

URDHËR
Nr. 323, datë 30.12.2024

**PËR MIRATIMIN E “DOKUMENTIT TË POLITIKAVE PËR ZHVILLIMIN E
SISTEMEVE INTELIGJENTE TË TRANSPORTIT, ITS-së, NË TRANSPORTIN
HEKURUDHOR DHE DETAR”**

Në mbështetje të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë; të ligjit nr. 142/2016, “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”, të ligjit nr. 9251, datë 8.7.2004, “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, të Vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 621, datë 10.10.2024, “Për miratimin e dokumentit të politikës ‘Agienda Kombëtare e Reformave 2024–2027’ në kuadër të instrumentit të Bashkimit Evropian ‘Faciliteti për reforma dhe rritje për Ballkanin Perëndimor’”,

URDHËROJ :

1. Miratimin e “Dokumentit të politikave për zhvillimin e sistemeve inteligjente të transportit, ITS-së, në sektorin hekurudhor dhe detar”, sipas tekstit bashkëlidhur këtij urdhri.

2. Ngarkohen Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore, Drejtoria e Përgjithshme Detare, administratorët e infrastrukturës dhe sipërmarrësit hekurudhor për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

**ZËVENDËSKRYEMINISTËR
DHE MINISTËR I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË
Belinda Balluku**

**DOKUMENTI I POLITIKAVE PËR ZHVILLIMIN E SISTEMEVE INTELIGJENTE
TË TRANSPORTIT, ITS-së, NË TRANSPORTIN HEKURUDHOR DHE DETAR**

Tabela e përmbajtjes

LISTA E SHKURTESAVE

1. PARATHËNIE

1.1 Hyrje

1.2 Përmbledhje ekzekutive

2. ZHVILLIMI HISTORIK DHE AKTUAL

2.1 Gjendja ekzistuese

2.2 Këndvështrimi i përgjithshëm i situatës

2.3 Sektori i Transportit në vend dhe në rajon

2.4 Qëllimi dhe objektivat e vendosjes së ITS-së

2.5 Veprimet për planifikimin e sistemeve ITS

3. KËRKESAT E LEGJISLACIONIT MBI ITS

3.1 Kushtet e përgjithshme

3.2 Sektori Hekurudhor

3.3 Kuadri institucional

3.4 Vendosja e ITS-së për hekurudhat

3.5 Specifikimet teknike për ndërveprimin hekurudhor në lidhje me to

3.6 Kuadri legjislativ i sistemeve inteligjente të transportit për hekurudhat

3.7 Kushtet e rrjetit, performanca dhe sistemet për transportin hekurudhor

3.8 Sektori Detar dhe Portet

3.9 Këndvështrimi i përgjithshëm

- 3.10 Kuadri institucional
- 3.11 Shtyllat bazë të profilit detar shqiptar
- 3.12 Portet detare shqiptare
- 3.13 Flota e marinës detare
- 3.14 Cilësia e ajrit – ndotja e ajrit nga anijet
- 3.15 Vendosja e taksave në kontekst të BE-së
- 3.16 Automatizimi i mjeteve detare, anijeve
- 3.17 Dritarja e vetme – EMSA
- 3.18 Sinjalet GMDSS dhe LRIT
- 3.19 Sektori i Rrugëve Ujore të Brendshme
- 4. VIZIONI I RAJONIT MBI ITS
- 4.1 Vizioni dhe objektivat
- 4.2. Objektivat strategjike
- 4.3 Objektivat të përgjithshëm
- 4.4 Transporti me hekurudhë
- 4.5 Portet dhe lidhjet me det
- 5. KËRKESAT FUNKSIONALE TË QENDRAVE TË MONITORIMIT TË TRAFIKUT
- 5.1 Objektivat e qendrave të monitorimit të trafikut (TMC)
- 5.2 Kërkesat funksionale minimale të qendrave (TMC)
- 5.3 Standardet e vendosjes së sistemeve të monitorimit (TMS)
- 5.4 Aspektet arkitektonike të ndërtimit të qendrave (TMC)
- 5.5 Programi i ndërtimit të qendrave monitoruese (TMC)
- 6. PLANIFIKIMI I INVESTIMEVE
- 6.1 Transporti hekurudhor
- 6.2 Supozimet/hamendësimet
- 6.3 Zbatimi i programit të zhvillimit
- 6.4 Vlerësimi i përgjithshëm i ndikimit – përfitimet e zbatimit të ERTMS-së
- 6.5 Strategjitë, projektet e rindërtimit dhe modernizimit
- 6.6 Sektori Detar dhe Portet
- 6.7 Supozimet/hamendësimet
- 6.8 Kostot e zbatimit
- 6.9 Përfitimet e zbatimit
- 7. MASAT DHE UDHËRRËFYESI PËR ZBATIMIN E TYRE
- 7.1 Masa të përgjithshme
- 7.2 Transporti Hekurudhor
- 7.3 Veprimet për konkretizimin e objektivave
- 7.4 Zbatimi i Planit të masave
- 7.5 Sektori Detar dhe Portet
- 7.6 Veprimet për konkretizimin e objektivave
- 7.7 Zbatimi i Planit të masave
- 7.8 Udhërrëfyesi dhe Treguesit e Monitorimit

Lista e figurave

- Figura 1. Tabela e masave
- Figura 2. Objektivat për zbatimin e ERTMS-së
- Figura 3. Shembull i procesit të vendimmarrjes për zbatimin e ERTMS-së
- Figura 4. Rrjeti hekurudhor i Shqipërisë
- Figura 5. Zbërthimi i eksporteve për çdo destinacion
- Figura 6. Indeksi i lidhjes së transportit të linjës
- Figura 7. Afati kohor i dekarbonizimit
- Figura 8. TMC në funksionim

Figura 9. Konfigurimi tipik i Qendrës së Kontrollit

Lista e tabelave

Tabela 1. Standardet aktuale Evropiane (EN) për aplikimet hekurudhore

Tabela 2. Profili detar i Shqipërisë

Tabela 3. Eksporti – importi në USD (milion)

Tabela 4. Reduktimi i intensitetit të karbonit miratuar në MEPC

Tabela 5. Reduktimi i propozuar nga FuelEU

Tabela 6. Shqipëria – udhërrëfyese

Lista e shkurtesave

AIS	Sistemi i identifikimit automatik
ATIS	Sistemet e avancuara të informacionit për udhëtarët
AK	Autoriteti Kontraktor
CBA	Analiza të përfitimit dhe kostos
CCS	Komandë-kontrolli dhe sinjalizimi
CEN	Komiteti Evropian për Standardizim
CER	Komuniteti Evropian i Sipërmarrjeve Hekurudhore dhe Administruesve të Infrastrukturës
CFP	Thirrjet për Propozime
CNC	Korridor i Rrjetit kryesor
CONNECTA	Konsorciumi që zbaton ndërlidhshmërinë e rrjeteve të Ballkanit Perëndimor
CRM	Masat e reformës së lidhjes
DG MOVE	Drejtoria e Përgjithshme për Lëvizshmërinë dhe Transportin
DG NEAR	Drejtoria e Përgjithshme për Fqinjësinë dhe Negociatat e Zgjerimit
KE	Komisioni Evropian
ECDIS	Afishimi elektronik i grafikëve dhe sistemi i informacionit
EJL	Evropa Juglindore
EMSA	Agjencia Evropiane e Sigurisë Detare
EMSWe	Dritarja e vetme Detare Evropiane
ERA	Agjencia e Bashkimit Evropian për Hekurudhat (Agjencia)
ERTMS	Sistemi Evropian i Menaxhimit të Trafikut Hekurudhor
ETCS	Sistemi Evropian i Kontrollit të Trenit
BE	Bashkimi Evropian
EUDA	Delegacioni i Bashkimit Evropian në Shqipëri
FRAME	Korniza Arkitekturore e krijuar për Evropën
GMDSS	Sistemi Global Detar i nisjes dhe sigurisë
GSM-R	Sistemi Global i telefonisë celulare për transportin Hekurudhor
IFI	Institucioni Ndërkombëtar Financiar
IM	Administruesi i Infrastrukturës hekurudhore
IMO	Organizata Ndërkombëtare Detare
IMS	Sistemet e Menaxhimit të Incidentit
IMSAS IMO	Skema e Auditimit të Shtetit Anëtar të organizatës ndërkombëtare detare
IPA	Instrumenti për Asistencën e Para-Aderimit
ISM	Menaxhimi Ndërkombëtar i Sigurisë
ISPS	Siguria ndërkombëtare e anijeve dhe porteve
TIK, ITC	Teknologjitë e Informacionit
ITS	Sistemet Inteligjente të Transportit
IWW	Rrugët ujore të brendshme
LRIT	Identifikimi dhe gjurmimi me rreze të gjatë
MASS	Anije Sipërfaqësore Autonome Detare
MED	Korridor Mesdhetar i Transportit
MIS	Sistemi Informativ i Menaxhimit

MIE	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
NIPAC/KKIPA	Koordinator Kombëtar IPA
NMSW	Kombëtare Detare Dritare e vetme
OEM	Korridori i Transportit të Mesdheut Lindor
PIU	Njësia e Zbatimit të Projektit
QA	Sigurimi i Cilësisë
RAMS	Sistemi i Menaxhimit të Aseteve Rrugore
RIS	Shërbimet e Informacionit Lumor/Liqenor
ARRH	Autoriteti Rregullator Hekurudhor
RU	Sipërmarrje Hekurudhore
SC	Komiteti Drejtues
SSM	Lëvizshmëri e zgjuar dhe e qëndrueshme
TA	Asistencë Teknike
TAF - TAP	Aplikimet telematike për shërbimet e mallrave/udhëtarëve me hekurudhë
TCPS	Sekretariati i Përhershëm i Komunitetit të Transportit
TEN-T	Rrjeti Transevropian i Transportit
TMC	Qendra e Menaxhimit të Trafikut
TMS	Sistemet e Menaxhimit të Trafikut
ToR	Termet e Referencës
TSI	Specifikimet Teknike për ndërveprim
UIC	Unioni Ndërkombëtar Hekurudhor
V2I – I2V	Automjeti në Infrastrukturë (dhe anasjelltas)
VDR	Regjistruues vizual i të dhënave
VTMIS	Sistemi i Menaxhimit dhe Informacionit të Trafikut të Anijeve
WB6	Gjashtëshja e vendeve të Ballkanit Perëndimor (6 Partnerë Rajonalë)
WBG	Grupi i Bankës Botërore
WBEM	Korridori i Ballkanit Perëndimor dhe Mesdheut Lindor

1. PARATHËNIE

Strategjia për vendosjen e sistemeve inteligjente të transportit për hekurudhat dhe portet është hartuar në bazë të planit të veprimit strategjik për sektorin e transportit, në Shqipëri. Dokumenti strategjik përmban vijimësinë e masave, të cilat kanë bazë, në legjislacionin e zbatueshëm dhe vizionin strategjik të Qeverisë Shqiptare, për planifikimin efektiv dhe mbi vendosjen për përdorim. Nga Strategjia sektoriale e Transportit, e cila qe miratuar me vendimin e Këshillit të Ministrave, nr. 811, datë 16.11.2016, “Mbi miratimin e Strategjisë Sektoriale të Transportit dhe Planin e Veprimit (2016–2020)”, dhe për përditësimin e saj, me objektivin e përgjithshëm strategjik, që të: (i) zhvillojë më tej sistemin kombëtar të transportit mbi bazën e një lëvizshmërie më të pastër, më të sigurt, më të zgjuar, më të gjelbër, elastike dhe konkurruese; dhe (ii) të përmirësojë ndjeshëm qëndrueshmërinë, ndërlidhjen, ndërveprimin dhe integrimin e tij më gjerë, me sistemin ndërkombëtar dhe Evropian të transportit dhe rajonin, plani i veprimit për transportin e kombinuar përmbante, hartimin e një strategjie Kombëtare multimodale për sistemet inteligjente të transportit. Në shkallë vendi, me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 88, datë 22.2.2023, “Për miratimin e Strategjisë Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim Evropian (2022–2030)”, plani për transportin, përbëhet nga infrastruktura për lidhjet në transport dhe telekomunikacion, me prioritet: i) krijimin e parakushteve për zhvillimin e sektorëve që lidhen me rritjen ekonomike, transportin dhe turizmin; ii) rritjen e aksesit të mallrave dhe udhëtarëve në tregti dhe transport dhe ofrimi i shërbimeve në tregun rajonal dhe atij të vetëm të BE-së, iii) kontributin e rëndësishëm në rritjen e nxitjen e përgjithshme ekonomike për vendin, dhe iv) përmbushjen e detyrimeve të Shqipërisë, në funksion të Traktatit të Komunitetit të Transportit, ndërmjet palëve të Evropës Juglindore dhe BE-së. Me masterplanin, Planin Kombëtar i Transportit Shqiptar PKT3, rishikimi II, (2020–2024), miratuar me urdhrin e ministrit nr. 40, datë 21.1.2020, promovon kuadrin strategjik për sektorin e transportit, ku përditësimi vjetor kryhet

nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe koordinatori kombëtar, i cili është Instituti i Transportit, në Shqipëri, që administron sistemin bazë të të dhënave të integruara të transportit, TransCAD. Plani i financimit dhe ai i veprimit në zbatim, sipas kuadrit strategjik shqiptar, përmbajnë sistemet inteligjente (ITS). Për më tepër, konteksti strategjik i Shqipërisë po aplikohet, përmes rekomandimeve të Planit Shqiptar të Transportit të Qëndrueshëm, (PSHTQ). Kuadri strategjik prioritar për transportin, u miratua dhe në vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 161, datë 20.3.2024, “Për Dokumentin e Politikave Prioritare (2025–2027)”. Ligji nr. 8/2018, datë 26.2.2018, “Për ratifikimin e traktatit që themelon Komunitetin e Transportit”, me qëllim, krijimin e Komunitetit të Transportit në fushën e transportit rrugor, hekurudhor, ujor të brendshëm dhe detar, përfshiu rregullat e zbatueshëm për transportin hekurudhor, detar dhe rrugëve ujore të brendshme dhe rregullat për aplikimin e sistemeve inteligjente të transportit (ITS). Tregu i transportit monitorohet, sipas vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 12, datë 11.1.2024, “Për miratimin e Programit të Reformave Ekonomike (ERP) 2024– 2026”, me programin për transportin, zgjerimin e sistemit hekurudhor, modernizimin e transportit urban, për ta bërë transportin më të qëndrueshëm, më të gjelbër, më të zgjuar dhe të përbalueshëm dhe reformën mbi rehabilitimin e rrjetit hekurudhor shqiptar dhe ndërlidhjen, për një transport të qëndrueshëm.

1.1 Hyrje

Qëllimi është të zhvillojmë Kornizën Strategjike të sistemeve inteligjente të transportit (ITS), duke ofruar gjithashtu udhërrëfyesin, për zbatimin e sistemeve të menaxhimit të trafikut (TMS), duke përdorur të dhëna analitike, informacione të vlefshme, për vlerësimin e nevojave të përdoruesve, palëve të interesuara e pjesëmarrësit përkatës në hulumtim-zhvillim dhe analiza të brendshme, si:

- *Gjendja aktuale e vendosjes së ITS, dhe vlerësimi i nevojave të përdoruesve të sistemeve;*
- *Ngritja e ndërgjegjësimit për përfitimet e ITS për palët e interesuara/publikun më të gjerë;*
- *Identifikimi i barrierave kryesore, që pengojnë zbatimin e legjislacioni përkatës, mbi ITS;*
- *Prioritizimi me programimin e fondeve të përbashkëta, si për vendosje dhe mirëmbajtjen;*
- *Ndryshimet e nevojshme të legjislacionit në nivel institucional dhe në shkallë të ndryshme;*
- *Miratimi i udhëzimeve/ standardeve të BE-së, për ITS, promovimi i praktikave më të mira.*

Për ta zhvilluar kuadrin ligjor dhe standardet teknike, duhet të ndërmerren një sërë veprimesh për të vazhduar me vendosjen e ITS dhe IT, në lidhje me përafrimin e legjislacionit të BE-së, si dhe përdorimin e detyrueshëm të standardeve përkatës. Ndërveprueshmëria është një domosdoshmëri e një sistemi të ITS-së, në mbarë BE-në dhe aplikimi i standardeve të lidhura me CEN/CENELEC është thelbësor për efektivitetin dhe efikasitetin e tij.

Zbatimi i standardeve siguron një sistem koherent kombëtar ITS dhe mundëson integrimin e komponentëve të tij në sistemet evropiane dhe ndërkombëtare. Standardet CEN/TC278 kanë qenë dhe janë miratuar nga organi përkatës kombëtar i standardizimit. Për këtë, Drejtoria e Përgjithshme e Standardizimit në Shqipëri, ka ngritur komitetet teknik për aplikimet hekurudhore dhe atyre ITS.

Rekomandimet e përgjithshme për të gjithë përdoruesit e këtyre sistemeve, përfshijnë të rritet shkalla e transpozimit të direktivave të BE-së, sipas mënyrës së transportit dhe llojit të aplikimit të rregullave dhe rregulloreve për zbatim, me standardet dhe specifikimet teknike për ndërveprimin, përkatësisht, ERTMS/TSI/TAP/TAF për hekurudhat, direktivën RIS për ujërat e brendshme dhe direktivat dhe standardet për dritaren e vetme për sektorin detar dhe për portet.

Sipas vizionit, kuadrit strategjik dhe udhërrëfyesit, kuptimi i nevojave dhe i barrierave ekzistuese ose të parashikuara, ishte hapi i parë drejt finalizimit të një vizioni dhe strategjie për ITS. Vizioni i kësaj strategjie të re, është formuluar për të pasqyruar aspiratat drejt përkufizimit të kornizës strategjike: *“Krijimi i një ekosistemi transporti më të sigurt, më të zgjuar dhe më efikas duke shfrytëzuar shërbimet inovative të sistemeve inteligjente të transportit (ITS), për të reduktuar ndjeshëm aksidentet e trafikut dhe zëruar humbjet e jetës, nga përdorimi i shërbimeve të transportit, për të përmirësuar aftësitë e reagimit*

ndaj emergjencave dhe minimizimi i risqeve të sigurisë në lëvizje, për një përvojë lëvizshmërie të qetë e të qëndrueshme për të gjithë përdoruesit”.

Janë propozuar zbatimet për sistemet e menaxhimit të trafikut (TMS), me të gjitha kërkesat e nevojshme funksionale dhe operacionale, përfshirë kërkesat e hapësirës, personelin, rolet dhe përgjegjësitë, për zbatimin e një qendre të monitorimit. Për to, kostot janë vlerësuar, duke përfshirë zbatimin dhe funksionimin, dhe që të vlerësojnë më mirë nevojat për mirëmbajtjen e tyre.

1.2 Përmbledhje ekzekutive

Shqipëria është anëtare e Palëve të Evropës Juglindore dhe zbaton dispozitat e traktatit themelues të komunitetet të transportit, i cili përcakton rregullat e zbatueshëm për vendosjen e sistemeve inteligjente të transportit. Roli i TCPS është të promovojë dhe të ndërveprojnë në mënyrë progresive në procesin e integritetit të tregjeve të transportit në të gjitha Palët e Evropës Juglindore në Tregun e Transportit të Bashkimit, duke përfshirë fushat e standardet teknike, ndërveprueshmëria, siguria, ruajtja, menaxhimi i trafikut, lehtësimi i transportit, politikat sociale, prokurimi, mjedisi, për të gjitha mënyrat e transportit me përjashtim të transportit ajror. Për të monitoruar performancën e shtrirjes indikative të rrjeteve gjithëpërfshirëse dhe kryesore TEN-T, në Ballkanin Perëndimor dhe për të mbështetur zbatimin e Agjendës së Lidhshmërisë së Ballkanit Perëndimor, ofron mbështetje për Këshillin Ministror (TCPS), Komitetin Drejtues Rajonal, Komitetet Teknike e Forumin Social.

Aktualisht, për sistemet inteligjente të transportit në Shqipëri, direktiva multimodale 2010/40/KE për kuadrin për vendosjen e ITS-së, në fushën e transportit rrugor dhe për ndërlidhjet me mënyra të tjera transporti, është përafuar pjesërisht në legjislacionin kombëtar nëpërmjet legjislacionit për transportin rrugor, të ndryshuar dhe për të gjitha llojet sipas udhëzimit nr. 3616/3, datë 20.7.2017, “Për rregullat e zbatimit të sistemeve inteligjente në fushën e transportit rrugor dhe lidhjen me mjete të tjera transporti”. Urdhri i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 185, datë 18.6.2020, merr parasysh dispozitat dhe specifikimet e Direktivës 2010/40/KE, “Për zbatimin e “Strategjisë për Aplikimin e Sistemeve Inteligjente në Transportin Rrugor”, dhe për miratimin e Strategjisë Sektoriale të Transportit dhe Planit të Veprimit me përafrimin e ITS, Koordinimi Evropian ITS dhe E-Thirrjet e ndërveprueshme në mbarë BE-në, legjislacioni për sistemin WEB – GIS, të dhënat e Autoritetit Shtetëror Shqiptar për Informacionin Gjeohapësinor standardet dhe referuar direktivës INSPIRE, Sistemi inteligjent ITS, sistemi “e-Transport” sipas standardit ISO 9001, dhe miratimit të dokumentit Standardet shtetërore të GIS-it kombëtar, urdhrit për ITS, me vendosjen dhe zbatimin e sistemeve inteligjente të transportit, në Shqipëri, urdhri nr.196, datë 9.7.2020, “Për zbatimin e rregullores për udhëzimet e Bashkimit Evropian për zhvillimin e Rrjetit Transevropian të Transportit, referuar ITS, mbi sistemin inteligjent të transportit (SIT)”, siç specifikohet në direktivën 2010/40/BE, ERTMS, RIS, ITS, VTMS dhe sistemeve të informacionit përkatës.

Pjesë të rrjetit gjithëpërfshirës janë përzgjedhur për rrjetin kryesor, i cili përfaqëson në thelb, komponentët e TEN-T, me vlerën më të lartë evropiane të shtuar, për sa i përket adresimit të lidhjeve ndërkufitare, dhe atyre të munguara me pengesat kryesore dhe lidhjen e nyjave multimodale. Rrjeti kryesor do të jetë në funksion deri më 31 dhjetor 2030. Në një zgjerim të ardhshëm të BE-së, do të kërkohej që rrjetet e transportit të shteteve anëtare të ardhshme, të cilat aderojnë për t’u anëtarësuar në BE, do të integrohen në rrjetin TEN-T të BE-së, në afatet të caktuar. Koherenca ndërmjet zhvillimit të rrjetit dhe përputhshmërisë me rregulloret e BE-së, do të rrisë ndjeshëm, progresin e Republikës së Shqipërisë, në procesin e integritetit evropian, drejt BE-së.

2. ZHVILLIMI HISTORIK DHE AKTUAL

Korniza Strategjike për zbatimin e ITS në Rrjetin Kryesor/ Gjithëpërfshirës TEN-T në WB6, është paraardhësi i Projektit të asistencës teknike, (TA) për Lidhshmërinë në Ballkanin Perëndimor EuropeAid/137850/IH/SER/MULTI, Kodi: CONNECTA-TRA-CRM -ITS-08. Fusha: Masat e Reformës së Transportit të Lidhshmërisë Asistencë Teknike për përgatitjen e

strategjisë kombëtare të ITS për Bosnjë dhe Hercegovinën, Kosovën* (të gjitha llojet), Shqipërinë (për hekurudhat dhe detin) dhe Malin e Zi (hekurudhor) dhe vendosjen e qendrave të menaxhimit të trafikut rrugor në Bosnjë-Hercegovinë dhe Kosovë. Raporti Final u dorëzua, në muajin shtator 2023, ndaj TCSP-së.

2.1 Gjendja ekzistuese

Një vlerësim i plotë dhe i qartë i situatës aktuale në aspektin politikave të transportit, kuadrit ligjor, përafrimit ligjor sipas aneksit I, të Traktatit të Komunitetit të Transportit, kuadrit institucional dhe teknologjik është vlerësuar, për mënyrat e transportit, duke u fokusuar në hapësirat, që duhen plotësuar. Duke marrë parasysh se, gjetjet në lidhje me situatën aktuale janë, në mënyrë të pashmangshme, baza për objektivat strategjike dhe masat afatshkurtra, afatmesme dhe afatgjata, që do të propozohen, këto mangësi/boshllëqe, përmbledhen në tri kategori të veçanta që lidhen me:

- operacionet;
- mirëmbajtjen;
- zëvendësim me infrastrukturë të re të infrastrukturës kritike.

Duke ndjekur këtë qasje, gjetjet në lidhje me situatën aktuale, çuan në objektivat dhe masat strategjike, që propozohen.

Sistemet inteligjente të transportit (ITS) mund të kontribuojnë ndjeshëm në një sistem transporti më të pastër, më të sigurt, më efikas dhe të qëndrueshëm duke aplikuar teknologji të ndryshme informacioni dhe komunikimi në të gjitha mënyrat e transportit të udhëtarëve dhe mallrave. Për më tepër, integrimi i teknologjive ekzistuese krijon shërbime të reja. Sistemet e ITS-së janë kyçe për të mbështetur vendet e punës dhe rritjen në sektorin e transportit. Për të qenë efektive, shtrirja e ITS-ve duhet të jetë koherente dhe e koordinuar siç duhet në të gjithë sektorin, duke mbuluar të gjitha mënyrat e ndryshme dhe partnerët e transportit, me bazë operacionet e shtrira në të gjithë rajonin. Ndikimi i shkallës së përdorimit të infrastrukturës së disponueshme dhe efikasitetit të ndërlidhjeve mes mënyrave të transportit dhe burimeve drejt përdorimit optimal të tyre, ka rezultuar në kosto të konsiderueshme transporti. Në shumë raste të kombinuara me mbrojtjen e mjedisit, dhe ndërlidhjet e transportit, janë të pamjaftueshme për të mbështetur lëvizjen e lirë të mallrave dhe njerëzve. Teknologjitë e avancuara të informacionit dhe komunikimit (TIK) kontribuojnë shumë shpejt, drejt komoditetit, duke përmirësuar infrastrukturën, trafikun dhe menaxhimin e flotës së mjeteve të transportit, duke lehtësuar ndjekjen dhe gjurmim më të mirë të lëvizjes së mallrave, në rrjetet e transportit dhe lidhje më të mira midis bizneseve dhe autoriteteve.

2.2 Këndvështrimi i përgjithshëm i situatës

Duke pasur parasysh një sërë pengesash për një përdorim më të gjerë dhe pa probleme të sistemeve të teknologjisë dhe informacionit dhe komunikimit të tyre, përmes TIK-ut, në logistikën e mallrave ato duhet të kapërcehen, duke përfshirë standardizimin e në sajë të shkëmbimeve përkatëse të informacionit dhe aftësitë e ndryshme të aktorëve të tregut, në përdorimin e TIK-ut dhe ITS-së. Kërkesat ligjore mund të pengojnë gjithashtu përdorimin e TIK-ut dhe sistemeve inteligjente të transportit, ITS. Përveç kësaj, merren parasysh, edhe çështjet e sigurisë dhe privatësisë së të dhënave.

Në mjedisin aktual ekonomik të EJT-së, funksionimi industrial varet nga disponueshmëria e transportit, zgjidhjet e reja inovative dhe normat e përmirësuara të përdorimit të infrastrukturës së transportit. Prandaj, ekziston nevoja për përmirësim në cilësinë e informacionit të disponueshëm për palët e interesuara të transportit (përmes ITS, ERTMS, RIS, NMSW, sistemet e gjurmimit dhe ndjekjes së mjeteve të transportit, E-dokumenteve etj.), gjë që do të përmirësonte jashtëzakonisht kapacitetin e infrastrukturës ekzistuese dhe që rrisin besueshmërinë dhe përpikërinë e transportit.

2.3 Sektori i transportit në vend dhe në rajon

Zbatimi i ITS-së në Ballkanin Perëndimor nuk është i koordinuar në nivel rajonal dhe në shumicën e rasteve as në nivel të vendit, në shkallë kombëtare ose lokale. Aktualisht, si në çdo

vend, sistemet ITS dhe IT zhvillohen veçmas për çdo modalitet, zakonisht me koordinim të monitorueshëm. Kuadri strategjik ITS, vlerëson situatën aktuale për të dy mënyrat e transportit në Shqipëri, duke e ndërlidhur dhe situatën me partnerë rajonalë, për sa i përket kornizës së politikave, përafrimit ligjor sipas aneksit I, të Traktatit të Komunitetit të Transportit dhe kuadrit institucional dhe teknologjik që zhvilloi vizionin dhe objektivat kryesorë strategjike së bashku me masat në mënyrë që të arrihen objektivat, dhe një udhërrëfyes, i përgatitur në lidhje me zbatimin e masave.

Vendosja dhe zhvillimi i sistemeve inteligjente të transportit, ITS është kodifikuar si më poshtë:

- Vlerësimi i situatës aktuale për sa i përket kuadrit të politikave të transportit e përafrimit ligjor, sipas aneksit I, të Traktatit të Komunitetit të Transportit në Shqipëri;
- Zhvillimi i vizionit dhe objektivave strategjike, për çdo lloj/ mënyrë transporti të përfshirë;
- Hartimi i masave për arritjen e objektivave strategjike për skenarët e zhvillimit:
- afatshkurtër;
- afatmesëm;
- afatgjatë;
- Hartimi i një udhërrëfyesi zbatimi dhe treguesit përkatës të monitorimit.

2.4 Qëllimi dhe objektivat e vendosjes së ITS-së

Sistemet inteligjente të transportit (ITS) synojnë të përmirësojnë cilësinë e ofrimit të shërbimeve, dhe kohën e përdorimit, duke rritur ndjeshëm aplikimet e sistemit të transportit më të sigurt, të gjelbër, më efektiv, më të zgjuar dhe të qëndrueshëm duke aplikuar teknologji informacioni dhe komunikimi në të gjitha mënyrat e transportit të udhëtarëve dhe mallrave dhe të krijojë shërbime të reja. Sistemet e ITS-ve janë kyçe për të mbështetur kapacitetet tona, në rritjen në sektorin e transportit. Shtrirja e ITS-ve duhet të jetë e koordinuar siç është e përshtatshme, në të gjithë sektorin, duke mbuluar të gjitha mënyrat dhe partnerët lokalë. Teknologjitë e avancuara të ITS-ve, synojnë të kontribuojnë me shumë drejt qasjes inteligjente duke përmirësuar infrastrukturën, menaxhimin e trafikut dhe flotës, duke lehtësuar një gjurmim më të mirë me sistem të ndjekjes së mallrave nëpër rrjetet e transportit dhe lidhje më të mira të biznesit dhe organeve të shërbimit publik, duke përfshirë standardizim të shkëmbimeve përkatëse të informacionit dhe aftësitë të tregut në përdorimin e TIK-ut. Kërkesat ligjore kontribuojnë mbi përdorimin e ITS-ve, me nevojat për përmirësim të cilësisë së informacionit të disponueshëm për palët e interesuara të transportit, përmes ITS-së, ERTMS-së, RIS-it, sistemet e gjurmimit dhe ndjekjes së mjeteve të transportit, dhe përdorimit dhe aplikimit të *e-dokumenteve* etj., duke përmirësuar infrastrukturën ekzistuese me qëllim rritjen e besueshmërinë në shërbimet e transportit.

Objektivat e vendosjes ITS:

- propozimi e përcaktimi, në mënyrë të detajuar të masave për arritjen e objektivave strategjike ITS;
- përcaktimi i subjektit përgjegjës për zbatimin, përfshirë palët e interesuara, autoritetet mbi ITS;
- përcaktimi i mënyrës së zbatimit, përfshirë, ku është e mundur, parametrat përkatës të kostove;
- identifikimi i burimeve të mundshme të financimit, statusin e marrëveshjeve financiare për to;
- zhvillimi i treguesve të monitorimit për masat, kur periudha e zbatimit, është në afat të gjatë;
- përgatitja e udhërrëfyesit të zbatimit ITS, data e fillimit dhe e përfundimit, për çdo masë të propozuar për ITS dhe çdo mënyrë të transportit. Periudha prej 10 vjetësh, për zbatimin e masave, është e ndarë: a) afatshkurtër që mbulon një periudhë 3-vjeçare (1–3); b) afatmesme që mbulon një periudhë 4-vjeçare (4–7); dhe c) afatgjatë që mbulon një periudhë 3-vjeçare (8–10). Viti 2025 konsiderohet të jetë viti i parë i periudhës së zbatimit.

Qëllimi dhe objektivat u identifikuan në kuadër të Projektit për Lidhshmërinë në Ballkanin Perëndimor EuropeAid/137850/IH/SER/MULTI, Nënprojektit: CONNECTA-TRA-CRM-ITS-08 Zona: Masat e Reformës së Transportit të Lidhshmërisë, të masave të ndërlidhshmërisë së rrjeteve të transportit transevropian në Ballkanin Perëndimor, Raporti 4, përfshinte zhvillimin e masave për arritjen e objektivave strategjike për skenarët e zhvillimit afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë dhe udhërrëfyesin dhe monitorimin e zbatimit. Raporti 2 ka përmbledhur, vlerësimin e situatës aktuale në aspektin politik të kuadrit ITS, përafrimi ligjor sipas aneksit I të Traktatit të Komunitetit të Transportit, kuadri institucional dhe teknologjik i planifikimit dhe vendosjes së Sistemeve ITS.

2.5 Veprimet për planifikimin e sistemeve ITS

Mbi veprimet për planifikimin e sistemeve ITS, është paraqitur qasja metodologjike, për të siguruar që të gjitha masat e mundshme janë identifikuar dhe vlerësuar në tre hapa. Hapi i parë përfshin përgatitjen e tabelave të zgjeruara për çdo objektiv strategjik të transportit në planifikimin dhe vendosjen e ITS si mënyrë transporti hekurudhor dhe detar. Përmbajtja e tabelave janë përcaktimi i objektivave specifike për më tej dhe mangësive përkatëse.

Hapi i dytë ishte identifikimi i masave për të kapërcyer boshllëqet. Së fundi, hapi i tretë është shtimi i masave që kishin të bënin me funksionimin dhe mirëmbajtjen e përgjithshme të ITS. Këto masa u identifikuan nga pjesëmarrja e Shqipërisë, në projektin e fazës së parë dhe dytë me CONNECTA ashtu edhe nga mësimet e nxjerra nga funksionimi dhe mirëmbajtja e ITS në Evropë.

