1	1	1
Cilësia e shërbimit: 1=Po, 2=Jo	<b>5</b>	1	1	1	1	1	1	1	1
Cilësia e karburantit: 1=Po, 2=Jo	<b>2</b>	1	1	1	1	1	1	1	1
Çmimi i karburantit: 1=Po, 2=Jo	<b>1</b>	1	1	1	1	1	1	1	1
Të ardhurat 1=0-1000 euro, 2=1000-300 euro, 3=3000-5000 euro, 4=mbi 5000 euro	<b>7</b>	3	1	2	2	2	1	2	1
Burimi i të ardhurave 1= emigracioni, 2=i punësuar, 3=sipërmarrës, 4=a+b, 5=a+c, 6=a+b+c	<b>0.6</b>	3	2	6	3	2	1	1	1
Lloji i karburantit: 1=Benzin, 2=Diezel, 3=Gaz	<b>0.5</b>	1	2	2	1	2	2	2	2
Perioda që zotëron automjetet: 1=1-10 vjet; 2=11-20, 3=21-30; 4=31-40	<b>0.3</b>	3	1	2	3	1	2	2	2
Gjinia: 1=M, 2=F	<b>0.2</b>	1	1	1	1	1	1	1	1
Moshë: 1=20-30, 2=31-40; 3=41-50; 4=51-60; 5=61-70	<b>0.1</b>	5	1	2	5	2	3	3	3
Respondenti		R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	











1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	
1	1	2	1	1	1	2	2	2	2	1	
2	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	
1	1	1	2	1	1	2	2	2	2	2	
1	1	1	2	1	1	1	2	2	2	2	
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
4	1	1	1	1	5	5	3	5	1	1	
1	1	3	1	4	1	4	5	5	5	2	
1	1	1	1	1	5	4	5	5	5	1	
1	1	1	1	1	5	5	5	5	5	1	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
2	2	1	2	2	1	2	2	2	2	1	
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	
1	1	1	1	1	4	1	1	1	1	3	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	
R56	R57	R58	R59	R60	R61	R62	R63	R64	R65	R66	R67



2	1	2	1	1	2	1	2	1	2	2	
1	1	2	2	1	2	1	2	2	2	1	
2	2	2	1	1	2	2	1	1	1	2	
1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	
1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	
2	2	1	1	2	1	2	1	1	1	2	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	5	1	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	
1	2	6	1	2	4	2	2	1	2	4	
1	2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	
1	3	3	1	2	3	1	1	2	1	2	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
2	5	5	3	4	3	1	1	4	3	3	
R80	R81	R82	R83	R84	R85	R86	R87	R88	R89	R90	R91

	1	2	2	2	2	1	2	2	2	1
	1	2	1	1	2	2	2	2	2	2
	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	2	1	2	1	1	2	1	1	1	2
	1	2	2	2	1	2	2	2	2	2
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
	2	1	2	2	2	1	2	2	2	2
	3	2	1	2	1	5	2	1	1	1
	1	1	1	1	1	5	1	1	1	1
	1	5	1	1	1	5	1	5	5	5
	2	2	1	1	1	2	2	1	1	1
	2	4	2	3	1	1	2	2	2	1
	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	1	1	1	2	1	2	1	1	1	2
	1	1	1	2	1	2	2	2	2	1
	2	2	1	2	3	4	2	2	2	5
R92	R93	R94	R95	R96	R97	R98	R99	R100		



#### 7.4 Shtojca 4: Përmbledhja e të dhënave të pyetësorëve në programin SPSS 23.0

Case	Case Number	përdorimit të gazit	Jo	Jo	Po	Jo	Jo	Jo	Jo	Jo	Jo	Jo	Jo	Jo
Summaries <sup>a</sup>		Cilësia aktuale e karburantit të transportit publik	Jo	Po	Jo	Jo	Jo	Po	Jo	Po	Jo	Jo	Po	Po
		Ndryshimi i automjeteve të transportit publik	Po	Po	Jo	Po	Po	Jo	Jo	Jo	Jo	Po	Po	Jo
		Rritja e cilësisë së karburantit	Po	Jo	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po
		Rritja e çmimit të karburantit	Po	Jo	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po
		Cilësia e shërbimit	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë
		Cilësia e karburantit	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë
		Çmimi i karburantit	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë
		Të ardhurat	3100-5000	1-1000 euro	1100-3000	1100-3000	1-1000 euro	1100-3000	1-1000 euro	1100-3000	1-1000 euro	1100-3000	1-1000 euro	1-1000 euro
		Burimi i të ardhurave	Sipërmarrës	I punësuar	Emigracioni, ..	Benzin	I punësuar	Emigracioni	Emigracioni	Sipërmarrës	Emigracioni	Sipërmarrës	Emigracioni	Emigracioni
		Lloji i karburantit	Benzin	Diezel	Diezel	Benzin	Diezel	Diezel	Diezel	Diezel	Diezel	Diezel	Diezel	Diezel
		Periudha	21-30	1-10	11-20	21-30	1-10	11-20	11-20	11-20	11-20	1-10	1-10	1-10
		Gjinia	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
		Mosha	61-70	20-30	31-40	61-70	31-40	41-50	41-50	51-60	31-40			
	Case Number	1	2	3	4	5	6	7	8	9				

