



FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare

www.qpz.gov.al

Nr.81/1

4 qershor

2009

P Ë R M B A J T J A

Faqe

Studimi/Azhornimi i Master Planit për Portin e Durrësit,
miratuar me vendimin e Këshillit të Ministrave nr.546, datë
28.5.2009

3



The European Union's EuropeAid – CARDS 2004

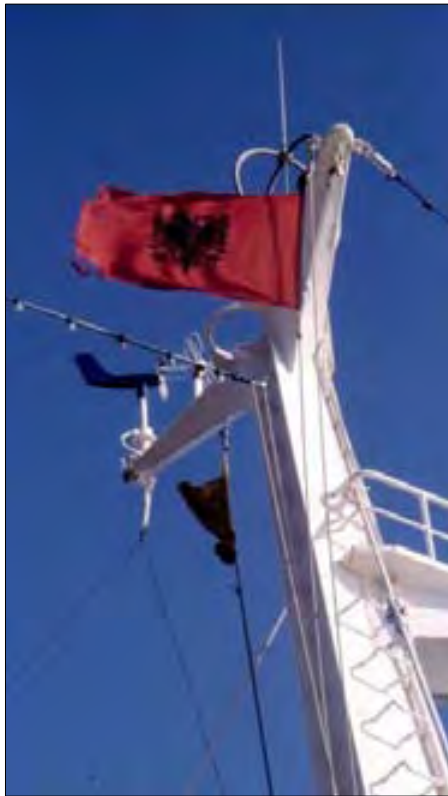
EuropeAid 122348/C/SER/AL

Krijimi / Azhornimi i Master Planit per Portin e Durrësit

Albania

Raporti Final

Korrik 2008



Krijimi/Azhornimi i Master Planit per Portin e Durrësit, Albania

Raporti Final





Barbarossastraat 35

Postbus 151

Nijmegen 6500 AD

The Netherlands

+31 (0)24 328 42 84 Telephone

+31 (0)24 328 93 46 Fax

info@royalhaskoning.com E-mail

www.royalhaskoning.com Internet

***Ky publikim eshte pergatitur me asistencen e Bashkimit European.
Permbajtja e ketij publikimi eshte pergjegjesi vetem e Konsulentit dhe
nuk mundet ne asnje menyre te merret si reflektim i pikepamjeve te
Bashkimit European.***

.



Tabela e Permbajtjes

- 1. Hyrje**
- 2. SWOT Analiza e Portit te Durrësit**
- 3. Situata Aktuale**
- 4. Parashikimi I Trafikut**
- 5. Infrastruktura e Duhur**
- 6. Studimi Ambjental Fillestar.**
- 7. Rishikimi i Kuadrit Ligjor dhe Institucional dhe Pjesmarja e Sektorit Privat ne Portin e Durrësit.**
- 8. Identifikimi I Opsineve te Zhvillimit dhe Zgjedhja e Alternatives se Preferuar**
- 9. Rekomandimet**

Annekset:

Aneksi 1	Planimetrite dhe Vizatimet
Aneksi 2	Vleresimi i Infrastruktures Ekzistuese
Aneksi 3	Parashikimi Trafikut
Aneksi 4	Preventivi
Aneksi 5	Analiza shume - kritereshe
Aneksi 6	Vleresimi Ambjental
Aneksi 7	Vleresimi Ekonomik
Aneksi 8	Projektet Konceptuale te Terminaleve
Aneksi 9	Plani i Biznesit te Portit te Durrësit
Aneksi 10	Politika Kombetare





Publikuar Korrik 2008

Ky publikim eshte kryer me asistencen e Bashkimit European .
Permbajtja e ketij publikimi eshte pergjegjesi e vetme e Konsorsiumit dhe te Partnereve te tij
dhe nuk mundet ne asnje menyre te merret si reflektim i pikpamjeve te Bashkimit European.

Raporti Kryesor

Percaktimi / Azhornimi i Master Planit te Portit te Durrës	
Komisioni Europian	
28 Mars 2008	
9S0723.21	

Barbarossastraat 35	
P.O. Box 151	
Nijmegen 6500 AD The Netherlands	
+31 (0)24 328 42 84	Telefon
++31 24 360 96 34	Fax
info@nijmegen.royalhaskoning.com	E-mail
www.royalhaskoning.com	Internet
Arnhem 09122561	CoC

Titulli i Dokumentit	Themelimi / Azhornimi i Masterplanit te Portit te Duresit
Titulli i Shkurter i Dokumentit	Drafti i Raportit Perfundimtar
Statusi	
Data	28 Mars 2008
Emri i Projektit	Percaktimi / Azhornimi i Masterplanit te Portit te Duresit
Numri i Projektit	9S0723.21
Klienti	Komisioni European
Referenca	9S0723.21/DFR/401180/Nijm

Ky publikim eshte pergatitur nen asistencen e Bashkimit European. Permbajtja e ketij publikimi eshte pergjegjesi e Keshilluesit dhe nuk duhet konsideruar si reflektim i pikepamjeve te Bashkimit European.

Hartuar nga	Ekipi i Royal Haskoning	
Kontrolluar nga	Filip Augustyns / Yann Pleindoux	
Data / Kontrolli Fillestar		
Aprovuar nga	Henry Opdam	
Data/aprovimi fillestar		

A COMPANY OF



ROYAL HASKONING

PERCAKTIMI/ AZHORNIMI I MASTERPLANIT TE PORTIT TE DURRESIT

HYRJE



Objektivat

Komisioni European (KE) dhe Autoriteti i Portit te Durrës (APD) kane perzgjedhur Royal Haskoning Nederland B.V. nga Hollanda qe te kryeje detyren themelore “122348/C/SER/AL Themelimi / Azhornimi i Masterplanit te Portit te Durrës, Shqiperi”.

Objektivat e Pergjithshme Objektivi i Pergjithshem eshte pergatitja e nje master plani strategjik te bazuar ne nje analize krahasuese te aktiviteteve portuale dhe perdorimeve te tokes, ne perputhje me çështjen e pergjithshme per sigurine dhe mjedisin. Objektivat e pergjithshme mund te permbliken si me poshte:

- Per te kontribuar ne zhvillimin ekonomik kombetar dhe rajonal te Shqiperise nepermjet zhvillimit te Portit te Durrës si pjese e nje porte me te gjere hyrese per Korridorin European VIII mes Italise dhe zones se Ballkanit.
- Per te prezantuar konventat moderne nderkombetare mbi aktivitetet portuale ne kuader te angazhimit te qeverise shqiptare per privatizimin dhe njohjen siç duhet te drejtimeve te zhvillimit ne tregtine detare mes vendeve fqinje.
- Per te rekomanduar nje perqasje te njohur si “praktika me e mire” per zhvillimin e Portit te Durrës, e cila eshte ne perputhje me rekomandimet e pergjitheshme qe gjenden ne Planin Kombetar te Transportit ne Shqiperi (PKI) te publikuar se fundmi.
- Arritjen e kesaj brenda nje “afati te planifikuar” dhe te realizueshem – ndoshta per nje peridudhe 20 apo 25 vjet ne total, por me afate te ndermjetme 5, 10 apo 15 vjeçare.



▪ **Objektivat Specifike**

- Përgatitja e një Master Plani gjithëpërfshirës, por duke patur parasysh aktivitetet ekzistuese planifikuese dhe Master Planin për qytetin e Durrësit.
- Formulimi i një Plan Biznesi Strategjik, i cili trajton aspektet ekonomike dhe financiare të portit dhe aktivitetet portuale.
- Krijimi i një "plani kohor" për zbatimin e Master Planit dhe Planit Strategjik të Biznesit.

DETYRIMET DHE ÇESHTJET KRITIKE

Strategjia Kombëtare për Zhvillimin Portual ANTP rekomandon specializimin e portit. Kjo gjë do të kuptonte që Porti i Durrësit të përqendrohej tek shërbimet e kontenierëve, ngarkesave të përgjithshme dhe anijeve. Një strategji kombëtare për zhvillimin portual, sidoqoftë, nuk është krijuar ende. Është rekomanduar që një strategji e tillë të përgatitet urgjentisht për të ofruar direktiva për specializimin e portit, përfshirë prish. ndërtimin e një terminali të posaçëm për mallrat e thata rifuxho. Nderkohe, sidoqoftë, Master Plani për Portin e Durrësit i krijuar në këtë studim konfirmon Portin e Durrësit si të vetmin port me të madh në Shqipëri për të gjitha importet dhe eksportet e planifikuara, dhe si rrjedhojë akomodon facilitetet për importet dhe eksportet e mallrave rifuxho të thata.

