FLETORJA ZYRTARE
E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare
www.legjislacionishqiptar.gov.al
www.qpz.gov.al

Nr.145 22 shtator 2008

P Ë R M B A J T J A

		Faqe
Vendim nr.1214 datë 3.9.2008	Për miratimin e strategjisë sektoriale të transportit ……	7183

VENDIM
Nr.1214, datë 3.9.2008

PËR MIRATIMIN E STRATEGJISË SEKTORIALE TË TRANSPORTIT

Në mbështetje të nenit 100 të Kushetutës, me propozimin e Ministrit të Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Miratimin e strategjisë sektoriale të transportit, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij vendimi.
2. Ngarkohet Ministria e Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit që, brenda tri muajve nga hyrja në fuqi e këtij vendimi, të përgatisë planin e veprimit për zbatimin e kësaj strategjie.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI
Sali Berisha

STRATEGJIA SEKTORIALE E TRANSPORTIT
2008 - 2013

KAPITULLI I PARË

1. Situata aktuale

1.1. Infrastruktura Rrugore (Rrjeti Rrugor Kombëtar)

Rrjeti i përgjithshëm rrugor në Shqipëri, duke konsideruar gjithë kategoritë e rrugëve ku qarkullojnë automjete është rreth 18,000 km i gjatë duke përfshirë 3,636 km Rrugë Kryesore Kombëtare, 10,500 deri në 11,000 km Rrugë Rrethesh dhe Komunale dhe pjesa që ngelet me rreth 4,000 km është nën juridiksionin e njësive të ndryshme autonome, ndërmarrjesh ose firmash. Rrjeti rrugor primar është rreth 1,138 km me nëntë lidhje kryesore që formojnë shtyllën kurrizore të rrjetit si dhe një rrjet dytësor me një gjatësi të përgjithshme prej 1,998 km.

Kodi rrugor përcakton gjashtë kategori rrugësh përsa i përket ndërtimit të tyre, standardeve teknike të projektit dhe karakteristikave funksionale: Autostrada, Rrugë interurbane kryesore, rrugë interurbane dytësore, rrugë urbane kryesore, rrugë urbane dytësore dhe rrugë lokale. Këto rrugë janë më tej ndarë sipas pronësisë në rrugë shtetërore, rrugë rrethi, rrugë të brendshme (rrugë nën juridiksionin e disa ndërmarrjeve të veçanta si p.sh. minierash apo pyjesh) dhe rrugë Komunale (gjithë rrugët brenda territorit te komunave ose të bashkive).

Integrimi me Legjislacionin Europian

Shqipëria ka planifikuar tashmë, një seri masash për të plotësuar detyrimet e saj, si anëtare me të drejta të plota e Procesit të Stabilizim Asociimit. Në sektorin e transportit rrugor integrimi në BE nënkupton përshtatjen legjislative të kornizës ligjore të transportit me Standardet dhe Rregulloret Ndërkombëtare.

Qeveria e Shqipërisë ka nënshkruar Memorandumin e Mirëkuptimit për Rrjetin Core (SEETO). Ky rrjet që synon kryesisht të lehtësoje integrimin e Evropës Juglindore në përputhje me synimet e Procesit të Stabilizim Asociimit. përfshin së bashku me segmentet e Korridoreve Pan-Europiane IV, V, VII, X edhe korridorin VIII (Durrës-Varna nëpërmjet Tiranës) portet e Durrësit dhe Vlorës dhe aeroportin e Rinasit. Ky rrjet gjithashtu i jep një vlerë rajonale duke e ngritur në përmasat e një korridori lidhjen infrastrukturore të K8 dhe X, Durrës-Kukës–Morinë–Prishtinë–Nish.

Zhvillimi infrastrukturës në zonën e Ballkanit Perëndimor ku përfshihet edhe Shqipëria ka qenë objekt i disa studimeve të financuara nga institucionet komunitare si : Regional Balkans Infrastructure Study (REBIS), (EU CARDS 2003)

Korridoret shqiptare

Korridori paneuropian VIII është miratuar në Kretë në vitin ‘94, dhe konfirmuar në Helsinki

në ‘97. Ai megjithëse ka gjatësinë më të shkurtër se të tjerët dhe gjithashtu koston më të ulët ka njohur zhvillime më të ngadalshme për mungesë investimesh.

Një memorandum mirëkuptimi i firmosur në Bari ku këtij arteri iu shtuan edhe portet e Barit, Brindisit dhe Vlorës ka rritur interesimin e Qeverisë Italiane e cila ka financuar pjesë të rëndësishme të tij.

Gjithsesi në territorin shqiptar segmenti kryesor i tij është rehabilituar (aksi rrugor Durrës-Qafë-Thanë,) ndërsa segmente të lidhjes rrugore midis portit të Vlorës dhe Durrësit tashmë janë në ndërtim.

Korridori Veri -Jug

Ky korridor ka një gjatësi prej 405 km dhe lidh Greqinë nëpërmjet Kakavijës në itinerarin Gjirokastër-Shkodër-Hani i Hotit me Malin e Zi,

Pjesa qendrore e këtij korridori përputhet me korridorin VIII në segmentet që tashmë janë në ndërtim, një pjese e rëndësishme segmentesh rrugore janë rehabilituar megjithëse jo në nivelet e standardeve europiane, ndërsa një pjesë është në negocim.

Edhe në këtë rast projeksionet për trafikun pas përfundimit të të gjitha akseve rrugore janë optimiste.

Korridori Durrës - Kukës – Morinë

Pavarësisht se në Planin Kombëtar të Transportit shkruhet se të dhënat e fluksit të trafikut nuk do justifikonin një investim të rëndësishëm në këtë aks rrugor faktorë të tjerë janë konsideruar, konkretisht:

Shifrat dëshmojnë se impakti social nga ndërtimi i këtij arteri si një nga kriteret më të rëndësishme të investimeve në Rrjetin Kryesor (Core Network) është mjaft i lartë. Kjo do të sjellë sigurisht edhe rritje të trafikut.

Shtojmë se rreth 53 % e inventarit të mjeteve të transportit në Republikën e Shqipërisë, i përkasin rretheve nga ku kalon ky Korridor.

Korridori Durrës-Morinë (Kukës), do ketë dhe një impakt rajonal. Ai do përmirësojë ndjeshëm lidhjet tregtare midis vendeve të Detit Adriatik dhe Detit Mesdhe nëpërmjet Porteve të Durrësit dhe Shëngjinit dhe do të ndikojë në rritjen e tregtisë së tyre dhe të vendit tonë, sidomos me Kosovën, Malin e Zi, Serbinë, Maqedoninë, e vendet e tjera ballkanike si Rumaninë, Bullgarinë e më gjerë. Në rrjetin kryesor rajonal ai konsiderohet si lidhja më optimale e korridorit paneuropian VIII me atë X në itinerarin Durrës-Kukës-Prishtine –Nish.

Ndërtimi i këtij Korridori merr rëndësi të veçantë për faktin se transporti i mallrave dhe i pasagjerëve zë peshën kryesore të transportit si brenda vendit ashtu dhe me Kosovën. Gjithashtu ndërtimi i tij do ndikojë në uljen e distancës dhe gati përgjysmimin e kostos së transportit të mallrave dhe pasagjereve nëpërmjet portit të Durrësit për në Kosove, trafik ky që aktualisht kryhet nga Porti i Selanikut, transit përmes Maqedonisë.

Lidhja e dy tregjeve të rëndësishme Shqipërisë dhe Kosovës, do ndihmojë në futjen në shfrytëzim të resurseve ekonomike, si industrisë minerare, pyjore dhe në veçanti turizmit.

Janë ndërtuar dhe vënë në shfrytëzim segmentet e rëndësishëm rrugor, pjesë përbërëse të korridoreve Lindje-Perëndim, Veri-Jug, Durrës –Morinë, rrugët turistike dhe ato që të çojnë në kalimet kufitare.

Pavarësisht nga investimet relativisht të konsiderueshme (rehabilitime dhe ndërtime të reja në shumë segmente), rrjeti rrugor është i kufizuar si në shtrirje ashtu dhe në cilësi, krahasuar me vendet e rajonit dhe aktualisht gjendja e tij nuk paraqitet e mirë, për shkak të mungesës së një sistemi efiçient mirëmbajtje. Në përdorimin e fondeve publike, shpenzimet e mirëmbajtjes ndonëse rezultojnë më efektive, mbeten poshtë nivelit të nevojave për mirëmbajtjen e rrjetit rrugor kombëtar.

Faktorë dëmtues janë ndërtimet e paligjshme përgjatë rrugëve kryesore qe ende mbizotërojnë, kryesisht për mungesë të infrastrukturës së nivelit të dytë dhe të rrugëve të aksesit. Gjithashtu nuk gjen zbatim sistemi i vazhdueshëm i kontrollit të peshës mbi aks, ku matjet e kryera tregojnë se rreth 75% të kamionëve janë të mbingarkuar.

1.2. Transporti Rrugor

I. Kuadri legjislativ

- Aktualisht sistemi i ligjshmërisë së transportit rrugor mbështetet në dy ligje kryesore;

1. Ligji nr.8308, datë 18.03.1998 “Për transportet rrugore” i ndryshuar, i cili trajton në mënyrë të veçantë çështje si: (i) caktimin e rolit të organeve të pushtetit vendor (MB); (ii) rregullat për

shoqëritë e transportit; (iii) poçedurat dhe kriteret që zbatohen mbi firmat e transportit rrugor për hyrjen në treg; (iv) transporti i mallrave të rrezikshme.

Është bërë përafrimi i këtij ligji me direktivën e KE 96/26 me miratimin e ndryshimeve të tij me ligjin nr. 9760, datë 21.6.2007.

2. Ligji nr.8378, datë 22.07.1998 "Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë" i cili përcakton (i) organet e kontrollit në rrugë; (ii) përmasat e lejuara maksimale dhe peshat e autorizuara maksimale të mjeteve; (iii) kapacitetin transportues të mjeteve...;

Ligji nr.9808, date 24.9.2007 "Për disa ndryshime dhe shtesa në ligjin 8378, datë 22.07.1998 "Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë" (për peshat dhe dimensionet, kapacitetin transportues te mjeteve, etj), i cili hap rrugë hartimit të akteve të tjera ligjore sipas Direktivave dhe Rregulloreve të KE-së.

VKM nr. 325, datë 19.03.2008 "Për miratimin e rregullave për pranimin në veprimtarinë e operatorit të transportit rrugor të mallrave dhe udhëtarëve, si dhe për njohjen e dokumenteve zyrtare, të caktuara për këta operatorë", i përputhur pjeserisht me Direktivën nr. 96/26/KE përcakton kriteret cilësore që duhet të plotësohen për pranimin në veprimtarinë e transportit rrugor të mallrave dhe udhëtarëve për operatorët e transportit rrugor, si për tregun e brendshëm, ashtu edhe për tregun ndërkombëtar.

- Ndër Konventat dhe Marrëveshjet Ndërkombëtare për Transportin Rrugor në të cilat kemi aderuar dhe ratifikuar përmendim si:

- Konventa Doganore mbi Importimin e Përkohshëm të Mjeteve Rrugore Private e Qershorit 1954.

- Konventa Doganore mbi Transportin Ndërkombëtar të Mallrave sipas Karnetave TIR (Konventa TIR) '75,

- Marrëveshja Evropiane qe lidhet me Transportin Ndërkombëtar Rrugor të Mallrave të Rrezikshme, '57 (ADR)

- Marrëveshja Evropiane mbi Transportin Ndërkombëtar të Mallrave Ushqimore Delikate dhe Pajisjet Speciale që përdoren në të tilla Transporte (ATP) '70

- Konventa Ndërkombëtare mbi Harmonizimin e Kontrolleve Kufitare te Mallrave '82.

- Protokolli që ndryshon nenet 1 (A) dhe 14 (1),(3)B të Marrëveshjes Europiane të Transportit Ndërkombëtar Rrugor të Mallrave të Rrezikshme, e 30 shtatorit 1957 (ADR), bërë në Gjenevë më 28 tetor 1993.

- Marrëveshja Europiane, që lidhet me Punën e Ekuipazheve të Mjeteve në Transportin ndërkombëtar Rrugor, e vitit 1970 (AETR)

- Konventa mbi Kontratën për Transportuesit Ndërkombëtar Rrugor të Mallrave, e 1956 -ës (CMR)

- Protokolli i Konventës mbi Kontratën për Transportuesit Ndërkombëtar Rrugor të Mallrave, e 1978-ës (CMR)

- Marrëveshja Evropiane mbi Arteriet Kryesore të Trafikut Ndërkombëtar, e 15 Nëntorit 1957 (AGR);

- Marrëveshja mbi Transportin Ndërkombëtar Rrugor të Rastit të Udhëtarëve me Autobus (Marrëveshja Interbus)

- Marrëveshja Europiane mbi Linjat e Rëndësishme Ndërkombëtare të Transportit të Kombinuar dhe Instalimet Përkatëse (AGTC), e 1 Shkurtit 1991.

II. Struktura organizative e sektorit rrugor

Institucioni përgjegjës për veprimtarinë e transportit rrugor është MPPTT, e cila merret me hartimin e politikave të transportit rrugor (hyrjen në tregun e transportit të operatoreve të transportit të udhëtarëve dhe mallrave) dhe funksionet rregullatore (licencat e transportit qytetës, rrethqytetës, ndërqytetës, ndërkombëtar të udhëtarëve dhe transportit të mallrave). MPPTT është organi më i lartë shtetëror që përfaqëson Republikën e Shqipërisë në marrëveshjet dhe konventat bilaterale e multilaterale në transportin rrugor, si dhe në monitorimin e tregut të transportit rrugor.

- Operatoret e huaj të cilët kryejnë aktivitete transporti dhe (ose) transite në territorin e Republikës së Shqipërisë në bazë të marrëveshjeve bilaterale janë ose jo subjekt i sistemit të kuotave të lejeve që rrjedhin nga këto marrëveshje bilaterale me këto vende. Ligji për transportet rrugore lejon kabotazhin vetëm me lejen e ministrit që mbulon veprimtarinë e transportit.

Agjencitë ekzekutuese:

- Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor është një agjenci ekzekutive që kryen shërbime lidhur me transportin rrugor për subjekte private dhe publike. DPSHTRr-ja kryen inspektime teknike, kontrolle në rrugë mbi sigurinë rrugore, operimet në transport, dokumentacionin qe shoqëron mjetet ne lëvizje, përdorimin ekonomik të automjeteve, etj. DPSHTRr është institucion jo-buxhetor dhe nxjerr të ardhura nga shërbimet që ofron (kryesisht nga regjistrimi i automjeteve dhe inspektimeve, taksa qarkullimit, etj).

- Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, nga MPPTT i është deleguar e drejta e lëshimit te licencave/ çertifikatave të automjeteve që merren me transportin ndërkombëtar të mallrave për llogari të vet dhe transportit të mallrave të rrezikshme.

- Shoqata e transportuesve ndërkombëtar ANALTIR, si anëtare e IRU (Unioni i Transportit Ndërkombëtar Rrugor) bashkëpunon me autoritetet kompetente qe lidhen me transportin rrugor, dhe përfaqëson interesat e transportuesve ndërkombëtar rrugorë. ANALTIR-it i është deleguar nga MPPTT e drejta e shpërndarjes se lejeve te kalimit dypalësh dhe shumëpalësh me shtetet e tjera.

III. Operimi i sektorit të transportit rrugor

- Parku i automjeteve

Parku i automjeteve në Shqipëri në fund të vitit 2007 përbëhet prej 349726 automjete, nga të cilat 192526 automjete janë që kanë kryer kontrollin teknik. Në përgjithësi numri real i automjeteve në qarkullim nuk është i saktë, pasi është kontingjenti i mjeteve të cilat nuk kanë kryer kontroll teknik dhe i atyre të cilat figurojnë të regjistruara, por që nuk janë në qarkullim. Rritja mesatare vjetore është relativisht e lartë 11.3%, megjithatë shkalla e motorizimit mbetet e ulët, 9 mjete për 100 banorë, kundrejt 60/100 që është mesatarja evropiane. Nga viti në vit ka ardhur duke u rritur numri i mjeteve të reja, por kryesisht i autoveturave. Automjetet e rënda si autobusa dhe kamionë, janë pothuaj të gjithë të përdorur.

Taksimi i mjeteve në përdorimin e infrastrukturës është në varësi të llojit të mjetit dhe llojit të karburantit që përdoret, me qëllim mbrojtjen nga ndotja e ambientit.

Taksimi i mjeteve për transportuesit e huaj që hyjnë në Republikën e Shqipërisë kryhet në bazë të parimit të reciprocitetit, duke përcaktuar nivelin e taksave për çdo shtet.

- Transporti i udhëtarëve

Transporti ndërqytetës

Aktualisht numri i linjave ndërqytetëse ndërmjet qarqeve është 340 (në të cilën operojnë 171 firma për transport rrugor pasagjeresh që përfaqësojnë një numër prej 855 autobusësh) që licencohen tashme nga organet e njësive të vendore (bashkitë). Nga organet e pushtetit vendor janë të miratuara 60 linja ndërqytetëse brenda qarqeve si dhe 450 linja rrethqytetës.

Problemet kryesore për operatorët e transportit të udhëtarëve përveç atyre që lidhen me infrastrukturën rrugore janë;

Mungesa e terminaleve të autobusëve si dhe konkurrenca e pandershme që lidhet me cilësinë e autobusëve, me mosrespektimin e orareve të miratuara, mosfunksionimi i agjencive të udhëtarëve etj.

Transporti ndërkombëtar

Në transportin ndërkombëtar të udhëtarëve operojnë 52 shoqëri transporti në 35 linja ndërkombëtare. Si rezultat i liberalizimit të linjave me Greqinë ka pësuar rritje transporti rrugor i udhëtarëve, ku nga firmat e licencuara për transport ndërkombëtar udhëtarësh, 29 prej tyre operojnë në linjat me Greqinë. Për më tepër shumë nga këto shoqëri kanë hapur edhe agjencitë e tyre të udhëtimit, të cilat përveç shërbimeve në linjë të rregullt kryejnë edhe shërbime të udhëtimeve turistike. Aktualisht gjithsej në linja të rregullta dhe shërbimet e rastit/ turistike operojnë 63 shoqëri të transportit ndërkombëtar të udhëtarëve me një numër prej rreth 150 autobusësh.

Transporti urban

Organet e pushtetit vendor janë përgjegjëse për transportin e brendshëm të udhëtarëve brenda juridiksionit të tyre. Këshilli i Qarkut miraton linjat e transportit ndërqytetës të udhëtarëve brenda qarkut si dhe linjat rrethqytetëse.