Procesi i ndjekur përmbledhet si më poshtë:

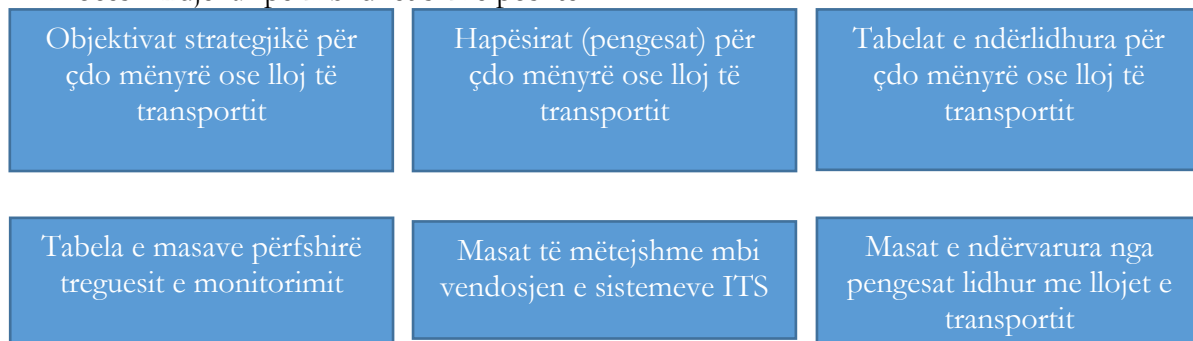


Figura 1. Tabela e masave

Për të gjitha masat e mundshme të identikuara, u analizuan të gjithë faktorët përkatës si subjekti/ministria/organizata përgjegjëse për zbatimin, mënyra e zbatimit, duke përfshirë, aty ku është e mundur, parametrat përkatës të kostos dhe burimet e mundshme të financimit për të vlerësuar kornizën e duhur kohore, për zbatimin e masës (afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë). Ky proces rezultoi në përgatitjen e udhërrëfyesit të zbatimit. Në këtë udhërrëfyes janë përfshirë indikatorët e monitorimit për të dhënë evidencë të qartë në lidhje me zbatimin e secilës masë të propozuar dhe vlerësimin e zbatimit dhe përfitimeve.

3. KËRKESAT E LEGJISLACIONIT MBI ITS

Identifikimi i kërkesave të BE-së, për ITS është hapi më i rëndësishëm për të identifikuar nevojat e palëve të interesuara dhe përfituesit dhe për t'iu qasur saktë gjendjes aktuale, për çdo lloj të transportit. Të dhënat në lidhje me kornizën ligjore ekzistuese dhe progresin e arritur deri në përgatitjen e këtij dokumenti strategjik, i referohen planeve të veprimit, Raportprogresit të BE-së, për Shqipërinë dhe Raportit të Progresit të *acquis* të BE-së, të Sekretariatit të Përhershëm të Komunitetit të Transportit. Dokumenti më i rëndësishëm në nivel të BE-së që rregullon zhvillimin e sistemit inteligjent të transportit (ITS) është direktiva 2010/40/BE mbi kornizën për vendosjen e sistemeve inteligjente të transportit në fushën e transportit rrugor dhe për ndërlidhjet me mënyrat e tjera të transportit. Direktiva 2010/40/BE (direktiva ITS) krijon një kornizë në mbështetje të vendosjes dhe përdorimit të koordinuar dhe koherent të ITS, në sajë të BE-së, veçanërisht përtej kufijve midis shteteve anëtare, dhe përcakton kushtet e përgjithshme të

nevojshme për këtë qëllim. Për më tepër, direktiva përcakton: “Për të siguruar një vendosje të koordinuar dhe efektive të sistemeve (ITS), në Bashkimin Evropian dhe në tërësi, duhet të prezantohen specifikimet, duke përfshirë, kur është e përshtatshme, standardet, dhe duke përcaktuar dispozita dhe procedura të mëtejshme të hollësishme.” Në aspektet e standardizimit, CEN/TC 278 është përgjegjës për menaxhimin e përgatitjes së standardeve në fushën e Sistemeve Inteligjente të Transportit (ITS). Direktiva (BE) 2023/2661 e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 22 nëntor 2023 që ndryshoi direktivën 2010/40/BE mbi kuadrin për vendosjen e Sistemeve Inteligjente të Transportit në fushën e transportit rrugor dhe për ndërlidhjet me mënyra të tjera të transportit, nga njëra anë, ndërsa, Strategjia e Lëvizshmërisë së Qëndrueshme dhe të Zgjuar – vënia e transportit Evropian në rrugën e duhur për të ardhmen (“Strategjia e Lëvizshmërisë së Qëndrueshme dhe të Zgjuar”), nga ana tjetër, identifikoi vendosjen e sistemeve inteligjente të transportit (“ITS”) si një veprim kyç për arritjen e lidhur dhe të automatizuar multimodale lëvizshmërisë, dhe për rrjedhojë duke kontribuar në transformimin e sistemit Evropian të transportit për të arritur objektivin e lëvizshmërisë efikase, të sigurt, të qëndrueshme, të zgjuar dhe elastike. Kjo plotëson veprimet e shpallura nën strategjinë e lëvizshmërisë së zgjuar dhe të qëndrueshme me drejtimin kryesor, për bërjen të gjelbër të transportit të mallrave, për të nxitur logjistikën multimodale. Strategjia e Lëvizshmërisë së Qëndrueshme dhe të Zgjuar njoftoi gjithashtu për vitin 2022 një rishikim të Rregullores së Deleguar të Komisionit (BE) 2017/1926 (3) për të përfshirë aksesin e detyrueshëm të grupeve të të dhënave dinamike, si dhe një vlerësim të nevojës për veprim rregullator mbi të drejtat dhe detyrat e multimodale ofruesit e shërbimeve digjitale së bashku me një iniciativë për shitjen e biletave, duke përfshirë biletat hekurudhore. Kjo direktivë siguron që aplikimet e ITS-së, në fushën e transportit rrugor mundësojnë integrimin e pandërprerë me mënyra të tjera të transportit, të tilla si lëvizshmëria hekurudhore, duke lehtësuar kalimin në ato mënyra kurdo që është e mundur, për të përmirësuar efikasitetin dhe aksesin. Strategjia e Lëvizshmërisë së Qëndrueshme dhe të Zgjuar konfirmon objektivin e zerimit të humbjeve të jetëve, për shkak të aksidenteve të transportit, ose afrimit të numrit të vdekjeve për të gjitha mënyrat e transportit në Bashkimin Evropian, drejt zeros “0” deri në vitin 2050. Disa veprime në objektin e direktivës 2010/40/BE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit mbi ITS, kontribuojnë në sigurinë e përdoruesve të shërbimeve, si thirrjet e nderoperueshme, eCall, shërbimet e informacionit mbi trafikun lidhur me sigurinë dhe shërbimet e informacionit në lidhje me vendet e sigurta të parkimit.

3.1 Kushtet e përgjithshme

Në hekurudhat, sistemet ITS, të njohura nga rregulloret dhe dokumentet strategjike të BE-së, janë:

- Sistemi Evropian i Menaxhimit të Trafikut Hekurudhor (ERTMS);
- Aplikimet Telematike për Mallrat, Specifikimet Teknike për Ndërveprim (TAF-TSI); dhe
- Aplikimet Telematike për Pasagjerët, Specifikimet Teknike për Ndërveprim (TAP-TSI).

Këto janë sistemet, zbatimi i të cilave merret në konsideratë, që të analizohen përfitimet dhe kostot përkatëse dhe përgatiten e planeve për zbatimin e tyre. ERTMS-ja është një koncept inovator në sistemet hekurudhore të BE-së dhe niveli i zbatimit të tij ndryshon në vende të ndryshme. Konkretisht në vitin 2021, Rrjeti Kryesor ishte në funksionim me Sistemin Evropian të Kontrollit të Trenave (ETCS), i cili është vetëm 43% e objektivit të Planit Evropian të Vendosjes për vitin 2023. Objektivi i vendosjes së ITC-ve, ka hasur në disa vonesa në zbatimin afatshkurtër. Megjithatë, perspektiva afatmesme dhe afatgjatë për vendosjen në rrugë është premtuese. Rrjeti hekurudhor, i konsideruar si Rrjeti Kryesor i Rrjetit TEN-T, pritet të pajiset plotësisht me ERTMS deri në vitin 2040. Nga Komuniteti i Kompanive Evropiane të Hekurudhave dhe Infrastrukturës (CER), pothuajse 90% e flotës komerciale të Evropës operojnë në Korridoret e Rrjetit Kryesor (CNC) do të rinovohen në 20 vjetët e ardhshëm. Më shumë mjete pritet të rinovohen midis 2021-2030 dhe më tej midis vitit 2031–2040. Megjithatë, ERTMS në WB6, janë ende në një fazë të hershme zbatimi. Për të zbatuar sistemin ERTMS/ITS, hapi i parë

është përgatitja e legjislacionit në secilën prej llojeve të transportit dhe baza për këtë legjislacion, është zbatimi i direktivave të ndërveprimit hekurudhor. Mbi aksesin në rrjetet hekurudhore të BE-së, edhe pse janë bërë disa hapa të rëndësishëm, ekzistojnë barrierat institucionale, teknike, organizative dhe operacionale, që pengojnë zbatimin e plotë të këtij aksesit. Në fakt, kjo përfshin, edhe qëllimin përfundimtar i Traktatit për Themelimin e Komunitetit të Transportit të nënshkruar nga WB6 dhe BE, dhe planet e veprimit të TCT-së. Një analizë e projekteve aktuale në vazhdim dhe e situatës në rajonin e WB6 zbulon se, megjithëse ka përmirësime në transpozimin e *acquis* të BE-së, ka ende pamjaftueshmëri, veçanërisht në perspektivën institucionale, ndërkohë që ka një planifikim koherent. Një aspekt tjetër, që zakonisht neglizhohet janë burimet njerëzore. Kjo përfshin aftësinë e hekurudhave, për:

- zbatimin e *acquis* të BE-së, duke përfshirë paketën e katërt të direktivave të BE-së dhe specifikimeve teknike për ndërveprimin (TSI);
- përditësimin e kuadrit ligjor ekzistues, standardet dhe procedurat, duke përfshirë aktet nënligjore dhe aktet e brendshme hekurudhore, në lidhje me sistemet e ITS, në nivel teknik;
- kapacitetin e personelit, në radhë të parë, mbi mirëmbajtjen e sistemeve hekurudhore ITS;
- krijimin e programeve inovatore të trajnimit, veçanërisht në nivelin bazë, në mënyrë që të përfshijnë procedura të reja dhe aspektet novatore teknike, të sjella nga sistemet e ITS;
- kushtet paraprake, për funksionimin e ITS-ve si rajon, si një pjesë e rrjetit transevropian (TEN-T), siç është miratimi i direktivave, ligjeve dhe standardeve të BE-së, për çdo lloj;
- zbatimin e strategjive rajonale dhe politikave evropiane të transportit, mjedisit dhe digjitale;
- zgjerimi ekonomik dhe i biznesit në rajonin e vendeve të Ballkanit Perëndimor (WB6);
- synimet për hartimin, miratimin dhe zbatimin e politikave të integruara, më të strukturuar.

3.2 Sektori Hekurudhor

Ndërveprimi hekurudhor në BE, perceptohet si krijimi i një “zone të vetme” përmes harmonizimit të standardeve teknike dhe operative të hekurudhave dhe proceseve të miratimit.

Ndërveprueshmëria ka një kontribut të madh në politikën e transportit në tregun e vetëm evropian. Qëllimi kryesor është të përmirësojë mënyrën se si transporti hekurudhor mund të ofrojë shërbime përtej kufijve të shteteve anëtare të BE-së. Përveç kësaj, krijon një treg të brendshëm në ndërtimin, funksionimin dhe rinovimin e infrastrukturës hekurudhore dhe mjeteve lëvizëse. Miratimi i një grupi të vetëm specifikimesh teknike dhe miratimi i produktit mbarë-evropian lejon kompanitë hekurudhore të blejnë pajisje të këmbyeshme nga një grup i madh furnizuesish konkurrues, brenda, edhe jashtë BE-së. Më shumë se çdo mënyrë tjetër transporti, transporti hekurudhor varet nga përputhshmëria teknike midis infrastrukturës dhe mjeteve që qarkullojnë në të. Funksionimi i sigurt dhe efikas i hekurudhave kërkon një nivel të lartë standardizimi të infrastrukturës, mjeteve lëvizëse, sistemeve të sinjalizimit, hapësirave të shinave, peshës së aksit të mjeteve, sistemeve të komunikimit etj. Prandaj, harmonizimi është i domosdoshëm për të mundësuar trafikun hekurudhor ndërkombëtar. Gjatë viteve, rrjetet kombëtare hekurudhore kanë zhvilluar specifikime të ndryshme teknike për infrastrukturën. Rrjedhimisht, të gjitha këto dallime çuan në një kuadër të ndryshëm institucional. Skartamenti (gjerësia e linjave), standardet e elektrifikimit dhe siguria dhe sistemet e sinjalizimit e bëjnë më të vështirë dhe më të kushtueshëm drejtimin e një treni nga një vend në tjetrin. Legjislacioni specifik është hartuar në përputhje me legjislacionin e BE-së, për të promovuar ndërveprueshmërinë dhe për të kapërcyer dallime të tilla.

Direktiva e ndërveprimit hekurudhor 2008/57/KE e datës 17 qershor 2008, përcakton kushtet që duhen plotësuar për të arritur ndërveprueshmërinë, brenda sistemit hekurudhor të BE-së. Këto kushte kanë të bëjnë me projektimin, ndërtimin, vënien në shërbim, përmirësimin, rinovimin, funksionimin dhe mirëmbajtjen e pjesëve të këtij sistemi, si dhe kualifikimet profesionale dhe kushtet shëndetësore e të sigurisë të personelit që kontribuon në funksionimin dhe mirëmbajtjen e tij.

Ndryshime të rëndësishme në lidhje me ERTMS janë futur nga shtylla e re teknike e Paketës së 4-të Hekurudhore. Kjo rrit rolin e Agjencisë së Bashkimit Evropian për Hekurudhat (ERA) si

autoriteti autorizues i sistemit ERTMS, i cili mirëmban, monitoron dhe menaxhon kërkesat përkatëse të nënsistemit, duke përfshirë specifikimet teknike për Sistemin Evropian të Kontrollit të Trenit (ETCS) dhe Sistemin Global të Komunikimeve të radios digjitale për hekurudhat (GSM-R). Një proces inovator, në lidhje me miratimin paraprak të ERA-s, të zbatimeve anësh vijave hekurudhore, është futur nga Paketa e 4-të Hekurudhore e të gjitha për sa më sipër çojnë në një ndërveprim dhe përputhshmëri të përmirësuar midis nënsistemeve në bord dhe atij në anë të linjës. Paketa e 4-të hekurudhore synon të heqë barrierat e mbetura për krijimin e një zone të vetme hekurudhore evropiane. Duke hequr këto barrierat, mund të arrihet krijimi i një sektori hekurudhor më konkurrues, i cili rrjedhimisht siguron lidhje më të mira midis BE-së dhe vendeve fqinje.

Një element thelbësor i ERTMS-së është kodi i softuerit që përdoret për të përcaktuar mesazhet midis trenit dhe infrastrukturës, dhe çfarë duhet të bëjë treni në përgjigje të këtyre mesazheve. Ashtu si të gjithë softuerët, që ofron mundësinë për t'u përballur me shumë skenarë dhe lejon zhvillim të shpejtë por gjithashtu paraqet rreziqet e gabimeve dhe barrierat për ndërveprim. Stabiliteti i specifikimit përmendet shpesh si elementi më kritik për një vendosje në shkallë të gjerë. Evoluimi i specifikimeve është nxitur nga kërkesa e përdoruesve për të prezantuar funksionalitete të reja dhe nga nevoja për të korrigjuar gabimet. Pjesëmarrësit mund të vendosin se cili nivel ERTMS-je është më i përshtatshëm. Megjithatë, baza e zbatimit është e qartë, sa i përket pjesës legislative. Gjatë procesit të vendimmarrjes, është e rëndësishme të jeni të vetëdijshëm për qëllimet që mund të arrihen duke zbatuar ERTMS-në.

Këto synime janë paraqitur në figurën e mëposhtme:

Planifikimi dhe vendosja e ndërveprimit hekurudhor	Forcimi i sigurisë hekurudhore dhe të cilësisë për shërbimet	Ngritje e kapaciteteve për sistemet dhe aplikacionet
Mundësimi i trafikut ndërkufitar pa nevojën instalim sistemit (ATP)	Një standard BE, për sinjalizimin dhe për sigurinë hekurudhore	Ngritje e kapaciteteve nga niveli “1” për në nivelin ERTMS “2”
Shkurtimi i kohës së kalimit kufitar për trenat e mallit dhe udhëtarit	Zëvendësimi i sistemit (ATP) me një opsion më të përshtatshëm	Shpejtësi më e lartë operationale Ngritje linjave të shpejtësisë së lartë
Rritje e konkurrencës për IM dhe RU, për menaxherët dhe sipërmarrësit	Një platformë për komunikimin me radio digjitale në hekurudha	Ngritja e kapaciteteve në niv. “3” Është ende në faze konceptuale
Ulja e kohës për investimet e mjeteve për kalimet kufitare	Zbutje e riskut të aksidenteve ndërmjet komunikimit në vijim	Ngritje e kapacitetit ERTMS nga niveli “1” me të njëjtën siguri
Thjeshtimi i regjistrimit të mjeteve me ndikim në trafik ndërkombëtar	Siguri e lartë në operationet e komunikimeve për hekurudhat	Përfitimet e ndërveprimit hekurudhor ERTMS niveli “1”

QËLLIMET E ZBATIMIT TË SISTEMEVE EVROPIANE TË MONITORIMIT TË TRAFIKUT HEKURUDHOR ERTMS

Figura 2. Objektivat për zbatimin e ERTMS-së

3.3 Kuadri institucional

Hekurudha Shqiptare sh.a. (HSH) është kompania kombëtare hekurudhore, e ngarkuar me menaxhimin e infrastrukturës dhe transportin e udhëtarëve dhe mallrave. Mbi këtë ndërmarrje publike funksionin e pronësisë e kryen ministria përgjegjëse për ekonominë. Krahas HSH-së, që nga viti 2016 kompania “Albrail” sh.p.k. ka lidhur një koncesion me Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë, për një periudhë 25-vjeçare, për menaxhimin e linjave nga Fieri në Vlorë dhe Fier deri në Ballsh. Në përputhje me kontratën koncesionare, këto linja janë rikonstruktuar më parë në avancë nga “Albrail”.

Pas rehabilitimit të linjës Fier–Vlorë, e pajisur për ngarkesë aksi 20.5 tonë për aks, UIC C4, kompania koncesionare “Albrail” filloi trafikun e trenave për transportimin e naftës bruto nga rafineria e Fierit, në dhjetor 2018, pasi që atëherë ka nisur edhe është licencuar për veprimtari transporti. Nga ana tjetër, linja hekurudhore Fier–Ballsh është ende jashtë përdorimit.

Në përputhje me koncesionin, Albrail ofron akses në infrastrukturë për të gjitha kompanitë e interesuara. Ashtu si në pjesën tjetër të rrjetit, nuk ka sisteme adekuate të sinjalizimit hekurudhor

SS dhe komandë-kontrollit të trafikut hekurudhor TC, dhe trafiku zhvillohet në bazë të urdhrit (dokumentit të nisjes/mbërritjes dhe pranim-dorëzimit) individual për çdo tren në stacione.

Qasja në treg dhe aksesit për kompletimin e rrjetit hekurudhor shqiptar mundësohet me ligjin nr. 142/2016, “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”. Është miratuar kuadri ligjor për ngritjen e autoriteteve të pavarura hekurudhore si: autoriteti rregullator hekurudhor, autoriteti licencues hekurudhor, autoriteti i sigurisë hekurudhore dhe autoriteti kombëtar për investigimin e aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore dhe detare. Megjithatë, formimi i strukturave për funksionimin e plote të autoriteteve është në vijim pasi akoma nuk janë plotësuar me specialistët e nevojshëm.

Vendimi për ndarjen e menaxhimit të infrastrukturës dhe transportit në përputhje me ligjin për ndarjen e shoqërisë kombëtare HSH sh.a. për infrastrukturën dhe operimin është miratuar por nuk ka gjetur ende zbatim të plotë, pasi po miratohet një ndryshim ligjor dhe do të zbatohet pas miratimit. Gjithashtu, ka asistencë teknike për ristrukturimin e vazhdueshëm të HSH-së për reformën e sektorit hekurudhor.

Që nga viti 2018, në rrjet janë gjithsej dy operatorë privatë, “Albrail” dhe “Betonplus”, të cilët tashmë kanë pasur mbi 50% të pjesës së tregut. Për momentin nuk ka transport për shkak të rikonstruksionit të linjave hekurudhore.

Specifikimet teknike për ndërveprimin, TSI-të, nuk janë publikuar ende dhe legjislacioni është në proces e sipër për harmonizimin në mënyrë të plotë, me paketën e katërt hekurudhore. Ligji për hekurudhat është pjesërisht i harmonizuar me direktivat për ndërveprim dhe siguri hekurudhore, të paketës IV, direktiva 2012/34 (riformulim) dhe janë planifikuar akte nënligjore për TSI. Specifikimet teknike për ndërveprimin (TSI), në zbatim të kodit hekurudhor, po përafrohen në këtë dokument strategjik mbi vendosjen e ITS dhe vendimeve për PKIE, mbi miratimin e Planit Kombëtar të Integritimit Evropian, i cili i ka parashikuar, në masat afatshkurtra.

3.4 Vendosja e ITS-së për hekurudhat

Për sa i përket vendimmarrjes, konsiderohen disa pika të rëndësishme si situata e vendeve fqinje që kemi lidhje, burimet e mundshme të financimit (fondet e BE-së me prioritet për rrjetet kryesore/gjithëpërfshirëse TEN-T), planet e zhvillimit, projektet në vazhdim, lidhje me nyje të rëndësishme (portet detare dhe lumore) etj. Është, gjithashtu, e rëndësishme të përmendet se, për të qenë në gjendje të prezantohet parakushti i nivelit 2, duhet të përgatitet dhe të jetë gati një rrjet GSM-R. Specifikimet ETCS Baza 3, publikimi 2, konsiderohet funksionalisht i plotë. Për më tepër, ai duhet të mbetet i pandryshuar në vitet e ardhshme. Miratimi i rregullores (BE) 2023/1695 ishte një moment historik i madh në zhvillimin e specifikimeve dhe të programit të përparimit ERTMS.

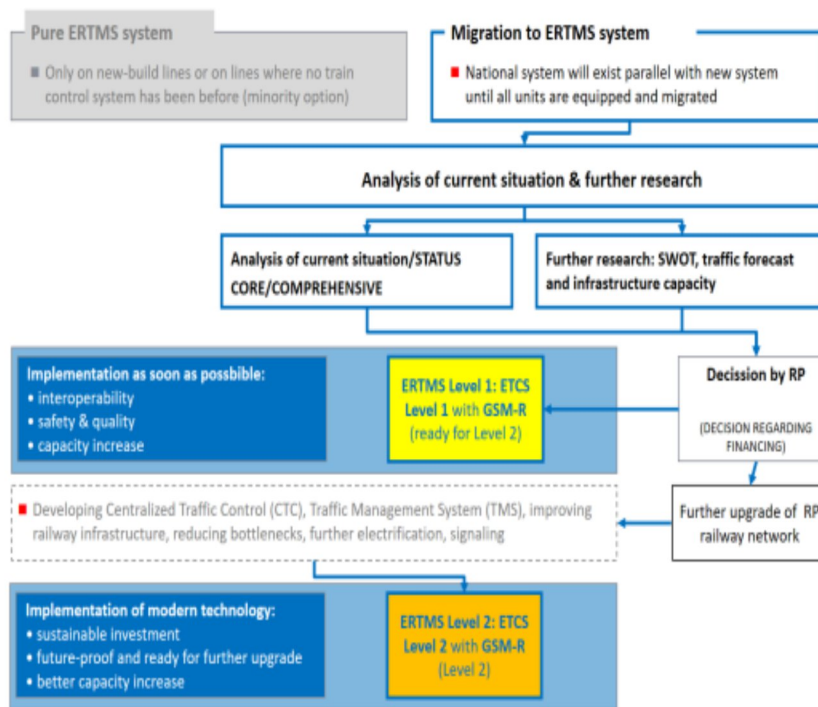


Figura 3. Shembull i procesit të vendimmarrjes për zbatimin e ERTMS-së

3.5 Specifikimet teknike për ndërveprimin hekurudhor në lidhje me to

Specifikimet teknike për ndërveprueshmërinë (TSI) janë specifikimet me të cilat mbulohet çdo nënsistem ose pjesë e nënsistemit, për të përmbushur kërkesat thelbësore dhe për të siguruar ndërveprueshmërinë e sistemeve hekurudhore me shpejtësi të lartë dhe konvencionale të BE-së. Ndryshimet kryesore në këtë rregullore janë si më poshtë:

- Instrumenti adekuat ligjor: TSI CCS mbi sistemet e komandë-kontrollit dhe sinjalizimit, nuk është më një vendim i BE-së, por një rregullore e BE-së, që nuk i drejtohet vetëm Shteteve Anëtare, por individualisht të gjithë aktorëve të përmendur në legjislacion.

- Pajtueshmëria me TSI: Detyrimi ndaj furnitorëve, aplikantëve për një autorizim, Autoritetit Kombëtar të Sigurisë (ASH) për të prodhuar/zbatuar produkte në përputhje me specifikimet teknike për ndërveprimin hekurudhor, TSI (neni 6).

- Transparenca ndaj sipërmarrjeve hekurudhore (RU): publikimi i një plani kombëtar të zbatimit duke përfshirë datat e planifikuara për çaktivizimin e sistemeve të klasit B. Këto plane do të jenë të disponueshme publikisht për të mbështetur sipërmarrësit hekurudhorë, në përshtatjen e planeve të tyre të biznesit (neni 6 dhe aneksi pika 7.4.4).

- Transparenca e procedurave të testimit në rrugëkalimin hekurudhor: njoftimi i rregullave inxhinierike dhe skenarëve të testimit operacional me qëllim rritjen e transparencës së proceseve të testimit dhe përgatitjen për të mëtejshme harmonizimi i rregullave operationale (neni 5 dhe shtojca pika 6.1.2.3).

- Testet e përputhshmërisë: mundësia e përfshirjes së rezultateve të testeve të përputhshmërisë, në rast se ato kërkohen nga aplikanti, në dosjen teknike që do t'i dorëzohet ASH-së, për lehtësimin e kontroleve të përputhshmërisë (shtojca pika 6.5).

- Specifikimi i përditësuar ERTMS: Publikimi 2 i bazës 3 prezanton aspekte funksionale të dakorduara nga sektori në “Memorandumin e mirëkuptimit” të vitit 2012.

Këto përfshijnë GPRS, në mënyrë që të adresohen problemet e kapacitetit të spektrit në zonat me një frekuencë të lartë të trenave ku linja ka kapacitet të kufizuar, një nivel më të lartë mbrojtjeje kundër radio ndërhyrjeve dhe menaxhim të lidhjeve në internet për të mbrojtur mesazhet midis infrastrukturës dhe trenit nga sulmet kibernetike.

Ky specifikim është i papajtueshëm me versionin aktual të zbatueshëm të TSI-së dhe do të lejojë prodhimin e një njësie të standardizuar të përputhshme në bord, duke lejuar rrjedhimisht trenat të qarkullojnë në çdo linjë ERTMS.

Tabela e mëposhtme liston standardet aktuale EN (normat evropiane). Megjithatë, për qëllime ERTMS standardi EN 50238 (përputhshmëria ndërmjet mjeteve lëvizëse dhe sistemeve të gjurmimit të trenave) i përmendur në tabelë nuk është relevant, pasi ERTMS-ja nuk përcakton gjurmimin në linja. Standardi evropian EN 50159, megjithëse i rëndësishëm në zbatim, nuk përmendet, duke qenë i natyrës më të përgjithshme që nuk i përket drejtpërdrejt sistemeve ERTMS.

A1	EN 50126	Aplikimet hekurudhore. Specifikimi dhe demonstrimi i besueshmërisë, disponueshmërisë, mirëmbajtjes dhe sigurisë (RAMS)
A2	EN50128	Aplikimet hekurudhore - sistemet e komunikimit, sinjalizimit dhe përpunimit - softuer për sistemet e kontrollit dhe mbrojtjes hekurudhore
A3	EN 50129	Aplikimet hekurudhore - sistemet e komunikimit, sinjalizimit dhe përpunimit - Sistemet elektronike të lidhura me sigurinë për sinjalizimin
A4	EN 50125-1	Aplikimet hekurudhore - kushtet mjedisore për pajisjet - Pjesa 1: Pajisjet në bordin e trenit dhe në mjetet lëvizëse
A5	EN 50125-3	Aplikimet hekurudhore - kushtet mjedisore për pajisjet - Pjesa 3: Pajisjet për sinjalizimin dhe telekomunikacionin
A6	EN50121-3-2	Aplikimet hekurudhore - përputhshmëria elektromagnetike - Pjesa 3-2: Aksionet hekurudhore – Aparatet
A7	EN50121-4	Aplikimet hekurudhore - përputhshmëria elektromagnetike - Pjesa 4: Emetimi dhe imuniteti i aparatit të sinjalizimit dhe telekomunikacionit
A8	EN50238	Aplikimet hekurudhore - përputhshmëria midis mjeteve lëvizëse dhe sistemeve të gjurmimit të trenave

Tabela 1. Standardet aktuale evropiane (EN) për aplikimet hekurudhore

3.6 Kuadri legjislativ i sistemeve inteligjente të transportit për hekurudhat

Rregullat kombëtare lejohen vetëm në kushte të caktuara, siç përcaktohen në Direktivën e Ndërveprimit (BE) 2016/797 (riformulim) dhe në Direktivën e Sigurisë hekurudhore (BE) 2016/798 (riformulim), dhe ato zbatohen përpos rregulloreve evropiane. Për të arritur objektivat e legjislacionit evropian të hekurudhave, të cilat mund të përmbliken si ndërveprueshmëria dhe për një treg të vetëm për produktet dhe shërbimet hekurudhore, numri dhe përmbajtja e rregullave kombëtare reduktohet në minimum dhe të gjitha rregullat kombëtare të zbatueshme janë të disponueshme për publikun. Kushtet thelbësore, për specifikimet teknike të listuara, janë të detyrueshme dhe sipas specifikimeve nga Komiteti Evropian për Standardizimin Elektroteknik (CENELEC) dhe Telekomunikacionin Evropian, Normat e Institutit të Standardeve (ETSI) relevante për ERTMS, të përcaktuara nga tri nënkomitete: SC9XA: Sistemet e komunikimit, sinjalizimit dhe përpunimit; SC9XB: mjetet lëvizëse, dhe SC9XC: instalimet fikse. Midis disa aplikacioneve të ITS, sistemet TAF dhe TAP për mallra dhe udhëtarë, përkatësisht, mundësojnë një nivel të ri, të ndërveprimit midis hekurudhave evropiane. Kjo sjell përfitime të konsiderueshme biznesi dhe shërbimi si rezultat i proceseve të standardizuara industriale dhe standardeve të mesazheve.

Operacionet hekurudhore:

- Shqipëria plotësoi kuadrin institucional. Megjithatë, nevojiten veprime të mëtejshme lidhur me krijimin e organeve funksionale dhe operationale.
- Specifikimet teknike për ndërveprimin, TSI-të nuk janë publikuar dhe zbatuar ende.
- Korniza ligjore është harmonizuar pjesërisht me direktivat për ndërveprueshmërinë dhe sigurinë e paketës së katërt evropiane, direktiva 2012/34, (riformulim).
- Bashkëpunimi me vendet fqinje në fushën e sigurisë dhe ndërveprueshmërisë vendoset përmes marrëveshjeve dypalëshe dhe ndërkombëtare, marrëveshjeve për bashkëpunim teknik, dhe projekteve ndërkombëtare.

- Deklarata e dedikimit hekurudhor të Këshillit Ministerial në Komunitetin e Transportit etj.
- Mirëmbajtja hekurudhore:
- Ekziston nevoja për përmirësim të mëtejshëm të njohurive dhe aftësive profesionale të nevojshme për zbatimin (funksionimin dhe mirëmbajtjen) e ERTMS-së dhe ITS-ve, të tjera në hekurudha, si për institucionet shtetërore, ashtu edhe për sipërmarrjet hekurudhore, si dhe për stafin drejtues dhe operacional.
- Infrastruktura hekurudhore dhe flota hekurudhore janë përgjithësisht në gjendje të keqe. Nuk ka sisteme adekuate të komandës dhe kontrollit dhe sinjalizimit, me përjashtim të rrjetit të operuar nga koncesionari “Albrail”. Disa projekte në vazhdim dhe të planifikuara synojnë ta përmirësojnë sigurinë hekurudhore dhe cilësinë e shërbimeve hekurudhore në mënyrë thelbësore.
- Ndërtimet e infrastrukturave të reja:
- Sistemi ETCS i nivelit 1 (i zgjerueshëm në nivelin 2 ETCS në të ardhmen) do të vendoset në stacionet e trenit dhe ndërmjet stacioneve të linjës hekurudhore Durrës–Tiranë deri në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës (TIA).

3.7 Kushtet e rrjetit, performanca dhe sistemet për transportin hekurudhor

Shqipëria ka 447 km linja kryesore hekurudhore dhe 230 km linja dytësore. Të gjitha janë me një vijë kryesore të vetme dhe të paelektrifikuara dhe një pjesë e linjave për momentin është jashtë përdorimit për shkak të gjendjes së keqe të infrastrukturës së rrjetit hekurudhor. Të gjitha linjat hekurudhore bëjnë pjesë në kategorinë C2 (UIC). Elektrifikimi do të realizohet në të gjitha linjat e rikonstruara.

E vetmja linjë hekurudhore ndërkombëtare është ajo drejt Malit të Zi, ndërsa planifikohet të lidhet rrjeti hekurudhor me linjat hekurudhore, për në Greqi, Maqedoninë e Veriut dhe Kosovë.

Linjat kryesore hekurudhore në Shqipëri janë: Hani i Hotit–Vorë–Durrës, Durrës–Rrogozhinë–Elbasan–Librazhd–Lin–Pogradec dhe Rrogozhinë–Fier–Vlorë, ndërsa me rëndësi rajonale është linja Budull–Fushë-Krujë.

Megjithatë, nga shkurti i vitit 2022, shërbimi në linjën Durrës–Kashar është zëvendësuar me transport me autobus për shkak të punimeve për rehabilitimin e linjës hekurudhore dhe ndërtimin e hekurudhës për në aeroportin “Nënë Tereza” në Tiranë. Linja Durrës - Elbasan aktualisht funksionon vetëm në fundjavë. Trafiku është pezulluar në shumë seksione për shkak të gjendjes së keqe të infrastrukturës.

Flota e mjeteve hekurudhore, është gjithashtu në gjendje të keqe, kryesisht e prodhimit të vjetër çek dhe për shembull në vitin 2019, kishte vetëm 5 trena mallrash duke qarkulluar në rrjet, çdo ditë.

Në stacione nuk janë në përdorim pajisjet e sigurisë elektronike, elektromekanike dhe mekanike të sinjalit, d.m.th., as nuk ekzistojnë. Nuk ka ATP, pajisje autostop dhe sistem të përhershëm telekomunikacioni.

Zbatohet sistemi i lidhjes radio RDC. Kontrolli në distancë i trafikut është planifikuar në të ardhmen për linjën Durrës–Tiranë.

Sistemi i radios siguron komunikim midis dispeçerit qendror dhe atyre në stacione, dhe leja për të dërguar trenin i jepet drejtuesit të mjetit hekurudhor, në çdo stacion me një formular të shkruar të nënshkruar nga drejtuesi i stacionit.

Harta e mëposhtme tregon rrjetin hekurudhor të Shqipërisë.

Projektet e investimeve të mëdha, për rehabilitimin Durrës–Tiranë–Rinas, Vora–Hani i Hotit dhe Durrës–Rrogozhinë, do të përfshijnë elektrifikimin e linjave me përfundimin e rehabilitimit të tyre.