Kufinjte e Pronës së Portit Kufinjte aktuale të pronës portuale nuk janë të përcaktuara qartë. Gjithashtu, një pjesë e zonës brenda kufinjve të pronës së portit është një tokë me pronësi private. Objektivat specifike kërkojnë që të merret parasysh Master Plani i qytetit të Durrësit. Megjithatë, ky Master Plan është në hartim e sipër. Rekomandohet që kufinjte e Portit të jenë të përcaktuara qartë, në konsultim me të gjithë përgjegjësit publikë dhe private të përfshirë.

Pozicioni i Autoritetit Portual të Durrësit (APD) Ligji mbi Autoritetin Portual parashikon që Porti i Durrësit të zhvillohet si një port pronar tokë, në të cilin Autoriteti Portual të ofrojë dhe të administrojë zonën e portit dhe infrastrukturën bazë (kalatat), nderkohe që të gjitha autoritetet portuale dhe shërbimet shoqëruese të sigurohen nga sektori privat, nëpërmjet dhenies me konçension dhe liqensave të rregulluara si nga Ligji për Autoritetin Portual, ashtu edhe nga Ligji mbi Konçensionin. Kjo do të thotë se e gjitha toka (dhe uji) brenda kufijve të pronës portuale do të vihet nën administrimin dhe kontrollin e APD-së (shih gjithashtu edhe vezhgimet mbi kufinjte e pronës portuale), dhe që APD-ja ka kompetencën dhe mandatin për të nënshkruar kontratat e dhenies me konçension me operatore publike dhe private të terminalëve dhe ofrues të shërbimeve portuale. Megjithatë, kuadri ekzistues ligjor dhe institucional nuk e konfirmon këtë rol dhe mandat të APD-së.

Interesi Ekonomik Kombëtar dhe Rajonal Objektivat e Përgjithshme sugjerojnë një rol me të rëndësishëm për Portin e Durrësit si një portë me të gjere hyrese për Korridorin e VIII Europian mes Italisë dhe zonës së Ballkanit, duke patur parasysh drejtimet e zhvillimit në tregtine detare mes vendeve fqinje. Megjithatë, pranohej që zhvillimi i Korridorit VIII dhe Portit të Durrësit si një port tranzit për Ballkanin dhe Kosovën, do të kërkojë investime me të mëdha në infrastrukturën e transportit. Për këtë zhvillim do të duhet kohë. Gjithashtu, vendndodhja dhe kushtet fizike të Portit të Durrësit ofrojnë mundësi të kufizuara për zhvillimin e një porti tranzit për Ballkanin dhe Kosovën. Për këtë arsye, pritet që mbështetja dhe kontributi për zhvillimin e ekonomisë kombëtare nga Porti i Durrësit të jetë kriteri i vetëm i rëndësishëm për zhvillimin e tij.



Supozimet

Kufinjte e Prones se Portit Kufinjte e prones se portit do te percaktohen ne kohe dhe qarte, dhe kontrolli dhe administrimi i plote i zones do t'i lihet ne dore APD-se. Kjo do te perfshije, por pa u kufizuar ne pikat e meposhtme:

- Transferimin e rripit te tokes nga Hekurudha tek APD-ja
- Largimin e Portit te Peshkimit dhe transferimi i tokes nen administrimin e APD-se
- Largimin e Zones se Çisternave dhe Bankines se Naftes dhe transferimi i tokes APD-se
- Zona e kantjerit detar te Kurumit t'i transferohet APD-se

Ne vijim, supozohet qe Master Plani te pershtatet brenda kufinjeve aktuale te prones se portit, perfshire edhe rregullimet e permendura me lart. Nese kjo gje nuk eshte e mundur, duhet te gjenden zgjidhje te reja per facilitete (te dedikuara) qofte ne Durres apo ne ndonje vend tjeter.

Pozicioni i APD-se Supozohet qe kompetenca per dhenien me konçesion t'i jepet perfundimisht APD-se per te lehtesuar dhe konfirmuar rolin e saj si nje autoritet portual pronar. Kuptohet qe kjo gje do te kerkoje rregullime te Ligjit. Megjithate, supozohet qe disa zgjidhje afatmesme dhe te perkohshme do te gjenden per te lehtesuar dhe implementuar ne kohe Master Planin dhe Planin e Biznesit.

Rreziqet

Kufinjte e Prones se Portit Nese toka e cila nuk eshte aktualisht nen kontrollin e APD-se, nuk i transferohet ne kohe kesaj te fundit, Master Plani duhet te pershtatet. Kjo gje lidhet sidomos me transferimin e zones se kantjerit detar te Kurumit. Ne rast se kjo hapesire nuk i transferohet ne kohe APD-se, aktivitetet portuale te parashikuara ne Master Planin per ate zone, do te duhet te zhvillohen ne nje vend tjeter brenda kufijeve ekzistues te prones se portit.

APD-ja Nese APD-ja nuk konfirmohet si nje Autoritet Portual Pronar me te gjitha detyrat, pergjegjesite dhe autoritetin e kerkuar, zbatimi i Master Planit dhe Planit te Biznesit do te duhet te shtyhen, apo te bazohen ne marreveshjet e perkohshme ligjore apo institucionale.

Zhvillimi Ekonomik dhe Stabiliteti Politik Ekonomia shqiptare eshte zhvilluar me hapa te qendrueshme keto kater vitet e fundit. Ky zhvillim ka ardhur si rezultat i rritjes se stabilitetit ekonomik dhe bazohet, ne nje mase te gjere, ne trasferimin e fondeve nga qytetaret shqiptare me banim jashte vendit. Nje pjese e konsiderueshme e ketyre fondeve jane investuar ne sektorin e ndertimit dhe turizmit. Sfida e ekonomise shqiptare eshte zgjerimi dhe rehabilitimi i sektorit primar (bujqesise dhe peshkimit) dhe sektorit dytesor (minierat, industria dhe perpunimi i produkteve).

Parashikimi i Ngarkesave Pasigurite ne parashikimin e sasise se ngarkesave dhe numrit te pasagjereve mund te kerkoje fleksibilitet ne zbatimin e Master Planit dhe Planit te Biznesit. Monitorimi i zhvillimit kerkohet ne menyre te atille qe pershtatjet te behen ne kohen e duhur.

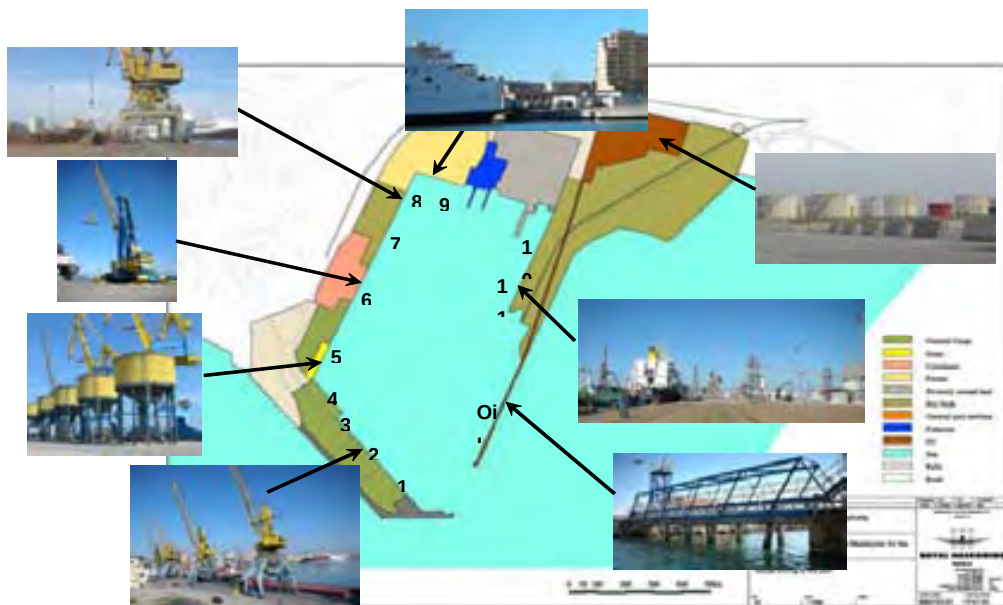


Analiza ADOR (Avantazhet / Disavantazhet / Oportunitetet / Rreziqet)