Bashkitë janë përgjegjëse për transportin qytetës dhe për procesin e licencimit për transportin ndërqytetës brenda dhe ndërmjet qarqeve. Ato organizojnë dhe menaxhojnë këtë lloj shërbimi brenda juridiksionit të tyre. Në linjat urbane të qytetit të Tiranës kanë hyrë shumë operatorë private, shtimi i numrit të tyre ka sjellë edhe përmirësimin e këtij lloj shërbimi.

Bashkitë gjithashtu janë përgjegjëse edhe për shërbimin e udhëtarëve me taksi (këshilli bashkiak përcakton çmimet dhe tarifat). Ministria përcakton numrin maksimal të taksive në shkallë

vendi.

Sistemi i transportit urban ekziston edhe në qytete të tjera të mëdha si Durrës, Vlorë dhe Korçë,në të cilat ka filluar futja e operatorëve private në linjat urbane, por edhe në këto qytete mungojnë terminalet e autobusëve.

- Transporti i mallrave

Transporti ndërkombëtar i mallrave për të tretë kryhet nga 90 shoqëri transporti, të cilat përfaqësojnë rreth 1090 mjete. Këtij trafiku i shtohet edhe transporti ndërkombëtar i mallrave për llogari të vet që përfaqësojnë rreth 640 mjete. Përveç tyre në tregun e brendshëm ka shumë operatorë të vegjël të transportit të brendshëm të mallrave që punojnë për të tretë apo për llogari të vet.

Transporti ndërkombëtar i mallrave kryhet në bazë të marrëveshjeve bilaterale, në bazë të cilave janë ose jo subjekt i sistemit të kuotave të lejeve që rrjedhin nga këto marrëveshje. Me Greqinë që nga viti 2006 përdoren lejet me afat dyvjeçar, te cilat kanë lehtësuar transportuesit e dy vendeve. Me Maqedoninë shkëmbimi i mallrave bëhet pa sistem lejesh. Problem mbetet Italia ku rritja e volumit të mallrave ka hasur në problemet e kufizimit të lejeve bilaterale dhe të taksave të larta që paguajnë transportuesit shqiptarë.

Një volum të madh në transportin e mallrave zë transporti i mallrave të rrezikshme. Operojnë 378 mjete të transportit mallrave të rrezikshme, nga të cilat 98 mjete për transport ndërkombëtar. Transporti ndërkombëtar i mallrave të rrezikshme bëhet sipas Marrëveshjes së ADR-së, përsa i përket trajnimit, testimit dhe pajisjes me dëshmi të drejtuesve të mjeteve.

Funksionojnë 67 agjenci spedicionere, të cilat merren me organizimin dhe shpërndarjen e mallrave kryesisht të transportit ndërkombëtar, 27 nga të cilat janë të vendosura në Durrës.

Problemet kryesore për transportin e mallrave janë ato që lidhen me liberalizimin e lejeve të kalimit, proçedurave të gjata doganore, taksave; kontrollin për sa i përket peshave mbi aks; kontrolli teknik i mjeteve ekologjike, i mjeteve të mallrave të rrezikshme sipas ADR-së etj.

1.3. Siguria Rrugore

Siguria Rrugore dhe elementët që e përbejnë atë, përfshijnë një kompleks problemesh të karakterit legjislativ, institucional dhe implementues, niveli i arritjes së të cilave, në shërbim të përmirësimit të gjendjes, pasqyrohet në këtë informacion, ku problemet që trajtohen për komponentët që lidhen me sigurinë rrugore, te bëjnë te mundur njohjen dhe programimin e detyrave për t'u zbatuar nga institucionet qendrore dhe vendore.

Në këto kushte problemet e qarkullimit dhe sigurisë së lëvizjes së përdoruesve të rrugës, si nga mjetet ashtu dhe këmbësorët, janë dhe mbeten probleme sa të rëndësishme aq edhe evidente, të programuara në programin e qeverisë, me prioritet për zgjidhje, në shërbim të mbrojtjes së jetës dhe shëndetit të njerëzve, por dhe të pronës.

Rrjeti rrugor i trashëguar, ka qenë në gjendje jo të mirë përsa i përket qarkullimit, sigurisë rrugore dhe sinjalitikës. Mjafton të përmendim faktin që pjesa më e madhe e rrugëve janë rruge malore dhe muret e betonit (parapetet) nuk ndikojnë në përmirësimin e sigurisë rrugore, por përkundrazi në disa raste janë bërë dhe burim aksidenti. Sinjalitika rrugore, ka qenë një sinjalitikë jo reflektive, e prodhuar në mënyrë primitive, gjë që e bën atë të papërdorshme sipas Kodit të ri Rrugor.

Në rrugët e trashëguara, nuk janë marrë parasysh problemet e sigurisë rrugore dhe këtu kemi parasysh gjeometrinë e rrugëve (rrezen e kthesave, distancën e shikimit, mbilartësimi në kthesë).

Rritja e trafikut, si rezultat i shtimit të konsiderueshëm të inventarit të mjeteve lëvizëse, shoqëruar dhe me lëvizjet e mëdha demografike, diktoi nevojën e përmirësimeve të rrjetit rrugor dhe infrastrukturës përkatëse, e cila me gjithë progresin e dukshëm që ka pësuar vitet e fundit ne rrugët nacionale, nuk ka arritur të përballojë ketë rritje dhe është shoqëruar për fat te keq me dukuri të ndodhjes së aksidenteve automobilistike.

Nga analiza e aksidenteve në rrugë, shkaqet kryesore të ndodhjes mund të radhiten :

- për faj të drejtuesit të mjetit 80%, (tejkalimi i shpejtësisë tej normave të caktuara, përdorimi i pijeve alkoolike dhe mos respektimi i rregullave të qarkullimit si: tërheqje e vëmendjes gjatë drejtimit të mjetit, parakalime të gabuara, mos mbajtje krahu, mos respektim i distancës ndërmjet mjeteve, mos respektim i sinjalitikës, etj).
- për shkelje të rregullave nga këmbësoret 19,3% (befasi, pakujdesi, etj).
- për forca madhore dhe të meta teknike të mjeteve 0,7%.

Aksidentet më të shumta kanë ndodhur në rrethet Tiranë 17%, Lushnjë 7%, Lezhë 6%, Durrës 7% dhe Kavajë 7% dhe kryesisht nga drejtues mjetesh me vjetërsi në drejtimin e mjetit nga 0 deri në 5

vjet.

Në këto kushte, ka qenë dhe mbetet prioritar, zbatimi i dispozitave të Kodit Rrugor të R.SH dhe akteve nënligjore që burojnë prej tij.

Në këtë drejtim, janë bërë hapa të rëndësishme në aspektin e organizimit institucional, kompletimit me akte nënligjore (përfshirë dhe aderimin në disa konventa), si dhe për implementimin e tyre, lidhur me përmirësimin e komponentëve të sigurisë rrugore. Gjate vitit 2005, për herë të parë u parashikuan në zërin investime, fonde nga buxheti prej 133 mln. lekësh, për kompletimin me sinjalistikë vertikale të 6 akseve rrugore.

Për përmirësimin e gjendjes së pikave të rrezikshme, të identifikuara në studimin e kryer nga MTT në bashkëpunim me policinë rrugore dhe DPRr-në, për vitin 2005, u akorduan nga Banka Botërore në kuadër të "Projektit të mirëmbajtjes së rrugëve", vlefta prej 1 mln. USD, për të kompletuar me guardrail (mbrojtës metalik), kryesisht ne katër akse rrugore:

Për përmirësimin e sigurisë për vitin 2006, duhen përmendur investimet e Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve në drejtim të pajisjes me sinjalitikë të disa akseve rrugore dhe riparimin e pikave të rrezikut të aksidenteve, në akset:

- Fier-Vlorë-Qeparo 25 mln lekë
- Milot-Peshkopi 12 mln lekë
- F.Arrëz-Kukës Morinë 25 mln lekë
- Tiranë-Elbasan 7 mln lekë
- Ndriçimi i Vore – Rinas 100 mln lekë
- Studim projektime 5,5 mln lekë

Totali 174,5 mln lekë

Gjatë vitit 2007 nga ana e DPRr për përmirësimin e sigurisë, janë investuar 69 mln lekë nga buxheti i shtetit, për kompletim me sinjalistikë dhe barriera mbrojtëse metalike, segmentet rrugore si më poshtë:

- Mjedë – Pukë – F.Arrëz 25 mln lekë
- Jergucat – Sarandë – Butrint 10 mln lekë
- Berat – Poliçan – Çorovodë 4,8 mln lekë
- Lushnje – Berat 7,6 mln lekë
- Tiranë – Parku kombëtar Dajt 4,8 mln lekë
- Korçë- Ersekë – Çarshovë 12,8 mln lekë
- Durrës – Rrogozhinë 4 mln lekë

Gjatë kësaj periudhe, është punuar me rishikimin dhe propozimin e ndryshimeve të legjislacionit, vendimeve dhe rregulloreve, duke pasur për pikësynim dhe përafrimin me legjislacionit evropian të fushës së sigurisë rrugore, ne kuadër të programit të Marrëveshjes së Stabilizim Asocimit. Në këtë kontekst, është punuar për rishikimin e disa neneve të Kodit Rrugor veçanërisht, për normat e sjelljes, për planet urbane dhe interurbane të trafikut, për lejet e drejtimit, për kontrollin teknik të mjeteve, etj.

Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor me fondet e veta prej 50 mln. lekë, ka planifikuar investime në makineri dhe pajisje dhe kushte të tjera infrastrukturore për përmirësimin e qendrave të kontrollit teknik të mjeteve dhe të testimit të parametrave ekologjikë të tyre në 6 drejtori rajonale, si dhe investime ndërtimore prej 119 mln. lekë, për përmirësimin e ambienteve të punës dhe kushteve më të mira të shërbimit ndaj shtetasve në Drejtoritë Rajonale Berat, Fier. Gjirokastër, Korçë, Peshkopi, Vlorë, Shkodër dhe ndërtimi i zyrave të reja Tiranë.

Problemet që kanë të bëjnë me administrimin, monitorimin dhe përmirësimin e elementeve të sigurisë në infrastrukturën rrugore kanë vend për njohje dhe zbatim konkret nga DPR-ja në rolin e entit pronar të rrugëve nacionale referuar dispozitave të Kodit Rrugor, për të evituar ndërhyrjet e paligjshme në rrugë nga subjekte private dhe vendosjet e reklamave pa kriter.

Njëkohësisht po auditohet projekti i rrugës Vorë – Rinas - Fushë-Krujë dhe janë hartuar kërkesat për Studimin dhe Projektimin, lidhur më përmirësimin e standarteve teknike dhe të sigurisë rrugore në superstradën Tiranë – Durrës, si pjesë e Korridorit të 8-të, Lindje – Perëndim.

Vazhdon bashkëpunimi më Ministrinë e Mjedisit në zbatim të programit "Për monitorimin e mjedisit", veçanërisht për normat e shkarkimit të gazrave të lëshuara nga mjetet motorike.

1.4. Transporti Detar

Shqipëria është e vendosur në një pozicion shumë të favorshëm gjeografik, në pjesën Jug-

Lindore të Ballkanit, ku 1/3-ën e kufirit e ka det, rreth 440 km, për të cilën vlerësohet si një vend bregdetar, me kushte të favorshme natyrore të cilat nuk i ka vlerësuar si duhet, për zhvillimin e Sektorit Detar.

Gjatë periudhës pas luftës së dytë botërore, si një vend i mbyllur edhe Sektori Detar, si gjithë ekonomia e vendit, ishte mjaft e prapambetur, mjetet e transportit konsistonin kryesisht në mjete lundruese druri të një tonazhi të vogël dhe që përdoreshin, për transportin e brendshëm. Ligjshmëria detare ndërkombëtare ishte e varfër. Transporti detar ndërkombëtar ishte i përqendruar thuajse tërësisht në Portin e Durrësit dhe në ndonjë rast dhe në Portin e Vlorës, me infrastrukturë/ superstrukturë të varfër dhe kapacitete përpunuese të kufizuara. Flota Detare Tregtare Shqiptare e organizuar si ndërmarrje shtetërore, ishte e amortizuar fizikisht dhe moralisht, me një kapacitet prej rreth 90.000 TDW dhe transportonte rreth 33 për qind të volumit të mallrave të eksport - importit. Transporti ujor ishte i kufizuar kryesisht në zonën e veriut dhe më aktiv në liqenin e Komanit.

Trafiku detar dhe çështjet detare duhet të konsiderohen shumë të rëndësishme, për veprimtarinë ekonomike të vendit tonë, ashtu siç janë më të rëndësishmet dhe për zhvillimin ekonomik dhe social të botës moderne.

Për të gjitha vendet bregdetare deti ka qenë burim i mirëqenies, për zhvillimin e mëtejshëm ekonomik dhe të reputacionit ndërkombëtar. Infrastruktura e rrugëve detare nuk kërkon fonde për tu ndërtuar dhe mirëmbajtur, por duhen ndërtuar dhe pasur portet, si pikat e nisjes dhe të mbërritjes në rrugët detare, si pikat e lidhjes së transportit detar me atë tokësor.

Të gjitha veprimtaritë që kryhen në detari, përfshijnë një fushë të gjerë të aktiviteteve të ndryshme si:

- transporti detar i pasagjerëve dhe mallrave
- transporti i brendshëm (kabotazhin)
- lundrimet turistike e sportive.
- monitorimi i trafikut detar dhe hidrografinë.
- industria e ndërtimit të anijeve
- porte detare
- mbrojtja e mjedisit detar
- trajnimi, certifikimi i detarëve etj.
- burimet detare (peshkimi, gaz/naftë,turizmi)

Megjithëse Shqipëria është një vend bregdetar me pozicion të favorshëm gjeografik, detaria është në procesin e zhvillimit në këto drejtime :

- Të ligjshmërisë dhe të drejtës detare Kombëtare.
- Implementimit të kërkesave te konventave Ndërkombëtare me karakter detar.
- Porteve Detare
- Transportit detar
- Sigurisë portuale dhe sigurisë së lundrimit
- Mbrojtjes së mjedisit

Aktualisht sistemi i ligjshmërisë detare shqiptare mbështetet në tre ligje kryesore:

Kodi Detar i miratuar me Ligjin Nr. 9251, datë 08.07.2004, i cili shpreh kompetencat, detyrat, përgjegjësitë dhe strukturën e Sektorit Detar, dhe gjithashtu marrëdhëniet ndërmjet organeve politike dhe institucioneve të ndryshme të Ministrive.

Ligji i Autoritetit Portual Nr. 9130, datë 08.09.2003, i cili trajton në mënyre specifike organizimin dhe menaxhimin e porteve detare në Shqipëri.

Ligji mbi "Sigurinë në Anije dhe ne Port'' Nr. 9281, datë 23.09.2006 , krijon bazën ligjore për kontrollin e zbatimit te kërkesave të Kodit ISPS nga ana e Anijeve që kryejnë transport ndërkombëtar dhe e Porteve Detare.

Gjithashtu është hartuar Projekt-Ligji mbi Administratën Detare, i cili konsiston në krijimin e strukturës së Administratës Detare, si Drejtori e Përgjithshme në Ministri, dhe marrëdhëniet ndërmjet kësaj Drejtorie me Kapitanerinë, Regjistrin e Anijeve dhe të Detarëve etj.

Në bashkëpunim me Organizatën Ndërkombëtare Detare kemi aderuar dhe ratifikuar në një sërë konventash si:

- Konventa e Kombeve të Bashkuara " Mbi të Drejtën e Detit" UNCLOS '82.
- Konventa Ndërkombëtare "SOLAS", '74,
- Konventa Ndërkombëtare "Mbi Vijat e Ngarkesës", LL'66,

- Konventa Ndërkombëtare “Mbi Tonazhin e Anijeve’, Tonnage 1969,

- Konventa Ndërkombëtare “Mbi Kërkim Shpëtimin Detar”, SAR ‘79,

- Konventa Ndërkombëtare “Mbi Standardet e Trajnimit, Kualifikimit dhe Shërbimit të Detarëve” “STCW 78”, si amendohet 1995,

- Konventa “Mbi Rregullat Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det”,COLREG ‘72,

- Konventa e “Kufizimit të Përgjegjësive ndaj Reklamimeve Detare”, LLMC ‘76, dhe Protokolli i 1996.

- Konventa Ndërkombëtare “Mbi Krijimin e një Fondi Ndërkombëtar për Kompensimin e Dëmeve nga Ndotja me Karburant”,(Konventa e Fondit e 1971) dhe Protokollet.

- Konventa Ndërkombëtare “Mbi Përgjegjësinë Civile për Dëmin nga Ndotja me Karburant”, (CLC ’69).

- Protokollin “Mbi Përgjegjësinë Civile për Dëmin nga Ndotja me Karburant”, (CLC ‘ protocol ’76).

- Rezoluta për Konventën e IMO-s të vitit 1991,

- Konventa MARPOL 1973-1978,

- Konventa e Athinës “Për Transportin e Pasagjerëve dhe Bagazheve të tyre me Det”, PAL ’74 dhe Protokollet.

- Konventa ndërkombëtare “Për shtypjen e akteve të paligjshme ne det” (SUA convention ’88) dhe Protokolli .

- Konventa “Mbi Lehtësimin e Trafikut Ndërkombëtar Detar”, FAL ‘65,

- Konventa e Kombeve të Bashkuara “Mbi Kushtet e Regjistrimit”, 1986, së bashku me të gjithë protokollet përkatëse,

- Konventa e Kombeve të Bashkuara “Mbi Transportin e Mallrave me Det”, 1978, etj

PORTET DETARE

Portet Detare janë komponent i rëndësishëm i Sektorit Detar të cilët luajnë një rol të rëndësishëm jo vetëm në zhvillimin e transportit, por dhe në zhvillimin e tregtisë ndërkombëtare dhe ekonomisë së vendit.

- Porti Detar i Durrësit, është i vendosur rreth 38 km larg nga Tirana, në veri të gjiut të Durrësit, si porti më i madh i Shqipërisë dhe i përcaktuar tashmë si porta kryesore e korridorit të VIII, ku përpunohet rreth 75% e mallrave të import-eksportit, me aftësi përpunuese rreth 4 milion mallra në vit. Në port përpunohen anijet traget me pasagjerë, anijet RO/RO, anijet me kontejnerë dhe anijet me mallra, te përgjithshme, rifuxho dhe karburante.

Mbi bazën e Master Planit të Zhvillimit dhe Planit të Përdorimit të Tokës janë realizuar një sërë projektesh, për rehabilitimin e Infrastrukturës/Superstrukturës dhe ristrukturimin administrativ të Portit, me financimin e Bankës Botërore, Komunitetit Europian, Bankës Europiane të Investimeve etj.