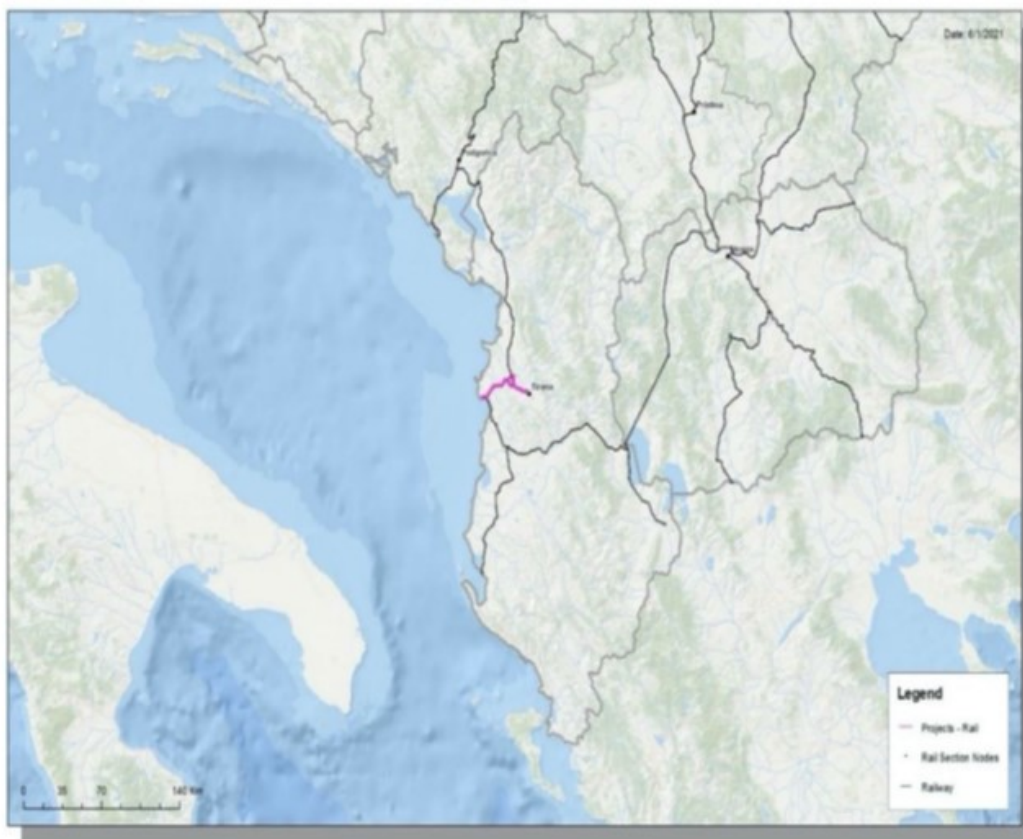


Figura 4. Rrjeti hekurudhor i Shqipërisë (Burimi: Komuniteti i Transportit)

3.8 Sektori Detar dhe Portet

Portet detare në BE rregullohen nga instrumentet e Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO), të Bashkimit Evropian (BE) dhe të Autoritetit kompetent kombëtar ose rajonal. Instrumentet e IMO s, bazohen në ligjin e deteve (Konventa e Kombeve të Bashkuara për të Drejtën e Detit-UNCLOS III) dhe u referohen anijeve të përfshira në udhëtime ndërkombëtare, megjithatë, portet detare janë ndërfaqe kritike jo vetëm të rrjeteve të transportit, p.sh., të rrjeteve tokësore me lidhje detare, por edhe të juridiksioneve dhe rolit të një shteti palë në Konventën e OKB-së, për të Drejtën e Detit, UNCLOS III.

Në këtë drejtim, instrumentet që lidhen me mbrojtjen e mjedisit, si Konventa Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet (MARPOL) që kërkon disponueshmërinë e objekteve të pritjes, ose të sigurisë (Kodi ISPS), i referohen edhe zonës së portit, ku legjislacioni kombëtar është harmonizuar me instrumentin e Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO).

Për nevojat dhe qëllimet e dokumentit strategjik aktual, rregullorja e Dritares së Vetme Detare Kombëtare (NMSW) siç mandatohet në rregulloren (BE) 2019/1239 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit të 20 qershorit 2019 është pika fillestare e analizave strategjike. Implikimet e politikave të Dritares së Vetme Detare Kombëtare (NMSW) të rregulluara nga rregulloja mbi NMSW-në, si dhe ndikimi i politikave më të zgjeruara evropiane kërkojnë një qasje dhe konsideratë tërësore gjatë projektimit dhe sistemit të sistemeve inteligjente të transportit, ITS-së, që i shërben nevojave të ndërlidhjeve dhe multimodalitetit.

Rregullorja (BE) 2019/1239 për dritaren e vetme po e konsideron Konventën FAL17 si një bazë që thekson parimin “vetëm një herë”, që do thotë se autoritetet publike duhet në të gjitha rastet të kërkojnë vetëm informacione thelbësore raportuese dhe mbajnë numrin e tyre në

minimum. Sipas rregullores shteti duhet të sigurojnë që operatorëve të anijeve t'u kërkohet të japin vetëm çdo informacion të kërkuar një herë për thirrje porti dhe që të dhënat përkatëse të furnizuara mbahen për ripërdorim.

Për më tepër, Agjencia Evropiane e Sigurisë Detare (EMSA) është e mandatuar të koordinojë mbledhjen dhe shkëmbimin e të dhënave të Kontrollit shtetëror të porteve, PSC në BE (në Memorandumin e Mirëkuptimit të Parisit që përfshin gjithashtu Evropën, dhe Kanadanë e të tjerë). Për këtë qëllim, EMSA operon sistemin THETIS.

Konventa ndërkombëtare për parandalimin e ndotjes nga anijet (MARPOL) dhe për këtë arsye të gjitha instrumentet e dekarbonizimit të deklaruar në aneksin VI dhe informatat përkatëse janë thelbësore në sistem dhe THETIS mbledh të gjitha të dhënat përkatëse, si për sqfurin, MRV etj. Prandaj, instrumentet e dekarbonizimit duhet të merren parasysh në arkitekturën e NMSW-së.

Është gjithashtu e rëndësishme të theksohet se, politikat më të zgjeruara evropiane me një shtrirje horizontale edhe jo, me një shtrirje sektoriale apo industrie, ndikojnë në planifikimin dhe zbatimin e të gjitha projekteve të lidhura me transportin.

Në veçanti, sistemi i taksave të BE-së, një rregullore kornizë e BE-së sipas Marrëveshjes së Gjellbër Evropiane, orienton mbi afatet, termat dhe kushtet e investimeve të gjelbra që zbatohen gjithashtu për transportin detar, portet dhe infrastrukturën. Ky sistem mbi taksat e BE-së, merr në konsideratë kriteret mjedisore, sociale dhe të mirëqeverisjes (ESG) dhe për rastin e anijeve, ajo i referohet MRV.

Aktualisht nuk ka asnjë detyrim, por vetëm rekomandimin, për mbledhjen e të gjitha të dhënave në mënyrë elektronike. Në këtë drejtim, digjitalizohen të gjitha proceset (d-MRV) për të futur transparencën, si dhe për t'u lidhur me instrumentet e tjera të BE-së, si ai i EU-ETS.

Dokumentet e fundit, të tilla si komunikimi i komisionit evropian COM (2022) 88 final (mars 2022), ndryshimi i fundit i direktivës së sistemit të tregtimit të emisioneve të BE-së (ETS), Direktiva (BE) 2018/410 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, theksojnë nevojën për të vepruar që të ulen emetimet e transportit detar, si dhe për të gjithë sektorët e tjerë të ekonomisë.

Përfshihet dhe mandatohet digjitalizimi i të gjitha procedurave që lidhen me dekarbonizimin në transport. Duke marrë parasysh gjithashtu zhvillimin e transportit të automatizuar dhe ritmin e vendosjes së ITS-ve në BE, një sistem ITS, të sigurt për të ardhmen duhet të marrë parasysh të gjithë këta parametra në hartimin dhe zbatimin e tij.

Instrumentet e BE-së janë në përgjithësi të harmonizuara me ato të IMO-s, megjithatë në disa raste, si në rastin e ndotjes së ajrit nga anijet, është miratuar një qasje e qartë e re, me qëllim që ose të detyrojë komunitetin ndërkombëtar të miratojë standarde më të larta, si në rastin e direktivës (BE) 2016/802, që përcakton kufijtë aktualë të sqfurit të aplikuar globalisht përmes IMO Sulphur Cap 2020 (IMO2020), ose për të mbrojtur interesat e shteteve anëtare, bregdetare të BE-së, duke zbatuar rregulla më të rrepta.

Në këtë rast, instrumentet evropiane janë përfshirë edhe në legjislacionin kombëtar. Sipas UNCLOS III, duhet të ofrojmë mjete ndihme të mjaftueshme lundrimi, të tilla si korridoret dhe ndriçimi, dhe portet e sigurta në rolin e tyre në shtetin bregdetar (CS); dhe e fundit, por jo më pak e rëndësishme, sipas nenit 216, kemi të drejtën të vendosim rregulla më të rrepta mjedisore për mbrojtjen e tij.

Roli i porteve detare në zhvillimin rajonal është eksploruar gjerësisht edhe në literaturë, megjithatë dimensionin e tillë është përtej qëllimit të projektit aktual, i cili konsistoi në asistencë teknike mbi ITS. Duke pasur parasysh kuadrin rregullator, zhvillimet e mëposhtme të politikave ndikojnë në planifikim, funksionimin dhe menaxhimin e porteve detare, dhe merren parasysh për nevojat e këtij dokumenti strategjik.

Mbi parandalimin e ndotjes me fokus të qartë në cilësinë e ajrit dhe dekarbonizimin e operacioneve, përveç çështjeve të tjera, një studim i fundit i IMO-së, i konsideron gjithashtu sistemet e trajtimit si mjete teknike për të promovuar dekarbonizimin, brenda zonës së portit:

- Sistemet e ankorimit të automatizuar;
- Pajisje elektrike në breg, duke përfshirë pompat për sasi të mëdha të lëngshme;

- Ngarkimi jashtë terminalit dhe optimizimi i trajtimit të ngarkesave në terminale;
- Anije të automatizuara dhe në përgjithësi anije me nivele të reduktuara të personelit dhe të operuara pjesërisht ose plotësisht nga distancë;
- Teknologjitë me një dritare: ndërfaqja digjitale anije – port;
- Teknologjitë e tjera të sinjalit, si: LRIT, GMDSS etj., që prekin portin si ndërfaqet, me shtetin.

Një analizë e fundit e rregullores (BE) 2017/352, krijon një kornizë për ofrimin e shërbimeve portuale dhe rregulla të përbashkëta për transparencën financiare të portit, ku kjo rregullore ka hyrë në fuqi në maj 2019 dhe është me interes kritik për këtë projekt, për të gjitha shërbimet e mbuluara lidhen drejtpërdrejt/tërthorazi me funksionimin dhe financimin normal të porteve detare.

Lista e dhënë më lart, së bashku me përfshirjen e rregullores (BE) 2017/352 në ligjin kombëtar përfshihet me konsultimin me autoritetet shtetërore të Shqipërisë, informacioni nxirret nga pyetësorë dhe takimet me ekspertët kombëtarë.

Sipas kuadrit aktual të organizatës ndërkombëtare detare IMO, të gjitha shtetet anëtare MS duhet t'i nënshtrohen një auditimi të rregullt sipas skemës së auditimit të organizatës IMO (IMSAS), që mbulon dispozitat e përgjithshme, harmonizimin e ligjit shqiptar, me konventat ndërkombëtare dhe përmbushjen e detyrimeve të Shqipërisë, si shtetet e tjera bregdetare CS. Në këtë drejtim, Shqipëria është audituar në vitin 2016.

Dritarja kombëtare detare e vetme (NMSW) është pika e interesit në lidhje me ITS, është e rëndësishme të theksohet se kuadri i politikave për portet detare është ndikuar shumë nga rregullimi ndërkombëtar i anijeve të angazhuar në udhëtime ndërkombëtare.

Këto rregullore janë të përfshira në legjislacionin kombëtar. Megjithatë duhet të përfshihen instrumente të BE-së, që promovojnë standarde më të larta të sigurisë, sigurisë dhe mbrojtjes së mjedisit, si dhe të politikave që lidhen me transparencën e financimit dhe burimeve.

Drejtimi kryesor i politikës është dekarbonizimi i operacioneve detare. Duke qenë se analiza nuk trajton opsionet e teknologjisë, por vetëm zhvillimet rregullatore në këtë fazë, nuk merret parasysh asnjë çështje e mëtejshme, si p.sh si fizibiliteti i përdorimit të lëndëve djegëse alternative, shtrirja e ECA-ve në Mesdhe etj. Megjithatë, aftësia e portit detar për të mbështetur përdoruesit drejt pajtueshmërisë si dhe për të zbatuar siç duhet rregulloren është marrë në konsideratë për nevojat e këtij kuadri strategjik.

Çështjet e MASS duken mjaft të largëta për momentin, megjithatë, ndërsa EMSA dhe KE mbështesin punën në IMO, udhëzimet e politikave priten së shpejti.

Çështjet e Single Window, si dhe LRIT dhe GMDSS duket se janë në progres evolucionar, prandaj duhet kërkuar një përditësim mbi proceset dhe afatet kohore.

3.9 Këndvështrimi i përgjithshëm

Rezultatet të sektorit detar, të zhvilluara midis organeve zyrtare të detit dhe portit, siç janë në portin detar të Durrësit, dhe Drejtorinë e Përgjithshme Detare, DPD, monitorohen të gjitha portet e Shqipërisë, me informacionet që përfshijnë:

1. Të dhënat dhe informacionet e kërkuara nga ekspertiza e BE-së, që janë relevante, të pritshme dhe të arsyeshme për përfundimin me sukses të misionit të kontrollit të vendosjes së sistemeve ITS

2. Për nevojat e këtij projekti, do të hartohet tregu aktual portual në Shqipëri, si dhe të nxirren boshllëqet e mundshme të infrastrukturës, përpara se të propozohet çdo iniciativë apo projekt ITS.

3. Porti i Durrësit është porta kryesore, megjithatë, portet e tjera detare mund të lehtësojnë problemet e trafikut, mjedisit dhe transportit të brendshëm, duke krijuar shërbime bregdetare lokale, për të mbështetur multimodalitetin efektiv. Vëmendje i kushtohet edhe porteve të tjera detare, megjithëse Durrësi mbetet porti kryesor detar i pakontestueshëm i Republikës së Shqipërisë.

4. Oficerët vendorë theksojnë mungesën e infrastrukturës së butë dhe të fortë për çështjet e sigurisë në zonën e portit, si në rastin e gatishmërisë dhe reagimit ndaj emergjencave, shuarjes së zjarrit etj.

5. Tërmetet e vitit 2019 rezultuan të pamjaftueshme në planifikimin aktual dhe mjetet e disponueshme, prandaj sugjerohet një riinxhinierim i planifikimit të emergjencës, së bashku me blerjen e mjeteve të dedikuara, si rimorkiatorë me kapacitet zjarrfikës, dhoma pompash dhe tubacionesh.

6. Mungesa e infrastrukturës digjitale të dedikuar në Portin e Durrësit dhe e nënkuptuar në të gjitha portet e tjera në Shqipëri, u theksua gjithashtu si një pengesë për rritjen dhe zhvillimin e mëtejshëm.

7. Për infrastrukturën të NMSW-së, u komunikua, se autoriteti i pavarur, Shërbimi Hidrografik Shqiptar (SHHSH) është përgjegjës për të gjitha mjetet ndihmëse lundruese, korridoret dhe fenerët (faret), përfshirë koordinimin e infrastrukturës dhe funksionimit të NMSW.

Eksperti i porteve detare nga asistenca teknike CONNECTA ka komunikuar mbi informacionin e kërkuar sipas pikës 1 më sipër, por ka të dhëna apo informacione të pakta. Pavarësisht mungesës së të dhënave, skica e grupit portual, detar shqiptar i shërben qëllimeve të pikave 2 dhe 3 më sipër.

3.10 Kuadri institucional

Analiza e grupit detar dhe portual shqiptar bazohet në të dhëna të siguruara nga burime të jashtme të besueshme, si Konferenca e Kombeve të Bashkuara për Zhvillimin e Tregtisë dhe Transportit (UNCTAD) dhe Rrjeti i inteligjencës së Clarksons (SIN).

Analizat përshkruajnë sektorin portual të Shqipërisë si dhe anijet nën regjistrin shqiptar. Këto rezultate janë të rëndësishme për çdo investigim dhe analizim të mëtejshëm të grupeve detare dhe portuale, si dhe për lidhjen e nënsistemeve të transportit port dhe detar me rrjetet e brendshme. Në këtë drejtim, kjo analizë ndihmon për të kuptuar mangësitë dhe elementët që mungojnë drejt SIM-ve efikase dhe efektive, prandaj i shërben qëllimeve të këtij dokumenti strategjik mbi sistemet ITS.

Operacionet:

- Harmonizimi i legjislacionit me politikat evropiane dhe ndërkombëtare në lidhje me ushtrimin e të drejtave dhe detyrimeve të shtetit të flamurit (FS), shtetit bregdetar (CS) dhe shtetit portual (PS) nga pala shqiptare nuk mund të vlerësohet pasi nuk jepet asnjë input për çështjet e IMSAS dhe në veçanti për NMSW sipas rregullores (BE) 2019/1239. Megjithatë, mungesa e mjeteve, të tilla si rimorkiatorë të dedikuar me kapacitet zjarrfikës dhe i rrjeteve digjitale në zonën e portit, sugjerojnë se ka punë thelbësore për t'u bërë përpara se të promovohet ITS, me zgjidhjet efektive, ndërvepruese dhe intermodale.

- Krahas burimeve të tjera, ekipi ka shqyrtuar edhe Planin Sektorial Kombëtar të Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale, miratuar me vendimin e Këshillit Kombëtar të Territorit nr. 1, datë 14.10.2020.

Ky plan sektorial vendos objektiva të nivelit të lartë dhe ofron një pasqyrë të parë të inventarit aktual ligjor për të trajtuar tema specifike. Për shembull, plani sektorial e konsideron sigurinë si prioritet, megjithatë ky koncept është konsideruar praktikisht në ligjin nr. 168/2013, që prezanton kodin IMO/ISPS në legjislacionin kombëtar (Kodi Ndërkombëtar i Anijeve dhe Porteve (ISPS) i 2004 është një pjesë integrale e Konventës SOLAS, kapitulli XI-2, dhe trajton çështjet e sigurisë në zonën e portit, si dhe në anijet në bord.

Siguria kuptohet si kusht për sigurinë në kuadrin ndërkombëtar detar. Megjithatë, plani sektorial nuk trajton në mënyrë specifike çështjet e lundrimit. Në mënyrë indikative, neni 18 i ligjit nr. 9251, datë 8.7.2004, thotë qartë se portet mund të kufizojnë kalimet dhe zonat e lundrimit, por nuk përmendet qartë kërkesat e VTS, VTMS ose detare me një dritare.

Kjo pritet, pasi ky plan është i vitit 2020 dhe disa nga instrumentet kritike për ITS dhe NMSW hynë në fuqi vonë. Në këtë drejtim, ekipi e konsideron lidhjen me instrumentet e mëposhtme ndërkombëtare dhe evropiane të rëndësishme për qëllimet dhe qëllimin e këtij projekti:

- Rregullorja (BE) 2022/2399 për krijimin e mjedisit me një dritare të vetme të bashkimit evropian për doganat dhe ndryshimin e Rregullores (BE) 952/2013
- Direktiva 2002/59 për VTMS
- Konventa IMO/FAL si dhe dokumentet FAL.5/Circ.42/Rev.3 dhe FAL 47/WP.7; kujtohet se Single Window nën FAL bëhet e detyrueshme në vitin 2025
- Aneksi VI IMO/MARPOL dhe veçanërisht Regj. 11.4, Regj. 15.2, Regj. 17.2 dhe 17.3, Reg.18.1 – 18.2.5 – 18.9.6 që ofrojnë lidhje me FAL dhe Single Window
- Kodi IMO/III
- Rregullorja 852/2020 (Taksonomia e BE-së) dhe instrumentet e tjera të Instrumenteve të Marrëveshjes së Gjellbër lidhur me TEN-T nuk janë konsideruar më lart, por ato mund të jenë gjithashtu relevante.

Mirëmbajtja:

- Nuk zbatohet në lidhje me ITS për portet detare.
- Infrastruktura e reja:
- Sektori portual shqiptar ka një potencial të jashtëzakonshëm për rritje të mëtejshme.
- Flota shqiptare është jashtëzakonisht e vjetruar dhe kjo është një çështje shqetësuese.
- Megjithatë, profili bregdetar i vendit dhe në veçanti mungesa e aksit kryesor rrugor apo hekurudhor që lidh të gjitha pikat bregdetare të interesit, mund të ofrojë një mundësi unike për shërbimet e udhëtarëve dhe Ro-Ro bregdetare, në një përpjekje për të zhvendosur ngarkesat nga toka në det.

Si një opsion kyç i politikës së BE-së, në shërbimet e transportit të gjellbër si një prioritet i politikës globale dhe evropiane kjo infrastrukturë e re që mbron mjedisin dhe infrastruktura digjitale ka përdorim dhe për të ringjallur industrinë vendëse të ndërtimit të anijeve, pasi anijet e parashikuara nuk kërkojnë infrastrukturë të madhe industriale.

Planet për të promovuar lëndët djegëse alternative dhe elektrifikimi, gjithashtu mund të konsiderohen dhe kombinohen me aplikimet e ITS. Të gjitha nismat e mësipërme duken në përputhje me taksonominë e BE-së, prandaj mund të financohen nga burime publike dhe private, brenda BE-së.

3.11 Shtyllat bazë të profilit detar shqiptar

Profili detar i Shqipërisë është përmbledhur, bazuar në të dhënat e siguruar nga UNCTAD:

Nr.	Përshkrimi ose emërtimi:	Tregues kyç ose bazë
1	Popullsia (% e totalit)	0.04%
2	Vija bregdetare (km - % e totalit)	0,04%
3	Produkti vendës (USD aktual - % e totalit)	0.02%
4	Eksporti i mallrave (USD - % e totalit)	0,02%
5	Importi i mallrave (USD - % e totalit)	0,03%
6	Flota me flamur kombëtar (DWT - % e totalit botëror)	<0,01%
7	Flota me flamur kombëtar (USD - % e totalit botëror)	<0,01%
8	Pronësia e flotës (DWT - % e totalit botëror)	<0,01%
9	Pronësia e flotës (USD - % e totalit botëror)	<0.01%
10	Ndërtimi i anijeve (GT)	n/a
11	Riciklimi i anijeve (GT)	n/a
12	Furnizimi me detarë: oficerë	0.04%
13	Furnizimi me detarë: vlerësimet	0,05%

Tabela 2. Profili detar i Shqipërisë

Nisur nga informacioni i tabelës 4, është evidente se sektori portual dhe detar nuk po kontribuon në mënyrë thelbësore në ekonominë kombëtare, por ka një potencial të jashtëzakonshëm për rritje dhe zhvillim.

Përshkrimi	Viti 2005	Viti 2010	Viti 2015	Viti 2021
Eksportet e mallrave	658	1545	1917	3559
Importet e	2618	4406	4302	7718

mallrave				
Bilanci tregtar i mallrave	-1960	-2861	-2385	-4159

Tabela 3. Eksporti – importi në USD (milion)

Eksportet e mallrave (USD milion)			
ITALIA, 1530	Të tjera, 1226	Spanja, 241	
		Greqia, 239	
		Gjermania, 193	Kina, 130

Figura 5. Zbërthimi i eksporteve për çdo destinacion

Nga ana tjetër, tabela 5 tregon evoluimin e tregtisë dhe deficitin e bilancit tregtar. Importet po rriten me një mesatare prej 11% në vitet e fundit (2015–2021) që është përmirësuar me 11% norme mesatare të periudhës 2005–2021.

Eksportet po rriten gjithashtu me 10% vitet e fundit. Megjithatë, kjo normë është dyfishuar kundrejt 5% të periudhës 2005–2021.

Diferenca në normën e rritjes së importit dhe eksportit sugjeron një deficit të rrënjësor thellë në tregti, i cili aktualisht po zhvillohet me një normë vjetore prej 10%.

Për më tepër, analiza e top 5 partnerëve tregtarë sugjeron potencialin masiv të biznesit detar dhe portual, në Shqipëri, pavarësisht nga disponueshmëria e lidhjeve me brendësi.

Tregtia me Italinë, Spanjën dhe Kinën, aktualisht në masën 54% të totalit, shërbehet natyrshëm nga anijet, kuptohet gjithashtu se një pjesë e konsiderueshme e tregtisë i referohet produkteve të energjisë dhe dërgesave të lidhura me to.

Tregtia e mallrave të bashkuara me kontejnerët mbetet gjithashtu e papërfillshme, për shkak të mungesës së lidhjes, infrastrukturës dhe konkurrenca me portet dhe lidhjet e tjera në rajon.

Indeksi i lidhjes së transportit linear (LSCI) mbetet dukshëm i ulët, afër 4, kundrejt rajonit (p.sh., Greqia gëzon 60 dhe Italia afër 80).

Të dhënat e ofruara janë për vitin 2021 konfirmojnë lidhjen aktuale të dobët të portit dhe nënkuptojnë potencialin e rritjes.

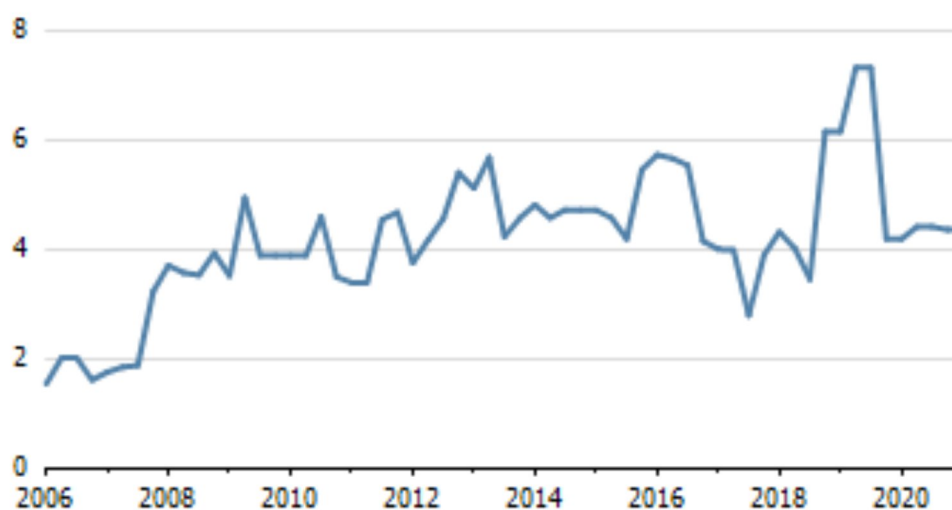


Figura 6. Indeksi i lidhjes së transportit të linjës

3.12 Portet detare shqiptare

Sistemi portual shqiptar përfshin portet e Durrësit, Porto-Romanos, Sarandës, Vlorës dhe Shëngjinit. Pa dyshim, porta kryesore që i shërben tregtisë ndërkombëtare është Porti i Durrësit, për arsye historike, afërsisë me kryeqytetin e Tiranës dhe infrastrukturës së disponueshme.

Zhvillimi i trafikut në sistemin portual shqiptar për periudhën 2017–2021 është një rritje prej 3,1% e numrit të thirrjeve; rritja për sa i përket tonazhit bruto (GT), megjithatë është vetëm 0.8%. Ky konstatim sugjeron se më shumë anije edhe me përmasa të vogla për sa i përket GT janë drejtuar në portet shqiptare. Të dhënat për vitin 2022 janë thelbësore, prandaj nuk merren parasysh në përllogaritje. Figura 9 dhe figura 10 ilustrojnë një rënie të konsiderueshme të trafikut në vitin 2020 që i atribuohet ngadalësimit të ekonomisë globale për shkak të pandemisë COVID-19. Në këtë drejtim, të dhënat e vitit 2021 pasqyrojnë edhe rikthimin e ekonomisë.

Pjesa më e madhe e trafikut trajtohet nga Porti i Durrësit. Pjesa tjetër e porteve, iu kanë shërbyer kryesisht anijeve më të vogla me thirrje të shpeshta, siç janë anijet e vogla të udhëtarëve. Flota e shërbyer nga portet shqiptare përfshin shumë tragete të vjetër pasagjerësh Ro-Ro, që kalojnë Adriatikon duke ofruar një lidhje jetike me Gadishullin Italian. Moshë e të gjitha anijeve që lundrojnë në portet shqiptare është alarmante për sigurinë dhe shqetësimet mjedisore që janë ngritur. Për më tepër, anijet e mallrave nuk kalojnë kohë të konsiderueshme në portet shqiptare, pasi ato janë të vogla për sa i përket tonazhit (DWT) dhe GT. Duke qenë se këto anije shërbejnë kryesisht ngarkesa jo të bashkuara, koha e tyre e shkurtër e qëndrimit në port, tregon një trajtim mjaft efikas dhe tarifa portuale potencialisht të larta, që pengojnë kohët më të gjata në port.

3.13 Flota e marinës detare

Flota nën regjistrin shqiptar përbëhet nga 73 anije (pothuajse të gjitha, 72, në shërbim), 52 mallra të përgjithshme, 8 MPP, 5 pasagjere dhe 8 shërbimi detar, me moshë mesatare 41 vjeç.

Në total, raportohen 79 mijë tonë DWT të anijeve të ngarkesave të përgjithshme, d.m.th., një kapacitet i krahasueshëm me një anije të vetme të Panamasë (<80 mijë tonë DWT). Madhësia mesatare në DWT e anijeve të ngarkesave është 1550 tonë, dhe duke përjashtuar të gjitha anijet nën 1000 tonë DWT, raportohen 23 anije me DWT 3200 tonë dhe 41 vjet. Një total prej 22500 t DWT janë regjistruar si anije me shumë qëllime (MPP). Këto 8 MPP të listuara kanë një kapacitet mesatar prej 2800t DWT dhe një moshë mesatare 36 vjeç. Raportohen vetëm 5 anije pasagjerësh me kapacitet 116 pasagjerë dhe moshë mesatare 45 vjeç. Së fundi, shërbejnë 8 rimorkiatorë, të gjitha të ndërtuara në Shqipëri para vitit 1990 dhe me moshë mesatare 44 vjeç në portet shqiptare dhe trafikun. Duke pasur parasysh vendndodhjen e Shqipërisë, ofruesit e shërbimeve tërheqëse mund t'i shërbejnë trafikut dhe incidenteve pranë ngushticës së Otrantos në konkurrencë të drejtpërdrejtë me vendndodhjet dhe ofruesit e shërbimeve në Itali.

3.14 Cilësia e ajrit – ndotja e ajrit nga anijet

Çështja e cilësisë së ajrit dhe ndotja e ajrit është thelbësore në modelin rregullator të IMO-s dhe BE-së. Rregullorja 13 e MARPOL Aneksit VI prezanton nivele të ndryshme të niveleve të përcaktuara qartë të kontrollit për adresimin e emetimeve të oksideve të azotit (NOx) ndërsa Rregullorja 14 trajton çështjen e oksideve të squfurit (SOx), ku këto dy rregullore janë në fuqi dhe trajtojnë ndotësit kritikë të gazeve joserë (GHG).

Kufijtë aktualë të emetimeve të SOx janë përshtatur me direktivën evropiane (BE) 2016/802. Megjithatë, rregullorja 14 u jep gjithashtu shtysë shteteve bregdetare nëpërmjet një procedure të mire përcaktuar të IMO-së, për të deklaruar Zonat e Kontrollit të Emetimeve (ECA). Në rastin e Shqipërisë, është interesante të eksplorohej dhe identifikohet çdo aktivitet që lidhet me çdo shtrirje të një ECA në Mesdhe, si dhe ndikimin e IMO2020 në tregjet lokale dhe çdo veprim rregullator përkatës nga autoritetet lokale në lidhje me disponueshmërinë dhe cilësinë e karburantit.

Çështja e GHG-ve është e lidhur ngushtë me efikasitetin energjetik të operacioneve detare. Prandaj, çështjet, që lidhen me parandalimin e ndotjes detare, i referohen reduktimit të nevojave për energji të anijeve gjatë qëndrimit në port. Çdo iniciativë e ndërmarrë nga portet detare lokale mund të jetë me interes për këtë kuadër strategjik. Shkurtimeve, korniza dhe afati kohor aktual i IMO-s përshkruhen më poshtë:

- Masat e detyrueshme të indeksit të projektimit të efikasitetit të energjisë (EEDI) për anijet e reja dhe të Planit të Efikasitetit të Energjisë dhe Menaxhimit të Anijeve (SEEMP).

Një dokument specifik për anijen që ofron një mekanizëm për të ndihmuar në përmirësimin e efikasitetit energjetik të një anijeje në një kosto- mënyrë efektive hyri në fuqi më 1 janar 2013, ndërsa objektivat për të përmirësuar efikasitetin e projektimit (EEDI) të anijeve të reja të ndërtuara filluan në 2015. Për anijet e reja, EEDI kërkon që efikasiteti i energjisë të përmirësohet në faza, të tilla si: emetimet e CO₂ reduktohen në mënyrë progresive ; aktualisht, në fazën e dytë, që zgjat nga 1 janari 2020 deri më 31 dhjetor 2024, EEDI kërkon deri në 20% ulje të intensitetit të karbonit për ekuivalent transporti.

- Sistemi i Mbledhjes së të Dhënave të IMO-s (IMO-DCS)

Gjithashtu, pas janarit 2019, u bë i detyrueshëm dhe anijet me 5000 GT e lart duhet të mbledhin dhe raportojnë të dhëna për konsumin e karburantit sipas SEEMP pjesa II. Një veprim i ngjashëm është dëshmuar në BE, ku monitorimi, raportimi dhe verifikimi i konsumit të karburantit (EU-MRV) është një kërkesë për anijet me 5000 GT e lart që lëvizin në portet evropiane. Ndërsa IMO-DCS është një bazë të dhënash publike anonime, EU-MRV është një bazë e të dhënave publike dalluese dhe kjo është një çështje kritike në raportimin e performancës financiare dhe mjedisore nën kuadrin e mire- qeverisjes ESG.

Në qershor 2021, MEPC-76 vendosi ndryshime në lidhje me masat teknike dhe operacionale për të ulur intensitetin e karbonit të transportit ndërkombëtar. Këto ndryshime hyjnë në fuqi më 1 nëntor 2022, dhe përfshijnë sa vijon:

1. Llogaritja dhe verifikimi i indeksit ekzistues të anijeve të efikasitetit të energjisë (EEXI) – kërkesat retroaktive EEDI të aplikuara për anijet ekzistuese nga 1 janari 2023;

2. Futja e një mekanizmi vlerësimi (A deri në E) të lidhur me treguesin operativ të intensitetit të karbonit (CII), që hyri në fuqi nga 1 janari 2023; dhe

3. Plani i Përmirësuar i Menaxhimit të Eficiencës së Energjisë së Anijeve (SEEMP) për të përfshirë objektivat për emetimet operacionale, ku një SEEMP i miratuar mbahet në bord nga 1 janari 2023.