Avantazhet	Disavantazhet
Porta kryesore e tregut shqiptar – Treg i zene Vendndodhja ne hyrje te Adriatikut Vendndodhje strategjike per tranzitin e mallrave per Kosove Lidhje te shumta me rrjetin e trageteve Kosto te ulet operimi Porta e hyrjes ne Korridorin VIII Grup Manaxherial i Motivuar Mbeshtetje te forte nga donatore te huaj	Thellesia disponibel dhe Aksesibiliteti Aftesite fizike te basenit ne nje plan afat-mesem/ afat-gjat Pozicioni prane qendres se qytetit = ndikimi ne mjedis Disponueshmeria e tokes Lidhja me rrjetin hekurudhor Problemet financiare me borxhin e shtimin e financave Strukture e papershtatshme per vjeljen e taksave Nivel i ulet i pajisjeve ne terminale Tokat private brenda teritorit te portit Pozicioni ne hyrje te Adriatikut
Oportunitetet	Rreziqet
Mundesia per te perfituar nga koha e perpunimit Rritje e shpejte ekonomike Norme e larte e kontenierizimit te mallit Zhvendosja e portit te Peshkimit sjell siperfaqe te lira Zhvendosja e tankerave te naftes sjell siperfaqe te lira Potenciali turistik i qytetit te Durrësit Kerkese e larte per trafiqe te reja refuxho te thata Ekzistenca e kapitalit privat i gatshem per t'u investuar Eksport mineralesh nxitur nga kerkesa ne rritje ne tere boten Terheqes per FDI-ne nga reformat institucionale e zhvillimi Rritje te trafikut nga ndertimi i terminalit te ri te trageteve	Mjedis institucional kompleks Investimet ne portin fqinj te Barit Veshtiresi hyrje nga toka Strukture e papershtatshme

PORTI DHE AKTIVITETET PORTUALE

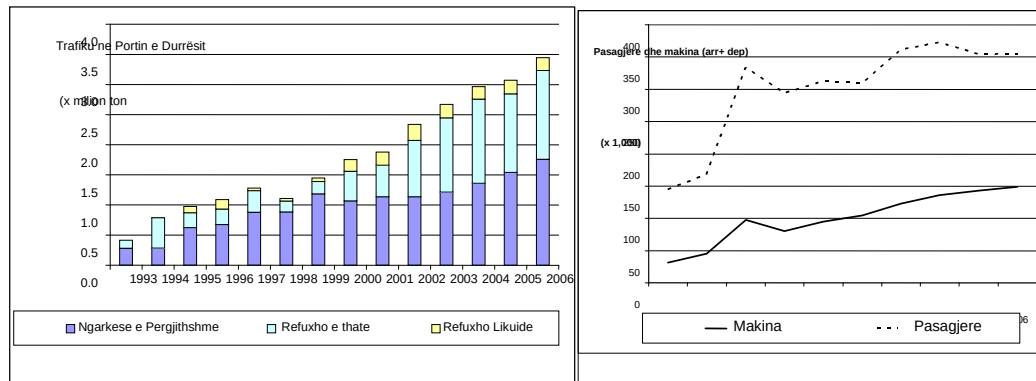
Ngarkesa dhe Pasagjere Plani i Portit te Durrësit paraqitet ne figuren e meposhtme:



Porti i Durrësit perpunon aktualisht ngarkesa te pergjithshme, ngarkese ne konteniere, mall rifuxho (drithera, minerale, qymyrguri, çimento, skorie qelqi), rifuxho likuide, anije (pasagjere



dhe ngarkesa transporti), megjithate, perpunimi i firuxhove likuide do te transferohet ne nje facilitet te ri portual ne Porto Romano.



Gjendja teknike e infrastruktures se portit Baseni i Portit ka nje siperfaqe totale prej 11.5 m. Kanali hyres prej 4 km gjatesi ka nje kthese mu perpara hyrjes se portit. Sipas te dhenave, nje thellim i konsiderueshem i kanalit duhet te kryhet çdo vit (si rrjedhoje e deri ne 30 cm sendimente çdo vit). Siperfaqja e tokes eshte rreth 80 hektare, dhe gjatesia totale e kalates eshte 2.2 km. Tabela e meposhteme paraqet karakteristikat kryesore te gjendjes se kalates gjate nje studimi te kryer.

Kalata	Gajtesia (m)	Thellesia e Projektuar (m)	Viti ndertimit/historia	Tipi i Gjendja Struktures
0	78.0	7.35	1972	Kuverte mbi pilota Gerryerje e konsiderueshme poshte kuvertes + traversat, gjendje e mjerueshme e gureve, e rrjetave. Per t'u riparuar.
1	178.5	7.35	1972, Rikonstruktuar me 1994	Kuverte mbi pilota
2			1949-1951 Rikonstruktuar me 1994	Pjeserisht kuverte mbi pilota dhe pjeserisht mur mbajtes beton armeje (prane kalates 3)
3	30.0	7.35	1949-1951 Rikonstruktuar me 1994	Mur mbajtes beton armeje Projekti per rikonstruktimin eshte pergatitur; buxheti per punimet rikonstruktuese



Kalata	Gajtesia (m)	Thellesia e Projektuar (m)	Viti ndertimit/historia	Tipi i Struktures	Gjendja
4	173.8	7.35	1949-1951 Rikonstruktuar me 1994	Mur mbajtes beton armeje	eshte perfshire ne planin e biznesit te APD-se per vitin 2008
5	235.9	9.85	1966 Rikonstruktuar me 1999-2000	Kuverte mbi pilota	Gjendje e mire
6	265.4	9.85	1966 Rikonstruktuar me 1999-2000	Kuverte mbi pilota	Gjendje e mire
7/8	405.8	9.85	1961-1964 Rikonstruktuar me 1994	Mur mbajtes beton armeje	Rikonstruksioni (ne gjeresine 11.5m) perfshihet ne projektin per terminalin e anijve, te financuar nga BE-ja
9 (terminali i raketave) Porti i Peshkimit	122.0	7.35	1960-1963	Kuverte mbi pilota	Rikonstruksioni perfshihet ne projektin e financuar nga BE-ja
Kantieri Detar					Do te zhvendoset ne zonen perendimore ne perendim te portit brenda nje periudhe afat-shkurter Kantieri Detar Siperfaqe ne pronesi private, me struktura te vjetra dhe te mbajtura keq
Kalata 10	249.7	9.85	1978	Kuverte mbi pilota	Gjendje e keqe, gjendje e mjerueshme e mobilimit te kalates. Projekti eshte pergatitur per rikonstruktim ne nje thellesi prej 11.5m pergjate kalatave
Kalata 11 Bankina dhe Çisterna e Naftes	173.0	9.85	1994-1997	Kuverte mbi pilota Bankine beton armeje me ure dhe bova lidhese prej çeliku	Gjendje shume e keqe Terminalet e naftes do te zhvendosen ne Porto Romano brenda nje kohe te shkurter



LIDHJA ME RRJETIN KOMBETAR TE TRANSPORTIT

Linja Rrugore Porti i Durrësit është i lidhur mirë me rrjetin kombëtar rrugor. Pika kryesore e aksesit për në port është një rrugë 2x2 me Tiranë (e ndërtuar në vitin 2001). Linjat kryesore për transportin e mallrave përmes rrugëve në Shqipëri janë:

Durrës – Tiranë – Elbasan (dhe me tutje në kufi me Maqedoninë)

Durrës/Tiranë – Lezhë – Shkoder – Kukes (dhe me tutje në kufi me Kosovën)

Durrës/Tiranë – Vlorë (dhe me tutje në kufi me Greqinë)

Momentalisht ekzistojnë shumë projekte në zbatim apo të planifikuara për rehabilitimin dhe ndërtimin e rrugëve. Një projekt i rëndësishëm në vazhdim është ndërtimi i rrugës së re drejt Prishtinës, e cila pritet të përfundojë në vitin 2009 – 2010. Rruga do të jetë 170 km e gjatë dhe do të lidhë qytetin e Durrësit, Vores, Fushe Krujes, Milotit, Rreshenit, Repsit, Thirres, Kalimashit, Kukesit dhe Morinës.

Linjat Hekurudhore Porti i Durrësit është i lidhur edhe me rrjetin hekurudhor në Shqipëri. Në të shkuarën, hekurudha shtrihej në pjesën më të madhe të kalatave. Sot, hekurudha në kalatën 1-4 është e bllokuar, dhe lidhja me kalatat 7-8 do të bllokohet nga ndërtimi i terminalit të anijeve. Vetëm facilitetet hekurudhore që ndodhen në pjesën lindore të portit janë parashikuar që të mbeten në gjendje pune. Rrjeti total hekurudhor përbëhet nga 447 km hekurudha paresore dhe 230 km hekurudha dytesore. Binaret janë ndërtuar deri në një gjatësi shinat prej 1.447 m dhe të gjitha rruget janë me një binare me laqe kaluese. Sistemi është ndërtuar kryesisht për trafik transporti mallrash, por edhe për transport pasagjesh.

Tregjet rajonale Figura e mëposhtme paraqet vendndodhjen gjeografike të portit të Durrësit në rajonin e Adriatikut, sëbashku me tregjet e mundshme kryesore (Shqipëri, Kosovë, Maqedoni, Mal i Zi, Serbi, Bullgari dhe Greqi), dhe tregjet konkurrues për t'i shërbyer këtyre vendeve, Bari (Mal i Zi), Selanik (Greqi), Vamias dhe Burgas (Bullgari).