Aktualisht në këtë port po punohet për realizimin e dy projekteve të rëndësishëm, i pari, për ndërtimin e terminalit të pasagjerëve me të gjitha fasilitet, (në sheshin e trageteve), me financimin prej rreth 22 mln EURO nga BEI dhe BERZH dhe i dyti, rehabilitimi dhe zgjerimi i Kalatës Lindore dhe shesheve për përpunimin e mallrave rifuxho, me një financim prej rreth 35 mln EURO nga BEI dhe BERZH.

- Porti Detar i Vlorës, është porti i dytë në Shqipëri për nga rëndësia, i vendosur rreth 90 km në jug të Portit të Durrësit dhe është përcaktuar si porta e dytë hyrëse e Korridorit VIII. Në këtë port kryhet përpunimi i anijeve traget me pasagjerë dhe anijeve me mallra, duke mbuluar rreth 10% të mallrave të eksport-importit.

Porti është në procesin e zhvillimit të infrastrukturës dhe superstrukturës së tij, mbi bazën e Master Planit. Qeveria Italiane, do të financojë me rreth 15.3 mln EURO fazat I+II+III, të cilat përfshijnë ndërtimin e kalatave për mallrat dhe kalatës së trageteve.

Ne qarkun e Vlorës ndodhet edhe porti i Himarës i cili nuk ka ndonjë rol ne volumin e përpunimit te mallrave dhe do shërbejë si një port dytësor, kryesisht me drejtim turistik vetëm për Himarën dhe zonat përreth.

- Porti Detar i Shëngjinit, i vendosur rreth 60 km në veri të portit të Durrësit përpunon mallrat e ndryshme ne rinfuxho si dhe karburante.

Porti po zhvillohet mbi bazën e Master Planit, për të rritur aftësinë akostuese, përpunuese dhe sigurinë e lundrimit, po kryen investime të konsiderueshme në infrastrukturë dhe superstrukturë me

financimet e Buxhetit të Shtetit. Konkretisht është ndërtuar kalata e re prej 70 ml, për përpunimin e anijeve, trageteve dhe mallrave, terminali i pasagjerëve dhe po ndërtohet dallgëthyesja. Ne perspektive, pas përfundimit të rrugës Durrës-Kukës-Morine porti i Shëngjinit do të jetë një nyje e rëndësishme për daljen në det të Kosovës.

- Porti Detar i Sarandës, është port sekondar i vendosur rreth 160 km në jug të Portit të Durrësit, ku përpunohen anijet e pasagjerëve dhe me mallra.

Edhe ky port po zhvillohet mbi bazën e Master Planit, si një port brenda qytetit me drejtim kryesisht turistik, për përpunimin e pasagjerëve, kurse përpunimi i mallrave do të bëhet në Gjiun e Limionit (rreth 3 Km nga porti i qytetit).

Financimet do kryen nga Buxheti Shtetit dhe Banka Botërore.

- **Porti (Pontili) Porto Romano** –Durrës po ndërtohet nga kompania Romano Port sh.a në bazë të aktmarrëveshjes të koncesionit të formës "BOT" (Ndërtim,Shfrytëzim,Transferim) të miratuar nga parlamenti shqiptar me ligjin Nr 9298 date 28.10.2004. Ndërtimi i këtij porti, i cili do te shërbejë për shkarkimin e naftës, gazit e nënprodukteve të tyre, do të krijojë lehtësira përpunimi duke rritur shkallen e sigurisë dhe mbrojtjen ambientale. Ndërtimi i pontilit dhe infrastrukturës portale, në funksion të depozitave bregdetare të naftës, gazit e nënprodukteve të tyre është i pari port në territorin shqiptar që ndërtohet në baze të një marrëveshje koncensionare.

- **Porti (Treminali) i Gjirit të Vlorës** – Vlorë po ndërtohet nga kompania Italiane La Petrolifera Italo Albaneze në bazë të një marrëveshje konçensioni me Shtetin Shqiptar. Gjithashtu, ndërtimi i këtij porti, do te shërbejë për shkarkimin dhe depozitimin e naftës, gazit e nënprodukteve të tyre, do të krijojë lehtësira përpunimi duke rritur shkallën e sigurisë dhe mbrojtjen ambientale.

Sektori Transportit Detar, ka historinë e tij të zhvillimit pas luftës së Dytë Botërore, për t'ju përgjigjur zhvillimeve ekonomike të vendit.

Konkretisht me zhvillimet ekonomike në përgjithësi, dhe industrisë së mineraleve në veçanti, në vitet 1970-80, pati zhvillime të ndjeshme dhe në Flotën Tregtare Detare, duke blerë anije transoqeanike nga 12.500 TDW deri në 16.000 TDW, me një kapacitet total prej rreth 90.000 TDW, për transportin e mallrave të eksport - importit.

Pas viteve 1990, procesi i tranzicionit të ekonomisë shtetërore të centralizuar, në ekonominë e tregut, përfshiu dhe Flotën Tregtare Shqiptare, si rezultat i së cilës Flota tregtare detare aktualisht përfaqësohet nga shumë pronarë privatë, të cilët kanë nga një anije me kapacitet nga 1000-2000 TDW.

Aktualisht kjo flotë disponon dhe anije derri në 11.000 TDW, me një tonazh të përgjithshëm prej rreth 99.000 TDW, por ky sektor i rëndësishëm mbetet akoma i dobët, si nga ana teknike, dhe nga niveli i menaxhimit.

Pronaret shqiptare vazhdojnë të blejnë anije, kryesisht të mallrave të përgjithshme por në përgjithësi ato janë të vjetra, me shkallë të lartë amortizimi dhe mbartin jo vetëm shume probleme teknike por ulin edhe standardin e flotës shqiptare në përgjithësi.

Transporti i Brendshëm Ujor, si nënsektor i Transportit Detar ka shërbyer jo vetëm në transportin në lumenj dhe liqene, por dhe në transportin e mallrave ndërmjet porteve të Durrësit, Vlorës, Shëngjinit dhe Sarandës.

Në vitet 1990 funksiononte transporti në liqenet e Vaut të Dejës, Komanit dhe Fierzës, duke transportuar rreth 150.000 ton mallra dhe rreth 200.000 pasagjerë.

Aktualisht, ky transport është privatizuar dhe me rënien e ekonomisë, është ulur dhe volumi i mallrave të transportit. Për transportin e pasagjerëve, ky transport funksionon çdo ditë me dy tragete, nga Komani në Dushaj, dhe me anije me të vogla në liqenet e Fierzës dhe Vaut të Dejës. Ky sektor është i pazhvilluar dhe do te kërkojë me shume ndihmën dhe kontrollin e strukturave të shtetit qendror dhe lokal, për ta bërë transport të sigurt dhe fizibël, duke rritur dhe përgjegjësinë e subjekteve private që operojnë ne këtë fushë.

1.5. Transporti Hekurudhor

Pas vitit 1990 volumi i trafikut hekurudhor pati një rënie të ndjeshme ashtu si në të gjitha vendet e Europës Lindore. Arsyet më kryesore për uljen e transportit të mallrave janë si më poshtë :

- Reduktimi i theksuar i aktiviteteve prodhuese të minierave, uzinave kimike e metalurgjike, përpunimit te metaleve, të cilat më parë ishin partnerët kryesore për transportin hekurudhor;
- Liberalizimi dhe privatizimi i transportit rrugor
- Ndërprerja disa vjeçare e transportit ndërkombëtar hekurudhor me Malin e Zi.

Transporti i udhëtarëve ka patur ulje për arsyet e mëposhtme :

- Importi masiv i autoveturave;
- Përmirësimi i vazhdueshëm i infrastrukturës rrugore;
- Konkurenca me kompanitë private të autobusëve.

Ndërkohë, për arsye sigurie, shpejtësia maksimale e trenave ne rrjet është reduktuar në nivelin 30-40 km/orë bile në disa zona ne 25 km/orë, gjë që bën që shërbimet e transportit te udhëtarëve të jenë jo konkurruese. Një arsye kryesore e uljes se shpejtësisë është se 20 vjetët e fundit nuk ka patur fonde të mjaftueshme për të mirëmbajtur dhe riparuar linjën hekurudhore dhe veprat e artit. Gjithashtu ne vitet 1991 dhe 1997 sistemet e sinjalizimit dhe të ndërlidhjes janë shkatërruar e për rrjedhojë trenat lëvizin me tregues te ulet sigurie.

Ne vitin 1995 është kryer rikonstruksioni i linjës hekurudhore Tirane – Durrës, ndërsa në vitin 2002 është kryer riparimi i linjës me Malin e Zi. Megjithatë, pamja e përgjithshme është një rrjet hekurudhor me tregues të ulët teknike e shfrytëzues. Për vitin 2008 investimet buxhetore për hekurudhat janë planifikuar ne nivelin 240 milionë lekë, fond i cili nuk mund të sigurojë mirëmbajtjen dhe të riparimin minimal të rrjetit dhe të mjeteve lëvizëse.

Shërbimi aktual i udhëtarëve nuk është adekuat për tregun e sotëm. Trenat janë mjaft të ngadalshëm, mjetet janë të vjetra dhe te pa mirëmbajtura, stacionet janë gjysmë të shkatërruara dhe sistemi i shërbimit nuk reflekton ndryshimet që kanë ndodhur në Shqipëri. Sot transporti hekurudhor i udhëtarëve është tërheqës kryesisht nga çmimi shumë i ulët i udhëtimit dhe nuk është konkurrues me transportin rrugor. Shërbimi hekurudhor i udhëtarëve subvencionohet nga buxheti i shtetit.

Transporti hekurudhor i mallrave, në vitet e fundit ka qënë në nivele të ulta, por në vitin 2007 ka patur përmirësime, sepse është rritur aktiviteti industrial në miniera, industrinë mekanike dhe të çimentos. Një tjetër rritje e ndjeshme e tregut është transporti ndërkombëtar hekurudhor. Që nga rihapja e linjës ne vitin 2003, volumet e transportit janë rritur në masë të kënaqshme. Kjo do të thotë se qe kur Shqipëria është lidhur përsëri me rrjetin europian transporti hekurudhor është më i vlerësuar.

Marrëdhëniet ndërkombëtare

Shqipëria është anëtare e Organizatës Ndërqeveritare për Transportet Ndërkombëtare Hekurudhore që nga viti 1984 (OTIF). Me 1 qershor 1984 Shqipëria ka ratifikuar konventën mbi transportin ndërkombëtar hekurudhor të 9 majit 1980 (COTIF).

Shqipëria aktualisht është anëtare e Konventave të mëposhtme :

- Konventa e OKB (UNECE) për lehtësimin e kalimeve kufitare për mallrat e transportuara me hekurudhë;
- Konventa e OKB (UNECE) për lehtësimin e kalimeve kufitare për udhëtarët dhe bagazhet e transportuara me hekurudhë;
- Rregullat uniforme lidhur me kontratën e transportit ndërkombëtar hekurudhor të mallrave (CIM);
- Rregullat uniforme lidhur me kontratën e transportit ndërkombëtar hekurudhor të udhëtarëve dhe të bagazheve (CIV);
- Rregullorja për transportin ndërkombëtar hekurudhor të mallrave të rrezikshme (RID);

Që nga viti 2006 ka hyrë në fuqi një konvente e re COTIF (1999), e cila është ratifikuar nga vendi ynë. Kjo konvente e re është përgatitur në përputhje me ndryshimet e BE-së ne sektorin hekurudhor si ndarja e menaxhimit të infrastrukturës dhe transportit. Sipas konventave te reja është hapur tregu i transportit hekurudhor dhe operatorët hekurudhorë private dhe pronarët e vagonëve private mund të operojnë në rrjetin hekurudhor dhe kanë të njëjta të drejta si Hekurudha Shqiptare sha.

Shqipëria është gjithashtu palë e marrëveshjes “Mbi ngritjen e një rrjeti hekurudhor të performancës së lartë në vendet e Europës juglindore”, e cila është nënshkruar në Selanik më 4 maj 2006 dhe është aprovuar me ligjin nr. 9620, datë 16 tetor 2006. Me ligjin nr. 9689, datë 05 Mars 2007, Republika e Shqipërisë ka aderuar në "Marrëveshjen Europiane mbi linjat ndërkombëtare hekurudhore kryesore”.

Situata institucionale

Aktiviteti i transportit hekurudhor bazohet në ligjin nr. 9317, datë 18 nëntor 2004, “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë". Ky Kod bazohet në direktivat kryesore të BE-së mbi zhvillimin e sektorit hekurudhor të tilla si : hapja e tregut për operatoret e tjerë te transportit përveç Hekurudhës Shqiptare sha., transparenca, mosdiskriminimi i transportuesve hekurudhore, ndarja e transportuesve hekurudhore nga administruesit e infrastrukturës. Kodi parashikon futjen në të ardhmen

të konceptit të detyrimit të shërbimit publik, siç përcaktohet në rregulloret përkatëse të Bashkimit Europian. Ligji aktual ka parasysh që sektori hekurudhor të punojë sipas parimeve moderne të BE-së. Rregulloret lidhur me sigurinë, konkurrencën, kontratën ndërmjet qeverisë dhe kompanive hekurudhore, koncesionet, etj. janë në fazën e përgatitjes.

Organizimi aktual strukturor institucional i sektorit hekurudhor mbështetet në tre nivele kryesore dhe konkretisht :

- Niveli i hartimit të politikave të transportit hekurudhor si dhe roli i entit rregullator është detyrë e MPPTT dhe kryhet nga Sektori i Politikave të Transportit në këtë dikaster.
- Niveli i operimit, që përbëhet nga transportuesit hekurudhore. Aktualisht kemi vetëm një transportues hekurudhor që është Hekurudha Shqiptare sha., e cila vepron si një transportues hekurudhor i integruar. Në vitin 2008 do të fillojë ndarja ndërmjet sektorit të infrastrukturës, sektorit të transportit të mallrave dhe sektorit të transportit të udhëtareve. Një person juridik ka bërë kërkesë për të marre liçensën e transportuesit hekurudhor për të operuar në rrjet.
- Niveli i administrimit të infrastrukturës – Menaxhimi i kapacitetit dhe mirëmbajtja – është pjesë integrale e HSH dhe duke filluar nga 1 korriku 2008 është ndarë nga transporti.

Në kuadrin e ristrukturimit të HSH-së, do të punohet për përfundimin e kuadrit institucional brenda kuadrit ligjor, që lidhet me detyrimin e Shtetit për të mirëmbajtur dhe rikonstruktuar infrastrukturën hekurudhore, për të përcaktuar rregullat e përdorimit te kësaj infrastrukture nga transportuesit hekurudhorë si dhe për të zbatuar në të ardhmen parimet e Detyrimit te Shërbimit Publik.

1.6. Transporti Ajror

Aktualisht zhvillimi i Transportit ajror Shqiptar është i fokusuar në :

- Modernizimin e Aeroportit te vetëm Ndërkombëtar "Nënë Tereza" të Rinasit;

I vetmi aeroport që funksionon në Shqipëri është Aeroporti Ndërkombëtar i Rinasit (TIA), "Nënë Tereza". Aeroporti ndodhet rreth 18 km në veri-perëndim (16 km në vijë ajrore) të Tiranës. Master Plani më i fundit për zhvillimin e aeroportit u implementua në vitin 2000 dhe u shoqërua me një rehabilitim të përgjithshëm te Aeroportit "Nene Tereza", te shoqëruar me punime, qe konsistonin në rindërtimin e pistës, zgjerim të aeroportit, instalim të sistemeve të reja të ndriçimit të pistës, pajisjet në ndihmë të afrimit dhe lundrimit si dhe pajisje meteorologjike.

Aktualisht, Aeroporti Ndërkombëtar "Nënë Tereza" Rinas, Tiranë, me anë të ligjit nr. 9312, datë 11.11.2004, i ka kaluar juridikisht me koncesion të formës BOOT, Shoqërisë Koncesionare "Tirana International Airport" (TIA) sh.p.k. për harkun kohor 20-vjeçar. Ne 23 prill 2005 Aeroporti Ndërkombëtar "Nënë Tereza" i Rinasit filloi ndërtimin dhe operimin aeroportual neë bazë të Marrëveshjes se Koncesionit.

Në përputhje me kontratën koncesionare për Aeroportin Ndërkombëtar "Nënë Tereza" është mundësuar :

- Menaxhimi i aeroportit dhe shërbimeve aeroportuale nga një konsorcium ndërkombëtar;
- Menaxhimi i Sigurisë së Aeroportit nga kompania ndërkombëtare ICTS;
- Investimi në konstruksione të reja aeroportuale dhe facilitetet e shërbimeve të parashikuara në kontratën koncesionare.

Nëpërmjet politikave sektoriale dhe autoritetit, që ligji koncesionar i ka njohur Organit Shtetëror të Autorizuar (OSHA) dhe Njësisë së Zbatimit të Projektit (PIU), të koncesionit, monitorohet "ndërtimi dhe vënia në shfrytëzim e aeroportit", ne përputhje me standardet e parashikuara ne kontrate dhe ato te praktikes se mire ndërkombëtare ne këtë fushe.

Monitorimi i ndërtimeve në afat dhe cilësinë e përcaktuar, si dhe kapacitetet në shërbim të shoqërisë koncesionare, realizohen duke u pasur në vëmendje minimumi i nivelit C të shërbimit, imponuar nga IATA në lidhje me trafikun e njëanshëm të shërbimit ndaj pasagjerit.

- Zbatimin e Master Planit të Menaxhimit të Trafikut Ajror

Master Plani i Menaxhimit të Trafikut Ajror i miratuar me VKM Nr. 571, date 23.10.2000. është i aplikueshëm dhe në koherencë të plotë me sfidat politike afatmesme dhe afat gjata meqenëse shtrihet në një periudhe kohore 10-vjeçare.

"Objektiv i Masterplanit është gjetja e rrugëve për të modernizuar infrastrukturën e hapësirës ajrore dhe për të rritur kapacitetet e menaxhimit të hapësirës ajrore, si edhe nivelin e sigurisë ajrore

(safety)".

Në kuadër të zbatimit dhe të zbërthimit të objektivit të Master Planit, u kontraktua nga Republika e Shqipërisë nëpërmjet autoritetit përkatës, kompania "Lockheed Martin Global Inc", për të kryer Studimin e Fizibilitetit për Projektin e Hapësirës Ajrore Kombëtare (NAMP). Studimi rekomandoi, kontraktimin e një furnizuesi të huaj, për sistemet në menaxhimin e trafikut ajror. Ky furnizues do të ndihmonte RSH, për të siguruar financimin tregtar të nevojshëm dhe implementimin e modernizimit të projektit.

Aktualisht kompania "Lockheed Martin Global Inc", është subjekti, i cili vepron me cilësinë furnizuesit te huaj në bazë të Kontratës, që është miratuar me Vendimin e Këshillit të Ministrave nr.665, datë 18.12.2002. Ai jep asistencë për mallrat dhe shërbimet, të cilat do të modernizojnë Menaxhimin e Trafikut Ajror Shqiptar.