Ngjashëm me EEDI, qëllimi i EEXI është të matë efikasitetin energjetik të anijes bazuar në dizajnin dhe rregullimet e saj. Kërkohet të zhvillohet një skedar teknik EEXI, i cili përfshin të dhënat e përdorura për përlogaritjen dhe do të përdoret si bazë për verifikimin e pajtueshmërisë.

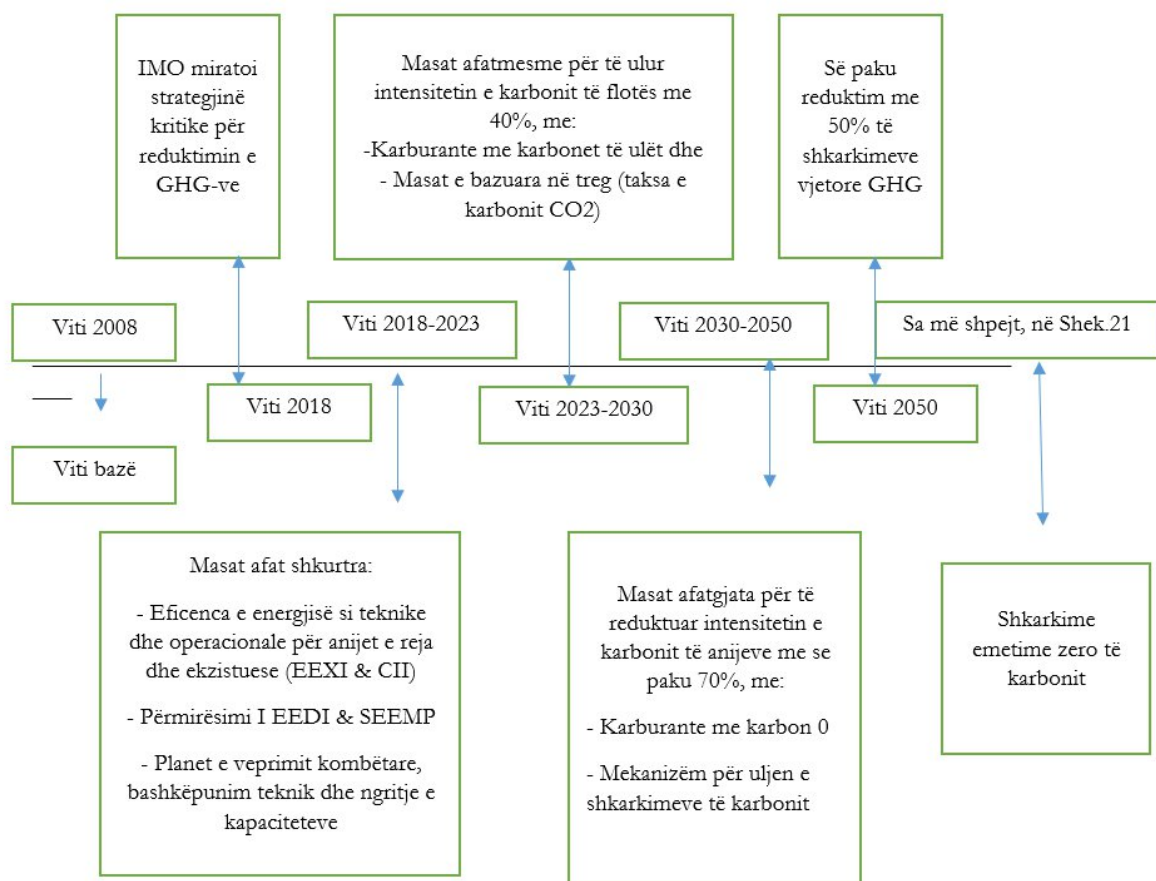


Figura 7. Afati kohor i dekarbonizimit

Përpos çdo mase teknike të promovuar nga pronarët drejt përputhshmërisë, merren parasysh, gjithashtu, edhe masat operacionale dhe në veçanti treguesi i intensitetit të karbonit (CII), si dhe SEEMP i përmirësuar. Treguesi i intensitetit të karbonit (CII) është një masë operacionale e zbatueshme për anijet prej 5,000 GT e lart, e cila përputhet me kërkesat për regjistrimin e konsumit të karburantit të anijes në përputhje me sistemin e mbledhjes së të dhënave të IMO-së (IMO-DCS). Sipas rregullores 28 të aneksit VI të rishikuar MARPOL, nga viti 2023 anijet e aplikueshme, do të:

1. Llogaritin CII operacionale vjetore arritur në 12 muaj nga 1.01-31.12, në atë vit kalendarik; dhe

2. Demonstronë reduktimet të intensitetit të karbonit nga 2023 më 2030.

Normat e reduktimit synojnë të arrijnë nivelet e ambicieve të përcaktuara në strategjinë fillestare të IMO-së, në veçanti, nivelin e ambicies së vitit 2030 për reduktimin e intensitetit të karbonit të transportit ndërkombëtar me të paktën 40% deri në vitin 2030, krahasuar me vitin 2008. Anijeve do t'u jepet një vlerësim vjetor i intensitetit të karbonit (vlerësimi CII) që tregon performancën e tyre gjatë vitit të kaluar. Ekzistojnë pesë kategori vlerësimi CII të dhëna në një shkallë nga "A", në "E", ku "A" është më e mira, bazuar në një llogaritje të raportit vjetor të efikasitetit (AER) ose distancës bruto ton të kapacitetit (cgDist). AER përdor parametrat e konsumit të karburantit, distancës së përshkuar dhe tonazhit të peshës së vdekur në tërheqjen e verës. CgDist (emetimet për ton-milje bruto) përdoret për ngarkesat kritike për vëllimin, si anijet e lundrimit, transportuesit e automjeteve me rrokullisje/roll-off (Ro-Ro) dhe anije me pasagjerë me lëvizje (ROPAX). Siç kërkohet nga rregullorja 26 e shtojcës VI MARPOL, zhvillohet një version i përmirësuar i SEEMP.

Nga 1 janari 2024, për anijet do të lëshohen me një deklaratë përputhshmërie (SoC), që mbulon konsumin e verifikuar të karburantit, reduktimin e arritur të intensitetit të karbonit dhe

një vlerësim vjetor (A deri në E) bazuar në karbon. Performanca e reduktimit të intensitetit kundrejt reduktimit të kërkuar të intensitetit të karbonit. Për më tepër, MEPC-76 miratoi një qasje me faza të reduktimit të intensitetit të karbonit prej 2% në krahasim me linjën e referencës 2019 nga viti 2023 (shih tabelën 2), kur ndryshimet e MARPOL do të hynin në fuqi, deri në vitin 2026, kur një rishikim tjetër për të forcuar më tej, norma vjetore e reduktimit duhet të ndodhë:

<i>Viti</i>	<i>Viti 2023</i>	<i>Viti 2024</i>	<i>Viti 2025</i>	<i>Viti 2026</i>	<i>Vitet 2027-2030</i>
Faktori i reduktimit vjetor (viti bazë 2019)	5%	7%	9%	11%	Ende për t'u vendosur

Tabela 4. Reduktimi i intensitetit të karbonit miratuar në MEPC

Sikundër duket, zhvillimi i rregulloreve mjedisore rrit rrezikun e pajtueshmërisë dhe performancës. Rreziku nuk kufizohet në një shkelje të një kërkesë statutores që do të rezultojë në veprime korrigjuese, por është i lidhur me vendimmarrjen financiare dhe raportimin. Analiza nuk është e plotë, përveç nëse merren veprime në praktikë, sipas disa nismash të politikave evropiane.

Çështja e parë dhe ndoshta më kritike është futja e skemës EU-ETS, e cila do të zbatohet për të gjitha anijet që thërrasin portet e BE-së dhe do të rezultojë në kosto operationale ose edhe përfitime kur tregtohen lejimet dhe gjobat (kundërvajtjet ose sanksionet).

Nisma tjetër që ka ndikim në këtë projekt është karburantet për sektorin detar të BE, FuelEU Maritime. Objektivi kryesor i këtij propozimi është të promovojë përdorimin e karburanteve të qëndrueshme duke adresuar:

1. Barrierat e tregut, që pengojnë përdorimin e tyre,
2. Pasigurinë, se cilat opsione teknike janë gati në treg.

Kjo nismë fokusohet në të gjitha anijet me 5000 GT e lart, pavarësisht nga flamuri i tyre, që lundrojnë në një port të BE-së.

Objektivat përcaktohen kundrejt një vlere referimi që pasqyron intensitetin mesatar të gazeve serrë të flotës së energjisë së përdorur në bord nga anijet në vitin 2020, dhe reduktohet me përqindjet e Tabelës 3:

<i>Viti</i>	<i>Viti 2025</i>	<i>Viti 2030</i>	<i>Viti 2035</i>	<i>Viti 2040</i>	<i>Viti 2045</i>	<i>Viti 2050</i>
Ulja (reduktimi)	2%	6%	13%	26%	59%	75%

Tabela 5. Reduktimi i propozuar nga FuelEU

Kjo iniciativë vendos një kufi në intensitetin e gazeve serrë të karburanteve të përdorura në bord nga viti 2025 e tutje dhe vendos një detyrim për anijet e udhëtarëve që të përdorin furnizimin me energji në breg nga viti 2030, përveç nëse mund të demonstrojnë përdorimin e teknologjisë alternative me emetim zero ndërsa janë në kalatë. Së fundi, 2 (dy) nisma të tjera evropiane mund të ndikojnë në ecurinë financiare të këtij dokumenti strategjik, me rezerve, pasi kërkesat përfundimtare nuk janë të ditura dhe jo në këtë fazë të vendimmarrjes.

Direktiva për tatimin e energjisë (ETD) prezanton një strukturë të re të normave tatimore dhe heqjen e përjashtimeve tatimore për karburantet detare të shitura, brenda zonës tregtare evropiane (EEA) dhe për përdorim brenda zonës (EEA) që kanë filluar nga viti 2023. Në thelb, rregullat e reja përcaktojnë një akcizë minimale tarifa për karburantet përkatëse të përdorura për tragetet, brenda BE-së, peshkimin dhe anijet tregtare me synimin për të inkurajuar kalimin në karburante më të qëndrueshme të përdorura nga anijet që tregtojnë brenda BE-së.

Në mënyrë të ngjashme, nisma e infrastrukturës alternative të karburanteve (AFI) synon të mbështesë propozimin e FuelEU Maritime. BE-ja, financon projekte infrastrukturore në portet detare për të siguruar infrastrukturën e duhur të magazinimit të gazit natyror të lëngshëm (LNG)

deri në vitin 2025 dhe për të instaluar furnizimin me energji elektrike në breg për të shërbyer kërkesën e të paktën 90% të anijeve me kontejnerë dhe pasagjerë që navigojnë në atë port.

3.15 Vendosja e taksave në kontekst të BE-së

Në bazë të Marrëveshjes së Gjellbër të BE-së, Komisioni Evropian ka miratuar një pakete propozimesh për bërjen e klimës, transportit, energjisë, dhe taksimit të përshtatshëm, për uljen e shkarkimeve të gazeve serë, me së paku reduktim 50% deri në vitin 2030, krahasuar me vitin 1990. Korniza e Marrëveshjes së Gjellbër Evropiane, Rregullorja (BE) 2020/852 e Parlamentit Evropian vendosi një kornizë për të lehtësuar investimet e qëndrueshme. Ky është një sistem klasifikimi që krijon një listë të aktiviteteve ekonomike të qëndrueshme për mjedisin. Për më tepër, kjo taksonomi i drejton kompanitë, investitorët dhe politikëbërësit drejt aktiviteteve ekonomike që mund të konsiderohen të qëndrueshme për mjedisin. Taksonomia hyri në fuqi në korrik 2020 dhe është e bazuar në shkencë, teknologjik neutrale, mjaft e sofistikuar por gjithëpërfshirëse. Rregullorja përfshin kriteret e kontrollit teknik për të përcaktuar se kur një aktivitet ekonomik është i qëndrueshëm për mjedisin dhe transporti detar njihet sipas sistemit të taksave, si një sektor kalimtar.

Veçanërisht, taksat dhe sistemi i klasifikimit mund të përdoren nga çdo pjesëmarrës përkatës i tregut: veprimet e detyrueshme të dhënies së informacioneve shpjeguese për: (i) pjesëmarrësit e tregut financiar; dhe (ii) sipërmarrjet që i nënshtrohen janë parashikuar direktiva të raportimit jofinanciar. Në mënyrë koncize, financimi nga burime publike dhe private duhet të jetë në përputhje me Taksonominë, dhe kjo nënkupton standarde më të larta raportimi. Në këtë rast, taksonomia nuk përjashton anijet turistike dhe transportin e udhëtarëve. Pjesëmarrësit e tregut financiar, si ofruesit e financimit të anijeve, që ofrojnë produkte financiare që kanë qëndrueshmërinë mjedisore si objektiv investimi, ose që promovojnë karakteristikat mjedisore, duhet të zbulojë përqindjen e investimeve bazë që janë në aktivitete ekonomike të qëndrueshme për mjedisin, siç përcaktohet më poshtë nën 5 dhe 632.

Në këtë kontekst, projektet tipike të transportit detar që rezultojnë në zhvendosjen e ngarkesave nga toka në det, si në rastin e transportit bregdetar ose detar të shkurtër, ose për të frenuar emetimet e CO₂ nga operacionet detare janë objekt i neneve të mësipërme. Avantazhi krahasues, raportimi periodik dhe në përgjithësi, monitorimi i performancës mjedisore është i nënkuptuar dhe i mandatuar. Sipas nenit 8, subjektet jo financiare, të tilla si shoqëritë zotëruese dhe operuese, duhet të zbulojnë gjithashtu të dhënat përkatëse, si p.sh. Raporti i drejtpërdrejtë i qarkullimit, kapitalit dhe shpenzimet operationale, që lidhen me aktivitetet ekonomike të qëndrueshme për mjedisin. Në këtë pikë është i duhur të përkufizohet termi “aktivitete ekonomike të qëndrueshme mjedisore”.

Neni 3 i rregullores përcakton katër kriteret gjithëpërfshirëse për aktivitetet ekonomike të qëndrueshme mjedisore:

- 1) Kontribuon në mënyrë thelbësore në një ose më shumë objektiva mjedisore (neni 9, 10 dhe 16);
- 2) Nuk dëmton ndjeshëm asnjë nga objektivat mjedisore (neni 9 dhe 17);
- 3) Kryhet në përputhje me masat mbrojtëse minimale (neni 18);
- 4) Përputhet me kriteret e kontrollit teknik (neni 10(3), 11(3), 12(2), 13(2), 14(2) dhe 15(2)).

Neni 9 sqaron gjithashtu termin objektiva mjedisore, si vijon:

1. Zbutja e ndryshimeve klimatike;
2. Përshtatja ndaj ndryshimeve klimatike;
3. Përdorimi dhe mbrojtja e qëndrueshme e burimeve ujore dhe detare;
4. Kalimi në një ekonomi rrethore;
5. Parandalimi dhe kontrolli i ndotjes;
6. Mbrojtja dhe restaurimi i biodiversitetit dhe ekosistemeve.

Kriteret e shqyrtimit teknik përcaktojnë nëse një aktivitet: (i) kontribuon në mënyrë thelbësore në një ose më shumë objektiva; dhe (ii) nuk dëmton ndjeshëm ndonjë nga objektivat e tjerë mjedisore. Kriteret e shqyrtimit përcaktohen në aneksin 1 (Zbutja e ndryshimeve klimatike) dhe

shtojca 2 (përshtatja ndaj ndryshimeve klimatike); ato janë gjithëpërfshirëse dhe përmbajnë disa detaje për sa i përket transportit detar. Si ilustrim, aktivitetet që lidhen me transportin detar mbulojnë blerjen, financimin, dhënien me qira, dhënien me qira dhe funksionimin e:

1. Transportit ujq i udhëtarëve në brendësi dhe transporti i mallrave detar e bregdetar
2. Transportit të mallrave detare dhe bregdetare, anije për operacione portuale dhe aktivitete ndihmëse, të tilla si rimorkiatorë, anije ankorimi, anije pilot, anije shpëtimi dhe akullthyesë.
3. Transportit ujq i udhëtarëve detar dhe bregdetar.

Për sa u përket emetimeve të CO₂, kërkohet, e zbatueshme për të gjitha aktivitetet e transportit detar, që mjetet lundruese të kenë zero emetim të drejtpërdrejtë CO₂. Megjithatë, pasi emetimet zero nuk janë as teknikisht dhe operativisht të realizueshme në shumë projekte, ka përjashtime të konsideruara në rregullore. Kriteret e lidhura me karbonin nuk janë të vetmet relevante për instrumentet e tjera të IMO-së, ka gjithashtu kërkesa specifike për aneksin VI MARPOL dhe veçanërisht për emetimet e oksideve të squfurit (SO_x) dhe emetimet e oksideve azotit (NO_x), si dhe tek uji i çakullit, zhurma dhe dridhjet. Duke parë më nga afër kriteret e shqyrtimit, në rastin e udhëtarëve dhe anijeve turistike, janë me interes dispozitat e mëposhtme:

1. Pajtueshmëri e plotë, nëse jo, eliminimi i emetimeve të SO_x dhe NO_x (çështjet e cilësisë së ajrit);

2. Nivelet e ulëta të zhurmës (nuk është diskutuar në këtë raport, megjithatë mund të jetë një problem në të ardhmen);

3. Anijet që nuk kanë zero emetim të CO₂ të drejtpërdrejtë (nga tubat e përcjellësit) mund të kualifikohen ende nëse aktiviteti është një aktivitet kalimtar siç referohet në nenin 10(2) të rregullores së vendosjes së taksave të BE-së, me kusht që të jetë në përputhje me kriteret e mbetura të kontrollit teknik të përcaktuara për kategoritë përkatëse të transportit detar. Pikat e mësipërme janë të një rëndësie kritike kur kërkohet pajtueshmëria me sistemin e taksave, të BE-së.

3.16 Automatizimi i mjeteve detare, anijeve

Zhvillimet e fundit teknologjike i konsiderojnë të realizueshme anijet sipërfaqësore autonome detare (MASS). Megjithatë, nuk ekziston një kuadër rregullator që lehtëson angazhimin e tyre në tregtinë ndërkombëtare. Prandaj, organizata ndërkombëtare detare (IMO), synon të zhvillojë kuadrin rregullator që balancon përfitimet që rrjedhin nga teknologjitë e reja dhe në avancim kundrejt shqetësimeve të sigurisë dhe sigurimit teknik, ruajtjes, ndikimit në mjedis dhe në lehtësimin e tregtisë ndërkombëtare, kostot e mundshme për industrinë dhe ndikimin e tyre te personeli, si në bord ashtu edhe në kalatë ose në breg. Bashkimi Evropian është, gjithashtu, një pararendës i inovacionit në këtë evolucion teknologjik dhe rregullator.

Roli i portit ende nuk është tërësisht i qartë, megjithatë, ai do të jetë kritik pasi MASS-i duhet të shërbehet dhe të lehtësohet pasi të jetë vendosur kuadri rregullator. Sipas informacionit të fundit të disponueshëm, Komiteti i Sigurisë Detare (MSC) i Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO), në sesionin e tij të 103-të, në maj 2021, ka përfunduar një ushtrim rregullator të fushëveprimit (RSE) për të analizuar traktatet përkatëse të sigurisë së anijeve, në mënyrë që të vlerësojë si mund të rregullohej MASS-ja. Ushtrimi (RSE) konsideroi shkallë të ndryshme të autonomisë, përkatësisht:

1. Anije me ekuipazh me procese të automatizuara dhe mbështetje vendimesh (shkalla e parë);
2. Anije e kontrolluar nga distanca me detarë në bord (shkalla e dytë);
3. Anije e kontrolluar nga distanca pa detarë në bord (shkalla e tretë); dhe
4. Anije plotësisht autonome (shkalla e katërt)

Rezultati i ushtrimit rregullator sipas fushëveprimit (RSE), thekson një numër çështjesh me prioritet të lartë, duke përfshirë disa instrumente, të tilla si siguria e jetës në det (SOLAS), Konventa Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet (MARPOL), Standardet e Trajnimit, Certifikimit dhe Mbajtjes së Kujdesit për Detarët (STCW) etj., që do të duhet të adresohen në një nivel politikash për të përcaktuar punën e ardhshme. Përveç kësaj, teknologjia MASS prezanton konceptin e qendrës së funksionimit në distancë (ROC); kjo nënkupton

gjithashtu nevojën e adresimit të kërkesave funksionale dhe operacionale të qendrave ROC dhe përcaktimin e mundshëm të një operatori në distancë si detar.

Agjencia Evropiane e Sigurisë Detare (EMSA) i ka ofruar mbështetje Komisionit Evropian (KE) për këtë temë duke marrë pjesë në takimet e MSC në lidhje me këtë temë dhe ka dhënë të dhëna për RSE-në. Për më tepër, EMSA e ka lidhur këtë çështje me Sistemet e Informacionit të Menaxhimit të Trafikut të Anijeve (VTMIS). EMSA ka kontribuar në mënyrë proaktive, brenda Grupit Drejtues të Nivelit të Lartë (HLSG) për mirëqeverisjen e Sistemit Digjital Detar dhe udhëzimeve të Shërbimeve për provat me anije pa pilot. Aktualisht, komitetet ligjore dhe lehtësuese të IMO-s, po kryejnë ushtrime rregullatore të fushëveprimit për konventat nën kompetencën e tyre.

3.17 Dritarja e vetme – EMSA

Dritarja e vetme Detare Kombëtare (NMSW) është një platformë teknike e krijuar dhe e operuar për marrjen, shkëmbimin dhe përcjelljen elektronike të informacionit për të përmbushur detyrimet e raportimit në lidhje me anijet që mbërrijnë ose nisen nga portet e një shteti anëtar të BE-së. Një NMSW është i lidhur me sisteme të tjera informacioni, si sistemi i shkëmbimit të informacionit detar SafeSeaNet, dhe është vendi ku informacioni raportohet një herë nga deklaruesit dhe më pas vihet në dispozicion, në mënyrë elektronike për autoritetet e ndryshme kombëtare dhe shtetet anëtare. Kuadri legjislativ i NMSW-së përcaktohet nga Rregullorja (BE) 2019/1239 e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 20 qershor 2019 për krijimin e një mjedisi Evropian detar me një dritare dhe shfuqizimin e direktivës 2010/65/EU, mbi formalitetet e raportimit për anijet, me kohet e mbërritjes dhe/ose nisjes nga portet e Shteteve Anëtare. Direktiva e mësipërme transpozohet në legjislacionin kombëtar të BE-së dhe vendeve që do të anëtarësohen.

3.18 Sinjalet GMDSS dhe LRIT

Pas një rishikimi gjithëpërfshirës të Sistemit Global të Diskutimit dhe Sigurisë Detare (GMDSS), MSC (sesioni i 105-të i datës 20 deri më 29 prill 2022) miratoi një sërë ndryshimesh për të përfunduar punën për modernizimin e GMDSS dhe për të mundësuar përdorimin e ardhshëm të sistemeve moderne të komunikimit në GMDSS duke hequr kërkesat e vjetruara. Komiteti miratoi rezolutën MSC.496 (105) që përmban amendamente për kapitujt II-1, III, IV dhe V, dhe shtojcën (certifikatat) e Konventës SOLAS të vitit 1974. Kjo rezolutë përmban një tekst të plotë zëvendësues të kapitullit IV të SOLAS, si dhe një zhvendosje të dispozitave për pajisjet e komunikimit të pajisjes shpëtimtare nga kapitulli III në kapitullin IV. Ndryshimet në këtë rezolutë përfaqësojnë së bashku përpjekjet e IMO-së për Modernizimin e GMDSS.

Komunikimet ndërmjet anijeve dhe bregut, dhe kërkimi dhe shpëtimi (SAR) në det, varen nga sistemi i integruar i radiokomunikacionit satelitor dhe tokësor në GMDSS. Rishikimi i GMDSS synonte të mundësonte përdorimin e sistemeve moderne të komunikimit, duke hequr njëkohësisht kërkesat për të mbajtur sisteme të vjetruara. Gjatë sesionit të IMO MSC 105 u informua se ndryshimet pritet të hyjnë në fuqi më 1 janar 2024. Ato përfshijnë ndryshime në kapitujt II-1, III, IV dhe V të SOLAS, dhe shtojcën (certifikatat); Protokolli SOLAS i vitit 1988, Kodet HSC të 1994 dhe 2000 kodet SPS të 1983 dhe 2008; dhe kodet e njësisë së shpimit të lëvizshëm në det të hapur (MODU) të 1979-s, 1989-s dhe 2009-s. Në sesionin e mëparshëm të MSC, në veçanti, më 101 prill 2020, qarkorja MSC.1/Circ.1259/Rev.8 u dorëzua mbi dokumentacionin teknik të sistemit të identifikimit dhe gjurmimit me rreze të largëta (LRIT). Kjo qarkore duhet të konsiderohet së bashku me rregulloren SOLAS V/19-1, standardet e rishikuara të performancës dhe kërkesat funksionale për identifikimin dhe gjurmimin me rreze të gjatë të anijeve (rezoluta MSC.263), e ndryshuar dhe me rreze të gjatë sistemi i identifikimit dhe gjurmimit - Dokumentacioni teknik (pjesa II) (MSC.1/Circ.1294, i rishikuar). Prandaj, të gjitha shtetet anëtare duhet ta respektojnë.

3.19 Sektori i Rrugëve Ujore të Brendshme

Kuadri legjislativ në nivelin e BE-së, në lidhje me shërbimet e informacionit të lumenjve (RIS) bazohet në politikën evropiane të transportit, që përcakton dhe mbështet zhvillimin e RIS në rrugët ujore evropiane nga klasa IV e tutje.

Bashkimi Evropian e mbështet RIS, jo vetëm në lidhje me sigurinë dhe mbrojtjen e mjedisit, por edhe në lidhje me efikasitetin e lundrimit në brendësi.

Shërbimet e Informacionit të Lumenjve (RIS) nuk janë vetëm një mjet për të përmirësuar sigurinë e lundrimit, por sistemi RIS, ka një rol thelbësor, gjithashtu, për sa vijon:

- përcaktimi dhe zhvillimi i politikave të transportit;
- përmirësimi dhe harmonizimi i legjislacionit përkatës.

Në këtë mënyrë RIS është një tregues i rëndësishëm i zbatimit të politikës së përcaktuar.

Dokumenti kryesor që lidhet me ITS në sektorin e rrugëve të brendshme ujore, (IWW) në nivel të BE-së, është direktiva kuadër e BE-së, mbi sistemin e shërbimit të informacionit të lumenjve (RIS) të Bashkimit Evropian, direktiva 2005/44/EC - OJ L 255, 30.9.2005, në fuqi në 20 tetor 2005. Direktiva zbatohet për të gjitha rrugët ujore të ndërlidhura të klasës IV ose më të lart, në të gjithë BE-në, dhe siguron rregulla detyruese për autoritetet për zbatimin e shërbimeve RIS, sipas rregulloreve të dakorduara.

Direktiva parashikon kërkesat minimale për zbatimin e RIS-it dhe dakordësim për standardet RIS, për të mundësuar përputhshmërinë ndërkufitare të sistemeve kombëtare.

Është pranuar si rregullore e kërkuar në të gjitha edhe në vendet joanëtare të BE-së.

Shërbimet e informacionit të lumenjve (RIS) janë një shërbim informacioni i krijuar për të rritur sigurinë dhe efikasitetin e transportit ujor të brendshëm duke optimizuar trafikun dhe proceset e transportit me një aspekt qendror të një transferimi elektronik të shpejtë të të dhënave të orientuar nga kërkesa ndërmjet ujit dhe bregut përmes shkëmbimit të informacionit në kohë reale.

RIS, synon të thjeshtojë shkëmbimin e informacionit midis të gjithë partnerëve të teknologjisë së përdorur për sistemet e shërbimeve të rrugëve të brendshme ujore, lumenjve, liqene, përmes IWW.

Udhëzimet gjithëpërfshirëse dhe ndërkombëtare për RIS, janë duke u zhvilluar vazhdimisht për të harmonizuar standardet ekzistuese për sisteme dhe shërbime të veçanta të informacionit lumor, brenda një kuadri të përbashkët që përcakton përmbajtjen e kërkesave standarde dhe specifikimeve teknike në interes të harmonizimit transevropian të shërbimeve.

4. VIZIONI I RAJONIT MBI ITS-të

Zhvillimi i sistemeve inteligjente të transportit në të gjithë zonën WB6 do të kontribuojë ndjeshëm në krijimin e një rrjeti transporti të integruar, elastik, të sigurt dhe efikas dhe do të jetë një bosht politikash për sigurimin e lëvizshmërisë së qëndrueshme të njerëzve dhe transportit të mallrave, si dhe zhvillimin, punësimin dhe kohezioni social në rajonin e Ballkanit Perëndimor.

Vizioni konciz i përcaktuar përfshin një aspiratë rajonale për zhvillimin e ITS dhe bazën për të përcaktuar objektivat dhe veprimet strategjike drejt integritetit dhe përmirësimit të sigurisë dhe efikasitetit të rrjetit të transportit në rajon.

4.1 Vizioni dhe objektivat

Vizioni i ITS për këtë duhet të jetë i njëjtë dhe në përputhje me vizionin rajonal të paraqitur më sipër dhe përmbledhet si më poshtë:

Krijimi i një ekosistemi transporti më të sigurt, më të zgjuar dhe më efikas duke shfrytëzuar shërbimet inovative ITS për të reduktuar ndjeshëm aksidentet dhe vdekjet në trafik, për të përmirësuar aftësitë e reagimit ndaj emergjencave dhe për të minimizuar rreziqet e sigurisë për një shërbim të qetë dhe të qëndrueshëm dhe përvojë lëvizshmërie për të gjithë përdoruesit.

Vizioni i mësipërm, për t'u arritur, mbështetet në parimet dhe në angazhimin për zbatimin e tyre në nivelin më të lartë të mundshëm, si më poshtë:

1. Shërbimet e ITS-së zhvillohen dhe shpërndahen në një mënyrë të koordinuar, sistematike dhe me kosto efektive.

2. Të gjitha aplikacionet e ITS-së janë të integruara pa probleme, të pajtueshme në Shqipëri, me sistemet në vendet anëtare dhe plotësojnë standardet e arkitekturës së BE-së, mbi ITS-në.

3. ITS-ja janë plotësisht të integruara në planifikimin, projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës së transportit.

4. Zhvillimi dhe vendosja e qëndrueshme e ITS-së.

4.2 Objektivat strategjikë

Në mënyrë që objektivat strategjikë të prezantohen, faktorët kritikë që duhet të merren parasysh përfshijnë politikat më të gjera të transportit të BE-së, detyrimet dhe të drejtat ndërkombëtare të Shqipërisë, mjetet e përmirësimit të efikasitetit, si digjitalizimi, dhe parimet dhe normat evropiane në lidhje me transparencën dhe të drejtat e tyre ndërkombëtare si dhe llogaridhënies.

Me synim për të rishikuar faktorët që ndikojnë në objektivat strategjikë, janë analizuar planet e veprimit për hekurudhat dhe detin dhe multimodalitetin ujor, të paraqitura në detaje në lidhjet përkatëse, ndërsa është marrë në konsideratë edhe strategjia e zgjuar dhe e qëndrueshme për Ballkanin Perëndimor. Gjithashtu, për formulimin e objektivave strategjikë, u analizuan zhvillimet e fundit në Ballkanin Perëndimor dhe Zbatimi i *Acquis* të Bashkimit Evropian.

Vizioni dhe parimet e mësipërme shpërndahen në të dy mënyrat, si për hekurudhat dhe portet detare, duke formuar objektivat e tyre strategjikë që janë vendosur si më poshtë.

4.3 Objektivat të përgjithshëm

Shqipëria ka inkorporuar ITS për modalitetin rrugor dhe është e avancuar në lidhje me mënyrat e tjera të transportit. Lidhur me katër parimet themelore të përmendura më sipër, vihet re se:

- Krijimi i një komiteti të përhershëm drejtues të ITS-it, për të koordinuar të gjitha nismat e ITS-së, pavarësisht nga mënyra dhe juridiksioni ministror, brenda vendit, do të jetë jashtëzakonisht i dobishëm në mënyrë që të avancohet zbatimi i përgjithshëm i ITS-së.

- Avancimi i bashkëpunimit dhe pjesëmarrja me agjencitë e BE-së, të ITS dhe vendet fqinje do të sigurojë ndërveprimin dhe integrimin e teknologjive të ITS-së, si dhe zhvillimin e një arkitekture kombëtare të hapur të ITS-së.

- Integrimi i ITS në fillim në procesin e planifikimit dhe projektimit për të gjitha mënyrat e transportit dhe siguri i dispozitave për instalimet e ardhshme të ITS duhet të jetë një prioritet.

- Duhet të ofrohen stimuj (p.sh., subvencione, grante) për ofruesit e transportit të sektorit privat për vendosjen e ITS-së nën koordinimin dhe mbikëqyrjen e Komitetit Drejtues të ITS-së.

- Agjencitë e BE-së për t'u marrë në konsideratë janë: Koordinimi Evropian i Implementimit të Aplikimeve Telematike të Transportit Rrugor (ERTICO – ITS Evropë), EMSA (Agjencia Evropiane e Sigurisë Detare), ERA (Agjencia e Bashkimit Evropian për Hekurudhat), ENISA (Agjencia e Bashkimit Evropian për Sigurinë Kibernetike) dhe ETF (Fondacioni Evropian i Trajnimit).

4.4 Transporti me hekurudhë

Linjat hekurudhore, që lidhen me vendet e tjera tashmë kanë filluar të rehabilitohen, megjithatë, kapacitetet ekzistuese në aspektin e burimeve njerëzore janë për t'u forcuar, si në nivel shtetëror administrativ, ashtu edhe në nivel të sipërmarrjeve hekurudhore.

Sistemet më të rëndësishme të ITS-së për hekurudhat janë ato të njohura nga rregulloret dhe dokumentet strategjike të BE-së:

- Sistemi Evropian i Menaxhimit të Trafikut Hekurudhor (ERTMS);
- Aplikimet telematike për mallra (TAF-TSI); dhe
- Aplikimet telematike për pasagjerët (TAP-TSI).

Këto janë sistemet, zbatimi i të cilave merret parasysh, përfitimet, kostot e tyre analizohen dhe planet për zbatimin e tyre të duhur përgatiten në afat. Për të zbatuar çdo sistem ITS, hapi i parë është përgatitja e legjislacionit përkatës. Baza për zhvillimin e këtij legjislacioni është zbatimi i Direktivës së Ndërveprimit të Paketës së 4-të, hekurudhore (direktiva (BE) 2016/797 mbi

ndërveprueshmërinë e sistemit hekurudhor) dhe TSI, në linjën e parë komandë-kontrolli dhe sinjalizimi i TSI (CCS), operacionet (OPE), TAP (udhëtar) dhe TAF (mallra).