KUADRI LIGJOR DHE INSTITUCIONAL

Ligji per Autoritetin Portual Me miratimin e Ligjit Nr. 9130, te dates 8.09.20003, Parlamenti i Republikes se Shqiperise prezantoi konceptin e nje porti pronar dhe percaktoi parimet organizative te autoritetit qe administron porte te tilla, rregullat e tyre, funksionet dhe administrimin, si edhe marredhenien e tyre me operatoret dhe organet qeveritare, por edhe perfaqesimin e ketyre te fundit.

Ligji mbi Konçesionet Sipas Nenit 5 te Ligjit mbi Konçesionet (Ligji Nr. 9663, i dates 18/12/2006), autoriteti kontraktues ne Shqiperi duhet te jete Ministria apo qeveria lokale. Autoriteti Portual nuk eshte asnjeri prej tyre, dhe megjithese Ligji Nr. **9130, i dates 08.09.2003** ne Nenin 31 i jep te drejten Autoritetit Portual qe te jape koncesione (duke iu referuar keshtu Ligjit mbi Konçesionet te 1995), atehere mund te kete shume pak dyshime qe Ministria e Transportit do te duhet te jete autoriteti kontraktues per konçesionet e portit. Ne te vertete, Ligji mbi Konçesionet ka perparesi mbi ligjin per Autoritetin Portual.

Te drejtat e Pronesise Parimi qe perforcon konceptin e portit pronar ka te beje me faktin qe e gjithë toka duhet t'i perkase autoritetit portual, i cili eshte pergjegjes per administrimin, funksionimin dhe mirembajtjen e te gjitha asetëve brenda pronës së portit. E drejta e Pronesise se tokës se dhene kantierit Kurum per ndertimin dhe riparimin e anijeve, i takon Kantierit Detar Durres- Kùrùm. Ky i fundit eshte nje joint venture mes Grupit Kùrùm dhe Ministrise se Ekonomise se Shqiperise me nje perqindje aksionesh prej 65% dhe 35%.

INVESTITORET (stakeholders)

Investitoret perfaqesojne si Agjencite Publike te perfshira ne zhvillimin e portit ashtu edhe sektorin privat. Stakeholder-at per sektorin privat perfshijne APD-ne, Ministrine e Transportit, Bashkia e Durrës, Hekurudhat e Shtetit, Kapiteneria e Portit, Doganat, etj. Interesat e sektorit privat jane organizuar ne Keshillin e Keshilltareve te Portit. Pervec Hekurudhave te Shtetit, Doganave dhe Kapitenerise se Portit, sektori privat perfaqesohet nga Dhoma e Tregtise, perfaqesuesit e kompanive per Dergimin e Ngarkesave, Agjencive te Transportit, Kompanive per sherbimet Detare, Agjencive te trageteve dhe Kompanive te Ngarkim-shkarkimit.

Industritë private ne Shqiperi kane shfaqur interes ne kryerjen e investimeve direkte ne facilitetet portuale ne menyre qe (a) te krijojne hapesire per te kryer tregti nderkombetare si kontenieret, çimenton dhe çelikut, apo (b) te perfshihen ne agjenci tragetesh dhe terminale kroçerash. Keto jane:

- Fabrika e Çimentos Frushe-Kruja, e cila operon aktualisht ne Fushe-Kruje dhe sherben kryesisht ne tregun lokal.
- "Titan Cement" (Grupi ANTEA – Greqi)
- "Kurum Shipyards"
- "Kurum Elbasan Steel Industry".

Pozita Financiare e APD-se



Te ardhurat Aktiviteti me i rendesishem i gjenerimit te te ardhurave per momentin jane sherbimet e perpunimit te ngarkesave. Porti paraqet nje aktivitet te pergjithshem fitimprures, pas te cilit nuk eshte dhene asnje krahasim i detajuar i seciles fushe (perpunim, infrastrukture dhe sherbime te tjera) per te vleresuar fitimin per secilin nga komponentet e ndryshem.

Taksat Portuale Pese lloje taksash (anijesh) portuale mblidhen ne Durres. Sistemi bazohet ne nje vjelje te ndare mes Kapitenerise se Portit dhe Autoritetit Portual. Bazat per perlogaritjen e taksave portuale eshte Tonazhi Neto i Regjistrit (NRT) ¹.

Kapiteneria dhe Taksat e Lehta Kapiteneria e Portit gezon te drejten qe te mbledhe taksat e Kapitenerise dhe Taksat e Lehta. Nga kjo gje kuptohet qe Taksat e Kapitenerise nuk i caktohen ne menyre direkte koshtes se kthimit te infrastruktures se portit si valepritesi apo thellimi i baseneve.

Taksat e Ankormimit dhe Kanalit Si autoritet portual, APD-ja mbledh vetem Taksat e Ankormimit, duke qene se eshte pergjegjese per shfrytezimet dhe mirembajtjen e kalatave, si dhe Taksat e Kanalit. APD-ja ka si detyre mirembajtjen e thellimit te pjeses se lundrueshme per anijet, dhe si rrjedhoje vjel edhe Taksat perkatese.

Sherbimet detare APD-ja nuk gjeneron te ardhura nga sherbimet detare. Keto sherbime kryehen nga kompani te vecanta te specializuara, si publike ashtu edhe private.

Ngarkim-Shkarkimi Ngarkim-Shkarkimi eshte nje tjetere sferë ku eshte kryer privatizimi. Sigurimi i sherbimeve per perpunimin e ngarkesave bashkon kompanite private qe ofrojne force punetore dhe APD-ne qe ofron pajisje (vinça dhe pajisjet e kantierit). Kjo gje vlen per perpunimin e te gjitha ngarkesave te pergjithshme dhe veprimet per perpunimin e drithrave. Per perpunimin e ngarkesave te pergjithshme, libri i çmimeve ka te percaktuar ndarjen e te ardhurave mes APD-se dhe kompanise se ngarkim-shkarkimit. Pjesa e APD-se eshte 58% e te gjitha pageses se pergjithshme per perpunimin ne breg. Per sa i perket terminalit te drithrave, kjo pjese eshte 89% per APD-ne dhe 11% per kompanine e ngarkim-shkarkimit.

Veprimet nga bregu tek kantieri kryhen nga APD-ja. Kompanite e ndryshme te ngarkim-shkarkimit qe operojne ne Durres jane kompani qe kryejne pune perpunuese nga anija tek bregu. Per kete arsye, Porti vjel te gjitha te ardhurat nga perpunimi ne kantier dhe veprimtarite e magazinimit.

Bilanci Bilanci i portit paraqet perberesin e nje borxhi afatgjate nga organizata te ndryshme qeveritare si Kuwait Fund, EIB, OPEC dhe IDA. Porti ka aktualisht shume kredi qe arrijne ne nje shume totale prej 4 miliard Lek. Periudha e maturise se kredive te ndryshme varion nga viti 2012 (Kuwait Fund) deri ne vitin 2038 (IDA). Duke filluar nga viti 2008, APD do te shlyeje borxhet duke filluar nga nje shume totale prej 31 milion Eurosh (3.7 miliard Lek), per huatë e dhena nga IDA dhe EIB-ja. Duke patur parasysh kerkesat e medha te shlyerjes se

¹ Ky system aktualisht eshte nen studim per rristrukturim potencial. Ministria e linjes (MoPWTT) eshte ne ngarkim te nje rishikimi te tille.



borxhit te parashikuara ne 2008 dhe ne vijim, nderkohe qe ne te njejten kohe reforma institucionale pritet te riorganizojë strukturen e te ardhurave me privatizimin e metejshem te aktiviteteve perpunuese, eshte e rendesishme per APD-ne qe te projektoje nje strategji financiare te lidhur fort me prezantimin e skemave te dhenies me konçesion ne terminale te ndryshme. Aftesia e ardhshme e APD-se per te perfituar borxhe shtese per zhvillimin e tij do te influencohet nga shuma apo asetet e qendrueshme si dhe fasilitetet ekzistuese te borxhit qe ndodhen aktualisht ne bilanc. Perqindja e larte e dividendit qe i shperndahet Ministrise perben gjithashtu nje sfide per aftesite vete-financuese te APD-se.