Projekti monitorohet, në mënyrë që, ai të realizojë objektivat e parashikuar në Kontrate dhe në Master Planin e Trafikut Ajror.

Modernizimi i shërbimit të trafikut ajror, si objektiv i politikës sektoriale të transportit ajror synon:

I. Modernizimin e shërbimeve dhe të logjistikës mbështetëse;

II. Organizimin institucional ne përputhje me rekomandimet e KE;

III. Standardizimin e veprimtarisë ne përshtatje me praktikat unifikuese Evropiane.

Në kuadër të punës për zbatimin e këtyre politikave, synohet integrimi në standarde i subjekteve, që kryejnë veprimtarinë e menaxhimit të trafikut ajror. Kjo realizohet në vijim dhe në përputhje me kërkesat e imponuara nga anëtarësia e RSH ne Eurokontroll, İCAO, ECAC, si dhe ne zbatim të detyrimeve në Marrëveshjen Shumëpalëshe, ratifikuar me ligjin nr.9658, date 18.12.2006. Janë miratuar Kërkesat Rregullative të Eurokontrollit. Këto akte standardizojnë e unifikojnë praktikat e veprimtarisë së menaxhimit të trafikut ajror.

Imponim ligjor i Marrëveshjes Shumëpalëshe, të ratifikuar me ligjin nr.9658, datë 18.12.2006, është edhe organizimi institucional i subjekteve, të cilat do të monitorojnë veprimtarinë e menaxhimit të trafikut ajror. Kjo detyre është ne proces përshtatjeje për zbatim.

Republika e Shqipërisë do të përfshihet institucionalisht dhe do të plotësojë gjithë kërkesat rregullative për implementimin e iniciativës "Qiell i Vetëm Evropian" (Single European Sky) .

Gjithashtu RSH do të jetë pjesëtare aktive në promovimin e nismës SEE FABA (South East Europe Functional Airspace Bloc Approach) me pjesëmarrjen e Shqipërisë, Bosnjë Hercegovinës, Bullgarisë, Kroacisë, Maqedonisë, Malit të Zi, Rumanisë dhe UNMIK-Kosovë).

- Ngritja dhe zhvillimi i transportit të brendshëm ajror

Në territorin e RSH ekzistojnë tetë fusha aviacioni civil shumica me pistë të paasfaltuar. Nuk ka shërbime të rregullta brenda vendit për momentin.

Sfidë politike sektoriale përbën harmonizimi i transportit ndërkombëtar me atë kombëtar dhe vënia në eficencë e këtij të fundit në shërbim të publikut. Hapi i parë, ai ligjor është kryer, shoqëria "Tirana International Airport" sh.p.k., ka kryer "Studimin e zhvillimit të trafikut në aeroportin e Kukësit dhe të zonës Vlorë Sarandë.

- Përmirësimin e sigurisë dhe parrezikshmërisë së fluturimit (security & safety)

Në operimet ajrore implementohen, masat intensive legjislative, rregullatore dhe strukturore në zbatim të Dokumentit 8973 të ICAO-s (Manuali i Sigurisë së Aviacionit Civil), Dokumentit 30 të ECAC-ut (për Sigurinë) dhe përsoset në mënyrë të vazhdueshme sistemi i Menaxhimit dhe Kontrollit të Sigurisë në aeroport.

Vëmendja kryesore është fokusuar në procesin e ridimensionimit dhe në procesin vlerësimit të përmbajtjes së akteve dhe subjektet, që zhvillojnë veprimtarinë e cila siguron, "Përmirësimin e sigurisë dhe parrezikshmërisë së fluturimit (security & safety)", në përputhje me dokumentin 30 të ECAC dhe dokumentin 8973 të İCAO-s.

- Anëtarësimi në Institucionet Ndërkombëtare:

Shqipëria është anëtare e ICAO që nga viti 1990, anëtare e Konferencës Europiane të Aviacionit Civil (ECAC) që nga viti 1997; anëtare e Organizata Europiane për Sigurinë e Navigimit Ajror (EUROCONTROL) që nga viti 2001, Kandidat - Anëtare e Autoriteteve të Bashkuara të Aviacionit (JAA) që nga viti 2006.

Në synimet e zhvillimit të politikave sektoriale figuron dhe:

I. Përshtatja ligjore dhe institucionale dhe zbatimi i detyrimeve të marra nga anëtarësimi në Organizatat Ndërkombëtare dhe Evropiane;

Janë ratifikuar nga Kuvendi i Republikës së Shqipërisë, me ligjin nr.9658, datë 18.12.2006 "Për ratifikimin e "Marrëveshja shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Europian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një Zone të Përbashkët të Aviacionit Europian",, dhe ligjin nr. 9586, datë 20.07.2006, "Marrëveshja ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Komunitetit Evropian për aspekte të caktuara të shërbimeve ajrore".

Janë në proces evidentimi dhe vlerësimi edhe me institucionet e tjera bashkëpunuese, detyrat e imponuara nga Marrëveshja Shumëpalëshe dhe finalizimi i akteve apo procedurave përkatëse për zbatimin e tyre.

II. *Zgjerimi i kontakteve, nëpërmjet politikes se bashkëpunimit dypalësh e shumëpalësh ne fushën e te transportit ajror, me vendet e rajonit e me gjere*

Janë në proçes vlerësimi lidhja e marrëveshjeve, bilaterale ndërmjet disa vendeve të rajonit. Fakt ky i imponuar edhe nga ndryshimet gjeopolitike në Ballkanin Lindor, si dhe po zhvillohen demarshe në lidhje me vendosjen e kontakteve dypalëshe në fushën e transportit ajror me orar të përcaktuar edhe me vende të tjera, më gjërë se rajoni.

- Operimi në Transportin Ajror :

Aktualisht Republika e Shqipërisë ka në operim vetëm Aeroportin Ndërkombëtar "Nënë Tereza" të Rinasit. Është ndërtuar por nuk është futur në operim edhe Aeroporti i Kukësit.

Aeroporti ndërkombëtar "Nënë Tereza" i Rinasit është dhënë me koncesion 20 vjeçar të tipit BOOT shoqërisë "Tirana International Airport" me përbërje aksionarësh Hochtief GmBH (Gjermani), DEG (Gjermani) dhe Fondi Shqiptaro Amerikan i Investimit të Ndërmarrjeve (USA).

Në vizionin e politikave sektoriale të transportit ajror është edhe funksioni, administrimi dhe monitorimi i aeroporteve dhe shërbimeve aeroportuale në tërësi.

KAPITULLI I DYTË

2. Vizioni, Prioritetet dhe Qëllimet Strategjike

2.1. Infrastruktura Rrugore

Objektivi strategjik synon krijimin e një Rrjeti rrugor unik transporti që do të shërbente si një enë komunikuese për të realizuar gradualisht barazimin e niveleve ekonomike sepse:

- afrohen tregjet
- evitohet krijimi i njollave apo rajoneve të superpopulluara
- trafiku shpërndahet në mënyrë optimale, që do të ulte nivelin e ndotjes dhe aksidenteve

Për këtë qëllim thuajse tërësisht rrjeti nacional primar është përfshirë në Rrjetin Kryesor Rajonal (Core Network) dhe në faza të ndryshme ai është në zhvillim paralelisht me zhvillimin e infrastrukturës së llojeve të tjera të transportit që ndihmon në krijimin e një sistemi të transportit multimodal. Kështu kemi ndërtimin në territorin shqiptar të lidhjeve të korridoreve Lindje-Perëndim (Korridori VIII) dhe Veri-Jug, si dhe të Korridorit Durrës-Morinë, me standartet ndërkombëtare (rreth 850 km gjatësi). dhe ndërtimin e aksit Milot-Rrëshen-Kalimash-Kukës-Morinë (rreth 114 km gjatësi nëpërmjet grykës së Fanit) me mbështetje të buxhetit të shtetit, të donatorëve të huaj.

Për të ndihmuar më tej zhvillimin e turizmit janë programuar investime për:

- Vënien në efiçencë të plotë të rrugëve turistike dhe pikave të kalimeve kufitare;
- Përmirësimin e mirëmbajtjes së Rrjetit Rrugor kombëtar nëpërmjet sistemit të menaxhimit të pasurive rrugore, duke synuar privatizimin plotësisht të shërbimeve sipas përvojës së fituar nga projekti i Mirëmbajtjes së Bankës Botërore, si dhe dyfishimin e shpenzimeve për mirëmbajtjen e rrjetit rrugor kombëtar në dy vitet e ardhshme;
- Hartimin e një metodologjie që mbështetet zhvillimin e rrjetit rrugor kombëtar mbi bazën e analizës së rrjedhës së transportit për mallrat kryesore, trafikut ndërkombëtar, rajonal dhe transit, parashikimit të lëvizjes së udhëtarëve, si dhe të vlerësimeve të problemeve mjedisore.
- Forcimin e kapaciteteve projektuese dhe zbatuese të projekteve infrastrukturore me

miratimin e “Standarteve Shqiptare të Projektimit dhe të Zbatimit të Rrugëve”, referuar normativave të KE-së.

- Përfundimin e studim-projektimit për akse me rëndësi si, dublimi i rrugës Tiranë-Milot, Tiranë–Klos (pjesa e parë e rrugës së Arbërit), Sarandë-Butrint, si dhe të disa rrugëve dytësore që do të sigurojnë vijueshmërinë e financimeve të ndërtimit, për zbatimin e strategjisë së zhvillimit të rrjetit rrugor kombëtar.

Kjo strategji synon zhvillimin e një rrjeti rrugor që e integron vendin me rajonin dhe me Europën, si kusht bazë për zhvillimin në tërësi të vendit.

2.2. Transporti Rrugor

Ndër objektivat kryesore të sektorit të transportit rrugor janë:

- Krijimi i një rrjeti transporti pa ndërprerje dhe bllokime, që do të sigurojë zhvillimin e, do rriste volumin e trafikut të mallrave, do e vendoste transportin në shërbim të të gjithëve dhe do ndihmonte në bashkëpunimin e brendshëm dhe tregun kombëtar të punës.
- Zvogëlimi i hendekut midis tendencës, gjithmonë në rritje, të mjeteve motorike dhe ritmeve të rrjetit rrugor.

- Zbatimi i parimit te transportit të qëndrueshëm, i cili nënkupton optimizimin e kostos, sigurisë së lëvizjes dhe mbrojtjes mjedisore.
- Nxitja e trafikut të mallrave dhe ulja e kostos së transportit, që nënkupton uljen e humbjeve jo produktive, pra edhe të ashtuquajturave kosto të jashtme, siç janë aksidentet, bllokimet e trafikut, projektimi joracional i infrastrukturës, cilësia e dobët e punimeve dhe gjendja teknike e ulët e mjeteve te transportit.
- Intensifikimi i kontakteve me shtetet fqinje, institucionet komunitare për heqjen e barrierave që pengojnë ndërkombëtarizimin e shërbimeve të transportit shqiptar (vizat, lejet e transportit, bilaterale dhe multilaterale, taksat diskriminuese, nënshkrimin prioritar të marrëveshjeve që hapin tregun e punës).
- Reduktimi në maksimum i përfshirjes së administratës në veprimtarinë e transportit duke realizuar ndarjen e menaxhimit të transportit në përgjithësi nga biznesi i tij, me qëllim rritjen e efektivitetit të sektorit të transportit, cilësinë e shërbimeve dhe uljen e kostos.
- Eliminimi i barrierave administrative dhe ekonomike të pajustifikuara ndaj konkurrencës midis operatorëve të transportit.
- Krijimi i kushteve për një akses jodiskriminues të infrastrukturës së transportit nga përdoruesit e shërbimeve të transportit.
- Komercializimi i shërbimeve të transportit me pjesëmarrjen e operatorëve privatë. Mbështetje e biznesit të vogël e të mesëm në sektorin e transportit.
- Mbrojtja e operatorëve profesionistë nga konkurrenca e pandershme nga kategoritë apo llojet e tjera të transportit.
- Ndarja e tregut të shërbimit të transportit nga veprimtaria komerciale jashtë tregut dhe përdorimi jokomercial i mjeteve.
- Të nxitet zhvillimi i logjistikës dhe teknologjive bashkëkohore inteligjente në sektorin e transportit
- Përpunimi i metodologjive të kontrollit me synim mbrojtjen e tregut nga përqëndrimi i shërbimeve dhe zbehja e konkurrencës.
- Përfshirja e gjithë kategorive të operatorëve, përdoruesve dhe shoqatave respektive në hartimin e procedurave dhe kushteve të pjesëmarrjes në tregun e shërbimeve.

2.3. Siguria Rrugore

Misioni i sektorit është adoptimi i politikave të zhvillimit në fushën e qarkullimit dhe sigurisë rrugore, të konkretizuara në programet afatshkurtra dhe afatmesme të objektivave, që bëjnë të mundur parandalimin dhe minimizimin e aksidenteve rrugore, nëpërmjet aplikimit të normave dhe standarteve europiane, të pasqyruara në legjislacionin bazë të transportit rrugor, për të gjithë komponentët me karakter institucional dhe legjislativ, në shërbim të sigurisë së lëvizjes të përdoruesve të rrugës.

Misioni bazohet në strategjinë e zhvillimit të fushës së transportit rrugor në përgjithësi dhe çështjeve që lidhen me përmirësimin e komponentëve të sigurisë rrugore në veçanti.

Në funksion të angazhimeve që rrjedhin nga zbatimi i MSA-së në fushën e sigurisë rrugore, prioritet kryesor do të jetë përafrimi i legjislacionit në fushën e transportit tokësor, me vëmendje

kryesore sigurinë rrugore dhe ndotjen e mjedisit nga mjetet, vendosjen e standarteve në nxjerrjen e gazrave nga automjetet e rënda dhe nivelet e zhurmave, si dhe krijimin e një sistemi informimi mbi trafikun rrugor, duke synuar rritjen e sigurisë rrugore.

Prioritete të tjera do të jenë dhe zbatimi i programeve të investimeve për përmirësimin e kushteve të sigurisë rrugore si në drejtim të infrastrukturës rrugore, ashtu dhe në përmirësimin e kontrollit teknik të mjeteve apo shërbimeve të tjera që kanë të bëjnë me qarkullimin e mjeteve.

Qëllimet strategjike në fushën e sigurisë rrugore do të synojnë të krijojnë një kuadër zhvillimi të qëndrueshëm të sektorit të transportit rrugor, do të garantojnë përdorimin efikas të burimeve, si dhe do të sigurojnë fonde të mjaftueshme për programet e sigurisë rrugore, duke garantuar standarte të larta në arritjen e objektivave të sigurisë rrugore.

2.4. Transporti Detar

Zhvillimi i Shqipërisë nga një vend bregdetar në një vend të zhvilluar detar, është një proces jo i lehtë, por kompleks për të realizuar me cilësi dhe në kohë një sërë objektivash. Konkretisht, për ngritjen e Administratës Detare, kompletimin e kuadrit ligjor, përafrimin e kuadrit ligjor detar me acquis communautaire, modernizimin e porteve, për rehabilitimin dhe rikonstruksionin e infrastrukturës, superstrukturës portuale, privatizimin e shërbimeve komerciale portuale, ndërtimi dhe përdorimi i porteve të specializuara, zhvillimin e transportit detar, sigurinë e jetës në det, mbrojtjen e mjedisit detar etj.

Ngritja e Administratës Detare, është një nga objektivat parësore të këtij sektori, i cili duhet të riorganizohet sipas standardeve ndërkombëtare, me struktura efektive politik-bërës, organizimin e Drejtorisë së Përgjithshme të Politikave të Transportit Detar në Ministri, riorganizimin e Kapitanerisë së Porteve, ngritjen e Regjistrit të Anijeve dhe të Detarëve dhe Kontrollit Shtetëror Portal, si struktura të kontrollit dhe zbatimit të Ligjshmërisë Detare Kombëtare dhe Ndërkombëtare.

Zhvillimi i Porteve Detare, si nënsektor i detarisë, luan një rol vital jo vetëm në zhvillimin e transportit, por dhe në zhvillimin ekonomik të vendit. Portet kanë nevojë imediate të modernizohen dhe rikonstruktohen, sipas standardeve ndërkombëtare, specifikave të çdo porti, të riorganizohen duke pasur më shumë pavarësi dhe të orientohen nga ekonomia e tregut.

Porti i Durrësit, si porti kryesor, duhet të zhvillohet si port me teknologji bashkëkohore, për përpunimin e mallrave, me terminale të specializuara për kontejnerët, siloset e çimentos e drithërave dhe terminalin e pasagjerëve, përmirësimin e teknologjisë së përpunimit të mallrave në funksion të rritjes së rendimentit për njësi kohe. Portet e Vlorës dhe Shëngjinit kanë nevojë për investime për ndërtimin e infrastrukturës së nevojshme për përpunimin e mallrave dhe terminale për pasagjerët, ndërsa porti i Sarandës (në qytet) si një port me drejtim turistik, ka nevojë për përmirësimin e infrastrukturës dhe superstrukturës, për transportin e pasagjerëve.

Transporti Detar aktualisht është në një nivel të dobët, nga ana teknike dhe e menaxhimit, duke transportuar vetëm rreth 30 % të mallrave të eksport - importit. Gjithashtu, mekanizimi dhe rendimenti i përpunimit të mallrave është i ulët dhe mungojnë shumë elementë të infrastrukturës se nevojshme dhe moderne portale.

Duke pasur në konsideratë pozicionin gjeografik të favorshëm, trafikun e konsiderueshëm të mallrave dhe të pasagjerëve, zhvillimin e turizmit detar, janë të gjitha mundësitë për zhvillimin e këtij transporti në këto drejtime:

- Te rinovohet flota detare me anije në përputhje me standardet teknike ndërkombëtare dhe që t'i përgjigjet strukturës së mallrave të eksport - importit, me anije traget për transportin e pasagjerëve dhe kamionëve, kontejnerëve, mallrave të paletizuara, karburanteve etj.
- Rritja e nivelit profesional dhe trajnimit të ekuipazheve në përputhje me standardet e konventës STCW 78/95.
- Rritja e sigurisë së anijeve, mbrojtjen e jetës dhe pronës në det si dhe sigurisë së lundrimit.
- Rritja e standardit të menaxhimit të këtyre anijeve, në zbatim dhe të konventave ndërkombëtare, Kodit ISM etj.
- Zhvillimi i këtij transporti me anije me standard teknik në liqene, dhe për transport ndërkombëtar në liqenet e Shkodrës dhe Pogradecit.