Duke qenë se kuadri ligjor është tashmë pjesërisht i harmonizuar me direktivat e paketës së 4-të hekurudhore evropiane, ky proces harmonizimi duhet të finalizohet, duke përfshirë publikimin dhe zbatimin e TSI-së. Për sa i përket aksesit në rrjetet hekurudhore të WB6 dhe BE-së, përveç atyre teknike, ekzistojnë edhe barrierat të caktuara institucionale (ligjore dhe organizative) që pengojnë zbatimin e plotë të lirisë së aksesit. Ky është, në fakt, qëllimi i Traktatit për Themelimin e Komunitetit të Transportit të nënshkruar nga të gjitha vendet e Evropës Juglindore dhe BE-ja, dhe planet e saj të veprimit. Prandaj, objektivi i parë strategjik, i cili trajton boshllëqet që lidhen me operacionet (korniza ligjore dhe institucionale si krijimi i organeve funksionale dhe operacionale, publikimi i TSI-ve dhe harmonizimi me paketën e 4-të, hekurudhore evropiane), duhet të jetë:

Objektivi strategjik 1

Rritja e efektivitetit dhe efikasitetit të sistemeve inteligjente të transportit duke arritur përputhjen e plotë me direktivat dhe rregulloret e BE-së, për ITS, dhe duke nxitur bashkëpunimin, përmes marrëveshjeve ndër-institucionale, me organizatat kryesore partnere, brenda dy vjetëve të ardhshëm

Një aspekt tjetër, që zakonisht prioritetizohet janë burimet njerëzore. Kjo përfshin aftësinë e institucioneve shtetërore dhe subjekteve të menaxhimit të hekurudhave për të:

1) Transpozuar dhe zbatuar *acquis* të BE-së, duke përfshirë paketën e katërt me direktivat dhe TSI-të, e përmendura më sipër; 2) Përditësuar kuadrin ligjor ekzistues, standardet dhe procedurat, duke u fokusuar në aktet nënligjore dhe aktet e brendshme hekurudhore, në lidhje me sistemet e ITS në nivel teknik; 3) Fuqizuar personelin hekurudhor dhe punonjësit përgjegjës, për funksionimin dhe mirëmbajtjen e sistemeve hekurudhore ITS, në linjën e parë; 4) Krijuar programe inovative, veçanërisht shkollave të mesme, dhe futjen në qendrat e trajnimit, me qëllim që të përfshihen procedura të reja dhe aspekte të reja teknike nga sistemet e ITS-së. Prandaj, objektivi i dytë strategjik, i lidhur me operacionet (bashkëpunimi në terren për ndërveprueshmërinë), mirëmbajtjen (përmirësimi i aftësive profesionale të nevojshme për zbatimin e ERTMS-së dhe ITS-ve të tjera) dhe nevoja për infrastrukturë të re, për hekurudhat në Shqipëri, duhet të jetë:

Objektivi strategjik 2

Rritja e adoptimit dhe përdorimit efektiv të sistemeve inteligjente të transportit (ITS) duke kryer programe trajnimit gjithëpërfshirëse dhe duke shpërndarë materiale informative për institucionet shtetërore të synuara dhe agjencitë e menaxhimit hekurudhor, me synimin për të arritur pjesëmarrjen 90% në seminare dhe një rezultat mesatar të vlerësimit të njohurive prej 90% ose më e lart, brenda tre vjetëve të ardhshëm

Përveç nevojës thelbësore për të adresuar vendosjen e ITS, duke pasur parasysh perspektivën rajonale, ekziston gjithashtu nevoja që, sa më shpejt të jetë e mundur, të plotësohet hendeku i madh midis zhvillimit të ERTMS-së në vendet e BE-së dhe në Shqipëri dhe rajonin WB6. Duke kapërcyer këtë hendek, vendi ynë nuk do të jetë më një pengesë dhe “hallkë e munguar” e një rrjeti transporti të integruar evropian dhe rajon WB6 dhe/ose për zhvillimin e ndërveprueshmërisë (me ndikime financiare dhe sociale). Prandaj, objektivi i tretë strategjik, i lidhur si me mirëmbajtjen (infrastruktura dhe flotën hekurudhore në gjendje të keqe) ashtu edhe me nevojën për infrastrukturë të re për hekurudhat e Shqipërisë për hekurudhat në Shqipëri, duhet të jetë:

Objektivi strategjik 3

Përmirësimi i sigurisë, kapaciteteve dhe menaxhimit të trafikut të trafikut hekurudhor në rrjetin kryesor hekurudhor TEN-T duke siguruar që 50% e rrjetit kryesor hekurudhor TEN-T që do të jetë në ndërtim do të përfshijë ERTMS-në brenda 5 vjetëve të ardhshëm

Pasi të jetë vendosur një kornizë e plotë institucionale dhe të kryhet faza e parë (pilot) e zbatimit të ERTMS-së për zgjatimin tregues të rrjetit kryesor hekurudhor TEN-T, është e nevojshme të vazhdohet me lehtësimin e mëtejshëm të transportit hekurudhor dhe përmirësimin e efikasitetit të tij, i cili do të mbështetet nga përdorimi i aplikacioneve telematike në transportin e

mallrave dhe udhëtarëve, në përputhje me praktikat më të mira të BE-së. Zgjidhja aktuale të një radio me valë, GSM-R, po i afrohet fundit të jetës, po zhvillohet një standard i ri, FRMCS, megjithatë operatorët dhe prodhuesit e BE-së premtojnë mbështetje për GSM-R deri në të paktën 2030. Projektet brenda këtij kuadri duhet të modifikohen në përputhje me këtë zhvillim. Prandaj, objektivi i katërt strategjik, për hekurudhat në Shqipëri, i lidhur me infrastrukturën e reja duhet të jetë:

Objektivi strategjik 4

Përmirësimi i efikasitetit, konkurrueshmërisë dhe cilësisë së shërbimeve të transportit hekurudhor duke siguruar që 50% e rrjetit kryesor hekurudhor TEN-T që do të jetë në ndërtim do të përfshijë TSI TAP dhe TAF brenda 5 vjetëve të ardhshëm

4.5 Portet dhe lidhjet me det

Objektivat strategjikë të propozuar kanë rezultuar nga faktorë të tillë si vendndodhja dhe prioritetet e Shqipërisë dhe kërkesat që lidhen me politikat dhe parimet e transportit të BE-së dhe ndërkombëtare.

Objektivat strategjikë në lidhje me sektorin portual dhe detar, janë:

1. Harmonizimi i kuadrit politik dhe ligjor me instrumentet ndërkombëtare dhe evropiane;
2. Vendosja dhe funksionimi i sistemeve me një dritare;
3. Bërja i gjelbër i sektorit portual dhe i transportit detar;
4. Zhvillimi i një politike kombëtare portuale dhe detare së bashku me masterplane të përditësuara për të gjitha portet.

Objektivat e mësipërm janë analizuar në detaje më poshtë.

Objektivi strategjik 1

Pajtueshmëria për të gjitha instrumentet e IMO-së – Harmonizimi institucional dhe ligjor duke siguruar që i gjithë legjislacioni i nevojshëm do të miratohet dhe zbatohet brenda pesë vjetëve

Shqipëria si shtet anëtar i Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO) dhe duke marrë parasysh dispozitat e Kodit të Zbatimit të Instrumenteve (i njohur edhe si Kodi III ose IIIC) duhet të harmonizojë kuadrin e saj ligjor dhe të sigurojë përputhshmërinë ose zbatimin për të gjitha instrumentet e IMO. IIIC është instrumenti kryesor prapa skemës së auditimit të shtetit anëtar të IMO-së, të gjitha shtetet anëtare auditohen rregullisht në kuadër të këtij kodi.

Aplikimi IIIC përfshin të gjitha çështjet që lidhen me Shtetin e Flamurit (FS), Shtetin Bregdetar (CS) dhe Shtetin Portual (PS). Në këtë drejtim, pajtueshmëria me IIIC nënkupton edhe pajtueshmërinë me instrumente të tjera, si MARPOL, që dikton lehtësirat e pritjes në porte, apo edhe disponueshmërinë e lëndëve djegëse alternative ose elektrifikimin e operacioneve kur anija është në kalatë sipas shtojcës VI MARPOL për ajrin emetimet nga anijet dhe qarkoret përkatëse.

Për më tepër, instrumentet e IMO-së janë të inkorporuara në kuadrin rregullator Evropian dhe në disa raste, kufijtë e pajtueshmërisë janë rigorozë. Rasti i direktivës 1999/32/EC e ndryshuar nga 2012/33/BE mbi përmbajtjen e squfurit në karburantet detare është tregues, kufizimet më të rrepta të konsideruara në instrumentet evropiane u miratuan në fund edhe nga IMO-ja.

Prandaj, harmonizimi i politikave kombëtare dhe instrumentet është një hap i domosdoshëm drejt përputhshmërisë së plotë që u shërben edhe objektivave të tjerë strategjikë.

Në këtë drejtim, rregullorja evropiane (BE) 2019/1239 për krijimin e një mjedisi detar evropian me një dritare të vetme (EMSWe) ofron udhëzimet e nevojshme për digjitalizimin e detit/portit dhe në përgjithësi të ndërfaqes det/lidhjet brenda tokës.

Objektivi strategjik 2

Harmonizimi i rregullave, për shkëmbimin e informacionit që kërkohet për thirrjet portuale Vendosja dhe funksionimi i sistemeve me një dritare duke siguruar që legjislacioni i nevojshëm të miratohet dhe zbatohet brenda dy vjetëve, Porti i Durrësit të lidhet brenda tre vjetëve dhe portet shumë të rëndësishëm të lidhen brenda pesë vjetëve

Rregullorja e EMSWe është tashmë në fuqi dhe ofron rregulla të harmonizuara për shkëmbimin e informacionit që kërkohet për thirrjet portuale, veçanërisht duke siguruar që të njëjtat të dhëna nga grupet mund të raportohen në çdo dritare të vetme kombëtare Detare në të njëjtën mënyrë.

Rregullorja EMSWe synon të lehtësojë transmetimin e informacionit midis deklaruesve, autoriteteve përkatëse dhe ofruesve të shërbimeve portuale në portin e thirrjes dhe shteteve të tjera anëtare.

Funksionimi i dritares së vetme rezulton jo vetëm në ruajtje dhe siguri të shtuar, por edhe në transparencë dhe shkëmbim të pandërprerë informacioni midis të gjithë aktorëve në nivel kombëtar dhe subjekteve të jashtme, si administratat e tjera portuale evropiane.

Objektivi strategjik 3

Dekarbonizimi i operacioneve – bërja e gjelbër i sektorit portual dhe i transportit bregdetar duke siguruar zbatimin e masave drejt operacioneve të CO₂ neto zero brenda tre vjetëve dhe miratimin e studimeve të qasjes së dyfishtë portuale për elektrifikimin e anijeve bregdetare brenda tre vjetëve dhe të studimeve për lëndë djegëse alternative brenda gjashtë vjet

Bërja e gjelbër (dekarbonizimi) i operacioneve në port, si dhe i shërbimit bregdetar, është i një rëndësie kritike, jo vetëm për shkak të pajtueshmërisë dhe riorganizimit me politikat e IMO-së, ose politikat më të gjera të BE-së, si për shembull, Marrëveshja e Gjelbër, por sepse bërja e gjelbër mund të ndikojnë pozitivisht në ekonominë kombëtare si dhe përmirësojnë ndjeshëm jetën e njerëzve që jetojnë dhe punojnë pranë vijës bregdetare.

Gjelbërimi i operacioneve detare dhe portuale paraqitet në:

1. Elektrifikimi i operimeve, kur anija është në kalatë (qasje e fortë);
2. Përdorimi i lëndëve djegëse alternative ose elektrifikimi i operacioneve të anijeve që shërbejnë tregtinë bregdetare;
3. Të vlerësojë karburantet alternative dhe magazinimin e disponueshëm në port për nevojat e transportit ndërkombëtar; dhe
4. Sigurimi i ambienteve të pritjes për mbetjet toksike të ngurta dhe potenciale nga njësitë e ruajtjes dhe depozitimit, për nivelet të karbonit.

Lista e mësipërme është indikative dhe joshteruese dhe nuk pasqyron domosdoshmërisht prioritetet e Shqipërisë.

Megjithatë, Shqipëria duhet të zhvillojë një politikë, sipas kërkesave të aneksit VI të MARPOL dhe të IIIC (auditimi IMSAS).

Së fundi, dekarbonizimi i sektorit të transportit është gjithashtu një prioritet i politikës së BE-së, ndërsa përvoja ndërkombëtare sugjeron që projektet dhe iniciativat efektive të dekarbonizimit shoqërohen me zgjidhjet digjitale.

Prandaj, nismat e dekarbonizimit në porte duhet të mbështeten nga zgjidhjet digjitale të matjes, rishikimit dhe verifikimit të përdorimit dhe kursimeve të energjisë, si dhe të ndotësve detar.

Objektivi strategjik 4

Zhvillimi i një politike kombëtare portuale brenda tre vjetëve dhe masterplanet e përditësuara brenda gjashtë vjetëve

Të gjithë objektivat e mëparshëm strategjikë duhet të bashkohen në Politikën Kombëtare të Porteve që do të qartësojë prioritetet e politikave të Shqipërisë, do të prioritzojë objektivat dhe shpërndarjen e burimeve, si dhe do të sigurojë udhërrëfyesin për zhvillimin e sektorit në dekadën e ardhshme.

Çështje të tilla si dekarbonizimi i operacioneve, funksionimi i një dritareje të vetme, elasticiteti dhe reagimi emergjent do të trajtohen dhe konsiderohen thellësisht në këtë dokument strategjik.

Për më tepër, Politika Kombëtare Portuale duhet të përcaktojë rolin e çdo porti të vetëm dhe kontributin e tyre në ekonominë kombëtare dhe planifikimin e transportit.

Prandaj, kërkohen masterplane të përditësuara, për identifikimin e mangësive dhe nevojave si dhe zhvillimin e infrastrukturës, brenda dhe në afërsi të zonës portuale.

Këto masterplane përkthejnë strategjinë e nivelit të lartë që përvijohet në Politikën Kombëtare të Porteve, në objektiva taktikë dhe kapacitete operacionale.

Plani kohor për zbatimin e objektivave dhe masave strategjike për portet detare bazohet në detyrimin e shtetit për të harmonizuar politikat dhe për të pasur një dritare të vetme operative në datën 31.1.2025, për shkak të IMO/FAL dhe rregullorja 2019/1239.

Megjithatë, vihet re se datat e synuara mund të rregullohen për shkak të planifikimit kombëtar të vendosur nga qeveria qendrore.

5. KËRKESAT FUNKSIONALE TË QENDRAVE TË MONITORIMIT TË TRAFIKUT

Duke përmirësuar komunikimin, menaxhimin e fluksit të trafikut, duke rritur masat e sigurisë dhe duke edukuar publikun, qendrat e monitorimit të trafikut, TMC-të, krijojnë një proces integrimi më të përshtatshëm, për të gjitha llojet e mjeteve (konvencionale, të lidhura dhe të automatizuara).

5.1 Objektivat e qendrave të monitorimit të trafikut (TMC)

Objekтиви kryesor i një qendre TMC moderne është të mbështesë periudhën e tranzicionit të mjeteve konvencionale, të lidhura dhe të automatizuara bashkë-ekzistuese.

1. Komunikimi i përmirësuar dhe shkëmbimi i të dhënave: TMC-të duhet të punojnë për të vendosur protokolle komunikimi efektive midis mjeteve konvencionale, të lidhura dhe të automatizuara. Duke ndarë të dhënat e trafikut në kohë reale, informacionin e infrastrukturës dhe të dhëna të tjera përkatëse me lidhjet dhe mjetet e automatizuara, TMC-të mund të ndihmojnë në optimizimin e rrjedhës së trafikut dhe përmirësimin e sigurisë.

2. Përshtatja e infrastrukturës: TMC-të duhet të punojnë me autoritetet e transportit për të zhvilluar dhe zbatuar infrastrukturën që strehon lloje të ndryshme mjeteve. Kjo mund të përfshijë rrugëkalime, itinerare, dhe korsitë të dedikuara për mjete të automatizuara, sinjale inteligjente të trafikut dhe sensorë që mund të komunikojnë me mjetet e lidhura.

3. Menaxhimi i fluksit të trafikut: TMC-të duhet të zhvillojnë strategji për të menaxhuar fluksin e trafikut, duke marrë parasysh aftësitë e ndryshme të mjeteve konvencionale, të lidhura dhe të automatizuara. Teknikat mund të përfshijnë rregullimin e kohës së sinjaleve të trafikut, menaxhimin e incidenteve të trafikut dhe zbatimin e çmimeve të përdorimit të infrastrukturave të mbingjeshura, apo ngopjes së infrastrukturës ose strategjive të tjera të menaxhimit të kërkesës.

4. Masat e sigurisë: TMC-të duhet t'i japin përparësi sigurisë duke monitoruar nga afër kushtet e trafikut dhe incidentet që përfshijnë lloje të ndryshme mjeteve. Ato mund të zhvillojnë dhe zbatojnë protokolle sigurie që marrin parasysh karakteristikat dhe aftësitë unike të mjeteve të lidhura dhe të automatizuara, të tilla si rregullimi i kufijve të shpejtësisë ose krijimi i ambienteve të dedikuara, rreth zonave të punës.

5. Bashkëpunimi me palët e interesuara: TMC-të duhet të angazhohen me palët kryesore të interesuara, duke përfshirë prodhuesit e mjeteve, ofruesit e teknologjisë dhe agjencitë rregullatore, për të zhvilluar standarde dhe rregullore të qëndrueshme për mjetet e lidhura dhe të automatizuara. Bashkëpunimi do të ndihmojë në sigurimin e një procesi më të qetë integrimi dhe strategji më efektive të menaxhimit të trafikut.

6. Edukimi mbi TMC-në dhe shtrirja e informacionit për publikun: Për të fituar mbështetjen dhe besimin e publikut, TMC-të duhet të promovojnë ndërgjegjësimin dhe kuptimin e teknologjive të lidhura dhe të automatizuara të mjeteve. Ata mund ta bëjnë këtë përmes fushatave të edukimit publik, seminareve dhe demonstratave, duke ndihmuar njerëzit të njihen me përfitimet dhe sfidat e këtyre teknologjive në zhvillim.

7. Vlerësimi dhe monitorimi: TMC-të duhet të vlerësojnë vazhdimisht efektivitetin e strategjive të

tyre të menaxhimit të trafikut dhe t'i përshtatin ato sipas nevojës. Kjo mund të përfshijë mbledhjen e të dhënave për kushtet e trafikut, performancën e mjeteve dhe incidentet e sigurisë për të identifikuar fushat për përmirësim dhe për të marrë vendime të bazuara në prova.

Për sa më sipër do të kërkojmë, që qendra e monitorimit të trafikut, TMC-ja, do të mbështesë:

1. Masat të përmirësuar dhe inteligjente të menaxhimit të trafikut, që përfshijnë vendosjen e strategjive komplekse të menaxhimit të trafikut, shërbimeve C-ITS, strategjive të kontrollit,

algoritmeve të kontrollit, algoritmeve të vlerësimit të trafikut, metodave të reja për modelimin e trafikut, mjeteve të avancuara të simulimit.

2. Komunikimin dydrejtimësh (V2I dhe I2V) që kërkon protokolle të reja të mesazheve të transportit, ruterë për ngjarje autonome, përmirësim në komunikimin C-ITS G5, kornizë bashkë-simulimi.

3. Infrastruktura digjitale që mundëson teknologji të reja sensor, shenja të reja vizuale, RSU.

4. Infrastruktura fizike që kërkon instalimin e shenjave të reja vizuale, elementeve të ndarjes, shenjave të reja elektronike, teknologji sensorë.

Funksionet e TMC-së, që propozohen në dokumentin e mëposhtëm marrin parasysh përshtatjen e lehtë për rolin dhe objektivin e mësipërm. Në atë kuptim, një grup funksionesh minimale TMC janë përcaktuar dhe janë paraqitur në seksionin në vijim.

5.2 Kërkesat funksionale minimale të qendrave (TMC)

Qendra e menaxhimit të trafikut (TMC) luan një rol kritik në mbajtjen e një rrjeti transporti efikas, të sigurt dhe të mirë koordinuar. E pajisur me aftësi të avancuara, monitoron TMC-në dhe kontrollon rrjedhën e trafikut në kohë reale, duke optimizuar kohën e sinjalit dhe duke ofruar mesazhe dinamike dhe kufij të ndryshueshëm të shpejtësisë për të rritur sigurinë dhe efikasitetin. TMC-ja mbledh, ruan dhe analizon të dhënat e trafikut në të dhënat që informojnë vendimmarrjen, duke ruajtur një komunikim të fortë dhe bashkëpunim me shërbimet e urgjencës, ekipet e mirëmbajtjes dhe operatorët e transportit publik. TMC-ja siguron gjithashtu sigurinë e të dhënave dhe infrastrukturës, i jep përparësi trajnimit të vazhdueshëm të stafit dhe është projektuar me shkallëzim dhe fleksibilitet për të përshtatur rritjen e ardhshme dhe përparimet teknologjike. Duke integruar këto funksione, TMC-ja shërben si një qendër jetike për menaxhimin dhe optimizimin e rrjetit të transportit, duke përfutur si përfundim për të gjithë përdoruesit e rrugëkalimeve.

Kërkesat funksionale për një qendër të menaxhimit të trafikut (TMC) mund të kategorizohen në fushat e mëposhtme, për të gjitha autoritetet kombëtare, të cilat janë përgjegjëse për ndërtimin.

1. Monitorimi dhe kontrolli i trafikut: TMC duhet të ketë aftësinë për të monitoruar dhe kontrolluar rrjedhën ose fluksin e trafikut, duke përfshirë:

- Monitorimi i trafikut në kohë reale: TMC-ja duhet të ketë një pamje në kohë reale të rrjetit të transportit për të menaxhuar incidentet dhe për të rregulluar kohën e sinjalizimit të trafikut.

- Zbulimi dhe menaxhimi i incidenteve: TMC-ja duhet të pajiset me mjete për të monitoruar incidentet, për të komunikuar me reaguesit e urgjencës dhe për të ofruar informacion në kohë reale për udhëtarët.

- Kontrolli i sinjalit të trafikut: TMC-ja duhet të ketë aftësinë për të kontrolluar sinjalet e trafikut për të optimizuar rrjedhën e trafikut.

- Shenjat e mesazheve dinamike: TMC-ja duhet të jetë në gjendje të shfaqë informacione dhe paralajmërime për trafikun në kohë reale për drejtuesit e mjeteve duke përdorur shenja dinamike të mesazheve.

- Shenjat e ndryshueshme të kufirit të shpejtësisë: TMC-ja duhet të jetë në gjendje të rregullojë kufijtë e shpejtësisë bazuar në trafikun dhe kushtet e motit.

2. Menaxhimi dhe analiza e të dhënave: TMC-ja duhet të jetë në gjendje të mbledhë, ruajë dhe analizojë të dhënat e trafikut për të informuar vendimmarrjen, duke përfshirë:

- Mbledhja e të dhënave: TMC-ja duhet të jetë në gjendje të mbledhë të dhëna nga burime të ndryshme, si kamera CCTV, detektorë automjete dhe pajisje GPS.

- Ruajtja e të dhënave: TMC-ja duhet të ketë një sistem efikas të menaxhimit të të dhënave për të ruajtur dhe menaxhuar të dhënat e trafikut.

- Analiza e të dhënave: TMC-ja duhet të jetë në gjendje të analizojë të dhënat e trafikut për të identifikuar tendencat dhe modelet dhe për të marrë vendime të informuara.

3. Menaxhimi i komunikimit dhe informacionit: TMC-ja duhet t'u ofrojë udhëtarëve informacion në kohë reale për kushtet e trafikut, mbylljet e rrugëkalimeve dhe incidentet. Kjo përfshin:

- Informacionin për udhëtarët: TMC-ja duhet të jetë në gjendje të ofrojë informacion në kohë reale për udhëtarët, përmes kanaleve të ndryshme si shenjat dinamike të mesazheve, mediat sociale dhe aplikacionet celulare.

- Komunikimet e urgjencës: TMC-ja duhet të jetë në gjendje të komunikojë me shërbimet e urgjencës dhe të ofrojë informacion në kohë reale për reaguesit dhe udhëtarët.

4. Bashkëpunimi dhe Koordinimi: TMC-ja duhet të punojë në bashkëpunim me agjencitë e tjera të përfshira në menaxhimin e transportit. Kjo përfshin:

- Koordinimin me shërbimet e urgjencës: TMC-ja duhet të koordinohet me shërbimet e urgjencës për t'iu përgjigjur incidenteve shpejt dhe me efikasitet.

- Koordinimin me ekipet e mirëmbajtjes: TMC-ja duhet të punojë me ekipet e mirëmbajtjes për të siguruar që rrjeti i transportit të mirëmbahet mirë.

- Koordinimin me operatorët e transportit publik: TMC-ja duhet të koordinohet me operatorët e transportit publik për të optimizuar shërbimet e transportit publik dhe për të minimizuar bllokimet e trafikut.

5. Siguria dhe mbrojtja: TMC-ja duhet të ketë masa të forta sigurie për të mbrojtur të dhënat dhe infrastrukturën e saj. Kjo përfshin:

- siguri kibernetike: TMC-ja duhet të ketë masa për të mbrojtur të dhënat e saj nga kibernetike kërcënimet;

- siguri fizike: TMC-ja duhet të ketë masa për të mbrojtur infrastrukturën e saj nga kërcënimet fizike;

- siguri/ruajtje: TMC-ja duhet të sigurojë që rrjeti i transportit të jetë i sigurt për të gjithë përdoruesit e rrugëkalimit.

6. Trajnimi dhe zhvillimi: TMC-ja duhet të ofrojë trajnime dhe zhvillim të vazhdueshëm për stafin e saj për t'i mbajtur ata të përditësuar me teknologjitë më të fundit dhe praktikat më të mira.

7. Shkalla e fleksibilitetit: TMC-ja duhet të ketë një infrastrukturë të orientuar në nivele dhe fleksibël që mund të akomodojë rritjen dhe zgjerimin e ardhshëm të rrjetit të transportit.

Si përfundim, kërkesat funksionale për TMC-në përfshijnë monitorimin dhe kontrollin e trafikut, menaxhimin dhe analizën e të dhënave, komunikimin dhe menaxhimin e informacionit, bashkëpunimin dhe koordinimin, sigurinë dhe ruajtjen, trajnimin dhe zhvillimin, dhe shkallëzimin dhe fleksibilitetin. Këto kërkesat janë thelbësore për të siguruar menaxhimin efektiv të fluksit të trafikut dhe përmirësimin e infrastrukturës së transportit.

Është e rëndësishme të theksohet se gjatë fazës së projektimit të detajuar, që është e nevojshme përpara çdo zbatimi të TMC-së, të gjitha funksionet përpunohen dhe specifikohen në detajet të kërkuara për çdo zbatim.



Figura 8. TMC në funksionim

5.3 Standardet e vendosjes së sistemeve të monitorimit (TMS)

Komiteti teknik CEN/TC 278 është ngritur, brenda Komitetit Evropian për Standardizim (CEN) i fokusuar në sistemet inteligjente të transportit (ITS). Komiteti zhvillon standarde evropiane dhe rezultate të tjera që lehtësojnë vendosjen dhe përdorimin e koordinuar të shërbimeve dhe aplikacioneve të ITS në të gjithë Evropën. CEN/TC 278 është i organizuar në disa grupe pune (GP), secila përgjegjëse për një fushë specifike të standardizimit të ITS-së. Sistemet dhe nënsistemet e TMC-së duhet t'u përmbahen standardeve të mëposhtme:

- EN ISO 14813: Seri standardesh fokusohet në operacionet e transportit publik të ITS-së, mbi arkitekturën e sistemit, përkufizimet e të dhënave dhe protokollet e komunikimit për të mundësuar ndërveprimin dhe përputhshmërinë ndërmjet sistemeve dhe komponentëve.

- EN ISO 16761: Ky standard përcakton formatin e shkëmbimit të të dhënave dhe mesazhet për sistemet e mbledhjes së të dhënave të trafikut. Ai mundëson shkëmbimin e informacionit të trafikut dhe udhëtimit ndërmjet qendrave të trafikut, ofruesve të shërbimeve dhe palëve të tjera të interesuara.

- EN 15531-1, EN 15531-2, EN 15531-3, EN 15531-4, EN 15531-5: SIRI – Standardet për shkëmbimin e informacionit në kohë reale në shërbimet e transportit publik dhe operacionet ndërmjet sistemeve të ndryshme.

- EN 12834: DATEX II (shkëmbimi i të dhënave) – Standard për shkëmbimin e të dhënave të menaxhimit të trafikut dhe transportit rrugor ndërmjet qendrave të kontrollit të trafikut.

- EN ISO 20582: Mbledhja e të dhënave të trafikut – Standard për metodat e mbledhjes së të dhënave dhe formatet e të dhënave për përpilimin e të dhënave të trafikut.

- EN 16157: DATEX II – Standardet për shkëmbimin e informacionit mbi trafikun dhe udhëtimin ndërmjet qendrave të menaxhimit të trafikut, ofruesve të shërbimeve dhe përdoruesve të të dhënave të trafikut.

- EN 302 637-2: Mesazhet e ndërgjegjësimit të bashkëpunimit (CAM) – Standard për gjenerimin dhe trajtimin e CAM në aplikacionet C-ITS.

- EN 302 637-3: Mesazhet e decentralizuara të njoftimit mjedisor (DENM) – Standard për gjenerimin dhe trajtimin e DENM në aplikacionet C-ITS.

- EN ISO 22418: Siguria C-ITS – Standard për aspektet e sigurisë në C-ITS, duke përfshirë arkitekturën e sigurisë, modelet e besimit dhe shërbimet e sigurisë.

- EN 17454-1, EN 17454-2: ITSF (*Interoperable Transport Service Framework*) – Standardet për specifikimin dhe integrimin e shërbimit, duke mundësuar krijimin e një ekosistemi transporti pa probleme dhe të ndërveprueshme në qytetet inteligjente.

- EN ISO 19091: Standardi specifikon mesazhin e ndërgjegjësimit të bashkëpunimit (CAM) dhe mesazhin e decentralizuar të njoftimit mjedisor (DENM) për përdorim në shërbimet të ITS, të cilat mundësojnë komunikimin ndërmjet automjeteve dhe infrastrukturës.

- EN ISO 20684: Kjo seri standardesh merret me arkitekturën e referencës së stacionit ITS, kërkesat e sigurisë dhe aplikimit për sistemet C-ITS.

- EN ISO 21217: Arkitektura e referencës së stacionit C-ITS - Standard për arkitekturën dhe kornizën për stacionet C-ITS, duke përfshirë stacionet, mjetet dhe qendrat e kontrollit.

- EN ISO 21218: C-ITS Aksesit në pajisjet dhe media, standard që mundëson komunikimin ndërmjet stacioneve C-ITS duke përdorur teknologji të ndryshme aksesit në media.

5.4 Aspektet arkitektonike të ndërtimit të qendrave (TMC)

Aspektet arkitekturore që zbatohen përgjithësisht për procesin e projektimit arkitektonik të TMC-ve përkatëse janë:

1. Vendndodhja: TMC duhet të jetë vend strategjik me qasje të lehtë në rrugët kryesore të transportit dhe afërsi me agjencitë përkatëse qeveritare, shërbimet e urgjencës dhe palët e tjera të interesuara.

2. Kërkesat e hapësirës: Hapësira e nevojshme për funksione të ndryshme, si dhomat e kontrollit, qendrat e të dhënave, pajisjet e komunikimit, zyrat, dhomat e takimeve, zonat e magazinimit dhe pajisjet e mirëmbajtjes, duhet të përcaktohet në bazë të projektimit përfundimtar të sistemit të tij.

3. Dizajni i dhomës së kontrollit: Dhoma e kontrollit duhet të projektohet për të lehtësuar vendimmarrjen dhe komunikimin efikas. Kjo përfshin stacione pune ergonomike, mure të mëdha video për shfaqjen e të dhënave në kohë reale dhe hapësira të trajtuara në mënyrë akustike për të minimizuar zhurmën dhe shpërqendrimet.

4. Qendra e të dhënave dhe infrastruktura e komunikimit: Çdo TMC kërkon një qendër të sigurt dhe të kontrolluar nga klima për të strehuar serverë, pajisje ruajtëse dhe pajisje të tjera kritike të IT-së. Një infrastrukturë e fuqishme komunikimi për të mbështetur transferimin e të dhënave dhe komunikimin në kohë reale, pajisjet në terren duhet të projektohen me kujdes.

5. Siguria: Përfshirja për veçoritë e sigurisë si sistemet e kontrollit të aksesit, kamerat CCTV dhe sistemet e zbulimit të ndërhyrjeve për të mbrojtur objektin TMC dhe pajisjet e tij të ndjeshme.

6. Shkallëzimi dhe fleksibiliteti: projektimi i ndërtesës duhet të jetë në gjendje të akomodojë rritjen e ardhshme dhe progresin teknologjik. Kjo përfshin hapësira modulare dhe fleksibël, që mund të rikonfigurohen ose zgjerohen lehtësisht për të përmbushur nevojat në zhvillim.

7. Qëndrueshmëria dhe efikasiteti i energjisë: Integrimi mbi parimet e projektimit të qëndrueshëm, të tilla si sistemet HVAC me efikasitet energjie, ndriçimi LED, panelet diellore dhe çatitë e gjelbra, për të minimizuar ndikimin mjedisor të TMC dhe për të zvogëluar kostot operationale.

8. Aksesueshmëria/qarkullimi: Sigurohuni që ndërtesa e TMC-së të jetë në përputhje me standardet e aksesueshmërisë dhe të sigurojë shtigje qarkullimi të qarta dhe efikase për stafin dhe vizitorët.

9. Gatishmëria ndaj emergjencave: TMC duhet të projektohet për t'u bërë ballë fatkeqësive natyrore dhe emergjencave të tjera, me veçori të tilla si sistemet rezervë të energjisë, rrjetet e tepërta të komunikimit dhe rrugët e evakuimit emergjent.

10. Estetika dhe marka: Krijimi i një ndërtesë tërheqëse vizualisht dhe funksionale që pasqyron qëllimin dhe identitetin e TMC-së. Kjo përfshin përdorimin e materialeve, ngjyrave dhe veçorive të përshtatshme arkitekturore që përcjellin një imazh profesional dhe teknologjik të avancuar.

11. Integrimi me objekte të tjera: Nevoja për integrim me lehtësira të tjera transporti, si qendrat e kontrollit të sinjaleve të trafikut, agjencitë e tranzitit publik ose agjencitë e zbatimit të trafikut, duhet të merret parasysh dhe të projektohet ndërtesa e TMC-së, në përputhje me kushtet rrethano.