Burimi	Huaja Totale	Data e Pageses	Norma e Interesit	Maturimi	Afati i Shlyerjes grace	Afati	Kursi i Kembimit me 31/12/07 (Te gjitha ne Valute)
Kuwait Development Fund	KWD 2,695,439	1994	2.5%	20 vjet	5c	2012	310 TOTAL
OPEK	USD 5,000,000	1998	2%	16 vjet	5 vjet	2014	85 TOTAL
IDA (USA)	USD 16,808,778 (kthyer ne SDR)	1998	0.75%	40 vjet	10 vjet	2037	85 TOTAL
EIB (BEI)	EURO 17,000,000	2002	4.72%	20 vjet	5.5 vjet	2022	125 TOTAL

Tregtia dhe Trafiku

Metoda e ndjekur per parashikimin e tregtise dhe trafikut eshte e ndryshme per kategorite kryesore te ngarkesave dhe trafikut. Grupet e meposhtme dallohen ne analiza:

- Per importet e mallrave te pergjithshme ndiqet nje metode kompjuterike. Kjo do te thote se parashikimi bazohet mbi raportin mes volumit te trafikut dhe rendimentit ekonomik te nje vendi. Ky raport percaktohet ne baze te vlerave te vezhguara ne te shkuaren, dhe te perlllogaritura per te ardhmen. Nje parashikim per zhvillimin e PBB-se ne te ardhmen eshte konstatuar gjithashtu. Bazuar ne parashikimin e PBB-se nga njera ane, dhe ne raportin PBB- trafik i importuar nga ana tjeter, pergatitet nje parashikim per importet e mallrave te pergjithshme. Pastaj, ngarkesa e pergjithshme ndahet mes trafik ro-ro, ngarkese te pakontenierizuar, dhe ngarkese te kontenierizuar. Dallimi kryhet mes importeve dhe tregjeve te ndryshme.
- Per importet e pergjithshme, jane percaktuar grupet kryesore te produkteve, dhe parashikimet bazohen pastaj mbi rezultatet e perftuara gjaste intervistave me autoritetet perkatese.

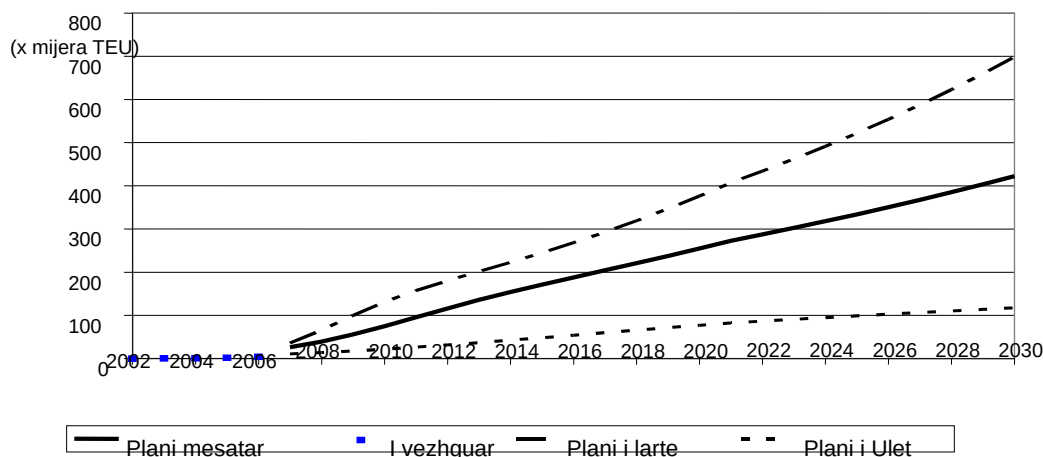


- Tranziti i ngarkeses se pergjithshme bazohet ne rendimentin ekonomik te tregjeve te destinuar dhe te dhenat historike ne lidhje me origjinen dhe destinacionin e ngarkesave te trazituara.
- Ashtu si edhe per ngarkesat e importuara, raporti mes PBB-se te tregut te destinuar dhe trafikut te importit percaktohet ne vijim, nga i cili rrjedh edhe nje parashikim per importin e ngarkesave.
- Trafiku i drithrave bazohet mbi normen e rritjes se popullsise dhe konsumit per fryme. Prodhimi vendas i drithrave konsiderohet i paperfillshem.
- Trafiku i mallrave rifuxho te thata bazohet ne zhvillimet industriale te planifikuara ne Shqiperi.
- Tradiku Ro-ro bazohet:
 - Per ngarkesat: perqindja reale e ro-ro ne trafikun total te ngarkesave te pergjithshme.
 - Makinat qe shoqerojne pasagjeret: bazuar ne raportin real mes numrit te pasagjereve dhe automjeteve.
 - Importi i kamioneve dhe makinave presupozohet te rritet me rritjen e PBB-se.

Kontenieret Trafiku total i konteniereve arrihet duke mbledhur flukset e trafikut te kontenierizuar te importit, eksportit dhe tregtise tranzite, si dhe duke i shtuar balancen si konteniere bosh te ngarkuar mbi anije. Diagrama me poshte paraqet trafikun total te konteniereve ne Portin e Durrësit per planin e larte, mesatar dhe te ulet.

Trafiku i Konteniereve (mijera TEU)

Trafiku Total i Konteniereve ne Portin e Durrësit



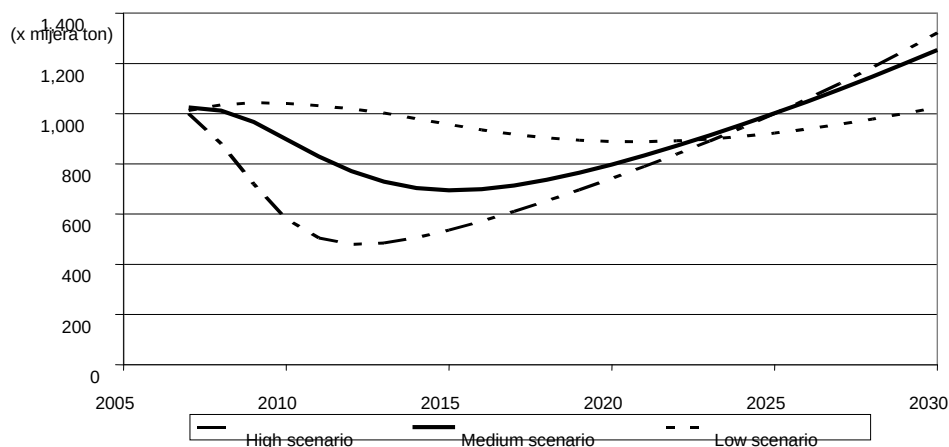
Importi i Ngarkeses se Pergjithshme

Grafiku i meposhtem tregon ngarkesen e pergjithshme te pakontenierizuar, apo ngarkesen e cila matet aktualisht si ngarkese e pergjithshme ne port. Sidomos atehere kur krahasohet me rritjet e shpejte te pritur te ngarkeses totale te pergjithshme, kjo kategori tregon nje renie te konsiderueshme ne te ardhmen. Kjo renie shkaktohet nga kontenierizimi i ngarkeses se pergjithshme.



Parashikimi traffkut per ngarkesen e pergjithshme lo-lo te pakontenierizuar

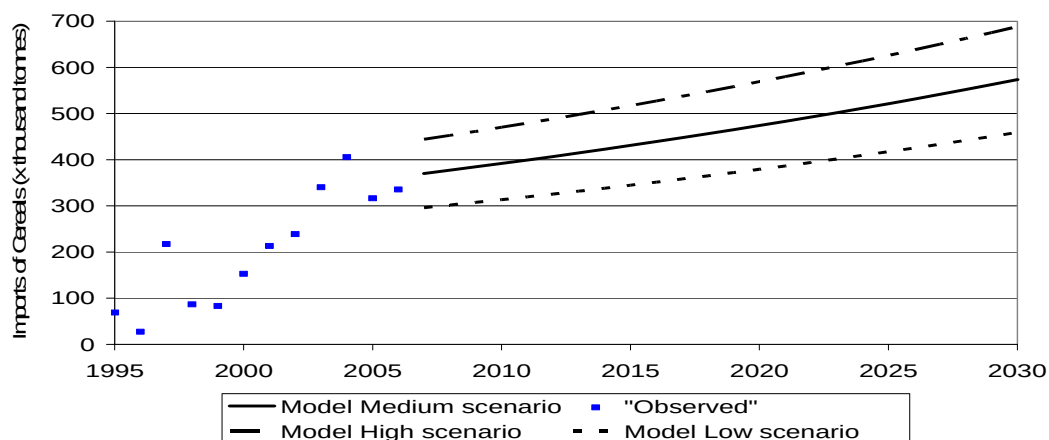
Trafiku per ngarkesen e pergjithshme lo-lo te pakontenierizuar



Dritherat

Parashikimi perkates per importet e drithrave permblidhet me poshte.

Importet e Drithrave (mijera tone)



Rifuxho te tjera te thata

Parashikimi perfshin eksportin e mineraleve, çimentos dhe klinkerit, si dhe importet dhe qymyrgurin. Tabela e meposhtme paraqet flukset kryesore te trafikut te mallrave rifuxho te thata (ne ton) qe priten te hyjne ne Portin e Durrës. Kjo gje merret si plani i mesem, nga i cili rrjedh nje plan i larte (trafiku i mesem x 1.5) dhe nje plan i ulet (trafiku i mesem x 0.5).