Siguria e Lundrimit dhe Siguria në Anije dhe në Fasilitetet Portuale, është një objektiv i

rëndësishëm, i cili kërkon plotësimin e një sërë kërkesash:

- Sigurimi në një nivel të kënaqshëm i jetës në det, në mënyrë të veçantë për detarët, peshkatarët, turistët dhe pasagjerët në lundrim.
- Garantimi i sigurisë në Anije dhe fasilitete Portuale dhe parandalimi i akteve terroriste.
- Sigurimi i kushteve për zhvillimin e Turizmit në mënyrë të veçantë të turizmit detar, në marina, jahte etj.

Mjedisi Detar dhe mbrojtja e tij marrin një rëndësi të veçantë për vendin tonë, për të cilin duhet të realizohet një mbrojtje efektive e rajonit bregdetar dhe ambientit që përfshihet në të, ku zhvillohen aktivitete të ndryshme, që lidhen me ekonominë kombëtare, peshkimin, turizmin etj.

Zbatimi i kërkesave të konventës MARPOL 73/78 dhe i akteve të tjera ligjore në anijet, portet dhe mjedisin detar shqiptar, duke konsideruar sigurinë mjedisore si pjesë të sigurisë kombëtare.

Arsimimi, Trajnimi i Detarëve është një objektiv i rëndësishëm brenda aktivitetit të detarisë, i cili luan një rol të konsiderueshëm në nivelin e zhvillimit të detarisë kombëtare, dhe gjithashtu dhe në tregun ndërkombëtar të punës, i cili duke pasur parasysh angazhimin e detarëve tanë vitet e fundit paraqet interes dhe për të ardhmen. Në këtë drejtim duhet të vlerësohet realisht niveli aktual dhe të përcaktohen rrugët konkrete të ngritjes së këtij niveli të arsimit të detarëve në shkollat/qendrat tona, dhe në rajon mbi bazën e programeve dhe standardeve europiane.

2.5 Transporti Hekurudhor

Vizioni i sektorit është integrimi i rrjetit tonë hekurudhor në rrjetin rajonal të transportit. Ky vizion mbështetet në dy Marrëveshje të nivelit politik dhe konkretisht :

- Memorandumi i Mirëkuptimit të Korridorit VIII-të Pan Europian të Transportit, të nënshkruar në Bari, më 9 shtator 2002, nga Ministrat e Transportit të Italisë, Shqipërisë, Maqedonisë, Bullgarisë, Greqisë, Turqisë si dhe të përfaqësuesve të Bashkimit Europian;
- Marrëveshja "Mbi ngritjen e një Rrjeti Hekurudhor të Performancës së Lartë në Europën Juglindore", e nënshkruar në Selanik, më 4 maj 2006 nga Ministrat e Transportit vendeve ballkanike;

Përsa sipër dhe duke patur për bazë gjendjen aktuale janë kryer studimet përkatëse që në thelb synojnë rigjallërimin e transportit hekurudhor. I njëjti vizion përcaktohet në Librin e Bardhë të Bashkimit Europian, që i përgjigjet nevojës për të përcaktuar një strategji të qartë për rigjallërimin e hekurudhave komunitare nëpërmjet përmirësimit te situatës së tyre financiare, duke hapur tregun e transportit hekurudhor dhe duke nxitur integrimin e sistemeve kombëtare ne një sistem unik ndërkombëtar.

Objektivat që synohet të arrihen janë si më poshtë :

- Rritja e transportit te mallrave, sepse ky transport gjeneron të ardhura të konsiderueshme.
- Kryerja e transportit te udhëtarëve në kushtet e një sistemi hekurudhor funksional. Parashikohet operimi i shumë trenave në transportin publik, me standarde te përmirësuara te shfrytëzimit, sidomos në zonat më të populluara.
- Përmirësimi i gjendjes së infrastrukturës hekurudhore, që të ketë një nivel normal të sigurisë, të besueshmërisë dhe të ketë tregues te lartë të shpejtësisë. Bazuar në trafikun e pritshëm, parashikohet të ndërhyhet fillimisht në trungun kryesor Tiranë-Durrës-Elbasan dhe Vorë-Shkodër-Kufi, me qellim rritjen e trafikut te mallrave që të gjenerohen të ardhura për administrimin e infrastrukturës.

Në këtë kuadër të përgjithshëm si dhe nga pozicioni gjeografik i vendit tone, nga lidhjet dhe ndërveprimi i rrjeteve të transportit rajonal, nga gjendja e infrastrukturës dhe superstrukturës tone hekurudhore si dhe nga niveli aktual i menaxhimit është përcaktuar strategjia e zhvillimit te sistemit tone hekurudhor ne perspektiven afatshkurtër, afatmesme dhe afatgjatë.

Drejtimet kryesore të kësaj strategjie përgjithësisht bazohen në :

- Përmirësimin e vazhdueshëm të kuadrit ligjor, i cili të përafrohet sa më shpejt që mundet me legjislacionin europian;
- Integrimin e mëtejshëm të rrjetit hekurudhor shqiptar në rrjetet hekurudhore ballkanike, lidhja hekurudhore me Maqedoninë, modernizimi i linjave hekurudhore të Korridorit VIII-të dhe të atij Veri – Jug;
- Përmirësimin gradual dhe të vazhdueshëm të infrastrukturës hekurudhore kombëtare, sidomos në trungun kryesor hekurudhor dhe ngritjes së nivelit të mekanizimit me qellim rritjen e treguesve teknik e shfrytëzues;

- Ndarja e sistemit të administrimit dhe te mirëmbajtjes të infrastrukturës hekurudhore nga veprimtaria e transportit të mallrave e të udhëtarëve;

- Ristrukturimin e mëtejshëm të Hekurudhave Shqiptare sha. me qëllim përmirësimin e menaxhimit, të marketingut dhe shëndoshjen e situatës financiare te kësaj shoqërie.

- Përmirësimin dhe rinovimin e shpejte të mjeteve lëvizëse me qëllim që ti përgjigjen cilësisht me mire nevojave të udhëtarëve dhe kërkesave në rritje të ekonomisë kombëtare për transportin e mallrave;

- Trajtimin me prioritet të opsionit të koncesionit me firma të huaja të interesuara. Sipas negociatave dhe kontratës specifike që do të nënshkruhet me konçesionarin do të përcaktohet nëse do të lejohet operimi në rrjet edhe i transportuesve të tjerë hekurudhorë.

Në kuadrin e kësaj strategjie të përcaktuar janë hartuar programe konkrete që do të mundësojnë zbatimin me faza të rigjallërimit të transportit hekurudhor, të cilat janë përfshirë dhe në Planin Kombëtar për Zbatimin e Marrëveshjes së Stabilizim Asociimit.

Bazuar në rekomandimet e Komisionit Europian të dhëna në Dokumentin e Partneritetit Europian, në Librin e Bardhë të BE-së ku përcaktohet politika evropiane e Transporteve deri në vitin 2010, rekomandimet e Bankës Botërore dhe në studimet e kryera së fundi (Plani 5 vjeçar i Biznesit), prioritetet afatshkurtra (2008-2009) për fushën e transportit hekurudhor janë :

- Të vazhdojë realizimi i reformave të domosdoshme në sektorin hekurudhor nëpërmjet kryerjes së ristrukturimit, përmirësimit të nivelit të marketingut, etj. drejt qëllimit për tu kthyer në një njësi biznesi financiarisht autonome;

- Riorganizimi i shërbimit të udhëtarëve;

- Reduktimi gradual i numrit të punonjësve të paktën 25 për qind;

- Marrja e shpejtë e masave për një akses hekurudhor të shpejtë dhe të sigurt në të gjitha vendpërpunimet e Portit të Durrësit, lidhjen me linjë hekurudhore te Parkut industrial dhe zonën energjetike në Spitallë dhe terminalin qe po ndërtohet ne Vlorë nga shoqëria “La Petrolifera Italo Albaneze”;

- Miratimi i akteve nënligjore të Kodit Hekurudhor të Republikës së Shqipërisë dhe përafrimi i legjislacionit tonë hekurudhor me atë të BE-së.

2.6. Transporti Ajror

Planifikimi strategjik i Sektorit të Transportit Ajror është i fokusuar drejt një vizioni të qartë, i cili konsiston në përmirësimin e klimës dhe mjedisit për zhvillimin e transportit të brendshëm ajror dhe atij ndërkombëtar sipas standarteve Evropiane, nëpërmjet përshtatjes së infrastrukturës ligjore dhe operuese në këtë fushë në zbatim të dispozitave të marrëveshjeve së Shqipërisë me KE (Marrëveshja Horizontale dhe Marrëveshja ECAA).

Prioritet në politikat sektoriale të transportit ajror në përputhje me programin e Qeverisë shqiptare për periudhën 2007-2011, përbëjnë

- Hartimi i Kodit Ajror të Republikës së Shqipërisë në mënyrë që të jetë në përputhje me acquis communautaire,

- Plotësimi i detyrimet që rrjedhin nga angazhimet për të pasur një Hapësirë të Përbashkët Evropiane të Aviacionit (ECAA), SES dhe Blloqet Funksionale.

Vëmendja kryesore do të përqendrohet në:

i) Ndryshime strukturore,

ii) Përmirësime legjislative dhe të akteve normative,

iii) Anëtarësime në struktura ndërkombëtare dhe njohje ligjore të konventave të aviacionit,

iv) Përmirësime të sistemit rregullator, si krijimi i enteve të reja në përputhje me acquis communautaire në fushën e transportit ajror siç është krijimi i Bordit të Investigimeve të Aksidenteve dhe Incidenteve te Aviacionit Civil.

Ky organizëm i pavarur nga ana funksionale krijuar për herë të parë në mënyrë permanente, i shtohet strukturave që ushtrojnë aktivitete në fushën e aviacionit, do të jetë në varësi të Këshillit Ministrave dhe i ndërtuar sipas principeve të organizimit dhe funksionimit të cilësuara në dispozitat e zbatueshme të Marrëveshjes Shumëpalëshe ECAA të RSH me KE.

Këto politika kanë për qëllim të rrisin efiçencën e transportit ajror, të arrijnë standardet Europiane për liberalizimin e tregut, të sigurojnë përputhshmëri të plotë me standardet ndërkombëtare

të sigurisë dhe duke bashkëpunuar me të gjitha strukturat e transportit të ndihmojnë në zhvillimin e turizmit dhe të biznesit.

Këto ndryshime do t'i paraprijnë realizimit të qëllimeve strategjike të mëposhtme:

- Rritja e eficences së Transportit Ajror në lëvizjen e lirë të njerëzve dhe të mallrave;
- Arritja e standarteve të plota evropiane të liberalizimit të tregut, nëpërmjet aplikimit të kushteve të barabarta të konkurrencës;
- Përputhshmëria e plotë me standartet ndërkombëtare për sigurinë dhe parrezikshmërinë në lëvizjen e pasagjerëve dhe të mallrave;
- Kooperimin me të gjithë strukturat e transportit brenda dhe jashtë vendit për zhvillimin e turizmit, biznesit dhe bashkëpunimeve rajonale;

KAPITULLI I TRETE

Politikat për realizimin e objektivave

3.1. Infrastruktura Rrugore (Rrjeti Rrugor Nacional)

Politika për zhvillimin e mëtejshëm të rrjetit rrugor buron nga Plani Kombëtar i Transportit, miratuar nga Qeveria në maj 2006, duke e përditësuar periodikisht këtë plan. Ai është dokument i analizës së politikës së transportit që do të përdoret në mënyrë të vazhdueshme, i hartuar sipas modelit të transportit që kombinon kërkesën për transportin e mallrave dhe të udhëtarëve. Plani Kombëtar i Transportit është përgatitur me të dhënat për trafikun, të matjeve dhe studimeve lidhur me kohën e udhëtimeve, të peshës për aks, fluksit të mjeteve midis zonave, si dhe të parashikimit mbi bazën e ritmeve të zhvillimit të kërkesave të ardhshme për transport. Në zhvillimin e rrjetit rrugor do të ketë prioritet planifikimi i ekuilibrit midis shpenzimeve për investime (kapitale) dhe atyre për mirëmbajtje (periodike), duke fuqizuar ndjeshëm kapacitetet institucionale të vlerësimit të shpenzimeve. Përmirësimi i mëtejshëm i efektivitetit të shpenzimeve të këtij sektori, kërkon një angazhim më të madh të sektorit privat (në mirëmbajtjen e rrjetit rrugor), që do të ndikonte në sigurimin e burimeve të financimit. Zbatimit të Projektit të Bankës Botërore për Mirëmbajtjen e Rrugëve, përdorimi i kontraktorëve privat dhe një menaxhim më i mirë i ciklit të prokurimit do të synojnë arritjen e kursimeve të konsiderueshme në koston e mirëmbajtjes.

Politikat kryesore për periudhën afatmesme dhe afatgjatë të zhvillimit të Rrjetit Rrugor Kombëtar synojnë:

- Zbatimin e Planit Kombëtar të Transportit dhe azhornimi i vazhdueshëm për pjesën e zhvillimit të infrastrukturës rrugore, përfshi planifikimin e investimeve në përshtatje me PBA-në dhe buxhetimin për asetet e mirëmbajtjes rrugore (përmirëson zbatimin e prioriteteve të programit të rrjetit rrugor kombëtar, në periudhën e hartimit të projekt-buxhetit për vitin pasardhës)
- Hartimin dhe miratimin e standarteve të rrugëve (zhvillimi dhe miratimi i standarteve të rrugëve të zbatuara në kushtet fizike dhe ekonomike të vendit). (Referuar normativave të KE-së me financim të delegacionit Europian CARDS prej 598,086 Euro.
- Përmirësimin e mirëmbajtjes së rrugëve nëpërmjet Sistemit të Menaxhimit të Pasurive Rrugore (SMPRR), përfshirja e urave në këtë sistem, duke i dhënë përparësi përcaktimit të buxheteve për mirëmbajtjen e urave (Hartimi i Sistemit të Menaxhimit të Pasurive Rrugore dhe i mekanizmave te financimit për mirëmbajtjen e rrugëve me synim dyfishimin e shpenzimeve për mirëmbajtje).
- Rishikimi i klasifikimit për një pjesë të rrugëve dytësore, aktualisht në administrim të DPRR-së si rrugë kombëtare, për t'u riklasifikuar si rrugë lokale. Studimi dhe përgatitja e propozimit nga DPRR-ja në bashkëpunim me Grupin e Asistencës Teknike të MPPTT.
- Studim me pjesëmarrje lidhur me nevojat për rehabilitim për një program të përmirësimit të rrugëve lokale dhe rurale, duke përfshirë edhe prioritetet dhe kërkesat për investime vjetore (Master Plan i Rrugëve Vendore dhe Urbane që do të çojë në program investimesh më përparësor).
- Riorganizimin e Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve (me objektiv përmirësimin e ndjeshëm të kapaciteteve të saj për menaxhimin e kontratave të ndërtimit dhe mirëmbajtjes së rrugëve).
- Përgatitja e Hartave të Azhornuara Rrugore, nga Instituti i Transportit dhe Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve me konsulent përkatës.

- Rishikimin dhe ndryshimin e ligjit për shpronësimet Nr.8561 dhe ndryshimi i procedurave të regjistrimit të tokës në Ligjin për Regjistrimin e Tokës Nr. 7843).

- Përgatitjen e sistemit të ngarkesës për aks (përgatitja e dokumentit paraprak nga DPRR dhe Grupi i At të MPPTT).

- Përfshirja e projekteve të infrastrukturës rrugore në një cikël të plotë për menaxhimin e investimeve publike, përfshirë identifikimin, aprovimin dhe vlerësimin e projekteve (në vazhdimësi).

Programi i investimeve sipas prioriteteve për periudhën (2008-2013)

Përfundimi i investimeve madhore në rrjetin kombëtar të rrugëve (i cili është thuajse përfshirë i tëri në rrjetin kryesor rajonal) përfshin:

Korridori Durrës-Morinë

- Ndërtimi i rrugës Milot-Rrëshen 26 km (pjesë e korridorit Durrës-Kukës-Morinë), me financim të Bankës Botërore & F.OPEC prej 35 milion USD dhe të Qeverisë Shqiptare (përfundimi në v.2009, dublimi në v.2011).

- Ndërtimi i rrugës Rrëshen-Kalimash 60 km, me 4 korsi dhe një tunel rreth 6 km, kosto e parashikuar rreth 520 milion Euro, 50% financim i Q.Shqiptare, pjesa tjetër me financim huaje të jashtme (kredi tregtare, përfundimi në v.2009).

- Ndërtimi i rrugës Kalimash-Kukës-Morinë (7 lote), me gjatësi 22 km dhe vlerë të parashikuar prej 11 miliard lekë, financim nga Qeveria Shqiptare, dhe ndërtimi i lotit 8 (Kalimash-Kolsh) rreth 6 km, financim i Bankës Islamike për Zhvillim 40 mln USD (përfundimi në v.2009).

Korridori Lindje-Perëndim (Korridori 8)

- Ndërtimi (në v.2008) i rrugës Lushnje-Fier 21,5 km financim i Qeverisë Italiane prej 24 milion Euro (përfundimi në v.2008).

- Ndërtimi i rrugës Fier-Levan-Vlore 43 km, rreth 101 milion Euro, bashkëfinancim i EBRD dhe EIB (përfundimi në v.2010).

- Ndërtimi i rrugës Q.Thanë-Pogradec-Korçë 64 km, rreth 90 milion Euro (përfundimi në v.2011).

Korridori Veri- Jug

- Ndërtimi i rrugës Shkodër-Hani Hotit 39 km (përfshirë segmentin Unaza e Shkodrës) me vlerë 21.7 milion Euro, me financim të Qeverisë Italiane dhe Qeverisë Shqiptare (përfundimi në v.2010).

- Ndërtimi i rrugës Fier-Levan-Tepelenë 71 km (rreth 70 milion Euro), bashkëfinancim i EBRD dhe EIB (përfundimi në v.2010).

- Ndërtimi i rrugës Tepelenë-Gjirokastër 23 km, me financim të BEI-t dhe KE-së prej 24.5 milion Euro (përfundimi në v.2008).

Rrugët turistike

- Ndërtimi i rrugëve turistike të plazhit të Divjakës, Fier-Seman, Laç-Patok, Spilles, Gjirit te Lalzit, Shëngjin-Velipojë-Delta e Bunës, si dhe të rrugës së bregdetit Jug-Perëndimor Vlorë-Sarandë (financim i buxhetit) etj. (përfundimi në v.2010).

Rrugët kufitare

- Ndërtimi i rrugës Sarandë-Konispol, me gjatësi 41 km, me vlerë 32.3 milion Euro, financimi i Qeverisë Greke & EC & Q.Shqiptare (përfundimi në v.2010).

- Ndërtimi i segmentit Leskovik–Tre Urat 13 km me vlerë 2 milion Euro financim i Qeverisë Greke dhe Qeverisë Shqiptare (përfundimi në v.2009).