5.5 Programi i ndërtimit të qendrave monitoruese (TMC)

Procesi i projektimit të detajuar të TMC-së, përcakton programin përfundimtar të ndërtimit që përshkruan kërkesat hapësinore, marrëdhëniet funksionale dhe kriteret e projektimit për objektin e TMC-së, për secilin lloj. Në përgjithësi, bazuar në përvojën e BE-së, për një Qendër të Menaxhimit të Trafikut (TMC) që menaxhon në baza 24/7 në rrjetin TEN-T, në tërësinë e tij, një program ndërtimi duhet të marrë parasysh fushat e mëposhtme:

- Hyrja, pritja dhe kontrolli i sigurt i aksesit;
- Tryeza e pritjes dhe zona e pritjes (reception);
- Shfaqja e informacionit dhe sinjalistika, dhoma e kontrollit;
- Projektor i madh video për shfaqjen e burimeve CCTV, hartave dhe të dhënave të trafikut;
- Stacion pune për specialistët e operacioneve të trafikut dhe specialistët e komunikimit;
- Post pune i stacionuar i koordinatorit të menaxhimit të incidenteve të trafikut;
- Hapësirë për pajisjet e nevojshme, si kompjuterë dhe pajisje komunikimi;
- Zyrat dhe stacionet e punës;
- Zyra private për menaxherët TMC-së, inxhinierët e trafikut dhe stafin mbështetës të IT-së;
- Hapësirë pune për analistët e të dhënave, analistët GIS dhe stafin administrative;
- Ruajtja e dosjeve, dokumenteve dhe pajisjeve;
- Dhoma e oficerit të policisë;
- Stacion pune për punonjësit e policisë me kompjuterë dhe pajisje komunikimi;
- Ruajtja e dosjeve, dokumenteve dhe pajisjeve;

- Qasje drejtpërdrejtë/afërsi në dhomën e kontrollit, koordinim i pandërprerë me stafin TMC;
- Dhomat e takimeve të punës dhe trajnimeve;
- Dhoma e menaxhimit të defekteve të TMC-së;
- Salla e konferencave për takime, informime dhe prezantime;
- Sallë trajnimi për zhvillimin e stafit dhe seminare;
- Dhomë pushimi dhe aneks kuzhine;
- Vend ndenjës me tavolina dhe karrige;
- Aneks kuzhine me frigorifer, mikrovalë, aparat kafeje dhe lavaman;
- Makinat e shitjes së produkteve ose zona e ngrënies;
- Tuate dhe dhomat e zhveshjes;
- Tuate të ndara për meshkuj dhe femra;
- Dhomat e zhveshjes për stafin për të ruajtur sendet personale;
- Teknologjia IT dhe dhomat e pajisjeve;
- Sigurimi dhe ruajtja në dhomën e serverit me kontrollin e klimës;
- Magazinimi për pajisjet e rrjetit, kabllot dhe komponentët e tjerë të IT;
- Qarkullimi dhe hapësira të tjera;
- Korridoret dhe rrugët që lidhin zona të ndryshme;
- Daljet e emergjencës dhe pajisjet e sigurisë nga zjarri;
- Hapësirat e shërbimeve, si dhomat elektrike dhe mekanike.

Faktorë të tillë, si: aksesueshmëria, qëndrueshmëria dhe siguria, duhet gjithashtu të merren parasysh gjatë preventivimit dhe procesit të projektimit të detajuar të objektit të TMC-së.

6. PLANIFIKIMI I INVESTIMEVE

Duke pasur parasysh që janë analizuar disa mënyra transporti, për çdo rast dhe për secilin lloj, qasja e ndjekur mbi ITS-në, për hekurudhat dhe detin, është prezantuar në mënyrë të përmblodhur.

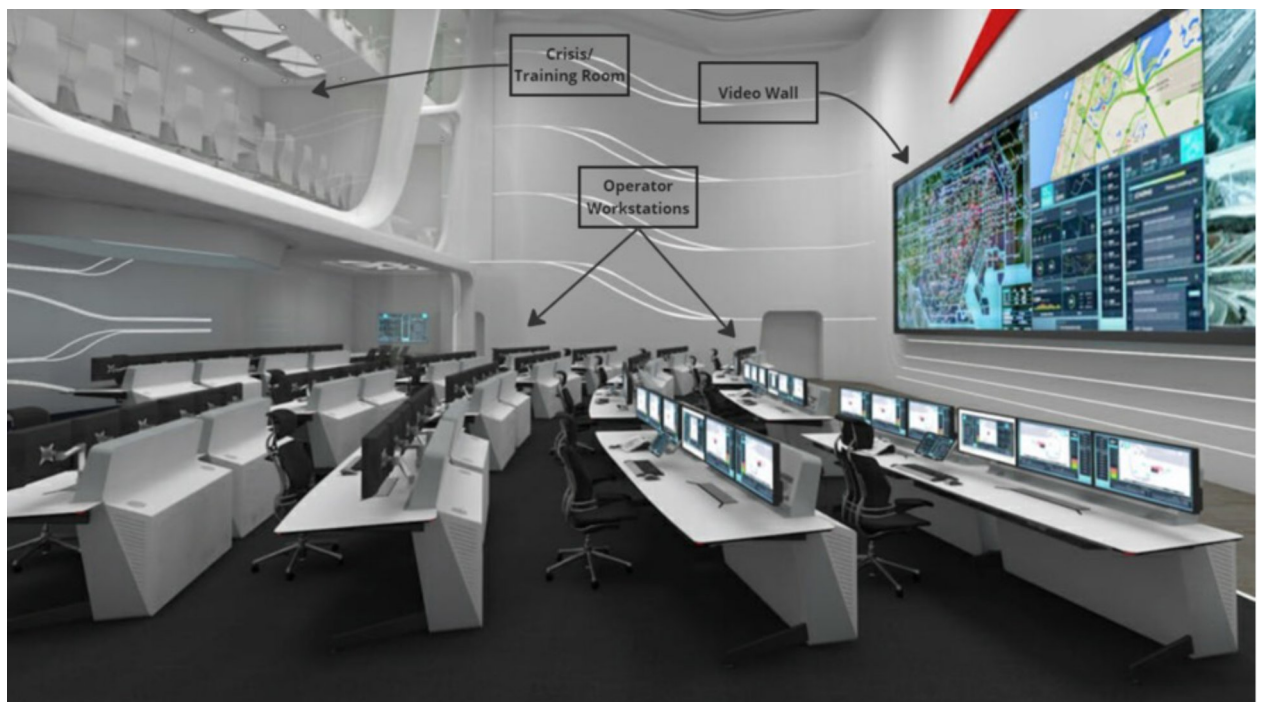


Figura 9. Konfigurimi tipik i Qendrës së Kontrollit

6.1 Transporti hekurudhor

Kostot e modalitetit hekurudhor për zbatimin, funksionimin, dhe qasjen institucionale, përgjithësisht vlerësohen si kosto mesatare për njësi, shpesh në formën e një intervali (nga/deri),

duke treguar gjithashtu faktorë të rëndësishëm që mund të ndikojnë në kostot aktuale. Për shembull, ekzistenca, ose jo e infrastrukturës së telekomunikacionit përgjatë korridoreve/ rrugëkalimeve ose në nyja të rëndësishme është një faktor përcaktues i kostos.

Analiza bazohet në kostot për njësi për masë, kostoja e vendosjes së ERTMS/km, në linja, kalimet në nivel, lloji i terrenit etj., dhe në përfitimet e përcaktuara në literaturën në dispozicion dhe sipas përvojave përkatëse dhe praktikave më të mira të vendosjes së ITS-së, në Evropë dhe më të gjerë.

6.2 Supozimet/hamendësimet

Supozimet e përfshira me kostot, përfaqësojnë kostot tipike të zbatimit dhe mirëmbajtjes së sistemeve përkatëse të sinjalizimit, të paraqitura si implementim i plotë i ERTMS, nivelet 1 dhe 2 dhe sistemet ekzistuese në linja hekurudhore të vetme dhe të dyfishta (aty ku ka), me një projektim të kostove të ERTMS-së, nivelit 2 në një periudhë 5-vjeçare, kur pritet një reduktim i ndjeshëm i kostove të këtyre sistemeve për shkak të ekonomive të shkallës dhe programeve të progresit novator. Kostoja bazë e ERTMS-së, nivelit 1, duhet të zbatohet vetëm kur mund të mbivendoset në një sistem të trashëguar plotësisht funksional. Në rast se sistemi i trashëguar në vijat hekurudhore, ka nevojë për një rindërtim, numrat duhet të shtohen, ERTMS niveli 2. Sistemet ERTMS, niveli 2 janë të pavarura nga sistemet ekzistuese për funksionimin e tyre, prandaj ato zbatohen, siç duhet.

6.3 Zbatimi i programit të zhvillimit

Ndikimi i programit të zhvillimit, reflektohet nga katër drejtime të strukturuar, si më poshtë:

- Arritja e objektivit të përputhshmërisë dhe ndërveprueshmërisë së infrastrukturës dhe lehtësimi i vendosjes supozohet se sjell një zbritje prej 25% në kostot e vendosjes në anë të linjave, për ERTMS, niveli 2 (vlerësuar deri në 50% nëse vendosja është e koordinuar në nivel kombëtar apo edhe në nivel WB6 – kjo vlerë nuk do të përdoret në këtë seksion).

- Arritja e objektivit të pajtueshmërisë dhe ndërveprueshmërisë së infrastrukturës supozohet se sjell, përveç zbritjes së vendosjes, një zbritje prej 20% në kostot e mirëmbajtjes së administruesit të infrastrukturës hekurudhore (IM).

- Stabiliteti i specifikimeve dhe qartësia e kuadrit rregullator do të zvogëlojë rastet e klasit të parë, kjo supozohet se do të sjellë një zbritje prej 33% në koston e vendosjes në bord të trenit me vendosjen e sistemeve të kontrollit dhe komandës dhe sinjalizimit në ndërveprim.

- Plani më realist i vendosjes, stabiliteti i specifikimeve dhe qartësia e kuadrit rregullator do të kenë një ndikim të rëndësishëm në kostot e përmirësimit: ndërsa përmirësimet ERTMS po ndodhin çdo 2–5 vjet sot, programi i inovacionit, do të kufizojë numrin e përmirësimeve duke ulur ato nga një në çdo 5 vjet në një në çdo 10 vjet.

- Për më tepër, kostot e përmirësimit për sipërmarrësit hekurudhor (RU) hiqen pas vjetërsimit të sistemit të trashëguar.

- Kjo nuk do të thotë se nuk do të ketë përmirësime për ERTMS pas vjetërsimit të sistemeve ekzistuese të trashëguara, por që një sistem i ri është zhvilluar për të zëvendësuar të vjetrin, në skenarin pa sisteme evropiane të monitorimit të trafikut ERTMS kërkonte po aq përmirësime sa edhe skenari me ERTMS-në. Pra, nuk do të kishte kosto shtesë, për ERTMS.

Kostoja e rinovimit të mjeteve lëvizëse me njësinë në bordin e trenit, ndahet midis:

- kostove të pajisjeve dhe instalimit të ERTMS-së, niveli 2;
- testimi dhe autorizimi i sistemeve (ITS);
- mosdisponueshmëria e mjetit hekurudhor.

Këto kosto janë për rikonstruksionin e një lokomotive, në tërësinë e saj, me vlerësimin minimal, që përfshin vetëm pajisjet dhe minimumin e instalimit dhe trajnimit. Në rastin e një njësie moderne, që parashikohet të pajiset me ERTMS, me shumë mundësi tashmë ka disa nga elementët të pajtueshëm me sistemet evropiane të monitorimit të trafikut, ERTMS, si njësia e odometrisë dhe/ose transmetuesi i radios digjitale, GSM-R në bord, dhe çmimi i lartë për një njësi të vjetër të projektuar dhe prodhuar para se të konceptohej ERTMS, është për një shumicë të madhe të lokomotivave në të gjithë rajonin e vendeve të Ballkanit Perëndimor, WB6.

Të gjitha ato njësi duhet të integrohen sipas specifikimeve të tyre, që mund të mos i plotësojnë vendndodhjet e vjetra (hapësira, pozicioni në njësi, dridhja, hapësira nga toka, hapësira katenare, temperatura, interferenca EM, mbrojtja e harkut elektrik, rezistenca ndaj motit/niveli IP nëse është instaluar në pjesën e jashtme të ambientit, ose impiantit etj.).

Në disa raste, mund të çojë në ndarjen, në njësi, duke pasur parasysh se vendndodhja është e vjetër, shpimi, prerja, saldimi dhe çmontimi, do të duhet një projektim të veçantë se si t'i afrohem secilës njësi prej lokomotivave, pasi edhe pse janë të të njëjtit lloj, janë në cikle të vjetra të jetëgjatësisë. Tërheqja e të gjithë kabllove të nevojshëm, përmes një lokomotive që punon prej dekadash dhe që nuk ishte parashikuar për diçka të tillë, me ruajtjen e qartësisë së sinjalit midis komponentëve, është një detyrë madhore. Nëse një lokomotive, ruan gjithashtu sistemin e trashëguar, siç mund të pritët, problemi që shtrohet përpara, në progresin teknologjik të sistemit, bëhet shumë më i madh.

Duke qenë se është një proces i paparashikueshëm pritët që do të konsumojë një pjesë të madhe të fondeve dhe kohës së nevojshme për vendosjen e ITS, me kohë, sepse nëse është rasti i vendosjes në lokomotivë, procesi i riparimit të së cilës është shumë gjatë, atëherë ITS ka shpenzime shtesë në rast se njësi nuk është tërhequr një tren, kjo është arsyeja pse vlerësimi i lartpërmendur është vendosur kaq i lartë. Një kosto shtesë e rëndësishme për sipërmarrjet hekurudhore lidhet me kostot e përmirësimit të ERTMS-së. Siç u prezantua, ERTMS-ja ka nevojë për përmirësime në një frekuencë më të lartë se sistemet e vjetra, të cilat përgjithësisht janë gjithashtu subjekt i përmirësimeve dhe riparimeve, rindërtimit dhe rinovimit. Faktori ka një ndikim të fortë në kostot operative të sipërmarrjeve hekurudhore, duke ndikuar në planin e biznesit. Kostot e zbatimit mund të ndryshojnë për shkak të terrenit të ndryshëm. Lulatjet janë më të mëdha për sistemet e vjetra dhe të nivelit 1, teksa për ERTMS Nivelin 2 projektimi merret vetëm me radiot digjitale GSM-R, dhe madje kjo nuk është një ndryshim i madh për arsye të praktikës së programit. Në rastet kur terreni malor nuk ka ndikim në pozicionet e bllokut/balise për nivelin 2, por ato ndikojnë në mbulimin e radios, duke rezultuar në një interval më të shkurtër midis stacioneve bazë fqinje GSM-R, preferohet 5 km ndërmjet të dyve, në kontrast me 6 km për tipin mesatar të terrenit.

Përveç kësaj, ekziston nevoja për mbulim me radio digjitale për hekurudhat, GSM-R në tunele, ku antenat klasike nuk ofrojnë një përdorim efektiv, kështu që zgjidhja e përdorur është kabllor rrezatuese, e quajtur edhe “kabllor e ngjitur” e vendosur në muret e tunelit. Kabllot me ngjitje janë një zgjidhje më e lirë së stacionet bazë (BS) në bazë për kilometër, kështu që ato reduktojnë kostot.

Një vlerësim i mirë do të ishte sepse procesi GSM-R zakonisht udhëhiqet me vendosjen e stacioneve bazë, brenda zonës së stacionit dhe vendosjen e tyre shtesë midis stacioneve ku të parët nuk mund të ofrojnë një mbulim të plotë në përputhje me EIRENE/MORANE. Në rastet kur për shembull do të nevojiteshin tri stacione bazë për terren malor kundrejt dy, për terren gjysmë malor, do të ishin mjaft të rralla, p.sh., për 17 km hapësira ndërmjet stacioneve, duke supozuar një interval prej 6 km nevojiten dy BS, por tre për një interval prej 5 km. Gjithashtu, për ERTMS Nivelin 2, terreni i sheshtë nuk rezulton të jetë një avantazh në shumicën e rasteve, edhe pse stacionet bazë GSM-R mund të vendosen deri në 7.5 km larg njëra-tjetrës, në kushte ideale. Momentet kur projektuesit duhet të përdorin një stacion bazë më pak, janë relativisht të rralla, ashtu si në shembullin e terrenit malor. Përsëri, terrenet në toka të rrafshëta, nuk ndikojnë në vendosjen e pajisjeve në anë të linjave hekurudhore. Duhet theksuar se shumica e linjave hekurudhore në subjektet hekurudhore, shtrihen në terren malor. Vlerësimet e kostos për qëllimin e ushtrimit aktual, në nivel strategjik, janë të drejta dhe përshtaten më tej vetëm kur punohet në nivel seksioni.

6.4 Vlerësimi i përgjithshëm i ndikimit – përfitimet e zbatimit të ERTMS-së

Duke qenë i përputhshëm, në pajtueshmëri me standardet e vendosjes në të gjithë Evropën, ERTMS-ja i ofron Bashkimit Evropian një mundësi unike për të krijuar një sistem hekurudhor pa probleme, ku trenat mund të lëvizin pa u përballur me probleme teknike në lidhje me sinjalizimin.

Megjithatë, ndërveprueshmëria është larg nga të qenit i vetmi avantazh i sjellë nga ERTMS-ja. Në të vërtetë, ERTMS-ja është projektuar gjithashtu për të qenë sistemi i kontrollit më të mirë të trenave në botë. Prandaj, përveç ndërveprueshmërisë, sistemi evropian i monitorimit të trafikut ERTMS, sjell përfitime të konsiderueshme, nëse plotësohen të gjitha kërkesat. Ndikimet e mëposhtme të marra nga ERTMS janë prezantuar më poshtë, në lidhje me zbatimet në Shqipëri dhe vendet e rajonit.

Rritja e kapacitetit në linjat ekzistuese dhe një aftësi më e madhe për t'iu përgjigjur kërkesave në rritje të transportit: si një sistem sinjalizimi i vazhdueshëm i bazuar në komunikim, ERTMS redukton përparimin ndërmjet trenave duke mundësuar deri në 40% më shumë kapacitet në infrastrukturën ekzistuese aktualisht.

Zbatimi i ERTMS-së mund të shtyjë përpara progresin në ndërtimin e infrastrukturës së re. Është dëshmuar si një nga përfitimet më të mëdha në zbatimin e ERTMS-së. Meqenëse të gjitha linjat hekurudhore dhe subjektet hekurudhore janë duke punuar aktualisht nën kapacitet, kjo veçori kryesisht duhet të konsiderohet nga palët e interesuara në këtë kohë të jetësimit dhe modernizimit.

- Rritjet e parashikuara në trafikun hekurudhor

Në vijimësi së bashku me ndërveprueshmërinë për hekurudhat, duke mundësuar trenat që do të drejtohen për jashtë vendit për të operuar në linjat e trafikut të brendshëm, do të tregojnë se kjo veçori është thelbësore për funksionimin e plotë në sistemeve ERTMS në Shqipëri dhe gjithë rajonin WB6. Përveç ndërtimit të infrastrukturës me vijat të reja ose shtesë, të cilat mund të jenë shumë të kushtueshme, rezultatet më të mira për të rritur kapacitetin hekurudhor arrihen në infrastrukturën me 2 trase hekurudhore, në sistemin evropian të monitorimit të trafikut hekurudhor ERTMS Niveli 2.

- *Shpejtësi më të larta, në ERTMS*

Me vendosjen e sistemeve lejohen shpejtësi më të larta dhe si rrjedhim reduktimin e kohës së udhëtimit. Vetëm ERTMS, niveli 2 lejon një kufi mbi 160 km/orë, nëse plotësohen gjithashtu të gjitha kërkesat e tjera. Niveli 1 është ende i kufizuar në pamje sinjalizimi, i konsideruar joefektiv mbi 160 km/orë. Edhe planifikimi i një shtrirjeje infrastrukturore për shpejtësi mbi 160 km/orë, bën që të gjitha kalimet në nivel rrugë-hekurudhë duhet të zëvendësohen me nënkalime ose mbikalime, duke rritur performancën e sigurisë së shtrirjes së vijave të infrastrukturës.

- *Norma më të larta të besueshmërisë, me ERTMS*

Me sistemet mund të rrisim ndjeshëm besueshmërinë dhe përpikërinë, siç janë vendimtare për transportin e udhëtarëve dhe mallrave, përsëri, ERTMS, niveli 2 ofron një përfitim shumë më të madh në këtë veçori sesa ERTMS, niveli 1.

- *Fleksibiliteti në trajtimin e trafikut hekurudhor*

Duhet pasur parasysh, se fleksibiliteti i trafikut, nënkupton që vonesat nga një tren mund të zbuten në kohë reale, në mënyrë që të minimizohen efektet në trenat e tjerë në rrjet, në krahasim me sistemet e tjera ku një vonesë zakonisht nënkupton përhapjen e vonesës, në të gjithë rrjetin.

- *Kosto më të ulëta të prodhimit*

Kur një sistem i harmonizuar i provuar është më i lehtë për t'u instaluar, mirëmbajtur dhe prodhuar duke i bërë sistemet hekurudhore më konkurruese për shkak të ekonomisë së shkallës atëherë kjo veçori është veçanërisht e dukshme në sistemet e ERTMS-së, nivelit 2, pasi kostot e zbatimit priten të ulen ndjeshëm në periudhën 5-vjeçare në vijim.

- *Kostot e reduktuara të mirëmbajtjes, me ERTMS*

Në vendosjen e ERTMS-së, niveli 2, sinjalizimi anësor nuk kërkohet më, gjë që redukton ndjeshëm kostot e mirëmbajtjes që priten të ulen ndjeshëm në periudhën 5-vjeçare në vijim. Sistemet e vjetra në Shqipëri dhe rajonin e Ballkanit Perëndimor, WB6 priten të rriten në kostot e mirëmbajtjes, pasi shumica e pjesëve nuk prodhohen më, në mënyrë serike, gjë që rezulton në kosto më të larta dhe kohë më të larta pritjeje për furnizimin e tyre, vendosjen, përdorimin dhe mirëmbajtjen.

- *Tregu i hapur i furnizimit, ku klientët do të jenë në gjendje të blejnë pajisje për instalim*

Kudo në Evropë dhe të gjithë furnizuesit do të jenë në gjendje të bëjnë ofertë për çdo mundësi, kjo ka të bëjë me pajisjet anash linjës dhe në bord, që mund të bëhen nga ndonjë prej gjashtë furnizuesve ERTMS, gjë që e bën tregun e furnizimit më konkurrues. Duke qenë, se bie ndesh me përfitimet më sipër, duke rezultuar në përfituesit e këtyre sistemeve, administruesi i infrastrukturës, apo sipërmarrësi hekurudhor, gjithashtu, nuk do të jetë i detyruar për një furnizues të vetëm, duke i dhënë më shumë fleksibilitet në operacionet e mirëmbajtjes dhe planifikimin e mëtejshëm.

- Koha e reduktuar e kontratës për shkak të reduktimit të ndjeshëm të inxhinierisë së procesit.
- Procesi i thjeshtuar i miratimit në Evropë dhe ulja e madhe e kostove të certifikimit të lidhura tradicionalisht me futjen e sistemeve të reja.

- Siguria e përmirësuar për udhëtarët, është një veçori që buron nga formimi i një itinerari të parashikueshëm, duke barazuar shpejtësinë gjatë rrugëkalimit, me përshpejtimin dhe ngadalësimin minimal, me ERTMS Nivelin 2, i cili ofron një përfitim më të mirë nga kjo veçori.

- Sistemi i vetëm i sinjalizimit (ERTMS pa sistemet ekzistuese B) nënkupton uljen e kostove të mirëmbajtjes (mirëmbajtja e një sistemi të vetëm është më e lirë se mirëmbajtja e sistemit të dyfishtë) dhe si i tillë një përfitim për menaxherin e infrastrukturës.

- ERTMS-ja do të heqë një nga barrierat e ndërveprimit në rrjetin hekurudhor në Evropë. Ai lejon sipërmarrjet hekurudhore të optimizojnë operacionet e tyre, për shembull në seksionet ndërkufitare kur nuk ka nevojë të ndërrohet lokomotiva pas kufirit.

- Përfitimet e energjisë: për shkak të shpejtësisë më konstante dhe ngadalësimit, konsumi i energjisë do të ulet.

- Reduktimi i CO₂: si pasojë e reduktimit të energjisë.
- Për më tepër, ndikimet e ERTMS përfshijnë gjithashtu:
- Transportin e pandërprerë ndërkufitar të udhëtarëve dhe mallrave (ndërveprueshmëri hekurudhore ndërkufitare).

- Aftësinë për të përdorur pjesë të ndryshme prodhuese në të njëjtin sistem (ndërveprueshmëria e prodhuesit).

- Ndryshimin në ndarjen modale sipas llojit.
- Mundësitë për zbatim të orareve të integruara.
- Unifikimin teknologjik të infrastrukturës.
- Organizimin dhe menaxhimin më efektiv të trafikut dhe kontrollit qendror.
- Rritjen e kapacitetit të infrastrukturës ekzistuese.
- Uljen e kostove të mirëmbajtjes (unifikimi i sistemit së komandë-kontrollit dhe sinjalizimit në hekurudhë do të ulte koston për njësi për shkak të ekonomisë së shkallës).

- Rritjen e efikasitetit të menaxhimit të trafikut në stacione.
- Nuk ka më mirëmbajtje të sistemeve të vjetërsuara të klasës B, në përputhje me legjislacionin e BE-së dhe TSI-së.

- Sigurimin e bashkëfinancimit të mundshëm dhe zbatimit nga BE-ja (deri në 50%, nga CEF për të gjitha Shtetet Anëtare).

- Financim deri në 85% nga Fondi i Kohëzimit, për të anëtarësuarit në këtë fond.
- Teknologjitë inovative.
- Kursimet në kohë për qëllime të ndryshme udhëtimi, bazuar në shpejtësitë mesatare.
- Parashikimet e trafikut.
- Supozimet për kursimet nga kalimi pa probleme në stacionet e përbashkëta të kalimit.
- Kursimet nga reduktimi i kohës së udhëtimit për mallrat, përfshirë vonesat në dorëzim.
- Parashikimet e trafikut dhe ngarkesën mesatare.
- Supozimet për kursimet nga kalimi pa probleme në stacionet e kalimit kufitar.
- Reduktimin e aksidenteve për lloje të ndryshme të ashpërsisë së terrenit.
- Përmirësimin e parashikuar të sigurisë nga projekte të ngjashme jashtë vendit.
- Ngritja e nivelit të sigurisë dhe ruajtjes, bazuar në statistikën aktuale të aksidenteve afër “0”.
- Kapitali për rritjen e kapaciteteve, bazuar në vlerësimin e koston së projektit të përmirësimit.

- ERTMS konsiderohet niveli i sigurisë SIL4, sistemet e vjetra në rajonin e Ballkanit. perëndimor, WB6 janë të gjitha të nivelit të sigurisë SIL0.

- ERTMS Niveli 2 ofron sinjalizim brenda kabinës së komandimit të trenit.

- ERTMS në linjë ofron zbatim të lehtë të teknologjive të tjera jodrejtëpërdrejt të natyrës së ITS, si detektorë të nxehtësisë, detektorë të pajisjeve në vija, përmirësime me SCADA etj.

- Përmirësime më të shpeshta të sistemit, qoftë hardware, software apo organizativ, të ERTMS.

- ERTMS është një sistem me kod të hapur, kështu që priten përmirësime të mëtejshme.

- Një qëndrim i rishikimit të vazhdueshëm të sistemit do të bëhet standard i ardhshëm.

- Njësia e regjistrimit ligjor JRU, një pjesë afërsisht e krahasueshme me një kuti të zezë.

- Regjistrimi i të dhënave përkatëse në tren, në mënyrë që analizat të kryhen me saktësi.

- Analizat e shkaqeve të aksidenteve dhe keqfunksionimeve të dështimit të sistemeve ITS.

- Imunitet ndaj vjedhjeve, ku ERTMS, niveli 2, praktikisht nuk ka kabllo bakri në anë të vijës hekurudhore, që është e prekshme ndaj vjedhjes dhe që të ketë vlerë si skrap, gjithë kablloja është me fibër optike, e cila ka nuk ka vlerë për rishitjen.

- I gjithë informacioni transferohet ose nëpërmjet sistemeve me fibër optike/valë (GSM-R).

- Aspekte të sistemit të kontrollit dhe dëmtimit, ku çdo defekt mund të zbulohet.

- Diagnostikimi i saktë dhe riparimet pa ndikuar në funksionimin e rrjetit, ERTMS Niveli 1.

- ERTMS i nivelit 1, i cili ende mbështetet në kabllo prej bakri, është ende i prekshëm ndaj vjedhjeve, por ai ruan fleksibilitetin në trajtimin e dukurive të vjedhjeve dhe kundër tyre.

- Kontrolli i kurbës së frenimit/ngadalësimit, ERTMS, niveli 2, për shkak të veçorisë së tij.

- Njohje e saktë e pozicionit dhe shpejtësisë së trenit, mund të udhëzojë drejtuesin e mjetit.

- Orientim për pikën optimale të fillimit të procesit të ngadalësimit dhe shpejtësisë së trenit.

- Mat vonesën e frenimit, kushtet atmosferike dhe kushtet hekurudhore.

- Rezultate në një kurbë frenimi të saktë që minimizon të gjitha rreziqet dhe përfundon në një pikë të përcaktuar saktësisht.

- Veçori me shumë përfitime, njëra është se treni mund të ecë më shpejt, pasi makinisti nuk ka nevojë të modifikojë procesin e tij të frenimit duke ulur shpejtësinë e trenit, ai e bën atë duke ditur pikën e fillimit të procesit të frenimit.

- Vlerësimet aktuale janë se ky ndikim mund të rrisë shpejtësinë aktuale të trenave 5-10% në varësi të gjendjes së linjave.

- Vlerësimet e rrjetit të rajonit të Ballkanit perëndimor, WB6 duhet të anojnë drejt numrit më të lartë, pasi gjendja e dobët e vijave në fakt sjell përfitime më të larta nga kjo veçori.

- Përfitimi tjetër i konsiderueshëm, i raportuar nga operatorët e transportit hekurudhor (sipërmarrësit hekurudhor) dhe menaxherët e infrastrukturës është më pak konsumim për trenin ashtu edhe në shinat, duke zgjatur ciklet e jetës së sistemeve.

- Është e mundur që me ERTMS, të përdoret ende një shtrirje të vijave, brenda gjendjes së amortizuar të linjave të infrastrukturës hekurudhore, duke përdorur këtë veçori.

- ERTMS Niveli 1 mund ta përdorë këtë veçori vetëm në një masë minimale, pasi Niveli 1 nuk mban kontakt të vazhdueshëm me trenin.

- ERTMS mund të informojë drejtuesin e trenit për pikën e thyerjes vetëm në pikën e leximit të një tabelë transparente, e cila është e fiksuar. Për këtë arsye jo gjithmonë pritet të vendoset në një interval afër pikës së frenimit, i cili ndryshon sipas faktorëve të dhënë.

- Zbatimi i pjesshëm i ERTMS Nivelit 2 është i mundur, siç përshkruhet në Linjat Bazë tabela 3.1, tabela 3.2 dhe tabela 3.4, kjo mund të ofrojë një kompromis midis funksionaliteteve të Nivelit 2 dhe kostos më të ulët të zbatimit në disa vija hekurudhore.

- Si një veçori e rastësishme, infrastruktura e sistemit ERTMS mund të përdoret për mjete të tjera.

- Kapaciteti i tepërt i shtyllës së saj optike të dhënë me qira për qëllime fitimi ose për sisteme të tjera ITS për hekurudhat janë të pozicionuara natyrshëm në drejtimet optimale për shkëmbimin e trafikut, dhe sistemet GSM-R gjithashtu.

- Në porte, vendosen po ashtu ITS, ku mbivendosen infrastruktura hekurudhore dhe detare.

6.5 Strategjitë, projektet e rindërtimit dhe modernizimit

Në përputhje me Strategjinë e Transportit të Shqipërisë 2016–2020, prioritetet për hekurudhat janë:

- miratimi dhe zbatimi i rregulloreve të BE-së;
- ristrukturimi i administrimit të infrastrukturës;
- përfundimi i formimit të organeve të reja hekurudhore;
- përmirësimi i transportit hekurudhor-detar (sistemi i shkëmbimit elektronik të të dhënave ndërmjet kompanive portuale dhe hekurudhore dhe autoriteteve shtetërore);
- qasja në rrjetin e korridorit të BE-së dhe anëtarësimi në RNE;
- rikonstruksioni i rrjetit hekurudhor TEN-T;
- përmirësimi i mirëmbajtjes së hekurudhave etj.

Gjithashtu, është planifikuar ndërtimi i dy qendrave logjistike në Elbasan dhe Milot dhe përmirësimi i përgjithshëm i transportit intermodal (lidhja hekurudhore Durrës–Porti i Durrës Terminali i mallrave). Nuk parashikohet futja e sistemeve ERTMS, TAP dhe TAF në projektet e planifikuara, në dokumentacionin strategjik ekzistues për jetësimin e infrastrukturës hekurudhore.

6.6 Sektori Detar dhe Portet

Për sektorin detar dhe portet, për këtë mënyrë të transportit, ku përfshihet vetëm një vend partner i rajonit, Shqipëria me veprimet për planifikimin e vendosjes së sistemeve inteligjente të monitorimit të trafikut VTMS, paraqitet pasqyra e përgjithshme e zbatimit të masave të nevojshme, si dhe kostot dhe përfitimet e zbatimit dhe trajnimit.

6.7 Supozimet/hamendësimet

Supozimet janë përmbledhur, duke pasur parasysh madhësinë e ekonomisë së Shqipërisë, si dhe karakterin e Portit të Durrësit dhe rëndësinë e tij si pikë nyje lidhëse, në sistemin e transportit shqiptar. Vlerësimi i kostos duhet të ndjekë shembullin e një ekonomie të ngjashme me një vend rajonal, me port detar kryesor. Duke pasur parasysh edhe vendndodhjen e Shqipërisë, si vend i Gadishullit Ballkanik, ende jo një vend anëtar i BE-së, dhe i lidhur ngushtë me shtetet anëtare të BE-së, si: Greqia dhe Italia, për Shqipërinë, u mor në konsideratë një rast i përvojës rajonale, paradigma e Malit të Zi për një dritare të vetme detare dhe monitorimin e trafikut detar, dhe u zgjodh trafiku bregdetar. Për më tepër, të dyja ekonomitë e Shqipërisë dhe Malit të Zi, gëzojnë nivele të krahasueshme të barazisë së blerjeve, për frymë ose për banor, e të kostove të shërbimeve, në përpjekjen e ekspertëve në studim dhe ndërtim kapacitetesh vendosja ITS ka çmim të ngjashëm.

6.8 Kostot e zbatimit

Harmonizimi i kuadrit rregullator me standardet evropiane, si dhe vendosja e menjëhershme e NMSW, janë të nevojshme, jo vetëm për promovimin e ITS, por edhe për qëllime të përputhshmërisë dhe zbatimit. Për më tepër, është e nevojshme të merren në konsideratë plane të reja për funksionimin dhe zhvillimin e porteve detare, pasi atyre u mungojnë masterplanet dhe udhërrëfyesit e përditësuar drejt dekarbonizimit, në veçanti, harmonizimi me IMO-në dhe politikat e BE-së, lidhur me klimën, siç është Marrëveshja e Gjellbër. Prandaj, objektivat, janë:

1. Harmonizimi i kuadrit institucional;
2. Përgatitja e porteve, me shërbime bregdetare për ekonominë neto “0” të Marrëveshjes së Gjellbër;
3. Vendosja dhe aktivizimi i menjëhershëm i të gjitha funksioneve të NMSW-së; dhe
4. Trajnimi i oficerëve dhe personelit.

Vendosja e NMSW-së si një përpjekje dhe në kompleksitet, parashikohet e ngjashme dhe e krahasueshme me atë të Malit të Zi.

Sipas burimeve e asistencave teknike BE, përvoja sugjeron zbatimin total me kostot që mund të jenë nga më pak se 1 milion dollarë amerikanë (si në rastin e Guatemalës) deri në 4 milionë dollarë amerikanë (Finlandë, Senegal, Malajzi) ose ndonjëherë edhe më shumë për shembull në SHBA.