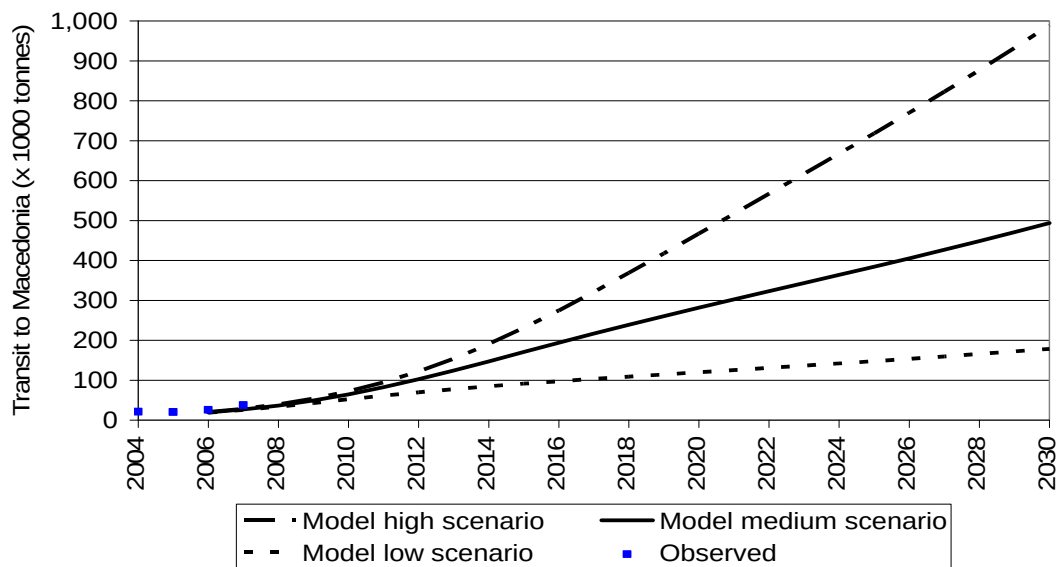
Plani mesatar i veprimit per volumen e rifuxhos se thate (perveç drithrave) (tone)

	2007	2011	2015	2020	2025	2030
Eksporti çimentos	0	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Eksporti Klinkerit	0	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Eksporti kromit	222,459	222,459	222,459	222,459	222,459	222,459
Eksporti Ferro-Nikelit	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000
Importi Qymyrgurit	0	857,143	857,143	857,143	857,143	857,143
Total	622,459	3,479,602	3,479,602	3,479,602	3,479,602	3,479,602

Skrapi per industrine e çelikut ne Elbasan si dhe importet e skrapit jane te kerkuara. Volumi i importeve eshte planifikuar te rritet nga 300 mije tone deri me 2010 ne 900 mije tone pas ketij viti.

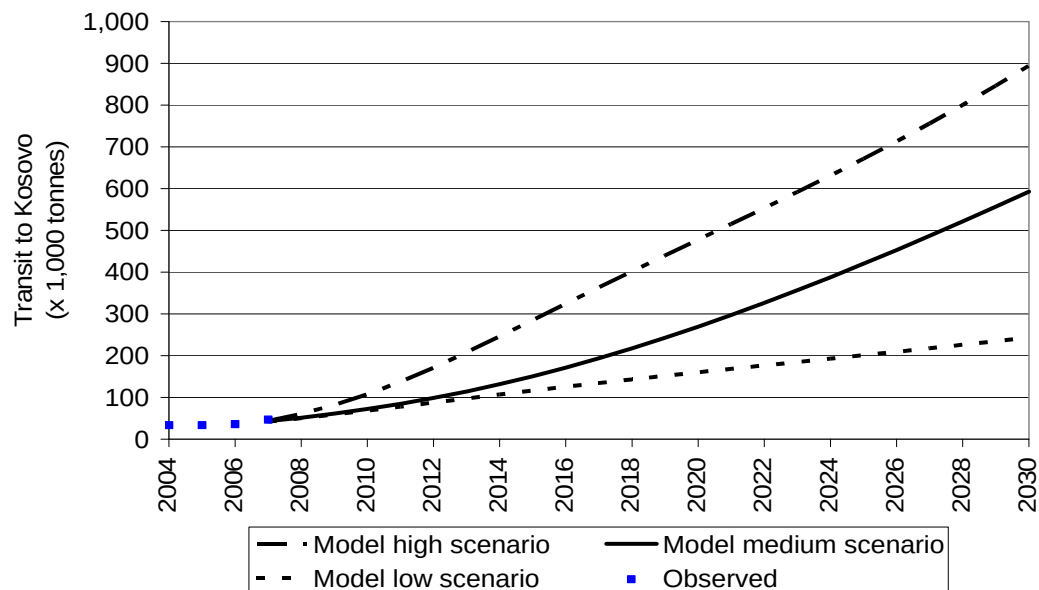
Ngarkesat Tranzit Ngarkesat tranzit kane te ngjare te zhvillohen me Maqedonine dhe Kosoven.

Tregtia tranzit drejt Maqedonise (mijera tone)





Tregtia tranzit drejt Kosoves (mijera tone)

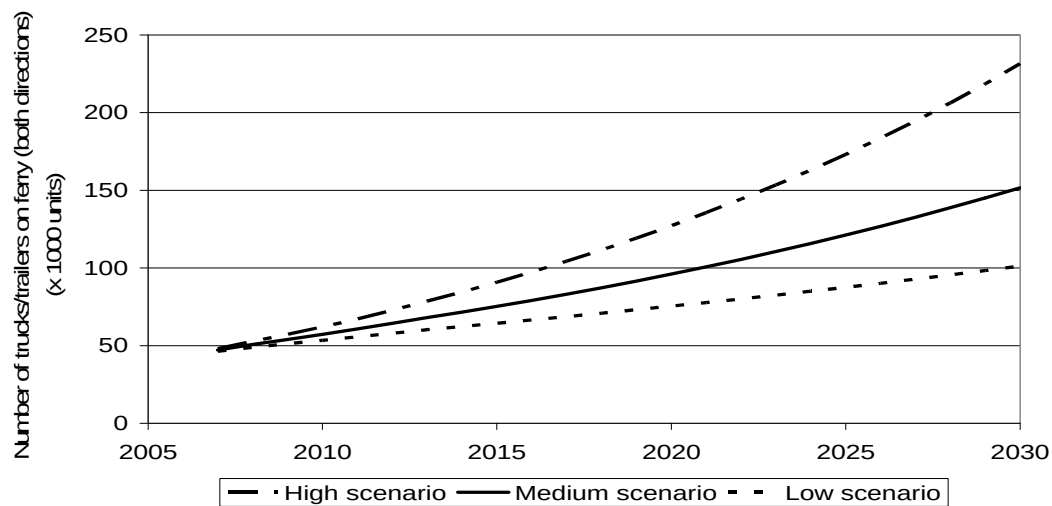


Ne menyre te ngjashme me importet drejt Shqiperise, ngarkesat tranzit drejt Mqedonise dhe Kosoves presupozohet qe te ndahen mes Ro-Ro (20%) dhe Lo-Lo (80%), dhe trafiku Lo-Lo ndahet ne trafik te kontenierizuar dhe te pakontenierizuar duke aplikuar te njejtat raporte si per importin.

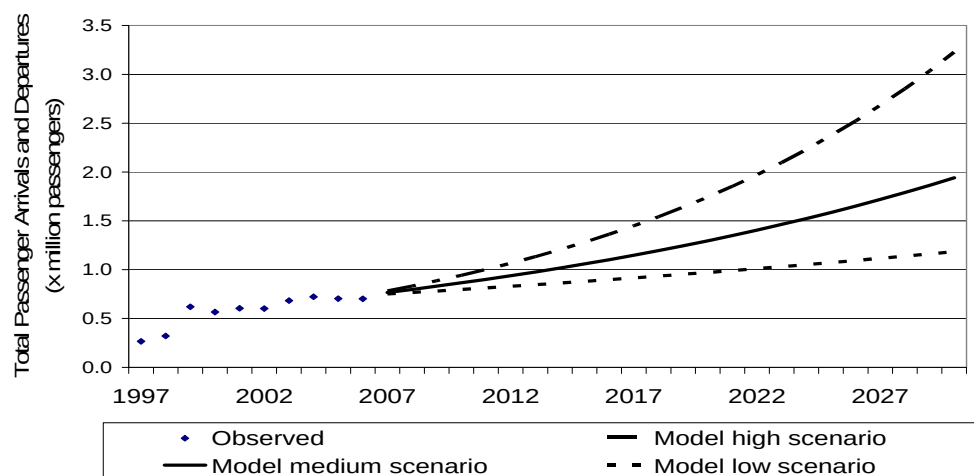
Roll on – Roll off (Sherbimet e trageveve)

Grafiku i meposhtem tregon parashikimin e pjeses se importit te ngarkeses se pergjithshme qe transportohet nga RoRo.