Jo	Jo	Jo	Po	Jo	Jo	Jo	Jo	Po	Po	Jo	Po	Jo
Jo	Jo	Po	Jo	Po	Po	Jo	Po	Jo	Jo	Po	Jo	Jo
Jo	Jo	Jo	Jo	Jo	Jo	Po	Po	Po	Po	Po	Jo	Jo
Po	Jo	Po	Po	Jo	Jo	Po	Po	Po	Jo	Po	Jo	Jo
Jo	Po	Po	Jo	Jo	Jo	Po	Po	Po	Po	Po	Jo	Jo
Jo	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po
Jo	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po
Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Asnjëherë	Asnjëherë	Asnjëherë	Rallë	Asnjëherë
Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Asnjëherë	Asnjëherë	Asnjëherë	Asnjëherë	Gjithmonë
Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Asnjëherë	Asnjëherë	Asnjëherë	Asnjëherë	Gjithmonë
1-1000 euro	1-1000 euro	1-1000 euro	1-1000 euro	1-1000 euro	1100-3000	1-1000 euro	1100-3000	1100-3000	1100-3000	3100-5000	1-1000 euro	1-1000 euro
I punësuar	Sipërmarrës	Emigracioni	Emigracioni,	Emigracioni,	Emigracioni,	Emigracioni	Emigracioni	Sipërmarrës	I punësuar	Sipërmarrës	I punësuar	Emigracioni
Benzin	Diezel	Diezel	Diezel	Diezel	Diezel	Diezel	Diezel	Diezel	Diezel	Diezel	Diezel	Diezel
1-10	1-10	11-20	11-20	31-40	21-30	11-20	1-10	21-30	1-10	21-30	1-10	1-10
M	M	M	F	M	M	M	M	M	M	M	M	M
51-60	41-50	41-50	41-50	61-70	51-60	61-70	20-30	31-40	20-30	51-60	61-70	
10	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	











82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93
Jo	Po	Po	Jo	Po	Jo	Po	Po	Jo	Jo	Po	Jo
Jo	Jo	Po	Jo	Jo	Jo	Jo	Jo	Po	Po	Po	Jo
Jo	Po	Po	Jo	Jo	Jo	Po	Po	Po	Jo	Po	Jo
Po	Po	Jo	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Jo	Jo	Po
Jo	Po	Po	Po	Jo	Jo	Jo	Jo	Jo	Jo	Po	Jo
Po	Po	Po	Po	Jo	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po
Po	Po	Jo	Po	Jo	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po
Po	Po	Jo	Po	Jo	Po	Po	Po	Po	Jo	Po	Po
Gjithmonë	Gjithmonë	Shpesh	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Asnjëherë	Gjithmonë	Ndonjëherë	Shpesh
Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë
Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Asnjëherë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Asnjëherë
1100-3000	1-1000 euro	1-1000 euro	1-1000 euro	1-1000 euro	1-1000 euro	1-1000 euro	1-1000 euro	1-1000 euro	1100-3000	1100-3000	1100-3000
Emigracioni, i	Emigracioni	I punësuar	Emigracioni	I punësuar	Emigracioni	I punësuar	Emigracioni	I punësuar	Emigracioni	Emigracioni	Emigracioni
Diezel	Diezel	Diezel	Diezel	Diezel	Benzin	Diezel	Diezel	Diezel	Benzin	Diezel	Diezel
21-30	1-10	11-20	21-30	1-10	1-10	1-10	11-20	1-10	11-20	1-10	1-10
M	M	M	M	M	F	M	M	M	M	M	M
61-70	41-50	51-60	41-50	20-30	20-30	20-30	51-60	41-50	41-50	31-40	31-40



Jo	Jo	Po	Jo	Jo	Jo	Jo	Po	100	a. Limited to
Po	Po	Jo	Jo	Jo	Jo	Jo	Jo	100	first 100 cases.
Jo	Jo	Jo	Jo	Jo	Jo	Jo	Jo	100	
Jo	Po	Po	Jo	Po	Po	Po	Jo	100	
Jo	Jo	Po	Jo	Jo	Jo	Jo	Jo	100	
Po	Po	Po	Po	Po	Po	Po	Jo	100	
Jo	Jo	Jo	Po	Po	Jo	Jo	Jo	100	
Gjithmonë	Shpesh	Gjithmonë	Asnjëherë	Shpesh	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	100	
Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Asnjëherë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	100	
Gjithmonë	Gjithmonë	Gjithmonë	Asnjëherë	Gjithmonë	Asnjëherë	Asnjëherë	Asnjëherë	100	
1-1000 euro	1-1000 euro	1-1000 euro	1-1000 euro	1100-3000	1-1000 euro	1-1000 euro	1-1000 euro	100	
I punësuar	Sipërmarrës	Emigracioni	Emigracioni	I punësuar	I punësuar	I punësuar	Emigracioni	100	
Diezel	Diezel	Diezel	Diezel	Diezel	Diezel	Diezel	Diezel	100	
1-10	11-20	1-10	11-20	1-10	1-10	1-10	11-20	100	
M	M	M	M	F	F	M	M	100	
20-30	31-40	41-50	51-60	31-40	31-40	31-40	61-70	100	
94	94	95	96	97	98	99	100	100	
94	95	96	97	98	99	100			
N									
Total									