Gjatësia e vijës bregdetare, si dhe numri i ishujve dhe gjireve, ndikojnë në buxhetin total, përpjekjet, kompleksitetin e sistemit dhe koston aktuale. Në shumicën e rasteve, kostot rrjedhëse mbulohen nga tarifat e transaksionit.

Përveç kostove që lidhen me zbatimin e NMSW-së, të gjitha kostot e tjera i referohen “infrastrukturës së butë” dhe në veçanti ekspertizës ligjore dhe të politikave për harmonizimin e kuadrit rregullator, si dhe ekspertizës teknike për dekarbonizimin e operacioneve portuale dhe bregdetare.

Kostot e mësipërme i referohen një përzierjeje të ekspertizës ligjore, të politikës detare dhe teknike. Në mënyrë të përmblendhur, nismat e mësipërme të asistencës teknike për mbështetjen e integritetit të Shqipërisë, në vendosjen e ITS-së, synojnë harmonizimin e kuadrit ligjor detar të Shqipërisë.

Gjithashtu planifikimi i ITS/VTMIS, mund të krijojë ndryshime dhe modernizim në fusha të rëndësishme, si p.sh. Regjistri i anijeve detare apo aktivitetet e ekonomisë blu të kantierëve të riparimit dhe rindërtimit etj., që do të përfitojë për ekonominë vendëse.

Për më tej, iniciativat për ngritjen e kapaciteteve mund të ndihmojnë oficerët dhe stafin për të monitoruar zhvillimet në nivel Evropian dhe për të reaguar më shpejt në ndryshimet dhe zhvillimet e instrumenteve në fuqi.

Kostot e mësipërme i referohen vendimeve të organeve të qeverisë qendrore ose subjekteve publike me detyra rregullatore ose zbatuese.

Megjithatë, kërkohet ekspertizë teknike për zbatimin e këtyre instrumenteve, dhe veçanërisht të atyre që lidhen me Marrëveshjen e Gjellbër të BE-së, dhe digjitalizimin e operacioneve detare, një mjet i domosdoshëm, jo vetëm për efektivitetin e ITS-së, porse edhe për zbatimin e synuar dhe arritjen e objektivave të politikës së transportit detar.

Duhet theksuar se kostot e mësipërme i referohen të gjitha porteve të Shqipërisë dhe jo vetëm për Portin e Durrësit.

Për më tepër, studimet e fizibilitetit për elektrifikimin mund të bashkëfinancohen nga partnerët vendës të energjisë, pasi ata kanë një interes të rëndësishëm tregtar për të zgjeruar shërbimet në zonat portuale.

Këto studime synojnë të përcaktojnë hapat e përputhshmërisë me Marrëveshjen e Gjellbër si dhe me instrumentet e IMO-së.

Duke marrë parasysh sa më sipër, një kosto totale e studimeve dhe e ngritjes së kapaciteteve duhet konsideruar për harmonizimin dhe modernizimin e sektorit portual të Shqipërisë, duke marrë parasysh kërkesat për digjitalizim, zbatimin e politikave dhe praktikave efektive të ITS, si dhe vendosjen e menjëhershme të NMSW-së.

6.9 Përfitimet e zbatimit

Përfitimet e pritshme të zbatimit janë përshkruar më poshtë:

1. Pajtueshmëria me instrumentet e IMO: Mungesa e një NMSW-je, si dhe mungesa e shërbimeve alternative të karburantit dhe elektrifikimit në portet e Shqipërisë duhet të korrigjohet, sipas kërkesave të Kodit III dhe instrumenteve përkatëse për detyrimet e Shtetet Anëtare.

2. Harmonizimi i kornizës ligjore kombëtare me kornizën e BE-së: Me politika më të gjera dhe horizontale, të tilla si: Marrëveshja e Gjellbër, që kërkojnë përditësimin e instrumenteve të ndryshme kombëtare. Kjo është një detyrë madhore, pasi BE-ja dhe kuadri ndërkombëtar janë në përditësim dhe zhvillim të vazhdueshëm, ndërsa çdo ndryshim në ligjin vendor duhet të procedohet përmes mekanizmave të komisioneve parlamentare, që kushtojnë kohë.

3. Vendosja e NMSW-së: funksionimi i plotë i NMSW nuk është vetëm një kërkesë rregullatore, por një mjet i jashtëzakonshëm, për autoritetet në ushtrimin e të drejtave të shtetit bregdetar dhe atij portual. Për më tepër, digjitalizimi i monitorimit të trafikut mundëson lidhjen me ITS, me bazë tokësore, që përmirëson performancën e të gjitha sistemeve të transportit.

4. Nxitja në ekonomi: Përmirësimi i infrastrukturës së butë, si p.sh.: kuadri ligjor çon në rritjen e aktivitetit ekonomik në këta sektorë. Meqenëse portet detare dhe transportet bregdetare janë

kritike për ekonominë kombëtare, çdo reduktim i kostove të fërkimit rezulton në përfitime për ekonominë.

5. Kohezioni social: përmirësimi i shërbimit, duke përfshirë konsideratat e energjisë dhe klimës, rezulton në një lidhje më të lartë të rajoneve, si dhe në zhvendosjen e ngarkesave dhe trafikut nga toka në det, pra në një përfitim të drejtpërdrejtë për ekonominë.

6. Përmirësimi i sigurisë dhe sigurisë së shërbimeve: përmirësimi i shërbimeve portuale dhe bregdetare rezultojnë në më pak aksidente trafiku në rrugë, si dhe më pak incidente sigurie dhe efekte të tjera të jashtme, si p.sh. Fragmentimi urban në portet e qytetit.

7. Elektrifikimi i shërbimit ose përdorimi i lëndëve djegëse alternative: ulja e emetimeve të karbonit, si dhe rritja e shfrytëzimit të rrugëve, mjeteve dhe infrastrukturës detare rezulton në cilësi më të mirë të ajrit dhe rrjedhimisht në ulje të vdekshmërisë për shkak të ndotjes së ajrit. Parashikohet edhe përmirësimi i niveleve mesatare shëndetësore.

8. Rritja ekonomike: përmirësimi i rrjeteve të transportit rezulton në një përfitim të drejtpërdrejtë për ekonominë. Për më tepër, tërheqja e ekspertizës nga BE-ja mbështet zhvillimin e ekspertizës vendore në këtë fushë me një efekt zmadhues në ekonominë lokale.

9. Së fundmi, por jo më pak e rëndësishme, investimet e parashikuara në zonën portuale dhe mjetet bregdetare (anijet) nënkuptojnë një fluks pozitiv të investimeve të huaja direkte (FDI) duke kontribuar kështu pozitivisht në llogaritë kombëtare.

7. MASAT DHE UDHËRRËFYESI PËR ZBATIMIN E TYRE

Në mënyrë të përgjithshme mbi masat, siç është përmendur tashmë, baza e këtij dokumenti strategjik janë mangësitë e identifikuara dhe objektivat e propozuar dhe miratuar. Ndërsa këto janë paraqitur më poshtë për mënyrat e transportit, vërehet se disa objektivat e përgjithshëm, që nuk lidhen drejtpërdrejt me mangësitë, janë identifikuar dhe miratuar si pjesë të punës. Për këtë arsye, masat e propozuara për këto objektiva të përgjithshëm, që duhen arritur janë:

7.1 Masa të përgjithshme

Vendi Partner	Lloji i transportit	Objektivat e përgjithshëm (OP)	Masat
Shqipëria	Transporti si një i tërë (të gjithë mënyrat/llojet)	OP 1. Krijimi i një komiteti të përbershëm drejtues të ITS, për të koordinuar të gjitha iniciativat e ITS, pavarësisht nga mënyra dhe juridiksioni	Një Komitet i përbershëm ITS parashikohet si pjesë e çdo legjislacioni përkatës
		OP 2. Bashkëpunimi dhe pjesëmarrja me agjencitë e BE-së, të ITS dhe vendet fqinje për të siguruar ndërveprimin dhe integrimin e teknologjive të ITS	- Vendosija e partneriteteve ose marrëveshjeve zyrtare me agjencitë e BE-së, me BE-në dhe vendet fqinje. - Pjesëmarrje në projekte, seminare dhe programe trajnimi të përbashkëta. - Ndarja dhe shkëmbimi i të dhënave dhe praktikave më të mira.
		OP 3. Integrimi ITS në fillim të procesit të planifikimit dhe projektimit për të gjitha llojet e transportit	- Zhvillimi i udhëzimeve ose rregulloreve që kërkojnë shqyrtimin e ITS-së, në planifikim dhe projektimin e transportit. - Sigurimi i trajnimeve dhe burimeve për planifikuesit dhe projektuesit e transportit se si të inkorporojnë ITS.
		OP 4. Dubet të ofrohen stimuj p.sh. subvencione, grante për ofruesit e transportit të sektorit privat, në fushat e Rrugëve, Hekurudhave, rrugëve të brendshme ujore, dhe porteve, për vendosjen e ITS	- Legjislacioni përkatës për funksionimin e ofruesve të transportit të sektorit privat duhet të modifikohet në mënyrë që të përfshihen stimujt për vendosjen e ITS. - Këto mund të përfshijnë stimuj tatimorë / përfitime të tjera financiare për kompanitë që vendosin ITS. - Krijimi i një programi granti ose subvencioni posaçërisht për vendosjet e ITS - Ngritja e organeve përkatëse rregullatore

7.2 Transporti hekurudhor

Vendi partner	Lloji i transportit	Objektivat strategjikë (OS)
		OS 1- Rritja e efektivitetit dhe efikasitetit të Sistemit Inteligent të Transportit duke arritur përputhshmëri të plotë me direktivat e BE-së për ITS dhe rregulloret dhe nxitja e bashkëpunimit nëpërmjet marrëveshjeve ndërinstitucionale me organizatat

Shqipëria	Hekurudhor	kryesore partnere brenda dy vjetëve të ardhshëm.
		OS 2 - Rritja e adoptimit dhe përdorimit efektiv të Sistemit Inteligent të Transportit (ITS) duke kryer programe trajnimi gjithëpërfshirëse dhe shpërndarjen e materialeve informative për institucionet shtetërore dhe agjencitë e menaxhimit të hekurudhave të synuara, për të arritur pjesëmarrjen 90% në seminare dhe një vlerësim mesatar të njohurive, brenda tre vjetëve të ardhshëm.
		OS 3 - Përmirësimi i sigurisë, kapacitetit dhe menaxhimit të trafikut hekurudhor në rrjetet TEN-T, rrjetin kryesor hekurudhor duke siguruar që 50% e Rrjetit bazë hekurudhor TEN-T, që do të jetë në ndërtim do të përfshijë ERTMS brenda 5 vjetëve të ardhshëm.
		OS 4 - Përmirësimi i efikasitetit, konkurrueshmërisë dhe cilësisë së shërbimeve të transportit hekurudhor duke siguruar që 50% e rrjetit kryesor hekurudhor TEN-T që do të jetë në ndërtim do të përfshijë TSI TAP dhe TAF brenda 5 vjetëve të ardhshëm.

7.3 Veprimet për konkretizimin e objektivave

Në mënyrë që të gjithë objektivat dhe masat strategjike të identifikohen, hapat e ndjekur përfshijnë:

- lidhjen e objektivave me boshllëqet;
- lidhjen e mangësive me masat;
- shtimin e masave të identifikuara përmes zbatimeve të mëparshme e mësimave të nxjerra.

Vendi partner	Lloji i transportit	Objektivi strategjik (OS)	Hapësirat	Masat
Shqipëria	Hekurudhor	OS 1- Rritja e efektivitetit dhe efikasitetit të Sistemeve Intelgjente të Transportit duke arritur përputhjen e plotë me direktivat dhe rregulloret e BE-së për ITS dhe duke nxitur bashkëpunimin përmes marrëveshjeve me organizatat partnere kyçe brenda dy vjetëve të ardhshëm.	- Mungesa e harmonizimit të plotë me paketën e 4-të të hekurudhave të BE-së - Nevoja për publikimin dhe zbatimin e TSI-ve. - Plotësimi i kuadrit institucional/krijimi i organeve funksionale dhe operacionale - Mungesa e tregut funksional hekurudhor/konkurrenca me akses të hapur	1. Transpozimi dhe zbatimi i Direktivës (BE) 2016/797 mbi ndërveprueshmërinë e sistemit hekurudhor. 2. Transpozimi dhe zbatimi TSI-të (në TSI-të e linjës së parë: CSS, OPE, TAP dhe TAF). 3. Krijimi i institucioneve funksionale hekurudhore (organi rregullator, organi licencues, NSA, NIB, DB), konkurrenca në tregun hekurudhor, njohja reciproke e dokumentacionit (veprimet nga Plani i Veprimit Hekurudhor TCT).
		OS 2 - Rritja e adoptimit dhe përdorimit efektiv të Sistemeve Intelgjente të Transportit (ITS) duke kryer trajnime gjithëpërfshirëse, dhe shpërndarja e materialeve informative për institucionet shtetërore të synuara dhe agjencitë e menaxhimit të hekurudhave, me synimin për të arritur 90% pjesëmarrje në seminare dhe një vlerësim të njohurive brenda tre vjetëve të ardhshëm.	- Nevoja për përmirësim të mëtejshëm të njohurive dhe aftësive profesionale të nevojshme për zbatimin (funksionimin dhe mirëmbajtjen) e ERTMS dhe ITS të tjera në hekurudha, si për institucionet shtetërore ashtu edhe për kompanitë hekurudhore, si dhe për stafin drejtues dhe operacional. - Nevoja për përmirësimin e bashkëpunimit me vendet fqinje në fushën e sigurisë dhe ndërveprueshmërisë	4. Forcimi i kapaciteteve për transpozimin dhe zbatimin e acquis të BE-së nëpërmjet asistencës teknike/seminare/trajnimet. 5. Përcaktimi i kuadrit legjislativ, standardeve dhe procedurave, duke u fokusuar në aktet nënligjore dhe aktet e brendshme hekurudhore, në lidhje me zbatimin, funksionimin dhe mirëmbajtjen e ERTMS-së, TAP-it dhe TAF-it. 6. Sigurimi i kurseve të trajnimit për punonjësit, kryesisht për funksionimin dhe mirëmbajtjen e sistemeve hekurudhore të ITS-së, veçanërisht ERTMS (transferimi i njohurive). 7. Futja e programeve inovative shkollore veçanërisht në nivelin e shkollës së mesme dhe krijimi i komponentëve të trajnimit, në mënyrë që të përfshihen procedurat e reja dhe aspektet e reja teknike të sjella nga ERTMS, TAF dhe TAP, por edhe teknologjitë moderne në përgjithësi.

	OS 3 - Përmirësimi i sigurisë, kapacitetit dhe menaxhimit të trafikut hekurudhor në rrjetin kryesor hekurudhor TEN-T duke siguruar që 50% e rrjetit kryesor hekurudhor TEN-T që do të jetë në ndërtim do të përfshijë ERTMS brenda 5 vjetëve të ardhshëm	- Gjendja e keqe e infrastrukturës hekurudhore dhe e flotës hekurudhore - Niveli i ulët i sigurisë hekurudhore - Cilësia e ulët e sigurisë hekurudhore e shkaktuar nga gjendja e keqe e infrastrukturës hekurudhore	8. Vlerësimi i përfitimeve dhe përfshirja e ERTMS nga faza e hershme e planifikimit të projekteve të infrastrukturës (dokumentacioni strategjik duke përfshirë veçanërisht Termat e referencës) 9. Rishikim dokumentacionit ekzistues të projektit, kudo që është e mundur, në mënyrë që të përfshijë vendosjen e ERTMS. 10. Sigurimi i fondeve dhe përgatitja e dokumentacionit të projektit, për projekte të reja. 11. Zbatimi i ERTMS
	OS 4 - Përmirësimi i efikasitetit, konkurrueshmërisë dhe cilësisë së shërbimeve të transportit hekurudhor duke siguruar që 50% e rrjetit kryesor hekurudhor TEN-T që do të jetë në ndërtim do të përfshijë TSI TAP dhe TAF brenda 5 vjetëve të ardhshëm	- Gjendja e keqe e infrastrukturës hekurudhore dhe e flotës hekurudhore - Cilësia e ulët e shërbimit hekurudhor, konkurrueshmëria	12. Vlerësimi i përfitimeve dhe përgatitja e zgjidhjeve teknike. 13. Zbatimi i TSI TAF 14. Zbatimi i TSI TAP.

7.4 Zbatimi i planit të masave

Masa të përgjithshme

Për secilën nga masat e identifikuar, janë analizuar të gjithë faktorët përkatës si subjekti përgjegjës për zbatimin, mënyra e zbatimit, duke përfshirë, ku është e mundur, parametrat përkatës të koston dhe burimet e mundshme të financimit. Ky proces çoi në propozimin në lidhje me kornizën kohore të duhur për zbatimin e masës (afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë). Për më tepër, janë dhënë indikatorët përkatës të monitorimit që ecuria e zbatimit të vlerësohet lehtësisht. Vihet re se masat, afati kohor i zbatimit dhe treguesit e monitorimit janë paraqitur në vend dhe janë rënë dakord.

Masa 1. Transpozimi dhe zbatimi i direktivës (BE) 2016/797

Si një nga veprimet e para që do të ndërmerret drejt zbatimit të suksesshëm të ITS në transportin hekurudhor është transpozimi dhe zbatimi i direktivës së Paketës së 4-të (BE) 2016/797 për ndërveprimin e sistemit hekurudhor (riformulim). Kjo masë zbatohet nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe ASH-ja.

Prandaj, kostoja është minimale dhe nuk ka nevojë për identifikimin e burimeve të financimit, ndërkohë që përfitimet janë thelbësore pasi kjo do të vendosë bazën për zbatimin e mëtejshëm të ITS në hekurudha. Kjo masë duhet të zbatohet në afat të shkurtër (2025). Treguesi i monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jetë: Kuadri ligjor shqiptar i harmonizuar me direktivën (BE) 2016/797. (Synimet: Harmonizuar pjesërisht deri në fund të 2026. Harmonizuar plotësisht deri në fund të vitit 2025.)

Masa 2. Transpozimi dhe zbatimi i TSI-ve

Paralelisht me masën 1, duhet të bëhet edhe transpozimi dhe zbatimi i TSI-ve, në linjën e parë TSI-të: CSS, OPE, TAP dhe TAF, për të përcaktuar aspektin teknik të kuadrit ligjor. Kjo masë zbatohet nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe ASH-së.

Prandaj, kostoja është minimale dhe nuk ka nevojë për identifikimin e burimeve të financimit, ndërkohë që përfitimet janë thelbësore pasi ky do të jetë hapi i dytë për zbatimin e mëtejshëm të ITS në hekurudha. Kjo masë duhet të zbatohet në afat të shkurtër (2025), duke përjashtuar miratimin e planit të zbatimit, i cili duhet të bëhet në përputhje me një vendim të veçantë.

Treguesi i monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jetë: TCI-të e transpozuar dhe të zbatuara (Synimi: TCI-ja transpozohet deri në vitin 2025; zbatohet deri në 2027).

Masa 3. Krijimi i institucioneve funksionale hekurudhore

Si bazë për funksionimin e kornizës institucionale, duhet të krijohen institucionet hekurudhore (autoriteti rregullator, ASH, AKIAIHD), të futet konkurrenca në tregun hekurudhor dhe mundësohet njohja e ndërsjellë e dokumentacionit në nivel rajonal (veprimet nga Plani i Veprimit Hekurudhor TCT).

Kjo masë zbatohet nga Qeveria Shqiptare. Prandaj, kostoja përkatëse është e ulët dhe nuk ka nevojë për identifikimin e burimeve të financimit. Përfitimet janë thelbësore pasi kjo masë do të përcaktojë hapin përfundimtar që Shqipëria të jetë gati për zbatimin e ITS-së në hekurudha. Kjo masë duhet të zbatohet në afat të shkurtër (2025). Treguesi i Monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jetë: Plani i Veprimit Hekurudhor TCT.

Masa 4. Forcimi i kapaciteteve për transpozimin dhe zbatimin e acquis të BE-së

Një nga parakushtet kryesore për transpozimin dhe zbatimin e suksesshëm të paketës së 4-të hekurudhore është forcimi i kapaciteteve njerëzore, brenda ministrive përkatëse që merren me transpozimin e *acquis* të BE-së. Kjo duhet të bëhet përmes asistencës teknike/seminareve/trajnimeve. Subjektet përgjegjëse për këto masa janë Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë. Kostoja e seminareve/trajnimeve të nevojshme mund të ndryshojë dhe financimi përkatës mund të sigurohet nga fondet IPA. Kjo masë duhet të zbatohet fillimisht në afat të shkurtër (2025), por duhet të konsiderohet si një proces i vazhdueshëm (me trajnime vijuese sipas nevojës). Fundi i parashikuar i raundit të parë të fuqizimit të kapaciteteve është 2027. Treguesi i monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jetë: numri i asistencës teknike të organizuar/seminareve/trajnimeve duke përfshirë listat e pjesëmarrjes dhe pyetësorët e plotësuar për të kapur progresin e të pranishmëve dhe propozimet e tyre në lidhje me workshopet.

Masa 5. Aktet nënligjore dhe aktet e brendshme hekurudhore, në lidhje me zbatimin, funksionimin dhe mirëmbajtjen e ERTMS, TAP dhe TAF

Të gjitha barrierat kryesore juridiko-teknike për funksionimin e sistemeve të ITS në hekurudhë duhet të njihen dhe të zhvendosen, përmes përcaktimit të standardeve dhe procedurave, duke u fokusuar në aktet nënligjore dhe aktet e brendshme hekurudhore, në lidhje me zbatimin, funksionimin dhe mirëmbajtjen e ERTMS, TAP dhe TAF. Subjektet përgjegjëse për këtë masë janë Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe sipërmarrjet hekurudhore. Duhet të merret parasysh mundësia e përfshirjes dhe asistencës teknike nga komuniteti i transportit. Prandaj, kostoja e zbatimit të masës pritet të jetë e ulët dhe nuk ka nevojë për identifikimin e burimeve të financimit. Përfitimet e pritshme janë thelbësore. Kjo masë duhet të zbatohet në periudhën afatshkurtër dhe afatmesme (2027).

Treguesi i monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jetë: Të gjitha aktet nënligjore dhe aktet e brendshme hekurudhore të kërkuara të reja dhe të ndryshuara që përcaktojnë standardet dhe procedurat në lidhje me zbatimin, operimi dhe mirëmbajtja e ERTMS-së, TAP-it dhe TAF-it janë ratifikuar.

Masa 6. Sigurimi i kurseve të trenave për punonjësit për operimin dhe mirëmbajtjen e sistemeve hekurudhore ITS

Për të mundësuar vendosjen, funksionimin dhe mirëmbajtjen pa probleme të sistemeve të ITS, punonjësit e hekurudhave duhet të trajnohen mirë, duke përfshirë njohuritë dhe aftësitë për funksionimin dhe mirëmbajtjen e ERTMS. Autoritetet kompetente për këtë veprim janë Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe sipërmarrjet Hekurudhore.

Duhet të merret parasysh mundësia e përfshirjes dhe asistencës teknike nga Komuniteti i Transportit. Kostoja e seminareve/trajnimeve të tilla mund të ndryshojë dhe financimi përkatës mund të sigurohet nga IPA-ja. Kjo masë duhet të zbatohet në periudhën afatshkurtër dhe afatmesme (2026), veçanërisht duke pasur parasysh se kurse të tilla tashmë janë planifikuar. Treguesi i monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jetë: Numri i trajnimeve të organizuara në

lidhje me funksionimin dhe mirëmbajtjen e ERTMS, përfshirë listat e frekuentimit dhe pyetësorët dhe aktivitetet e tjera përkatëse të zbatuara.

Masa 7. Prezantimi i programeve inovative të trajnimit, formimit dhe transferimit të njohurive

Të futen programe inovatore, veçanërisht në nivelin e shkollës së mesme, dhe të krijohen komponentë/seminare trajnimi, në mënyrë që të përfshihen procedura të reja dhe aspektet e sjella të reja teknike nga ERTMS-ja, TAF-i dhe TAP-i, por edhe teknologjitë moderne në përgjithësi. Kjo masë të udhëhiqet në koordinim ndërmjet ministrive kompetente të transportit dhe arsimit, agjencive, shkollave të mesme, akademia hekurudhore etj. Kostoja e kësaj mase është relativisht e ulët dhe duhet të financohet nga fondet vendore. Kjo masë duhet të zbatohet në afat të shkurtër (2027), veçanërisht, duke pasur parasysh kurse të tilla janë në funksion. Treguesi i monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jetë: numri i programeve arsimore të përditësuara për profesionet thelbësore hekurudhore (makinistët e trenave, drejtuesi i trenit, konduktorët/dispeçerët e stacioneve, elektrike dhe stafi i sinjalizimit-sigurisë etj.), përfshirë listat e pjesëmarrjes dhe pyetësorët e plotësuar dhe të zbatuara.

Masa 8. Përfshirja e ERTMS-së nga faza e hershme e planifikimit të projekteve të infrastrukturës

Përfitimet do të vlerësohen dhe ERTMS-ja do të përfshihet nga faza e hershme e planifikimit të projekteve të infrastrukturës (dokumenti i politikave prioritare dhe kuadri strategjik). Subjekti përgjegjës për këtë masë është Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë. Ndërsa një masë e tillë nuk ka kosto aktuale, duhet të zbatohet një proces për të siguruar që të gjitha dokumentet e tenderit të shqyrtohen në mënyrë që të sigurohet që çështjet ERTMS të përfshihen në kërkesat e dizajnit. Kjo masë duhet të zbatohet në afat të shkurtër (2025/2026).

Treguesit e monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jenë: dokumentet e përgatitura të tenderit përfshijnë kërkesat ERTMS.

Masa 9. Rishikimi i dokumentacionit ekzistues të projektit, kudo që është e mundur, në mënyrë që të përfshijë vendosjen e ERTMS-së

Dokumentacioni ekzistues i projektit të rishikohet, kudo që është e mundur, në mënyrë që të përfshijë vendosjen e ERTMS-së, nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë. Ndërsa një masë e tillë nuk ka kosto aktuale, duhet të zbatohet një proces për të siguruar që të gjitha dokumentet e rëndësishme që do të shqyrtohen në mënyrë që të sigurohet që çështjet ERTMS janë përfshirë në dispozitat e tyre. Kjo masë duhet të zbatohet në afat të shkurtër (2025/2026). Treguesi i monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jetë: tenderi ekzistues dhe dokumentet e tjera që përfshijnë kërkesat ERTMS.

Masa 10. Sigurimi i fondeve dhe përgatitja e dokumentacionit të projektit, për projektet ERTMS

Për të gjitha projektet e reja të infrastrukturës në rrjetin kryesor hekurudhor, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë duhet të sigurojë fonde dhe të përgatisë dokumentacionin e projektit. Një dizajn i përgjithshëm mbi drejtimin e zbatimit të ERTMS-së në mbarë vendin dhe studimet e fizibilitetit për të përcaktuar zgjidhjen më të mirë, llojin e saktë të ERTMS-së për t'u përdorur dhe synimet për t'u arritur. Kjo duhet të pasohet nga projekte paraprake dhe të detajuara për shtrirjet e rrjetit, (në masën vijuese nëse shtrirjet treguese janë të pajisura brenda një kontrate projektimi dhe ndërtimi). Fondet e mundshme për këto dizajne mund të sigurohen përmes IPA-s. Kjo masë duhet të zbatohet në afat të shkurtër (2025). Megjithatë, programe të tilla duhet të kenë më së paku një afat kohor deri në vitin 2027. Treguesi i monitorimit për zbatimin e kësaj mase: përqindja e rrjetit bazë hekurudhor të mbuluar me dokumentacionin e projektit që përfshin pajisjen me ERTMS.

Masa 11. Zbatimi i ERTMS-së

ITS parësore – ERTMS-ja duhet të vendoset në rrjetin kryesor hekurudhor. Përpara zbatimit të plotë, merren vendimet mbi vendosjen me projektin e parë pilot ERTMS. Subjekti përgjegjës për këtë masë është Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë në bashkëpunim me administruesin e infrastrukturës. Fondet e mundshme për zbatimin e kësaj mase përfshijnë fondet kombëtare dhe IPA. Kjo masë duhet të zbatohet në afat të mesëm (2027). Vihet re se ERTMS-ja është

tashmë në zbatim për linjat hekurudhore që janë në prag të tenderimit. Treguesi i monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jetë: përqindja e rrjetit bazë hekurudhor të pajisur me ERTMS.

Masa 12. Përgatitja e zgjidhjeve teknike për zbatimin e ardhshëm të TAF-it dhe TAP-it

Zgjidhjet teknike për zbatimin e ardhshëm të TAF-it dhe TAP-it duhet të vlerësohen dhe të përgatiten përfitimet. Subjekti përgjegjës për këtë masë është Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë në bashkëpunim me administruesin e infrastrukturës dhe operatorët hekurudhor. Meqenëse këto çështje kanë të bëjnë kryesisht me projektimin, formulari i aplikimit të grantit, GAF mund të përdoret si një burim i mundshëm financimi. Kjo masë duhet të zbatohet në afat të shkurtër (2025/2026). Treguesi i monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jetë: numri i projekteve të tenderuara, duke përfshirë dispozitat TAF/TAP.

Masa 13. Zbatimi i TSI-TAF

Zbatimi i TSI-TAF në rrjetin hekurudhor shqiptar, i mbështetur nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, administruesi i infrastrukturës dhe operatorët hekurudhor të mallrave. Meqenëse këto çështje lidhen kryesisht me zgjidhjet *software* ITS, fondet kombëtare dhe IPA mund të përdoren si burim i mundshëm. Kjo masë duhet të zbatohet në afat të mesëm (2027). Treguesi i monitorimit për zbatimin e kësaj mase: numri i projekteve të tenderuara duke përfshirë dispozitat

TSI-TAF.

*Masa 14. Zbatimi i TSI-TAP: zbatimi i TSI-TAP në rrjetin hekurudhor shqiptar i mbështetur nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, administruesi i infrastrukturës dhe operatori hekurudhor i udhëtarëve. Meqenëse këto çështje lidhen kryesisht me zgjidhjet *software* ITS, fondet kombëtare dhe IPA mund të përdoren si burim i mundshëm. Kjo masë duhet të zbatohet në afat të gjatë (2028). Treguesi i monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jetë: Numri i projekteve të tenderuara duke përfshirë dispozitat TSI-TAP.*

7.5 Sektori detar dhe portet

Vendi partner	Lloji i transportit	Objektivat strategjikë (OS)
Shqipëria	DETAR/ PORTET	OS 1 - Përputhja ose zbatimi për të gjitha instrumentet e organizatës ndërkombëtare detare IMO-së. Harmonizimi institucional dhe ligjor duke siguruar që të gjitha të nevojshme. Legjislacioni do të miratohet dhe zbatohet brenda pesë vjetëve.
		OS 2 – Harmonizimi i rregullave për shkëmbimin e informacionit që është kërkuar, për thirrjet portuale – vendosja dhe funksionimi i Sistemit të një dritareje të vetme duke siguruar që legjislacioni i nevojshëm të miratohet dhe të zbatohet brenda dy vjetëve, Porti i Durrësit të lidhet brenda tre vjetëve dhe të gjitha portet është shumë e rëndësishme për t'u lidhur brenda pesë vjetëve.
		OS 3 - Dekarbonizimi i operacioneve – bërja i gjelbër i sektorit portual dhe të anijeve bregdetare duke siguruar zbatimin e masave, drejt operacioneve të CO ₂ neto zero brenda tre vjetëve. dhe miratimin e studimeve port-palë për elektrifikimin e transporti bregdetar, brenda tre vjetësh dhe studimet e lëndëve djegëse alternative brenda gjashtë vjetësh.
		OS 4 - Zhvillimi i një politike portuale kombëtare brenda tre vjetësh dhe masterplanet e përditësuara brenda gjashtë vjetësh.

7.6 Veprimet për konkretizimin e objektivave

Në mënyrë që të gjitha masat strategjike të identifikohen, hapat e ndjekur përfshijnë:

- lidhjen e objektivave me boshllëqet ose hapësirat ose pengesat për t'u zhvendosur;
- lidhjen e mangësive (boshllëqet, hapësirat ose pengesat) me masat;
- shtimin e masave të identifikuar përmes zbatimeve të mëparshme dhe mësimet të nxjerra.

Vendi partner	Lloji i transportit	Objekti strategjik (OS)	Hapësirat	Masat
---------------	---------------------	-------------------------	-----------	-------

Shqipëria	Portet detare	OS 1 - Përputhja ose zbatimi për të gjitha instrumentet e IMO - Harmonizimi institucional dhe ligjor duke siguruar që të gjitha të nevojshme Legjislacioni do të miratohet dhe zbatohet brenda pesë vjetëve	Përditësimi i kuadrit institucional të Shqipërisë me praktikën ndërkombëtare (Standardet e IMO-së), si dhe me udhëzimet evropiane dhe në veçanti me ato të EMSA që lidhen drejtpërdrejt me NMSW.	1. Analiza e kuadrit aktual institucional a) Analiza e boshllëqeve – Instrumentet e IMO b) Analiza e mangësive – Direktivat dhe Rregulloret e BE-së c) Analiza e boshllëqeve - specifike EMSA dhe NMSW. 2. Harmonizimi i kornizës ligjore – Mbështetja e politikave.
		OS 2 - Harmonizimi i rregullave për shkëmbimin e informacionit që kërkohet për thirrjet portuale – Vendosja dhe funksionimi i sistemeve me një dritare duke siguruar që legjislacioni i nevojshëm të miratohet dhe zbatohet brenda dy vjetëve, porti i Durrësit të lidhet brenda tre vjetëve dhe të gjitha portet e rëndësishme për t'u lidhur brenda pesë vjetëve	Pajtueshmëria e plotë me Rregulloren (BE) 2019/1239 për krijimin e mjedisit të një dritareje të vetme detare evropiane (EMSWe).	3. Ngritja e kapaciteteve në ITS / Sektori Detar – Portet. 4. Vendosja e menjëhershme dhe pajtueshmëria me rregulloren BE 2019/1239. 5. Lidhja e UKMS-së me të gjitha port-MIS për monitorim të plotë të të gjitha flukseve.
		OS 3 - Dekarbonizimi i Operacioneve - Gjelbërimi i sektorit portual dhe i anijeve bregdetare duke siguruar zbatimin e masave drejt operacioneve të CO ₂ neto zero brenda tre vjetëve dhe miratimit të studimeve të portbave për elektrifikimin e anijeve bregdetare brenda tre vjetëve dhe të studimeve të karburanteve alternative brenda gjashtë vjetëve	Harmonizimi i të gjitha procedurave dhe praktikave të biznesit me vendosjen e taksave si në <i>acquis</i> të BE-së (rregullorja (EU) 2020/852), Direktiva ESG (Direktiva 2019/2034), si dhe me të gjitha politikat dhe instrumentet e Marrëveshjes së Gjelbër.	6. Analiza e mangësive në lidhje me të gjitha instrumentet e marrëveshjes së gjelbër. 7. Kryerja e studimeve port-palë për elektrifikimin e anijeve bregdetare. 8. Kryerja e studimeve për sigurimin e lëndëve djegëse alternative në portet e përzgjedhura. 9. Matja e emetimeve të CO ₂ në zonën e portit dhe propozohen masa drejt operacioneve neto zero – lidhni këto masa me platformat digjitale MRV, Port-MIS dhe NMSW.
		OS 4 - Zhvillimi i një politike kombëtare portuale brenda tre vjetëve dhe master planet e përditësuara brenda gjashtë vjetëve	Duke qenë se aktualisht nuk ka një politikë të përditësuar portuale dhe plane menaxhuese, është e nevojshme të zhvillohen plane të reja për të adresuar sigurinë, sigurinë, mbrojtjen e mjedisit, trafikun intermodal	10. Zhvillimi i një politike portuale kombëtare. 11. Bazuar në politikën kombëtare të portit, lidhja me masterplane specifike për portin

7.7 Zbatimi i planit të masave

Masa të përgjithshme

Për secilën nga masat e identifikuar, janë analizuar të gjithë faktorët përkatës si subjekti përgjegjës për zbatimin, mënyra e zbatimit, duke përfshirë, ku është e mundur, parametrat përkatës të kostos, burimet e mundshme të financimit dhe treguesit e duhur të monitorimit. Ky proces rezultoi në propozimin në lidhje me kornizën kohore të duhur për zbatimin e masës (afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë).