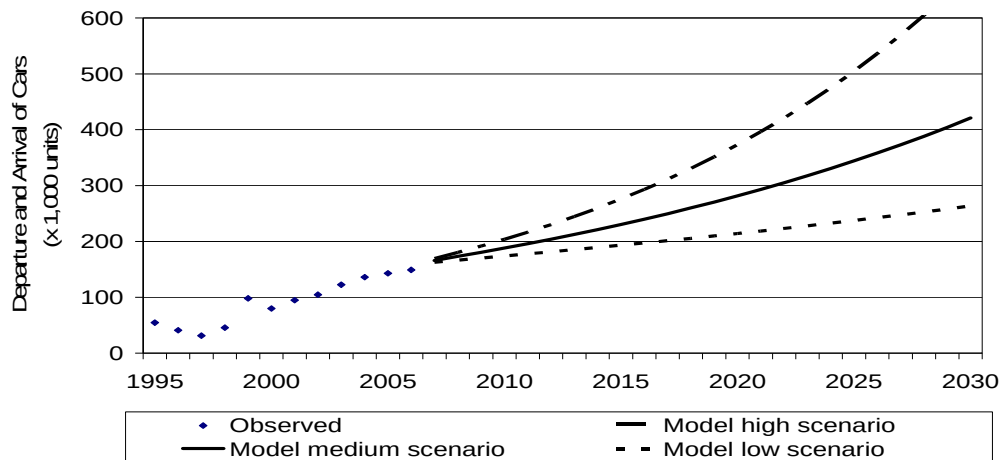
Kamionet/rimorkiot (mije cope, ne te dyja trejtimet).



Numri total i nisjeve dhe mberitjeve te pasagjereve (milion pax)



Parashikimi i mberitjes dhe nisjes se automjeteve (mije cope)



Limani

Kontenieret Kapaciteti mesatar i nje anije kontenier pritet te rritet nga 330TEU ne 20008 ne 1,300TEU ne vitin 2030. Kapaciteti maksimal i mundshmem i nje anije kontenier limitohet ne 1700 TEU, e kufizuar kjo nga konfigurimi i portit.

Klinkeri dhe Çimento Bazuar ne informacionin e siguruar nga investitoret potenciale private, kapaciteti mesatar i nje anije klinker do te jete rreth 25,000 t. Numri i anijeve do te jete rreth 80 ne vit.

Mineralet dhe Qymyrguri Kapacitetet e anijeve per minerale dhe qymyrguri priten te rriten nga 13,000t ne 25,000t kur te vihet ne pune kalata per klinkerin dhe çimenton. Kjo per shkak se qymyrguri do te importohet per prodhimin e çimentos dhe te klinkerit.

Dritherat Kapaciteti mesatar i parcelave te anijeve per drithin pritet te rritet nga 4,000 t ne 8,000 t deri ne vitin 2030. Numri i anijeve pritet te jete diku mes 80 dhe 90. Kapaciteti maksimal i anijes do te varet nga konfigurimi i portit dhe nga kalatat ne te cilat do te sigurohet anija, pasi jo te gjitha kalatat perballojne te njejtin kapacitet maksimal te anijes. Kapaciteti mestar i anijes pritet te rritet nga 5,500 t qe eshte aktualisht, ne 10,500 t ne vitin 2030, me nje maksimum prej 30,000 t, ne varesi te kushteve te portit.

Mallrat e Pergjithshme Mallrat e pergjithshme transferohen nga anije relativisht te vogla. Kapaciteti mesatar i pakos eshte 1,500 t. Ky kapacitet mesatar pritet te mbetet i njejte ne te ardhmen. Numri i anijeve do te rritet nga rreth 800 ne rreth 1,250 per vit deri ne vitin 2030.

Kroçerat (Anijet turistike) Kroçerat do te vijne kryesisht gjate periudhes se veres. Mendohet qe rreth 20 anije do te shkelin ne port. Kjo gje bazohet mbi nje zupozim pasi asnje parashikim nuk eshte bere. Anijet pritet qe te kene rreth 600-800 pasagjere. Keto anije kane nje gjatesi nga 100 ne 170 m.



Ro-Ro/tragetet Tragetet kane nje gjatesi nga 125 m ne 180 m dhe mbajne diku rreth 800 dhe 1000 pasagjere.



Master Plani

Nje numer total prej 8 planesh alternative per Portin e Duresit eshte percaktuar dhe paraqitur per nje vleresim krahasues. Bazuar ne diskustimet me perfaqesuesit e APD-se, me investitoret, ne lidhje me komentet e marra gjate nje takimi te madh me investitoret te zhvilluar ne Janar 2008, u krye nje analize shume kritereshe. Rezultatet e kesaj analize sollen nje plan zhvillimi ne te cilin kapaciteti i basenit aktual te portit eshte zmadhuar, dhe ne te njejten kohe ofron edhe nje fleksibilitet me te madh per te ardhmen. Masterplani i zgjedhur parashikon krijimin e 6 terminaleve kryesore:

1. Terminali i mallit te pergjithshem dhe drithrave
2. Terminali i konteniereve
3. Terminali i trageteve dhe kroçerave
4. Terminali i çimentos dhe klinkerit
5. Terminali i mineraleve dhe qymyrgurit
6. Terminali i skrapit

Parimet per krijimin e terminaleve jane:

- Kerkesa per sherbimet portuale siç percaktohet ne parashikimin e trafikut.
- Te gjitha ngarkesat duhet te perpunohen ne Portin e Duresit.
Derisa rezultati i nje studimi mbi strategjine kombetare portuale te kete treguar te kunderten, i gjithë trafiku, perfshire edhe mallrat rifuxho te thata, do te perpunohen ne portin e Duresit.
- Infrastructure Infrastruktura e duhur e terminalit
Kerkesa per sherbime portuale eshte baza per percaktimin e infrastruktures se kerkuar si dhe per fazat e masterplanit. Perllogaritetet e kapacitetit jane perfshire ne Aneksin 8.
- Kapaciteti i Anijes.
Masterplani eshte krijuar per nje anije 30 000 DWT. Kjo eshte anije me kapacitetet maksimale ne te cilen baseni ekzistues mund te krijohet ne perputhje me standartet nderkombetare te sigurse me nje investim te arsyeshem.
- Terminalizimi
Ne kuader te transformimit te portit te Duresit ne nje port pronar, koncepti i terminalizimit eshte aplikuar per formulimin e opsioneve te master planit. Kjo do te thote qe porti eshte ndare ne subjekte fizike – terminale – te cilat jane dedikuar per perpunimin dhe magazinimin e llojeve te veçanta ngarkesash qe jane te pajtueshme me njera-tjetren. Terminalet e percaktuara jane:
 - Terminali i konteniereve
 - Terminali i mallit te pergjithshem dhe drithrave
 - Terminali i trageteve dhe kroçerave
 - Terminali i mallrave rifuxho te thata e te pista
 - a. Eksporti i çimentos dhe klinkerit
 - b. Importi i qymyrgurit dhe eksporti i mineraleve
 - c. Importi i skrapit



- Projektet tashme të nisura
Disa projekte kanë tashmë në një fazë të zhvilluar të zbatimit, si përsh. ndërtimi i terminalit të trageteve dhe rehabilitimi i kalatave 7/8. Këto projekte janë përfshirë në masterplan ashtu siç janë planifikuar.
- Supozime në ambientet ekzistuese të portit
 - Të drejtat e Pronësive
 - Për masterplanin teknik mendohet se APD-ja ka kompetencën apo mund të sigurojë një kompetencë të tillë mbi token e përshkruar në secilën prej alternativave të masterplanit
 - Terminali i naftës është zhvendosur
 - Porti i anijeve të peshkimit është zhvendosur
 - Rrëpi i tokës, i cili më parë ishte në pronësinë e autoritetit të hekurudhave, i është kaluar portit
 - Zona e kantierit detar është e gatshme për infrastrukturën e portit
- Kontratat e aktuale të qerazë së portit me paletë të treta supozohet që të zgjidhen nëse një gjë e tillë kërkohej nga masterplani i ri
- Të arrihet përdorimi optimal i faciliteteve dhe zonave ekzistuese dhe të shmangët shkatërrimi i kapitalit

Plani i zgjedhur për zhvillimin e portit karakterizohet nga vendndodhja e terminalit të kontenierëve në pjesën perëndimore të basenit dhe vendndodhja e mallrave rifuxho të thata e të pista në anën lindore të basenit. Me këtë plan, aktivitetet e “pastra” kryehen pranë qytetit të Durrësit, ndërsa aktivitetet e “pista” kryehen sa më larg që të jete e mundur nga qyteti i Durrësit.