- Ndërtimi i rrugës kufitare të Liqenasit dhe Has-Q.Prush (350 dhe 650 milion lekë) (përfundimi në v.2009), si dhe i rrugës se Arbrit (përfundimi Bulqizë-Bllatë U.Çerenecit 1.2 miliard lekë në v.2009, U.Çerenecit-Peshkopi 2.7 miliard lekë në v.2011 dhe Bulqizë-Tiranë rreth 13 miliard lekë në v. 2013).

Rrugë të tjera

- Ndërtimi i rrugës Kardhiq-Delvinë me gjatësi 39 km, rreth 3 miliard lekë (përfundimi në

v.2010).

- Ndërtimi i rrugës F.Krujë-Milot dublimi i superstradës 25 km, me vlerë 4.5 miliard lekë (përfundimi në v.2012).

- Ndërtimi i rrugëve dytësore paralele Rrogozhinë-Lushnje-Fier 2.8 miliard lekë (v.2009-2012), si dhe ndërtimi i rrugëve paralele Tiranë-Vorë 850 milion lekë (përfundimi në v.2009).

- Ndërtimi i rrugëve që parashikohen me sipërmarrje private, si autostrada Thumanë-Rrogozhinë, Tiranë-Elbasan (Vaqar-Papër), Tiranë-Krrabë-Elbasan (me tunel) dhe Bulqizë-Tiranë.

Mirëmbajtja e rrjetit rrugor kombëtar

- Përfundimi i projektit pilot të mirëmbajtjes së rrugëve (rreth 500 km), financuar nga Banka Botërore 11.5 milion USD & Qeveria Shqiptare dhe aplikimi i kontratave të performancës (v.2009-2011)

- Rritja e mbështetjes financiare të mirëmbajtjes së rrugëve dhe vazhdimi i proçesit të privatizimit, bazuar ne kontrata performance (deri në v. 2012)

3.2. Transporti Rrugor

Politikat kryesore në këtë fushë karakterizohen nga:

- Krijimi i një sistemi rregullator dhe ligjor sipas kërkesave dhe standardeve evropiane i cili do të garantojë lehtësimin e hyrjes në treg të transportuesve, operime optimale të shërbimeve të transportit në bazë të një konkurrimi të nivelit të lartë si dhe uljen e barrierave jo-fizike. Në mbështetje të këtij angazhimi forcimi i legjislacionit për shmangien e konkurrencës së pandershme, si dhe zbatimit me rigorozitet të marrëveshjeve dy dhe shumë palësh në Transportin Rrugor.

- Pranimi i hyrjes në tregun e transportit rrugor bazuar në parimin e reciprocitetit. Dhënia e të drejtës së pakufizuar të transportit transit të vendeve të tjera përmes Shqipërisë. Me hyrjen në fuqi me datë 1 dhjetor 2006, të Marrëveshjes së Përkohshme mbi Tregtinë dhe Bashkëpunimin Tregtar ndërmjet Komunitetit Europian nga njëra anë, dhe Republikës së Shqipërisë nga ana tjetër, pala shqiptare ka liberalizuar transportin transit me vendet e BE-së.

- Zbatimi i programit përsa i përket peshave dhe përmasave, kontrolleve në anë te rrugës duke harmonizuar legjislacionin shqiptar me acquis e BE-së. Kështu Shqipëria pranon që automjetet rrugore të cilat janë në përputhje me standardet e Komunitetit në lidhje me peshat dhe përmasat, mund të qarkullojnë lirisht dhe pa pengesa në rrjetin infrastrukturor rrugor rajonal. Automjetet rrugore të cilat nuk janë në përputhje me standardet ekzistuese shqiptare (mjeti i cili me ngarkesën tejkalon kufijtë e peshave dhe përmasat gabarite kufitare të përcaktuara) mund të jenë objekt i një takse të veçantë jo-diskriminuese, e cila reflekton dëmin e shkaktuar nga pesha shtesë mbi aks.

- Harmonizimi i legjislacionit mbi trajnimin e personelit të transportit rrugor, veçanërisht në lidhje me transportin e mallrave të rrezikshme sipas standardeve të KE-së.

Shqipëria si palë kontraktuese e Marrëveshjes Europiane që lidhet me punën e ekuipazheve në transportin rrugor (AETR), do ndërtojë politika në lidhje me kohën e drejtimit, periudhave të ndërprerjes dhe pushimit për drejtuesit e automjeteve, përbërjen e stafit në lidhje me zhvillimin e ardhshëm të legjislacionit social në këtë fushë.

- Automjetet të cilat plotësojnë standardet e parashtruara nga marrëveshjet ndërkombëtare që kanë lidhje edhe me mjedisin, mund të operojnë pa kufizime të mëtejshme në territorin e Palëve.

- Zbatimi i Memorandumit të Mirëkuptimit të Europës Juglindore (SEE), bashkëpunimi rajonal ne kuadrin e SEETO-s;

- Në bashkëpunim me organet e pushtetit vendor (MB) krijimi i terminaleve të autobusëve ndërqytetës dhe ndërkombëtar në qytetin e Tiranës. Në një hap të dytë krijimi i terminaleve të autobusëve edhe në qytetet e tjera më të rëndësishme si Durrës, Shkodër dhe Vlorë.

- Në bashkëpunim me organet e pushtetit vendor (MB) krijimi në një periudhe afatmesme të një zone magazinë dhe trajtimi kontenierësh për të përpunuar dhe shkarkuar kontenierët, në afërsi të Durrësit.

Gjithashtu për realizimin e prioriteteve parashikohen të ndërmerren iniciativat e mëposhtme ligjore:

- Projektligj "Për aderimin në Konventën “Mbi Taksimin e mjeteve rrugore që merren me transportin ndërkombëtar rrugor të udhëtarëve"”.

- Projektligj "Për aderimin në Konventën "Mbi Taksimin e mjeteve rrugore që merren me transportin ndërkombëtar rrugor te mallrave"".

- Projektligj "Për aderimin në Konventën "Mbi lehtësirat e kalimit kufitar për udhëtimet turistike", nënshkruar në New York me 4 Qershor 1954"

- Projekt-vendim "Mbi përcaktimin për disa mjete rrugore të përmasave të lejuara maksimale në trafikun kombëtar dhe ndërkombëtar dhe peshat e autorizuara maksimale në trafikun ndërkombëtar", i cili përputhet plotësisht me Direktivën 96/53/EC.

- Projektvendim "Mbi rregullat në organizimin e kohës së punës të personave, që kryejnë transport rrugor, për orët e drejtuesve të mjeteve dhe pajisjet e regjistrimit", në përputhje me rregulloren 561/2006 dhe direktivën 2002/15 te KE-së.

- Projektvendim "Për proçedurat standarde të kontrollit për zbatimin e legjislacionit ne veprimtarinë e transportit", i cili do të jetë sipas Direktivës 2006/22/EC të Parlamentit Europian dhe e Këshillit e 15 marsit 2006, e cila anullon direktivën 88/599/KE)

- Projekt-vendim "Mbi procedurat uniforme në kontrollin e transportit rrugor të mallrave të rrezikshme", i cili do të përafrohet pjesërisht me Direktivën e Këshillit 95/50/EC;

- Projekt-ligj "Për një ndryshim në ligjin 8977, date 12.12.2002 "Për sistemin e taksave në Republikën e Shqipërisë", i cili do te përafrohet pjesërisht me Direktivën 99/62/KE;

- Projekt-vendim "Mbi raportimet statistikore në transportin rrugor të mallrave", i cili do të përafrohet plotësisht me Rregulloren e Këshillit (EC) Nr. 1172/98.

3.3. Siguria Rrugore

Politikat sektoriale në fushën e sigurisë rrugore, për arritjen e qëllimit në shërbim të mbrojtjes së jetës dhe shëndetit të njerëzve që bëjnë të mundur parandalimin dhe minimizimin e aksidenteve rrugore, kanë këto drejtime kryesore:

- Ndryshimet e nevojshme ligjore me qëllim menaxhimin e trafikut dhe rritjen e sigurisë rrugore dhe përshtatjen e legjislacionit shqiptar me atë europian.

- Përmirësimi i cilësisë së rrugëve dhe sinjalistikës rrugore, në përputhje me standardet evropiane;

- Zbatimi i procedurave të auditimit të sigurisë rrugore, për integrimin e elementeve të sigurisë rrugore, që nga momenti i projektimit e deri në realizim;

- Forcimi i disiplinës së qarkullimit rrugor dhe menaxhimi i shpejtësisë së lëvizjes së automjeteve;

- Pajisja me leje drejtimi nëpërmjet rritjes së cilësisë së mësimdhënies dhe testimeve të kandidatëve për drejtues mjetesh;

- Rritja e cilësisë së inspektimit teknik të mjeteve rrugore, nëpërmjet dhënies me koncesion të qendrave të kontrollit teknik të mjeteve rrugore.

- Edukimi publik me rregullat e qarkullimit rrugor të gjithë grupmoshave, veçanërisht të moshës parashkollore dhe të shkollave të ciklit të ulët.

- Liberalizimi i shërbimeve të kryera nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor, me synim për përmirësimin e shërbimeve ndaj qytetarëve.

3.4. Transporti Detar

Strategjia e Transportit Detar Shqiptar ka si synim :

- Krijimin, riorganizimin e strukturave të Institucioneve të Administratës Detare dhe rritjen e kapaciteteve njerëzore të detarisë, në përputhje me standardet evropiane.

- Kooperimin me operatorë të fuqishëm të biznesit mbi bazën e (PPP), për modernizimin e Porteve Detare, krijimin e linjave detare për të rritur trafikun e mallrave të eksport-importit dhe mallrave transite.

- Ndërmarrjen e veprimtarive që kanë të bëjnë me rritjen e standardeve teknike dhe nivelit të menaxhimit të flotës shqiptare.

- Ringjallja e transportit detar të brendshëm dhe në veçanti, fillimi i transportit të pasagjerëve.

- Rritja e nivelit dhe standardeve te klasifikimit te anijeve shqiptare nga ana e shoqërisë së klasifikimit.

- Inkurajimin e lundrimit turistik me jashtë, anije me vela dhe mjete sportive detare.

Krijimi i Administratës Detare, në zbatim të kërkesave të Kodit Detar Shqiptare dhe një sërë Konventash Ndërkombëtare, si Ligji i Detit, Memorandumi i Parisit, Konventa e Kombeve të

Bashkuara ”Mbi Kushtet e Regjistrimit” si dhe direktivat e Këshillit të Evropës, 95/21 dhe 94/57, përbën një nga prioritetet kryesore,.për të cilën :

- Duhet te hartohet dhe miratohet në Këshillin e Ministrave dhe në Parlament brenda vitit 2006 Ligji “Për krijimin e Administratës Detare Shqiptare”.

- Të krijohet në zbatim të këtij ligji Administrata Detare Shqiptare me të gjitha institucionet përkatëse dhe strukturat e nevojshme politik-bërës, kontrolluese dhe zbatuese të kërkesave të ligjshmërisë detare kombëtare dhe ndërkombëtare, dhe konkretisht :

- Krijimi i Drejtorisë së Përgjithshme të Politikave të Transportit Detar (Drejtoria e Përgjithshme e Administratës Detare), Riorganizimi i Kapitenerisë se Porteve me strukturat përkatëse në Portet Detare dhe liqene, Krijimi Kontrollit Shtetëror Portual, dhe krijimi i Regjistrit të Anijeve dhe të Detarëve.

- Përzgjedhja e personelit të nevojshëm me kapacitetet përkatëse, për pozicionet e tyre dhe trajnimi mbi bazën e asistencës së Bankës Botërore dhe Komunitetit Evropian.

Zhvillimi i Sistemit të Porteve Detare, mbi bazën e Master-Planeve do të konsistojë në specializimin dhe zhvillimin e harmonizuar të tyre, duke rehabilituar, ristrukturuar infrastrukturën dhe superstrukturën portuale, privatizimin e të gjithë shërbimeve komerciale, ndërtimin e terminaleve me teknologji bashkëkohore me koncesion dhe ristrukturimin administrativ të porteve në faza: Port Shërbimesh, Port Veglash, Port Administrues Toke, duke përdorur projektin e Portit të Durrësit me Bankën Botërore, si projekt pilot me portet e tjera (Vlorë, Shëngjin, Sarandë) duke marrë në konsideratë specifikat e secilit port.

Portet Detare Shqiptare duhet të integrohen në sistemin e porteve të Adriatikut dhe të Rajonit të Mesdheut.

Objektivat bazë strategjike të zhvillimit të sistemit të porteve shqiptare do të varen në potencialin ekonomik ekzistues dhe në strategjinë e zhvillimit të trafikut. Si rrjedhojë objektivat kryesore strategjike të zhvillimit të porteve janë si më poshtë :

Porti Detar Durrës si një Autoritet Portual, mbi bazën e projektit me Bankën Botërore është në procesin e transformimit të tij në Port Administrues Toke (Land-Lord Port) me objektiva :

- Rehabilitimi/rikonstruksioni i infrastrukturës dhe superstrukturës portuale duke rritur kapacitetet përpunuese dhe efektivitetin e portit. Konkretisht, me një financim prej rreth 40 milion EURO nga BEI, BERZH-i, KE dhe Qeveria Shqiptare në fazën e parë do të ndërtohet Terminali i Pasagjerëve me të gjitha fasilitetet, dhe në fazën e dytë do të rikonstruktohet kalata lindore dhe sheshet për përpunimin e mallrave rifuxho, me një financim prej rreth 35 milion EURO.

- Kompletimi i privatizimit të të gjithë shërbimeve komerciale, rritja e rolit rregullues dhe koordinues të Autoritetit Portual, duke u orientuar gjithmonë nga ekonomia e tregut.

- Futja e teknologjive moderne të operimit, si siloset e drithërave, çimentos dhe terminalit të ri të kontejnerëve mbi bazën e koncesionit duke tërhequr kapitalin privat vendas dhe të huaj.

- Stimulimi dhe zhvillimi i linjave te rregullta detare”Autostradat Blu” si me portet e Adriatikut dhe Mesdheut, për të rritur trafikun e pasagjerëve, mallrave, të ardhurat dhe për rrjedhojë dhe investimet e nevojshme, për mirëmbajtjen dhe rikonstruksionin e infrastrukturës dhe superstrukturës portuale.

Porti Detar Vlorë, do të zhvillohet mbi bazën e Master Planit, si një port për përpunimin e mallrave dhe pasagjerëve, me një infrastrukturë dhe superstrukturë të rikonstrukturuar, dhe privatizimin e shërbimeve komerciale duke realizuar:

- Rehabilitimin/rikonstruksionin e infrastrukturës dhe superstrukturës, duke ndërtuar me Projektin e Kooperacionit Italian një kalatë të re për përpunimin e mallrave dhe për përpunimin e anijeve traget me superstrukturën e nevojshme, me një financim prej rreth 15,3 milion EURO.

- Kompletimi i privatizimit të të gjitha shërbimeve komerciale në port, për të rritur efektivitetin dhe drejtuar portin nga ekonomia e tregut.

Porti Detar i Shëngjinit, bazuar në Master Planin e zhvillimit do të ketë si objektiva kryesore:

- Rehabilitimin e infrastrukturës dhe superstrukturës, dhe më konkretisht, thellimin emergjent të basenit dhe kanalit hyrës, ndërtimin e kalatës së re dhe kompletimin e dallgëthyeses, për të rritur sigurinë navigacionale në port dhe kapacitet përpunuese.

- Kompletimin e privatizimit të shërbimeve dhe në veçanti të ngarkim-shkarkimit, për të rritur efektivitetin e operimit dhe orientimin nga ekonomia e tregut.

- Hapjen e linjave të rregullta me anije traget për transportin e pasagjerëve dhe mallrave.

Porti Detar i Sarandës, do të zhvillohet gjithashtu mbi bazën e Master-Planit, duke rehabilituar dhe rikonstruktuar infrastrukturën dhe superstrukturën dhe duke u ristrukturuar nga ana administrative në këto drejtime:

- Rikonstruksioni i plotë i infrastrukturës dhe superstrukturës së Portit të Qytetit, për ta kthyer në një port me orientim turistik, për përpunimin e anijeve të pasagjerëve, përfshirë dhe kroçerat. Ky projekt do të realizohet me fondet e buxhetit të shtetit dhe financimin e Bankës Botërore prej 4,5 USD.
- Kompletimi i infrastrukturës dhe superstrukturës në Gjiun e Limionit, për përpunimin e anijeve me mallra, me financimin e Buxhetit te Shtetit.
- Kompletimi i privatizimit të shërbimeve komerciale, përfshirë dhe ngarkim-shkarkimin duke e orientuar portin drejt ekonomisë së tregut.

Kuadri Ligjor është pika e fillimit të punës për përcaktimin dhe përpunimin e programimit, me detyrat dhe politikat për zhvillimin e detarisë në vendin tonë.

Ky kuadër përbëhet nga Legjislacioni Detar Shqiptar, që aktualisht rregullohet nga Kodi Detar Shqiptar, Ligji "Për Autoritetin Portual" dhe Ligji "Për sigurinë në Anije dhe në Porte", dhe Legjislacioni Ndërkombëtar Detar i ratifikuar nga ana jonë, si Ligji i Detit, Konventa MARPOL 73/78, Konventa "Mbi Shpëtimin e Jetës në Det "SOLAS,1974 si edhe Protokollet, Kodet, Rezolutat e IMO dhe të gjitha akteve tjera ndërkombëtare me karakter detar të ratifikuara nga R.Shqipërisë. etj.

Për kompletimin e këtij kuadri ligjor, i cili do të jetë bazë për realizimin e objektivave konkrete te mësipërme, për zhvillimin dhe integrimin e sektorit të detarisë në standardet evropiane, në përputhje dhe me detyrat e përcaktuara në Marrëveshjen e Stabilizim Asociimit, duhet:

- Përafrimi i Ligjshmërisë Detare Kombëtare me standardet Evropiane dhe me acquis communautaire, me hartimin e Ligjit Për Administratën Detare,
- Akte ligjore dhe nënligjore administrative, në zbatim të Kodit Detar dhe akteve të tjera ligjore dhe konventave ndërkombëtare.
- Ligjin Për Portet Turistike, dhe një sërë aktesh të tjera ligjore dhe nënligjore administrative, në zbatim të Kodit Detar dhe akteve të tjera ligjore dhe konventave ndërkombëtare.
- Njohja dhe ratifikimi i akteve Ligjore Detare Ndërkombëtare, konventave, etj
- Në veçanti njohja dhe zbatimi i kërkesave të konventave si më poshtë:
- Konventës "Për Shpëtimin e Jetës në Det", SOLAS 1974, së bashku me amendamentet, në veçanti Kodin ISPS. Në këtë drejtim, në zbatim dhe të Ligjit " Për Sigurinë në Anije dhe në Porte", në bashkëpunim me ICITAP-in, do të merren masat e duhura për të përmbushur kërkesat e këtij ligji, duke kompletuar Portet me Planet e Sigurisë, Forcat e Sigurisë Portuale me personel te trajnuar në këtë fushë.
- Konventës MARPOL 73/78 "Për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet" me amendamentet e saj, dhe Rezolutën A720(17) të Asamblesë së IMO, për shpalljen e Detit Adriatik si zonë të veçante sensitive, për parandalimin e aksidenteve në det dhe mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja.