Për më tepër, janë dhënë indikatorët përkatës të monitorimit që ecuria e zbatimit të vlerësohet lehtësisht. Vihet re se masat, afati kohor i zbatimit dhe treguesit e monitorimit janë paraqitur dhe është rënë dakord mbi to.

Masa 1. Analiza e kuadrit aktual institucional

Qëllimi i një studimi që analizon kuadrin aktual institucional në Shqipëri duhet të fokusohet njëkohësisht në përfshirjen dhe zbatimin e IMO-së dhe instrumenteve evropiane në kuadrin e legjislacionit kombëtar.

Analiza e njëkohshme është e nevojshme sipas metodologjisë, pasi IMO-ja dhe instrumentet evropiane janë të ndërthurura dhe mbivendosjet e mundshme duhet të adresohen në të gjitha nivelet.

Një analizë e tillë mund të plotësojë gjithashtu kërkesat e auditimit të IMSAS-së dhe listës jo shteruese të kërkesave (IMO) si dhe kriteret e anëtarësimit. Në veçanti, sipas Raportit të Progresit të BE-së për Shqipërinë, duke cituar raportin e vitit 2022, kapitulli 14 (f.102):

- “Përpyjekjet për të harmonizuar më tej legjislacionin dhe për të nxjerrë flotën shqiptare me flamur nga lista e zezë e Memorandumit të Mirëkuptimit të Parisit për kontrollin nga shteti portual duhet të vazhdojnë”.

- “Në vitin e ardhshëm Shqipëria duhet në veçanti: të përshpejtojë masat konkrete për të përmirësuar performancën e anijeve të transportit detar nën flamurin shqiptar”.

Së fundi, analiza duhet të fokusohet gjithashtu në çështjet e ITS dhe NMSW.

Përfitimet e pritshme janë identifikimi i boshllëqeve në kriteret e anëtarësimit, mungesa e elementeve të përputhshmërisë me kërkesat e IMO-së dhe përcaktimi i të gjitha instrumenteve të nevojshme kombëtare në lidhje me tema më të gjera, si politikat e transportit, si dhe ato shumë specifike, si funksionimi i NMSW-së.

Matja e performancës së kësaj detyre është e ndërthurur me Masën 2 dhe 5 më poshtë. Kjo masë konsiderohet afatshkurtër (që do të finalizohet në vitin 2025). Burimet e mundshme të financimit janë fondet IPA. Treguesi i monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jetë: Përgatitja e raportit analizues sipas dokumentit të grupit të punës, SWD (2022) 332 final, datë 12.10.2022.

Masa 2. Harmonizimi i kornizës ligjore – mbështetja e politikave

Në vazhdim të analizës (masa 1) dhe identifikimit të mangësive, rishikimi dhe ose përditësimi i legjislacionit kombëtar për të përshtatur ndryshimet e nevojshme është një detyrë e thjeshtë. Përvoja sugjeron se çdo ndryshim në legjislacionin kombëtar mund të çojë në konflikte me instrumente të tjera; prandaj harmonizimi synon plotësimin e kërkesave ndërkombëtare, si dhe gjetjen e një ekuilibri me instrumentet në fuqi. Për më tepër, detyra e harmonizimit duhet gjithashtu të sigurojë udhëzime dhe kompetenca të qarta për zbatimin e zyrtarëve të caktuar.

Përfitimi i pritshëm është plotësimi efektiv i kriterëve të anëtarësimit, përputhja me kërkesat e IMO-së dhe qartësimi i të gjitha instrumenteve të nevojshme kombëtare që lidhen me tema më të gjera, si politika e transportit, si dhe me ato shumë specifike, siç është funksionimi i NMSW-së.

Matja e performancës së masave 1, 2 dhe 5 (shih më poshtë) nuk është tjetër veçse përputhshmëria me të gjitha instrumentet përkatëse ndërkombëtare dhe evropiane. Në veçanti, lista joshteruese III Kodi i IMO-së mund të ofrojë udhëzime për instrumentet ndërkombëtare detare (shih gjithashtu detyrimet e shtetit brenda kuadrit IMSAS.)

Kjo masë konsiderohet afatmesme (përfundimisht deri në vitin 2027. Burimet e mundshme të financimit janë fondet IPA. Treguesi i monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jetë: kuadri ligjor i harmonizuar. (Synimet: Harmonizuar pjesërisht deri në fund të 2025-s; harmonizuar plotësisht deri në fund të 2027-s.)

Masa 3. Ngritja e kapaciteteve

Ngritja e kapaciteteve është thelbësore që të gjitha përfitimet e zbatimit të NMSW të realizohen.

Kjo masë do të përbëhet nga një numër kursesh trajnimi të fokusuara në IMO dhe politikat dhe zbatimin evropian, dekarbonizimi i operacioneve detare – çështjet e porteve dhe anijeve, financimi i bërjes së gjelbër të porteve – pajtueshmëria me rregulloren e vendosjes së taksave në kontekst të BE-së, çështjet e specializuara mbi NMSW-në dhe NMSW-në e bashkimit dhe ITS.

Përfitimi i pritshëm është se të gjitha masat e përmendura më poshtë do të zbatohen dukshëm në mënyrë më efektive dhe efikase. Kjo masë konsiderohet të jetë me prioritet të lartë. Prandaj do të konsiderohet si afatshkurtër (për t'u finalizuar deri në vitin 2025 ose mesi i 2026). Për më tepër, ky proces konsiderohet të jetë i vazhdueshëm dhe trajnime të mëtejshme duhet të konsiderohen deri në vitin 2027.

Burimet e mundshme të financimit janë fondet kombëtare dhe IPA. Treguesi i monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jetë: numri i kurseve të trajnimit të realizuara duke përfshirë listat e frekuentimit dhe pyetësorët e plotësuar për të kapur ecurinë e pjesëmarrësve dhe propozimet në lidhje me kurset.

Masa 4. Vendosja e menjëhershme dhe pajtueshmëria me rregulloren BE 2019/1239

Duke pasur parasysh objektivat e këtij projekti, përfundimi i të gjitha detyrave që lidhen me vendosjen e plotë të NMSW është detyrues për shtetin. Vendosja e menjëhershme e të gjitha veçorive të NMSW sipas Rregullores së BE-së 2019/1239 dhe pajtueshmëria e plotë me të gjitha rregulloret përkatëse është e detyrueshme.

Koha e vendosjes është i vetmi parametër i performancës që duhet marrë parasysh në këtë rast. Kjo masë konsiderohet si një masë afatshkurtër dhe me prioritet të menjëhershëm (për t'u finalizuar deri në vitin 2026). Burimet e mundshme të financimit janë fondet kombëtare ose IPA. Treguesi monitorues për zbatimin e kësaj mase do të jetë: legjislacioni përkatës i BE-së i transpozuar plotësisht në kuadrin ligjor të Shqipërisë.

Masa 5. Lidhja e NMSW me të gjitha port-MIS

Duke marrë parasysh rolin kritik të ITS në sistemin kombëtar të transportit, si dhe pozicionin unik të Portit të Durrësit, siç është praktikisht, porta e vetme për transportin ndërkombëtar, është e nevojshme të lidhet NMSW me të gjitha port-MIS për monitorim të plotë të të gjitha flukseve si dhe raportim dhe realizim të përmirësuar sipas kërkesave të Konventës FAL.

Në këtë rast, numri i veçorive të lidhura (ndërveprueshmëria) si dhe koha e vendosjes duhet të konsiderohen si parametra për matjen e performancës. Kjo masë konsiderohet afatmesme (përfundimisht në vitin 2027).

Burimet e mundshme të financimit janë fondet IPA. Treguesi i monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jetë: numri i porteve shqiptare të lidhura me NMSW.

Masa 6. Analiza e mangësive në lidhje me të gjitha instrumentet e marrëveshjes së gjelbër

Implikimet e Marrëveshjes së Gjelbër në të gjitha aspektet e administratës publike dhe sektorët e industrisë janë të paqarta. Për më tepër, digjitalizimi është një mjet i domosdoshëm, pasi vërteton zinxhirin e besimit midis të gjithë aktorëve të përfshirë. Duket të jetë qartësuar në afat e përgjegjësi.

Veçanërisht në zonat bregdetare dhe portuale, funksionimi i NMSW mund të kontribuojë edhe në këtë drejtim, pasi mund të mbështesë punën e oficerëve të kontrollit shtetëror portual (PSCO) dhe të përmirësojë zbatimin e instrumenteve, si MARPOL. Megjithatë, është thelbësore të konsiderohet Marrëveshja e Gjelbër si një mundësi për të përditësuar dhe modernizuar infrastrukturën e butë dhe të fortë, duke marrë parasysh gjithashtu kërkesat e vendosjes së

taksave si në *acquis* të BE-së (rregulloren 2020/852) dhe të direktivës ESG (2022/2464) në veçanti dhe ndikimin e tyre në financimin dhe raportimin e korporatave.

Organizatat e mëdha, të tilla si autoritetet portuale, kompanitë e transportit detar dhe subjektet e mëdha bregdetare duhet të thjeshtojnë praktikën dhe operacionet e dekarbonizimit, midis kërkesave të tjera. Treguesi i performancës së kësaj mase është i lidhur me masat 1 dhe 2, më sipër. Kjo masë konsiderohet afatshkurtër (që do të finalizohet deri në vitin 2025). Burimet e mundshme të financimit janë fondet IPA. Treguesi i monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jetë: miratohet raporti i analizës së mangësive.

Masa 7. Studime për elektrifikimin e anijeve bregdetare

Gjeografia shqiptare është ideale për krijimin e çifteve portuale, pra korridoreve detare që lehtësojnë kanalizimin e fluksit të mallrave ose udhëtarëve. Ndikimi i drejtpërdrejtë i këtyre shërbimeve është zbutja e pengesat e trafikut dhe infrastrukturës së rrjeteve me bazë tokësore. Për më tepër, funksionimi i anijeve mund të elektrizohet, kështu që mund të arrihen qëllimet e dekarbonizimit, si dhe një rinovim drastik i flotës dhe ulje e moshës mesatare të flotës. Funksionimi i anijeve të reja, plotësisht të elektrizuara ose që nuk emetojnë karbon, gjithashtu mund të përmirësojë imazhin e industrisë dhe të ringjallë aktivitete të tjera bregdetare, si turizmi, për shkak të ndotjes më të vogël kundrejt rajoneve konkurruese, ndërtimit lokal të anijeve, si në rasti i Greqisë dhe i kantierëve të riciklimit. Koncepti i qasjes duale portuale mund të zgjerohet më tej në destinacionet në Itali, Greqi dhe Mal të Zi. Në veçanti: lidhjet ekzistuese me Italinë janë plotësisht të efektshme me këtë koncept dhe monitorimi elektronik i emetimeve të karbonit mund të shërbejë gjithashtu për qëllime që lidhen me përputhshmërinë e detyrueshme me EU-ETS dhe instrumente të tjera sipas Marrëveshjes së Gjellbër. Përveç kësaj, lidhjet me Greqinë dhe Malin e Zi, mund të konsiderohen si zgjerim i shërbimeve lokale, duke rritur kohezionin midis rajoneve dhe duke rritur integrimin në tregun e vetëm. Funksionimi i NMSW-së dhe ITS-së është i domosdoshëm dhe mund të ndihmojë në arritjen e niveleve të larta të sigurisë, sigurisë, mbrojtjes së mjedisit dhe vëllimit të transportuar të ngarkesave ose numrit të udhëtarëve. Zëvendësimi i mjeteve nga anije të vogla dhe të shpejta elektrike pasagjerësh mund të jetë një hap i parë domethënës, pasi kërkesat për energji elektrike në portin lokal mund të adresohen lehtësisht. Performanca e qasjes duale portuale të matet kundrejt objektivave të prekshëm dhe qartësisht të arritshëm. Sugjerohet të matet:

- 1) trafiku i përgjithshëm - vëllimi i ngarkesave dhe numri i udhëtarëve - ndërmjet dy portesh;
- 2) numri i thirrjeve-lundrime vajtje-ardhje- të anijeve të dislokuara;
- 3) përqindja e trafikut dhe bllokimit të lehtësuar nga rruga (ndërrimi i llojit nga rruga në det);
- 4) energjia e kursyer (ton naftë ose benzinë) nga rruga kundrejt transportit detar (qëllimi është elektrifikimi);
- 5) emetimi i ndotësve nga anijet e dislokuara kundër ekuivalentit nga trafiku rrugor;
- 6) numri i aksidenteve të lehtësuara nga komunikacioni rrugor;
- 7) të ardhurat e realizuara në port si dhe në zonën portuale (veprimtaria tregtare në afërsi të portit).

Një grup i detajuar i treguesve të performancës do të nxirret pasi të përcaktohen çiftet e porteve. Kjo masë konsiderohet afatshkurtër (për t'u finalizuar deri në vitin 2025). Burimet e mundshme të financimit janë fondet IPA. Treguesi i monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jetë: numri i studimeve përkatëse të miratuara.

Masa 8. Studime për sigurimin e karburanteve alternative në portet e përzgjedhura

Sipas Marrëveshjes së Gjellbër Evropiane dhe kornizës së IMO-së, karburantet alternative luajnë një rol kryesor në dekarbonizimin e operacioneve detare. Prandaj, të gjitha portet që shërbejnë trafikun ndërkombëtar duhet të ofrojnë lëndë djegëse alternative për qëllime përmirësimi, të anijeve të përfshira në tregtinë ndërkombëtare. Në veçanti, porti i Durrësit, duhet të marrë parasysh këtë shërbim, së bashku me ofrimin e LNG-së, potencialisht të magazinuar në maune, për anijet, disponueshmëria e infrastrukturës së furnizimit me karburant është një element

kritik në planet e politikës së transportit dhe portit, pasi plotëson nivelet me ndërkombëtarët dhe detyrimet e shtetit.

Direktiva e vendosjes së infrastrukturës alternative të karburanteve (DAFI) Direktiva 2014/94/BE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 22 tetor 2014 për vendosjen e infrastrukturës së karburanteve alternative, kërkon që Shtetet Anëtare të marrin masat e nevojshme për të siguruar që furnizimi minimal me energji elektrike në breg për anijet me kontejnerë dhe tragetet me pasagjerë të sektorit detar të sigurohet në portet detare deri më 1 janar 2020. Ndërkohë, shteteve anëtare i kërkohet gjithashtu që të sigurohet që një numër “i përshtatshëm” i pikave të karburantit për LNG të vendoset në portet kryesore detare TEN-T deri më 1 janar 2025.

Të dyja janë të rëndësishme pasi Durrësi është bërë port i rrjetit kryesor transevropian të transportit TEN-T dhe të gjitha portet shqiptare i shërbejnë trafikut ndërkombëtar ose lokal. Disponueshmëria e lëndëve djegëse alternative, për sa i përket cilësisë, sasisë dhe çmimit, është treguesi kryesor i performancës për këtë masë. Treguesit e performancës të masës 6 më sipër, mund të kombinohen gjithashtu ose t'i shërbejnë qëllimeve të kësaj mase. Kjo masë konsiderohet afatmesme (për t'u finalizuar deri në vitin 2028). Burimet e mundshme të financimit janë fondet IPA. Treguesi i monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jetë: numri i studimeve përkatëse të miratuara.

Masa 9. Masat drejt operacioneve të CO₂ neto zero

Duke marrë parasysh urgjencën e dekarbonizimit të operacioneve detare, sipas politikës ndërkombëtare dhe evropiane, monitorimi i emetimit të ndotësve në zonën e portit është kritik për mbështetjen e çdo vendimmarrje të mëtejshme. Në këtë drejtim, krahas monitorimit të CO₂, matja e ndotësve, si: SO_x, NO_x, CO_x, CH₄, karboni i zi (katran) etj., është e detyrueshme, pasi politikat evropiane bazohen në vlerësimin e CO₂eq.

Matja e emetimeve në zonën e portit duhet të lidhet me infrastrukturën digjitale të portit, përkatësisht me P-MIS, si dhe me NMSW, për të përmirësuar gjurmimin e ndotësve dhe për të zbatuar të gjitha instrumentet përkatëse. Matja e ndotësve dhe monitorimi i tendencave janë detyra kritike që pasqyrojnë gjithashtu performancën e të gjitha operacioneve, brenda zonës portuale.

Në këtë drejtim, matja e ndotësve të ajrit si dhe e attributeve kimike të ujit të detit, si oksidimi, shpërndarja e ndotësve në ujin e detit, si dhe në shtratin e detit, duhet të jetë e vazhdueshme, me qëllim identifikimin e aktiviteteve që kontribuojnë në ndotja, dhe për këtë arsye, ndiqen politikat e reduktimit të ndotjes.

Kjo masë konsiderohet afatshkurtër (që do të finalizohet deri në vitin 2025). Burimet e mundshme të financimit janë fondet IPA. Treguesi i monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jetë: Identifikuar si masat e kërkuara të zbatuara.

Masa 10. Zhvillimi i një politike portuale kombëtare

Përveç zhvillimit të një politike transporti sipas kapitullit 14 të Raportprogresit, për Shqipërinë, zhvillimi i një politike kombëtare portuale duhet të sigurojë që portet detare do të vazhdojnë të luajnë një rol të rëndësishëm në ekonominë lokale dhe rajonale, duke mbështetur më tej prosperitetin kombëtar. Për më tepër, objektivi i instrumenteve evropiane është të barazojnë situatën në këtë sektor, të mbrojnë operatorët e portit nga pasiguritë dhe të krijojnë një klimë më të favorshme për investime publike dhe private efikase, sipas rregullores 2017/352.

Duhet pasur parasysh, se udhëzimet për zhvillimin e rrjetit të transportit transevropian (TEN-T) kanë identifikuar tashmë përgjatë vijës bregdetare evropiane se portet detare janë nyje kritike, pjesë e një rrjeti të unifikuar që nxisin rritjen dhe konkurrencën në Tregun e Vetëm Evropian. Prandaj, rëndësia e sektorit portual është kritike në politikat e transportit, ekonomisë kombëtare dhe Tregut të Vetëm Evropian. Së fundmi, por jo më pak e rëndësishme, organizata ndërkombëtare për bashkëpunim ekonomik, OECD po këshillon gjithashtu politikat portuale për të eksploruar dhe rregulluar lidhjen dhe dinamikën e porteve dhe qyteteve, një çështje e

rëndësishme në kontekstin shqiptar, duke pasur parasysh rëndësinë e qytet-porteve, siç është Durrësi.

Përfitimet e një politike kombëtare portuale shpjegohen vetë, dhe për qëllimet e këtij projekti, politika kombëtare portuale do të rregullojë dhe drejtojë zhvillimin e porteve, lidhjen e tyre me rrjetet tokësore, si dhe do të prioritetizojë investimet në infrastrukturë, si p.sh. nga NMSW dhe ITS.

Si matje të performancës, si koha ashtu edhe çështjet thelbësore, si p.sh. mjedisi duhet të merren parasysh në aspektet, si: mbrojtja, siguria etj. Kjo masë konsiderohet afatshkurtër (për t'u finalizuar në vitin 2025 ndërsa zbatimi do të fillojë në vitin 2026). Burimet e mundshme të financimit janë fondet IPA. Treguesi i Monitorimit të kësaj mase është: Miratimi i Raportit të Politikës Kombëtare.

Masa 11. Përgatitja e masterplaneve specifike për portin

Objektivi i masterplanit të portit është të vendosë politika dhe udhëzime për të drejtuar zhvillimin e ardhshëm të çdo porti lokal, duke marrë parasysh edhe Planin Kombëtar të Portit (shih masën e mëparshme). Çdo plan i portit është hartuar për të promovuar dhe lehtësuar më mirë tregtinë, lundrimin dhe peshkimin e huaj dhe vendës në transportin e rrugëve të brendshme ujore, në interesin publik kombëtar, shtetëror dhe lokal. Për më tepër, masterplanin i Portit duhet të adresojë plotësisht të gjitha çështjet që lidhen me zbatimin e instrumenteve ndërkombëtare dhe evropiane të inkuorpuara në legjislacionin kombëtar (shih masat 2 dhe 3 më lart ndër të tjera).

Në mënyrë tipike, masterplani i portit përfshin: objektivat e zhvillimit dhe krahasimin strategjik kundrejt portit kombëtar dhe planet e transportit, skenari dhe faktorët e parashikimit për kërkesën e ngarkesave, thirrjet e anijeve dhe aktivitete të tjera, plane të detajuara për zhvillimin e zonave dhe objekteve, udhëzime të qarta për të gjitha planet e zhvillimit, politikat e zhvillimit bregdetar dhe lejeve, menaxhimin e shkathët të rrezikut, dhe të fundit, por jo më pak politikat mjedisore dhe raportet e ndikimit që trajtojnë në mënyrë holistike të gjithë ndotësit e ajrit, ujit dhe tokës.

Treguesit e zakonshëm të performancës së masterplaneve portuale nuk janë veçse nivelet e përfundimit të detyrës ose përmbushjes së kënaqshme, pas vendosjes; Si shembull, zakonisht konsiderohen rritja e të ardhurave dhe trafikut, reduktimi i aksidenteve dhe incidenteve (siguria dhe ruajtja), reduktimi i ndotësve në ajër ose në ujë (mbrojtja e mjedisit), menaxhimi i mbetjeve (ekonomia qarkulluese) etj.

Kjo masë konsiderohet afatmesme (që do të finalizohet deri në vitin 2026) dhe mund të zhvillohet paralelisht me planin kombëtar të portit për një port të përzgjedhur, mundësisht për portin e Durrësit, për shkak të rëndësisë kritike të tij në rrjetin e transportit të Shqipërisë. Burimet e mundshme të financimit janë fondet IPA. Treguesi i Monitorimit për zbatimin e kësaj mase do të jetë: miratimi i masterplaneve specifike portuale.

7.8 Udhërrëfyeni dhe treguesit e monitorimit

Në këtë seksion, është paraqitur udhërrëfyeni për zbatimin e masave të ndryshme, sipas llojit të transportit, së bashku me treguesit përkatës të monitorimit. Vihet re se udhërrëfyeni i është paraqitur Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, dhe është rënë dakord, si më poshtë:

Lloji i transportit	Masat	Viti i synuar	Treguesi i monitoruar
Transporti si një i tërë	Një Komitet i përhershëm ITS parashikohet si pjesë e çdo legjislacioni përkatës	2025-2027	Emërohet Komiteti i Përhershëm i ITS
Hekurudhor	Vendosja e partneriteteve ose marrëveshjeve me agjencitë e BE-së, të ITS dhe vendet fqinje të Ballkanit Perëndimor. • Pjesëmarrja në projekte, seminare dhe programe trajnimi të përbashkëta. • Ndarja/shkëmbimi i të dhënave dhe praktikave më të mira	2025-2027	Programe dhe seminare të përbashkëta për marrëveshje partneriteti dhe mbi baza vjetore
Hekurudhor	Zhvillimi i udhëzimeve ose rregulloreve, që kërkojnë shqyrtimin e ITS në planifikimin dhe projektimin e	2025-2027	Udhëzimet për të gjitha mënyrat e zhvilluara.

	transportit. Sigurimi i trajnimeve dhe burimeve, për planifikuesit dhe projektuesit e transportit se si të inkorporojnë ITS.		Trajnimet dhe seminarët e ndjekura sipas palëve të interesuara të organeve qeveritare dhe mbi baza vjetore
Hekurudhor	Legjislacioni përkatës për funksionimin e ofruesve të transportit të sektorit privat duhet të modifikohet në mënyrë që të përfshihen stimujt për vendosjen e ITS. Këto mund të përfshijnë stimujt tatimorë ose përfitime të tjera financiare për kompanitë që vendosin ITS. Krijimi i një programi granti ose subvencioni posaçërisht për vendosjet e ITS. Ngritja e organeve përkatëse rregullatore.	2025-2027	Zbatohen ligjet përkatëse për sektorin privat Organet rregullatore janë krijuar Janë vendosur Stimujt financiar
Hekurudhor	Transpozimi dhe zbatimi i direktivës (BE) 2016/797 mbi Ndërveprueshmërinë e sistemit hekurudhor	2025-2027	Kuadri ligjor shqiptar i harmonizuar me Direktivën (BE) 2016/797 (Harmonizuar plotësisht në fund të 2025/2026).
Hekurudhor	Transpozimi dhe zbatimi i TSI-ve (në TSI të linjës së parë: CSS, OPE, TAP dhe TAF)	2025-2027	TCI të transpozuar e të zbatuara (në vitin 2025-2027 e zbatohen deri në vitin 2027-2028)
Hekurudhor	Krijimi i institucioneve funksionale hekurudhore (organi rregullator, licencues, i sigurisë, i investigimit etj.), për monitorimin e konkurrencës në treg, njohja reciproke e dokumentacionit (veprimet nga Plani i Veprimit Hekurudhor)	2025	Zbatohen dispozitat e Planit të Veprimit Hekurudhor TCT
Hekurudhor	Forcimi i kapaciteteve për transpozimin dhe zbatimin e acquis të BE-së nëpërmjet asistencës teknike/workshopeve/ trajnimeve	2025/2027	Numri i asistencave teknike/seminareve/trajnimeve të organizuara duke përfshirë listat e pjesëmarrjes dhe pyetësorët e plotësuar për të arritur progresin e pjesëmarrësve dhe propozimet e tyre në lidhje me seminarët
Hekurudhor	Përcaktimi i kuadrit legjislativ, standardet dhe procedurat, duke u fokusuar në aktet nënligjore dhe aktet e brendshme hekurudhore, në lidhje me zbatimin, funksionimin dhe mirëmbajtjen e ERTMS, TAP dhe TAF.	2027	Akte nënligjore të reja dhe të ndryshuara dhe akte të brendshme hekurudhore që përcaktojnë standardet dhe procedurat në lidhje me zbatimin, funksionimin dhe mirëmbajtjen e ERTMS, TAP dhe TAF të ratifikuara
Hekurudhor	Sigurimi i kurseve të formimit për drejtuesit e trenit, dhe për punonjësit, kryesisht për funksionimin dhe mirëmbajtjen e sistemeve hekurudhore të ITS, veçanërisht ERTMS (transferimi i njohurive)	2025/2026	Numri i trajnimeve të organizuara në lidhje me funksionimin dhe mirëmbajtjen e ERTMS, duke përfshirë listat e pjesëmarrjes dhe pyetësorët e plotësuar, dhe aktivitetet e tjera përkatëse të zbatuara
Hekurudhor	Futja e programeve inovative akademike, veçanërisht në nivelin e shkollës së mesme, dhe krijimi i komponentëve të trajnimit, me qëllim që të përfshihen procedura të reja dhe aspekte të reja teknike të sjella nga ERTMS, TAF dhe TAP, por edhe teknologjitë moderne në përgjithësi.	2027	Numri i programeve arsimore të përditësuara për profesionet thelbësore hekurudhore (makinistët e trenave, drejtuesit të trenit ose mjetit, konduktorët/dispečerët e stacioneve, staf i sigurisë elektrike dhe sinjalistikës etj.), të zbatuara. Të përfshihen gjithashtu listat e pjesëmarrjes dhe pyetësorët e plotësuar.
Hekurudhor	Vlerësimi i përfitimeve dhe përfshirja e ERTMS-së nga faza e hershme e planifikimit të projekteve infrastrukturore (dokumentacioni strategjik)	2025/2026	Dokumentet e përgatitura të tenderit përfshijnë kërkesat ERTMS.
Hekurudhor	Rishikimi i dokumentacionit ekzistues të projektit, kudo që është e mundur, në mënyrë që të përfshijë vendosjen e ERTMS	2025-2027	Tenderi ekzistues dhe dokumentet e tjera përfshijnë kërkesat ERTMS
Hekurudhor	Sigurimi i fondeve dhe përgatitja e dokumentacionit të projektit, për projekte të reja duke përfshirë ERTMS	2025/2027	Përqindja e rjetit kryesor hekurudhor të mbuluar me dokumentacionin e projektit që përfshin pajisjen me ERTMS
Hekurudhor	Zbatimi i ERTMS	2025-2027	Përqindja e rjetit kryesor hekurudhor të pajisur me ERTMS
Hekurudhor	Vlerësimi i përfitimeve dhe përgatitja e zgjidhjeve teknike për të ardhmen në zbatimin e TAF dhe TAP	2025/2027	Numri i Projekteve të Tenderuara duke përfshirë zgjidhjet teknike për zbatimin e TAF dhe TAP
Hekurudhor	Zbatimi i TSI TAF	2025-2027	Numri i projekteve të tenderuara duke përfshirë dispozitat e TSI TAF

Hekurudhor	Zbatimi i TSI TAP	2025-2028	Numri i projekteve të tenderuara duke përfshirë dispozitat e TSI TAP
PORTET DETARE	Analiza e kuadrit aktual institucional me: a. Analiza e boshllëqeve – Instrumentet e IMO; b. Analiza e mangësive – Direktivat e Rregulloret e BE-së c. Analiza e boshllëqeve - specifike EMSA dhe NMSW	2025	Raporti analizues i përgatitur
PORTET DETARE	Harmonizimi i kornizës ligjore – Mbështetja e politikave të transportit detar	2027	Kuadri ligjor shqiptar i harmonizuar (Pjesërisht i harmonizuar deri në fund të 2025; dhe të jetë harmonizuar plotësisht deri në fund të 2027-s).
PORTET DETARE	Ngritja e kapaciteteve	2025-2027	Numri i kurseve të trajnimit të zbatuara duke përfshirë listat e pjesëmarrjes dhe pyetësorët e plotësuar për të arritur progresin e pjesëmarrësve dhe propozimet e tyre në lidhje me kurset
PORTET DETARE	Vendosja e menjëhershme dhe pajtueshmëria me rregulloren BE 2019/1239	2025	Legjislacioni përkatës i BE-së i transpozuar plotësisht në kuadrin ligjor të Shqipërisë
PORTET DETARE	Lidhja e NMSW me të gjithë port-MIS për monitorim të plotë të të gjitha flukseve të trafikut	2027	Numri i porteve shqiptare të lidhura me NMSW
PORTET DETARE	Analiza e mangësive në lidhje me të gjitha instrumentet e marrëveshjes së gjelbër	2025	Raporti i analizës së mangësive, miratuar
PORTET DETARE	Kryerja e studimeve port-palë për elektrifikimin e anijeve bregdetare	2026	Numri i studimeve të dorëzuara dhe të miratuara
PORTET DETARE	Kryerja e studimeve për sigurimin e lëndëve djegëse alternative në portet e përzgjedhura	2028	Numri i studimeve të dorëzuara dhe të miratuara
PORTET DETARE	Matja e emetimeve të CO ₂ në zonën e portit dhe propozoni masa drejt operacioneve neto zero – lidhni këto masa me platformat digjitale MRV, Port-MIS dhe NMSW	2025	Identifikuar si masa të kërkuara të zbatuara
PORTET DETARE	Zhvillimi i një politikë kombëtare portuale	2025-2026	Raporti i politikave kombëtare, miratohet
PORTET DETARE	Bazuar në politikën kombëtare të porteve, përgatiten/aprovohen masterplane specifike për portin	2026	Numri i masterplaneve specifike të portit të miratuar

Tabela 6. Shqipëria – udhërrëfyesi

Plani kohor për zbatimin e masave portuale/detare bazohet në detyrimin e shtetit për të harmonizuar politikat dhe për të pasur një dritare të vetme operative në datën 31.1.2025, për shkak të IMO/FAL dhe rregulloren 2019/1239, megjithatë, datat e synuara mund të përshtaten për shkak të planifikimit kombëtar të vendosur nga qeveria shqiptare.

Kompleksi i ri portual në Porto-Romano

Për të rritur performancën dhe konkurrencën e sektorit të transportit detar në Shqipëri dhe rajon, Qeveria Shqiptare ka nisur garën ndërkombëtare për ndërtimin e Portit të Ri të Integruar në Porto-Romano. Ky kompleks modern portual është projektuar për të përmirësuar kapacitetet e infrastrukturës portuale dhe për të forcuar lidhjet me tregjet ndërkombëtare, duke shërbyer si një pikë kyçe për transportin detar në rajon. Zhvillimi i kompleksit të ri portual është një hap i rëndësishëm drejt përmirësimit të kapaciteteve të Portit të Durrësit, duke mundësuar rritjen e kapaciteteve për trajtimin e kontejnerëve dhe mallrave të përgjithshme.

Ky projekt, i realizuar me asistencën e ekspertizës ndërkombëtare nga Royal Haskoning DHV, përfshin ndërtimin e një infrastrukture të re portuale, zgjerimin e kapaciteteve dhe krijimin e mundësive për zhvillimin e një zone ekonomike të lirë. Po ashtu, Porto-Romano është pjesë integrale e Korridorit VIII, që lidh Adriatikun me Detin e Zi, dhe ofron mundësi të mëdha për transportin ndërkombëtar dhe zhvillimin e lidhjeve rajonale. Korridori VIII është një arterie e rëndësishme për rritjen e lidhjeve tregtare midis Shqipërisë dhe vendeve të tjera të Ballkanit, duke mundësuar kalimin efikas të mallrave dhe përshpejtimin e integritetit të Shqipërisë në rrjetet e transportit evropian.

Sipas parashikimeve, Porto-Romano pritet të arrijë një kapacitet prej 524,000 TEU deri në vitin 2050, duke kontribuar në rritjen e vëllimit të mallrave që kalojnë përmes portit. Volumi i pritshëm i kontejnerëve pritet të arrijë 255,000 TEU deri në vitin 2030 dhe të shkojë në 524,000

TEU deri në vitin 2050. Po ashtu, volumi i mallrave të përgjithshme pritet të arrijë 1.9 milionë tonë deri në vitin 2050, duke rritur ndjeshëm kapacitetet e portit dhe duke kontribuar në diversifikimin e aktivitetit ekonomik në rajon.

Ky projekt ka potencialin të përmirësojë ndjeshëm cilësinë e infrastrukturës dhe menaxhimin e trafikut, duke kontribuar në zhvillimin e qëndrueshëm të sektorëve ekonomikë dhe rritjen e aksesit në tregjet ndërkombëtare. Gjithashtu, ky kompleks do të krijojë mundësi të reja për investime dhe do të forcojë pozicionin e Shqipërisë si një qendër kyçe për transportin dhe tregtinë në Evropën Juglindore, duke e bërë këtë projekt një element thelbësor për integrimin e rajonit në rrjetet evropiane të transportit.