Gjithashtu, në zbatim të kësaj konvente do të realizohet një projekt i veçantë me Qendrën e REMPEC-ut në Malta, me objektiv kompletimin e Ligjshmërisë Kombëtare në këtë fushë, hartimin e Planit Kombëtar të Kontigjencës për mbrojtjen e mjedisit detar, dhe Planeve për secilin port, organizimin dhe trajnimin e strukturave për zbatimin e këtyre Planeve.

- Konventës STCW 1995 "Për Standardet e Trajnimit, Certifikimit dhe Shërbimet e Detarëve". Me asistencën e Organizatës Ndërkombëtare Detare, do të punohet për organizimin e shkollave/ qendrave të edukimit, trajnimit mbi bazën e kërkesave të kësaj konvente. Gjithashtu, do të mbështetet Fakulteti i Detarëve në Vlorë, për përafrimin e programit me standardet e IMO-s.
- Ndërtimin e strukturave të MOU Paris për kontrollin e shtetit të flamurit (FSC) dhe kontrollin shtetëror portual (PSC) për rritjen e standardeve të sigurisë dhe eliminimin e anijeve nënstandard.
- Përgatitja dhe marrja e masave te nevojshme për auditimin e mundshëm nga IMO të konventave ndërkombëtare të ratifikuara nga R.Shqipërisë

Roli i detarisë në sistemin ekonomik të vendit tonë është shumë i rëndësishëm dhe bazë e zbatimit të qëllimeve strategjike të mësipërme, për ringjalljen e bregdetit dhe të gjithë aktiviteteve që lidhen me detin, administratën detare, portet, kompanitë e shërbimeve detare dhe deri te turizmi dhe peshkimi, për një integrim të suksesshëm të vendit tonë në detarinë evropiane dhe botërore.

Për sa më sipër, me qëllim organizimin dhe koordinimin efikas të të gjithë procedurave të nevojshme për realizimin e objektivave strategjike del si domosdoshmëri krijimi me përparësi i Administratës Detare Shqiptare.

3.5. Transporti Hekurudhor

Politikat për realizimin e objektivave

Në kuadrin e strategjisë dhe politikës së përcaktuar, gjatë fazës afatshkurtër, do të realizohen objektivat e mëposhtme :

- Studimi i Legjislacionit Komunitar në fushën e Transportit Hekurudhor;
- Implementimi i studimit te kryer mbi ndarjen e llogarive te njësive te transportit te udhëtarëve, te njësisë se biznesit te transportit te mallrave, të njësisë se biznesit te menaxhimit dhe te mirëmbajtjes se infrastrukturës dhe te njësisë se shërbimit te mjeteve hekurudhore.
- Pjesëmarrja në grupet e punës për realizimin e studimeve "Për ngritjen e rrjetit hekurudhor rajonal të Performancës së Lartë";
- Zbatimi i konkluzioneve dhe të rekomandimeve të Planit Kombëtar të Transportit dhe të studimeve të tjera për transportin hekurudhor;
- Përmirësimi i shërbimit të udhëtarëve në linjën hekurudhore Tiranë – Durrës;
- Trajtimin me prioritet të opsionit të koncesionit me kompani të huaja të interesuara.

Të gjitha këto iniciativa ligjore, studimet dhe reformat që do të ndërmerren synojnë që të përputhen me legjislacionin evropian të fushës.

3.6. Transporti ajror

Ministria e Punëve Publike, Transportit dhe e Telekomunikacionit është përgjegjëse për zhvillimin dhe modernizimin e transportit ajror ne Republikën e Shqipërisë.

Ministri i PPTT është autoriteti me i lartë i Aviacionit Civil Shqiptar.

Ndërtimi strukturor institucional i transportit ajror shqiptar është mbështetur ne tre nivele kryesore :

i) Niveli i zhvillimit të politikave, që përfaqësohet nga MPPTT (Drejtoria e Politikave të Transportit Ajror, si pjesë organike e administratës së lartë publike);

ii) Niveli rregullator përfaqësohet nga Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil (DPAC); këtu vlen të theksohet se

MPPTT mbështetur në rekomandimet dhe eksperiencat ndërkombëtare do të ndryshojë performancën e Drejtorisë së Përgjithshme të Aviacionit Civil(DPAC) në Autoritet të Aviacionit Civil (AAC) i cili do të përfaqësojë një ent të specializuar teknik të Aviacionit Civil si strukturë shtetërore me autonomi financiare dhe do të krijoje Bordin e Investigimeve të Aksidenteve dhe Incidenteve të Aviacionit Civil, si organizëm i pavarur në strukturat që ushtrojnë aktivitete në fushën e aviacionit, në varësi të Këshillit Ministrave dhe i ndërtuar sipas principeve të organizimit dhe funksionimit të cilësuara në dispozitat e zbatueshme të Marrëveshjes Shumëpalëshe ECAA te RSH me KE.

iii) Niveli operativ ose i shërbimeve të aviacionit, që përfaqësohet nga Ofruesi i Shërbimeve të Trafikut Ajror (NATA), Ofruesi i Shërbimeve Aeroportuale (TIA), Shoqëritë Ajrore, si edhe struktura të tjera ndihmese.

Politikat kryesore në fushën e Transportit Ajror synojnë në:

i) Krijimin gradualisht të një infrastrukture ligjore dhe operative unike e të lidhur qarkullimi si në nivel kombëtar, ashtu edhe në nivel rajonal nëpërmjet zbatimit me eficencë të legjislacionit e të projekteve aeroportuale, për rritjen e kapaciteteve të qarkullimit dhe të metodave me efektive të tërheqjes së kapitaleve private në këto shërbime. Një rendësi e veçantë do t'i kushtohet zbatimit me rigorozitet të detyrimeve ligjore që rrjedhin nga qenia palë në disa prej Konventave dhe Marrëveshjeve më të rëndësishme Ndërkombëtare në Fushën e Transportit Ajror.

ii) Krijimin e një tregu konkurrues, jo diskriminues, të liberalizuar të shërbimeve të operimit të Transportit Ajror, me synim rritjen e lëvizjes së lirë të pasagjereve dhe mallrave.

iii) Optimizmin e elementeve të dobishëm të Transportit si shpejtësia dhe komoditeti i lëvizjes nëpërmjet rehabilitimit dhe rritjes së kapaciteteve përpunuese në Aeroportin Ndërkombëtar "Nënë Tereza" të Tiranes, si dhe modernizimi i administrimit të trafikut ajror, nëpërmjet zbatimit të Master Planit të Trafikut ajror.

iv) Ndjekjen dhe zbatimin e Kontratës së Koncesionit të Aeroportit te Rinasit, proces që ka filluar në vitin 2005 dhe në vazhdim.

v) Njehsim me standartet ndërkombëtare të sigurisë dhe parrezikshmërise, nëpërmjet hartimit

të dokumetacionit Kombëtar të Sigurisë në Aviacionin Civil, si dhe zbatimin praktik të dokumentave që normojnë këto procedura të sigurisë në aviacion, si dhe vendosja e standarteve të informacionit dhe të dokumentimit elektronik kombëtar të shërbimeve në aviacion nëpërmjet ngritjes së "Librarisë Elektronike të Aviacionit".

vi) Monitorimin e zbatimit te Fazës së III-të të Kontratës së Modernizimit të Trafikut Ajror.

Master Plani (MATMP) është miratuar nga Organizata Europiane e Sigurisë së Navigimit Ajror (EUROCONTROL) dhe për vitet 2001-2010 përfshin:

i) Modernizimin e Hapësirës Ajror (NAMP) me një projekt të përbashkët të NATA/ANTA me Kompaninë Lockheed/ Martin Consulting Group;

ii) Modernizimin e sistemit të navigimit ajror;

iii) Ndërtimin e kullës të re të kontrollit të trafikut ajror;

iv) Ndërtimin e kullës dhe ndërtesës së re të kontrollit të trafikut ajror;

VII. Zbatimin e detyrimeve (ligjore dhe financiare), të cilat rrjedhin nga anëtarësimi i Republikës së Shqipërisë në Organizata Ndërkombëtare të Aviacionit Civil, si nga anëtarësimi në JAA (Autoritetet e Bashkuara të Aviacionit / EASA (Agjencia Europiane e Sigurisë së Aviacionit 2008 - 2010), në EUROKONTROLL, ICAO, dhe ECAC (në vazhdimësi).

VIII. Zbatimin e dispozitave të Marrëveshjes Horizontale dhe Marrëveshjes Shumëpalëshe (ECAA), i cili konsiston në rishikimin në tërësi të akteve ligjore dhe të organeve që veprojnë në aviacionin civil shqiptar, si edhe zbatimin e ndryshimeve përkatëse.

IX. Në përgjigje të nevojave te zhvillimit dhe kërkesave të acquis communaitair ne fushën e transportit ajror, do të krijohet dhe futet në eficencë, Enti i Investigimit të Incidenteve dhe Aksidenteve të Aviacionit, si strukturë e pavarur nga strukturat që kryejnë aktivitet në fushën e transportit ajror.

Politikat e përcaktuara do të ndihmojnë ne arritjen e qëllimit strategjik të këtij sektori nëpërmjet:

i) Përmirësimit të thellë të kuadrit ligjor e rregullues të transportit ajror, nëpërmjet përputhjes së plotë me standartet ndërkombëtare të dispozitave të Kodit te ri Ajror, dhe gjithë akteve ligjore dhe nënligjore që derivojnë prej tij dhe që do të jenë themeli planifikimit strategjik të sektorit.

ii) Përmirësimit dhe njehsimit të kushteve dhe rregullave të Operimit, të Sigurisë dhe Parrezikshmërisë, Administrimit të Hapësirës Ajrore dhe Mbrojtjes së Mjedisit të Aviacionin Civil shqiptar me standartet ndërkombëtare.

iii) Funksionimit në kushte normale si rrjedhojë e ndryshimeve të administratës së aviacionit civil,(krijimi i Autoritetit te Aviacionit Civil Shqiptar) plotësimit të sistemit rregullator dhe teknik, si edhe kualifikimit të kësaj administrate, sipas standardeve të përcaktuara ndërkombëtare.

Këto politika përfshijnë, përshtatin, rregullojnë dhe i paraprijnë të gjitha zhvillimeve në fushën e Transportit Ajror dhe janë në koherencë të plotë me zhvillimet e aviacionit ndërkombëtar, për shkak të:

I) Krijimit të një tregu konkurrues, jo diskriminues, të liberalizuar të shërbimeve të operimit të Transportit Ajror, me synim rritjen e lëvizjes së lirë të pasagjereve dhe mallrave (Axhenda e Selanikut).

II) Forcimit të bashkëpunimit rajonal në fushën e Transportit Ajror; Axhenda Selanikut,)

III) Harmonizimit të transportit ndërkombëtar dhe ngritjes dhe zhvillimit të transportit të brendshëm ajror në territorin e Republikës së Shqipërisë, i cili synon:

a) Të nxisë dhe të zhvillojë këtë lloj transporti brenda vendit;

b) Të lidhë nëpërmjet kësaj forme rajonet, të cilat kanë ndikim të fuqishëm ekonomik në GDP dhe në imazhin e Republikës së Shqipërisë, duke qenë se janë vende me tërheqje të lartë turistesh në rajon dhe me kapacitete natyrale të pashfrytëzuara;

c) Të ndërtojë dhe të vendosë në operim aeroportet, duke marre në konsiderate pozicionin gjeografik, kushtet klimaterike, lëvizjen e mallrave, tendencën dhe fluksin e lëvizjeve të njerëzve drejt këtyre zonave.

KAPITULLI I KATËRT

4. Mbështetja me burime financiare

4.1. Rrjeti Rrugor Nacional

Për sa i përket Rrjetit rrugor kombëtar, është dhënë një përmbledhje e planit të investimeve sipas zërave kryesor për periudhën 2008–2013, në mbështetje të projekteve rrugore.

Nevojat për financime në sektorin e rrugëve fokusohen në kërkesat në rritje dhe për një zhvillim të mëtejshëm të rrjetit rrugor kombëtar, duke synuar koordinimin me të ardhurat nga taksat e përdoruesve të rrugëve dhe të pronarëve të automjeteve. Gjithashtu, projektet me vlera të mëdha parashikohen me burime financimi nga donatorë të huaj, si dhe nga sektori privat vendas ose i huaj. Në Planin Kombëtar të Transportit propozohet një program investimi rrugor prej 560 milion USD për një periudhe 20 vjeçare, ndërsa vetëm VKM për ndërtimin e segmentit Rrëshen-Kalimash për tre vitet e ardhshme (i pa parashikuar në PKT), pritet të ketë kosto më të lartë. (rreth 520 milion Euro). Gjithashtu investimi i propozuar në PKT për rrjetin rrugor kombëtar, nuk parashikon kryerjen e investimeve për ndërtimin e Aksit Qendror-Jugor. Buxheti i miratuar për vitin 2008 parashikon 56.8 miliard lekë investime (rreth 610 milion USD), ndërsa nga këto, vetëm financimi i brendshëm është 22.46 miliard lekë (ose rreth 240 milion USD). Lidhur me shpërndarjen më të drejtë midis shpenzimeve korrente dhe kapitale në mbështetje të kuotave të përcaktuara, parashikohet rritje e raportit në përqindje të shpenzimeve korrente, ndonëse në vlerë absolute rriten si shpenzimet korrente dhe kapitale. Shpenzimet e mirëmbajtjes së sistemit rrugor parashikojnë rritje më të madhe me privatizimin e shërbimeve në të ardhmen, duke rritur standardet e mirëmbajtjes, shoqëruar me kosto shtesë. Aktualisht, fondet për mirëmbajtjen e rrugëve nuk përballojnë nevojat e rrjetit rrugor. Nisur nga kuotat e përcaktuara në tavanet e PBA-së, parashikohen në rritje fondet operative për vitet 2008-2011 përkatësisht 1032 milion lekë, 1.30 miliard, 1.72 miliard dhe 2.12 miliard lekë pa përfshirë shpenzimet për fondin e pagave (rritja respektive ndaj v.2008 për v.2009 rreth 26%, për v.2010 rreth 66% dhe për v.2011 rreth 2 herë). Me futjen në shfrytëzim dhe të disa akseve të reja rrugore, kërkesa e fondeve për mirëmbajtje dhe për sigurinë rrugore parashikohet të rritet ndjeshëm, sidomos me futjen në shfrytëzim të Korridorit rrugor Milot-Rrëshen-Kalimash-Kukës-Morinë.

Me riorganizimin e DPRr-së dhe privatizimin e shërbimeve të mirëmbajtjes, parashikohet ulje e ndjeshme e shpenzimeve administrative, çka do të përmirësojë dhe rrisë burimet e shpenzimeve korente të mirëmbajtjes së rrjetit rrugor.

Duke qenë se buxheti për rrjetin rrugor kombëtar rritet në mënyrë të ndjeshme, për të implementuar programin e zgjeruar të investimeve në lidhje me kapacitetet e kontraktorëve ndërtues, ato vlerësohen pothuajse të mjaftueshme.

Aktualisht në vend operojnë shumë kompani të kompletuara me makineri teknologjike bashkëkohore që kanë realizuar dhe po realizojnë objekte madhore si në rrugën Kalimash-Kukës-Morinë,Vlorë-Dhërmi-Vuno-Qeparo-Sarandë,Lushnje-Fier,Qafë Plloçë-Korçë, superstrada Tiranë-Durrës, Bulqizë-Ura e Çerenecit etj.

Gjithashtu, në vendin tonë operojnë edhe shumë kompani të huaja me kapacitete ndërtuese të mëdha, që kanë kryer dhe po kryejnë punime në disa objekte të rëndësishëm rrugorë si në ndërtimin e rrugës Rrëshen-Kalimash, Gjirokastër-Tepelenë, Lushnje-Fier-Vlorë etj.

Parashikimi në milion/ lekë

Viti	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Invest. buxhetore (financim brendsh)	22464.5	23627	19134	18872	20800	22900
Investime të huaja & kredi tregtare	34377	14924	15586	18755	18200	20000
Shpenzime korrente buxhetore	1452	2420	2840	3240	4650	5900
Nga kjo: Për mirëmbajtje	1032	2000	2420	2820	4200	5400

Parashikimet e investimeve buxhetore për vitet 2008-2013 mbështeten në tavanet e vendosura të PBA-së 2009-2011 dhe parashikimet financiare të SKZHI-së sipas prioriteteve të përcaktuara për infrastrukturën rrugore. Njëkohësisht ato marrin në konsideratë përballimin e kostove të projekteve rrugore sipas standarteve të reja shqiptare, me vënien e tyre në përdorim (v.2009). Shpenzimet korrente për mirëmbajtje rrugore janë parashikuar në rritje (me rreth 700 milion lekë) mbi tavanin e PBA-së 2009-2011, në reflektim të nevojave për përmirësimin e mirëmbajtjes së rrugëve dhe të rekomandimeve të fazës së parë të PBA-së 2009-2011.

4.2. Transporti rrugor

Për realizimin e politikave sektoriale kërkohen financime si nga buxheti i shtetit ashtu dhe gjetja e mundësive nga burime të tjera financimi. Rëndësi ka dhe përfshirja e sektorit privat për realizimin e politikave të transportit rrugor.

- Nga anëtarësimi në Organizatat Ndërkombëtare rrjedhin një sëre detyrimesh financiare të cilat parashikohen rregullisht në programet buxhetore dhe që kapin një shifër vjetore rreth 7350 mije/leke.

- Për realizimin e atyre iniciativave ligjore të cilat janë sipas MSA-së në fushën e transportit rrugor për asistence dhe konsulencë teknike për periudhën 2009-2011 janë parashikuar 4000 mije/lekë.

- Në lidhje me objektivat që kane te bëjnë me krijimin e një sistemi rregullator dhe ligjor, me pranimin e hyrjes në tregun e transportit rrugor, nuk ka ndonjë kosto financiare pasi monitorohen nga sektori (pa impakt financiar) dhe do realizohen edhe me përfshirjen e sektorit privat ne realizimin e tyre.

Për realizimin e objektivave që lidhen me krijimin e terminaleve të autobusëve dhe të zonës magazinë për trajtim kontenieresh, roli i sektorit të transportit është në kuadrin bashkëpunues (pa efekt financiar) me MB, pasi mendohet të menaxhohen me burime financiare nëpërmjet Pushtetit Vendor.

4.3. Siguria Rrugore

Shpërndarja e burimeve

Planet e zhvillimit sektorial janë të lidhura ngushtë me planin e përdorimit të burimeve. Për këtë qëllim janë plotësuar formularët e përgatitjes së Planit Buxhetor Afatmesëm 2008-2010, i cili do sigurojë burimet e nevojshme financiare të investimeve, për përmirësimin e elementëve të sigurisë në infrastrukturën rrugore:

milion/ lekë

Viti	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Invest. buxhetore	275	261	356	220	260	300

Megjithatë nevoja për financime është e madhe. Lidhur me këtë ekzistojnë mundësitë që të krijohen dhe burime të tjera financimi, si nga donatorë të huaj, si dhe përfshirjen e sektorit privat dhe kompanive të sigurimit duke krijuar partneritetin publik - privat, në çështjen e sigurisë rrugore.

4.4. Transporti Detar

Përllogaritjet e përafërta të financimeve të nevojshme të porteve

Mbi bazën e strategjisë është e vështirë të bëhet vlerësimi real i kostove, të cilat duan një vlerësim real mbi bazën e studimeve/ projekteve dhe Master Planeve të cilët e trajtojnë veçanërisht dhe këtë pikë.

Aktualisht po bëjmë një vlerësim të përafërt të vlerës së investimeve për portet mbi bazën e projekteve që po implementohen dhe që parashikohen të realizohen për periudhën 2008-2013.

Për portin e Durrësit:

- Projekti për ndërtimin e Terminalit të Pasagjerëve, rehabilitimit të kalatës Nr.8 dhe punime ndihmuese, rreth 40 Mil EURO me financimin e BEI, BERZH, KE, Qeverisë Shqiptare, kanë filluar procedurat e tenderit.

- Projekti për rehabilitimin/ konstruksionin e kalatës 10/11 në zonën lindore, dhe shesheve me një vlerë prej rreth 35 Mil EURO, për të cilën kanë shprehur interes bashkëfinancimi BEI dhe BERZH-i.

- Projekti për ndërtimin e silloseve të drithërave me një financim prej rreth 5 Mil EURO

Gjithsej rreth 80 Mil Euro.

V.O. Me hartimin e Master Planit të ri te Porti i cili fillon këtë vit, do të përcaktohen realisht fondet e nevojshme për zhvillimin e portit për periudhën afat-mesme

dhe afat-gjate.

Për Portin Detar Vlorë:

Mbi bazën e Master Planit të Zhvillimit, për rehabilitimin dhe ndërtimin e portit do të financohet faza e parë nga Kooperacioni Italian me një financim prej rreth 15 Mil Euro.

Dhe në fazën e dytë për kompletimin e tij nevojitet një financim prej rreth 16 Mil.EURO.

Gjithsej rreth 31 Mil Euro.

Për Portin Detar të Shëngjinit mbi bazën e Master Planit nevojiten rreth 11 Mil Euro.

Për Portin Detar të Sarandës mbi bazën e Master Planit nevojiten rreth 12 Mil Euro.

Me Bankën Botërore për zgjerimin e Portit të qytetit është siguruar financimi prej rreth 4,5 Mil.USD. Ka filluar procesi i studimi mjedisor.

Për zhvillimin e Sektorit Detar mbi bazën e standarteve ndërkombëtare (ngritja e Administratës Detare, sistemi i komunikimit, monitorimit të trafikut detar etj) nevojiten rreth 10 Mil Euro.

Gjithsej për Sektorin Detar nga përllogaritjet e bëra nevojiten rreth 144 Mil Euro.

4.5. Transporti Hekurudhor

Mbështetja me burime financiare

Infrastruktura dhe transporti hekurudhor financohen kryesisht nga buxheti i shtetit. Gjatë 5 vjeçarit të fundit nuk ka patur financime nga donatorë të huaj.

Niveli i financimeve nga buxheti përgjithësisht është mjaft i ulët (për vitin 2007 u investuan 85 milionë lekë) gjë që nuk mundëson frenimin e rënies së treguesve teknikë dhe të sigurisë së linjës hekurudhore, të mjediseve të stacioneve të udhëtarëve, të rinovimit të mjeteve lëvizëse, të sistemit të komunikimit e të sinjalizimit, etj. Edhe fondet e investimeve të parashikuara në Programin Buxhetor Afatmesëm, për periudhën 2008 - 2011, (1.74 miliardë lekë), nuk mund të ndryshojnë gjendjen aktuale tërësore.

Për periudhën 2010-2013 parashikohet rinovimi i dy linjave ne trungun kryesor hekurudhor si dhe instalimi i sistemeve te sinjalizimit dhe te komunikimit ne linjën Tirane-Rrogozhine-Milot (gjithsej 62.5 milionë euro).

Për përmirësimin e gjendjes në periudhën afatshkurtër, afatmesme dhe afatgjatë do të synohet në sigurimin e financimeve nga institucionet financiare ndërkombëtare. Gjithashtu, kryerja e ristrukturimit te Hekurudhës Shqiptare sha., përmirësimi i treguesve ekonomike e financiare, futja e operatorëve privatë si dhe mundësitë e dhënies me koncesion të rrjetit hekurudhor do të krijojnë kushtet për zbatimin e Partneritetit Privat Publik (PPP) në infrastrukturën dhe transportin hekurudhor.

Zhvillimi i një programi investimesh për mbulimin e infrastrukturës është në fazën e parë. Në tabelën e mëposhtme është dhënë një tregues i madhësisë së investimit të nevojshëm për rikostruksionin e pjesës kryesore të rrjetit hekurudhor duke përfshirë në të edhe sistemin e sinjalistikës.

Në South-East Europe Core Regional Transport Network Development Plan (Five year multi Annual Plan 2008-2012 te SEETO-s janë parashikuar si projekte prioritare (i) rinovimi i linjës hekurudhore Durrës-Rrogozhine, me vlerë rreth 16.5 milionë Euro, (ii) rinovimi i linjës hekurudhore Vorë – Milot, me vlerë rreth 16.0 milionë Euro dhe (iii) implementimi i sistemit te sinjalizimit dhe te komunikimit ne linjën hekurudhore Tirane-Rrogozhine dhe Vore-Milot, me vlerë rreth 30 milionë Euro.

Në muajt e ardhshëm do të zhvillohen më tej propozimet për investim dhe mundësitë e financimit do të përcaktohen më në detaje.

Në këtë tabelë nuk janë përfshire investimet kryesore për korridorin VIII

milion/ lekë

Plani për gjatë viteve	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Subvencioni për transportin e udhetareve dhe operimin në infrastrukturë	450	484	533.4	592.6		
Investimi Buxhetor)	360	400	500	600		
Investimi i huaj për infrastrukturën Vlersimi i parë i thjeshtë ne milione leke			2029 Rinovimi linjes Durres-Rrogozhine	1968 Rinovimi i linjes Vore Milot	1845 Sinjalizim, nderlidhje Tirane-Rrogozh	1845 Sinjalizim, nderlidhje Vore-Milot

Në transportin e udhëtarëve gjithashtu nevojiten investime, por kjo do të varet nga fakti se cili opsion investimi do të zgjidhet ai i blerjes së vagonave të përdorura apo i vagonave të rinj, opsion ky dhe më i mire për tu realizuar.

Investimet në pajisjet e transportit të mallrave janë padyshim të nevojshme për vitet e

ardhshme. Sipas parimeve te BE nuk është e lejueshme subvencioni i këtij sektori. Blerja e vagonave të rinj për transportin e mallrave ose duhet të përballohet financiarisht nga ndërmarrja hekurudhore, ose duhet të blihen nga sektori privat që i ka të nevojshme për përdorim ose të merren me qira.

4.6 Transporti Ajror

Meqenëse strategjia e zhvillimit të transportit ajror dhe realizimi i objektivave në këtë fushë shtrihen në një spektër të gjerë kohor dhe dalin jashtë parashikimeve të investimeve buxhetore të përfshira në Projekt Buxhetin Afatmesëm 2009 – 2011, parashikohet qe përveç investimeve të vogla të cilat do të përfshihen në këtë projekt buxhet të shikohet edhe mundësia e aplikimeve për investime të huaja nga donatore strategjike duke qenë se është një fushë atraktive për investime.

Lidhur me objektivat si:

- Krijimin gradualisht të një infrastrukture ligjore dhe operative unike e të lidhur qarkullimi si ne nivel kombëtar, ashtu edhe ne nivel rajonal; dhe

- Krijimin e një tregu konkurrues, jo diskriminues, të liberalizuar të shërbimeve të operimit të Transportit Ajror. (Axhenda e Selanikut),

të cilat kane një impakt te përbashkët, jane hedhur hapat e para të aplikimeve për financim (si asistencë eksperteëh për përgatitje infrastrukture ligjore ashtu dhe asistencë në ngritje strukturash rregullatore dhe institucione) në kuadër të Instrumentave të para-aderimit (IPA).

- Rehabilitimi dhe rritja e kapaciteteve përpunuese në Aeroportin Ndërkombëtar "Nënë Tereza" të Tiranës.

Ky objektiv politik nuk ka ndonjë kosto financiare për arsyen e vetme se ne monitorojmë dhe supervizojme (pa impakt financiar) Kontratën e Koncesionit të Aeroportit " Nënë Tereza".

- Nga anëtarësimi në Organizatat Ndërkombëtare rrjedhin një sërë detyrimesh financiare të cilat parashikohen rregullisht në programet buxhetor dhe që kapin një shifër vjetore 15 000 mln /lekë.

- Vendosja e standardeve të informacionit nëpërmjet Sistemit të "Librarisë Elektronike të Aviacionit Civil" projekt i rëndësishëm i cili është planifikuar ne PBA-ne 2009-2011 si investim me vlerë totale 19 000 mijë/lekë.

- Hartimi i Planit Kombëtar të Sigurisë dhe Kualitisë si dhe implementimi i tij është parashikuar të shtrihet në programin buxhetor 2009 - 2011 me vlerë totale investimi 8 000 mln/ lekë.

- Ngritja e Transportit të brendshëm ajror është konkretizuar me dy projekte të rëndësishme investimi si Mirembajtja operative e aeroportit të Kukësit me vlere totale investimi 86 000 mijë/lekë si dhe rehabilitimi i Aerodromit të Vlorës me vlerë totale investimi 10 000 mijë/lekë të dy projekte të planifikuara në PBA-në 2009-2011

KAPITULLI I PESTE

5. Monitorimi

Ndër indikatorët kryesorë të identifikuar për fusha të veçanta të veprimtarisë së sektorit të transportit mund të përmendim:

5.1. Për Rrjetin Rrugor Nacional

Në lidhje me monitorimin e investimeve rrugore, aktualisht në DPRR merret informacion dhe monitorohen ndërtimi i rrugëve, asfaltimi, sistemimi i rrëshqitjeve, i veprave të artit si dhe problemet teknike që lindin gjatë zbatimit të kontratave.

Njëkohësisht monitorimit të investimeve u paraprihet me projekte dhe preventiva të siguruar nga kompani projektuese në bazë të programit afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë.

Ndër treguesit më të rëndësishëm që do monitorojnë arritjet në infrastrukturen rrugore rendisim:

- Rrugë nacionale të ndërtuara;
- Rrugë nacionale të mirëmbajtura (me performancë);
- Rrugë nacionale të rikonstruktuara;

Monitorimi i mirëmbajtjes rrugore përfshin:

- Monitorimin e shtresave rrugore që përfaqëson vëzhgimin dhe sjelljen e shtresave rrugore nën ndikimin e agjentëve atmosferikë, të trafikut dhe të ngarkesës aksiale.

- Monitorimin e Urave dhe Veprave te Artit që përfaqëson mbajtjen nën kontroll të vazhdueshëm të gjendjes së tyre, si dhe kontrollin e ngarkesave që përballojnë duke nxjerrë nevojat për ndërhyrje dhe riparime të pjesshme për të shmangur situatat e rënda.

Aktualisht DPRR monitoron të dhënat rrugore që kanë të bëjnë me trafikun, km të ndërtuara, km të mirëmbajtura, të aksidenteve për shkak të gjendjes së rrugës etj. Mbi bazën e të dhënave të saj orientohen ndërhyrjet në lidhje me emergjencat dhe nevojat perspektive.

Tregues të tjerë që do të japin një informacion më të gjerë mbi rrjetin rrugor dhe përdorimin e tij në të ardhmen, koordinohen me krijimin e strukturave të veçanta si: Qendra Kombëtare e Burimeve të Transportit, Qendrat e informacionit të Transportit, Instituti i Kërkimeve të Infrastrukturës së Transportit, ngritja e Njësisë së Koordinimit Mjedisor, në zbatim të planit të reformave të PKT-së.

5.2. Për sektorin e Transportit Rrugor

Në hartimin e strategjisë sektoriale për sektorin e transportit rrugor është marrë parasysh plotësimi i kuadrit ligjor ekzistues në fushën e transportit që lidhet kryesisht me hyrjen në tregun e transportit.

Treguesit kryesor janë: përmirësimi cilësor i veprimtarisë tërësore të transportit rrugor; prania më e madhe e transportuesve tanë në tregun e transportit ndërkombëtar; krijimi i lehtësirave për hyrjen treg të operatoreve të transportit, volumi i shkëmbimit të mallrave në import eksport me mjete rrugore, fluksi i lëvizjes së pasagjereve në akset kryesore. dhënia e të drejtës së pakufizuar të transportit transit për transportuesit e huaj përmes Shqipërisë.

Hartimi i strategjisë së transportit rrugor është bazuar në Planin Kombëtar të Transportit. Krijimi i Qendrës Kombëtare të Burimeve të Transportit dhe Qendrës së Informacionit të Transportit do bëjnë të mundur monitorimin e plotë të strategjisë së transportit rrugor edhe mbi bazën e grumbullimit dhe përpunimit te të dhënave statistikore.

5.3. Për sektorin e sigurisë rrugore

Monitorimi dhe analiza vlerësuese bëhen mbi bazën e të dhënave të aksidenteve rrugore të ndodhura në vite. Ky rezultat është i matshëm. Lidhur me këtë në përputhje me objektivin e Konferencës së Ministrave të Transportit të Evropës (CEMT), është programuar reduktimi i numrit të aksidenteve rrugore në masën 50 %.

Llogaridhënia do të bëhet duke përdorur treguesit e shkaqeve kryesore të aksidenteve rrugore, ku ndër kryesoret janë: treguesit e shpejtësisë në kategori të ndryshme rruge, shkalla e përdorimit të pijeve alkoolike dhe përdorimi i rripave të sigurisë.

5.4. Për sektorin e transportit Detar

Për këtë sektor po shikohet me specialistët e Porteve dhe të Institutit të Studimeve të Transportit për përcaktimin e indikatorëve Tekniko – Ekonomikë, duke u mbështetur në eksperiencën e deritanishme dhe në praktikat ndërkombëtare (të gjithë treguesit janë në përputhje me standartet e kërkuara nga vendet e Komunitetit Evropian). Më konkretisht mendohet që në këta tregues të përfshihen për shembull gjatësia e kalatave, numri i elektrovinçave për metër linear, aftësia përpunuese e portit, aftësia përpunuese për një kalatë, si dhe në terminalin e trageteve dhe të kontejnerëve etj.

Për sa i përket transportit detar, do të vendosen tregues të tillë si aftësia transportuese e mjeteve me flamur shqiptar, distanca mesatare e lundrimit të tyre, koeficienti i sigurisë së mjeteve lundruese, tonazhi i përgjithshëm i transportuar nga anijet me flamur shqiptar etj.

Nga Instituti i Studimeve të Transportit së shpejti përfundon studimi mbi strategjinë e plotë të zhvillimit të transportit detar, i cili do përcaktojë qartë treguesit e mësipërm.

5.5. Për sektorin e transportit hekurudhor

Indikatorët e përcaktuar për monitorimin e progresit

Ndryshimi i gjendjes në transportin hekurudhor kërkon fonde të konsiderueshme. Ne këtë këndvështrim, përmirësimi i treguesve aktuale teknikë, ekonomikë e financiarë do të jetë në vartësi të drejtpërdrejtë nga financimet që do të mund të realizoheshin në të ardhmen, në periudhën afatmesme dhe afatgjatë.

Indikatorët për monitorimin e progresit do te jenë rritja e vëllimeve të trafikut, përmirësimi i situatës financiare, realizimi i financimeve te domosdoshme për linjën hekurudhore dhe mjetet lëvizëse, ristrukturimi i Hekurudhave Shqiptare Sha. dhe lidhja me rrjetet ballkanike hekurudhore.

5.6 Për sektorin e Transportit Ajror

Në hartimin e strategjisë sektoriale për sektorin e transportit ajror, është marrë parasysh ekzistenca e një lidhjeje dhe një shpërndarje të qartë të kompetencave dhe përgjegjësive të institucioneve që zhvillojnë veprimtarinë në fushën e transportit ajror.

I) Treguesit e rezultateve dhe prioritetet janë transparente dhe monitorohen lehtë si:

II) fluksi i fluturimeve ajrore i udhëtarëve dhe numri i destinacioneve;

III) numri i shoqërive ajrore që operojnë;

raportet vjetore të vlerësimeve nga organizmat ndërkombëtar përgjegjëse për parrezikshmërinë dhe sigurinë në aviacion;

Në hartimin e dokumentit themelor (Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë), që përbën bazën dhe boshtin e strukturës së Strategjisë Sektoriale të fushës së transportit ajror janë përfshirë grupet e interesit, qeveritare dhe joqeveritare dhe ka një impenjim të veçantë edhe nga asistenca e huaj, ekspertë në këtë fushë si:

I) Asistenca e eksperteve të DG TREN të Komisionit Evropian;

II) Asistenca nëpërmjet projektit rajonal CARDS/ASATC (5 vendet e Ballkanit) materializuar nga ekspertët e Eurokontrollit.

III) Asistenca e vazhdueshme nga EUROKONTROLLI, në përputhje me marrëveshjen e nënshkruar me EUROKONTROLLI -in dhe pesë vendet e rajonit të Ballkanit.

Abonimet vjetore për Fletoren Zyrtare mund të bëhen pranë Postës Shqiptare ose pranë Qendrës së Publikimeve Zyrtare, në adresën: Bulevardi "Zhan d'Ark", prapa ish-ekspozitës "Shqipëria Sot", nr.tel: 04 258 472 (Kryeredaktori)
Çmimi i abonimit në postë për Fletoret Zyrtare 2008 është 16 000 lekë.
Çmimi i abonimit në QPZ është 14 000 lekë pa detyrimin e shpërndarjes në adresa.

Hyri në shtyp më 19.9.2008
Doli nga shtypi më 22.9.2008

Tirazhi: 3300 copë	Formati: 61x86/8

Shtypshkronja "Ilar"
Tiranë, 2008

Çmimi 36 lekë