Avantazhet e master planit janë:

- Zbatimi i master planit mund të fillojë brenda një periudhe të shkurtër pa investime të mëdha, pasi terminalët e ndryshëm do të mbeten në vendin dhe në zonën ekzistuese.
- Ekziston mundësia e realizimit me fazë të Masterplanit.
- Përdorimi i basenit ekzistues të portit dhe sipërfaqeve të tokës janë të optimizuara.
- I gjithë trafiku i planifikuar mund të përpunohet, dhe madje ekziston mundësia për ta zgjeruar më tej (kalata 13) nëse kërkohej
- Ai ofron fleksibilitet, nëse studimi mbi strategjinë kombëtare portuale tregon që një kohë të caktuar në të ardhmen ngarkesat e rifuxhëve të thata duhet të largohen nga porti i Durrësit në një port tjetër (ekzistues apo i ri), terminalët e mallrave rifuxho të thata mund të përdoren për përpunimin e kontenierëve

Me kombinimin e aktiviteteve të trageteve dhe kroqërave në një terminal të kombinuar, zhvillimi i aktiviteteve turistike mund të stimulohet. Me një ndërtesë të re për pasagjerët dhe një zonë të re terminali, hyrja për në Durrës do të jete më tërheqëse nga ç’është tani. Në këtë mënyrë, zhvillimi i aktiviteteve turistike mund të stimulohet dhe të zhvillohet më tej.

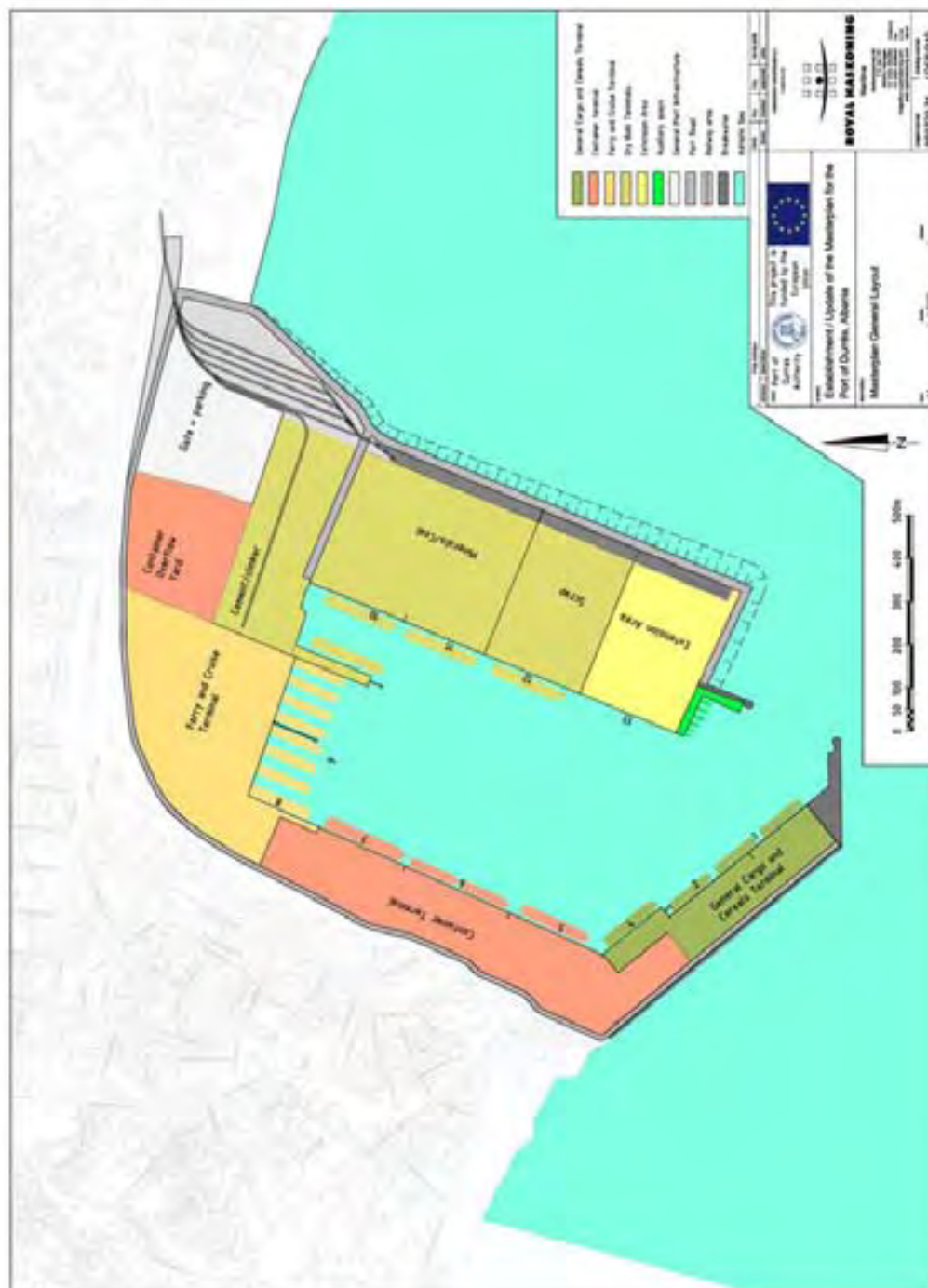
Skica e Master Planit, siç paraqitet në faqen tjetër, tregon portin në fund të projektit. Master plani do të zhvillohet në 4 faza, karakteristikat kryesore të të cilave prezantohen më poshtë:



- Faza 1: deri ne vitin 2010, me zgjerimin e terminalit ekzistues te konteniereve ne te gjithe kalaten 6, dhe me punimet e medha rikonstruktuese dhe terminalet e rifuxhove te thata. Zhvendosjen e terminalit te naftes dhe portit te peshkimit
- Faza 2: 2011- 2015; zgjerimi i terminalit te konteniereve me kalaten 7/8, fillimi i punes se terminalit te çimentos/klinkerit, terminalit te skrapit dhe nje terminali te rikonstruktuar per mineralet dhe qymyrgurin.
- Faza 3: 2016-2023; zgjerimi i terminalit te konteniereve me siperfaqe shtese dhe pas kalates 5, dhe zgjerimi i terminalit te trageteve ne zonen qe momentalisht eshte e zene nga anijet e peshkimit
- Faza 4: 2024-2030; zgjerimi i terminalit te konteniereve me kalaten 5, nje siperfaqe magazinimi shtese pas kalates 4. Zvendosja e perpunimit te drithrave nga kalata 5 ne kalaten 4.

Duhet te vihet ne dukje qe nje supozim kritik per zbatimin e masterplanit ka te beje me faktin qe zona ekzistuese e kantierit detar behet e mundshme per krijimin e terminalit te çimentos/klinkerit brenda nje periudhe te shkurter. Nese ky kusht nuk permbushet, dhe ne menyre qe te shmanget mundesia qe eksportet e çimentos/klinkerit te mos perpunohen ne port, mund te merret ne konsiderate qe te vendoset ne kalaten 12 dhe skrapit te spostohet ne kalaten 13 dhe bankina perballe kantierit te ndertimit te konsiderohet si shtese ne te ardhmen.

Vleresimi ekonomik tregoi qe projektet e reja te propozuara, pra, ndertimi i terminalit te çimentos/klinkerit, terminalit te skrapit dhe terminalit te mineraleve dhe qymyrgurit, jane te zbatueshme.





Elementete te tille duhet te merren ne considerate per t'u zbatuar brenda nje kohe te shkurter (1- 3 vjet).

1. Pontili I karburanteve

PONTili I karburanteve eshte ne kushte shume te keqja. Jane bere disa riparime duke perfshire perforcimin e pontilit me nje kapriate metalike qe mban tubin. Kane filluar punimet per nje port te ri ne Porto – Romano. Transferimi I ketij aktiviteti pritet te ndodhe ne vitin 2009 – 2010. Duke pare kushtet e keqja qe ndodhet pontili I karburanteve duhet qe kjo pune te vazhdoje pa vonese. Vonesa ne transferimin e ketij aktiviteti do te vonoje ne zvillimin e terinaleve te mallrave rifuxho dhe te cimentos e klinkerit.

2. Punime te rindertimit

Tenderimi I punimeve te ndertimit per terminalin e trageteve dhe rikonstruksionin e kalatave 7/8 pritet te fillojne se shpejti. Mund te aplikohet per te kerkuar financime per reabilitimitin e kalatave 10/11. Sipas alternativave te zhvillimit te propozuara eshte e dukshme se kalatat 10/11 jane perdorur per perpunimin e mallrave rifuxho duke perfshire dhe eksportin e mineralit. Per kete duhet te konsiderohet prioritare riabilitimi i tyre sepse vonesat reflektojne ne aktivitetin e eksportit te cimentos dhe klinkerit. Per me teper qe me tej ne masterplan jane projektuar edhe ndertesa dhe paisje te pergjithshme si:

- o Nje stacion i ri zjarrefikesish (nen ndertim)
- o Nje ndertese e re per zyra administrative qe do te pozicionohet midis "Qendres se Trainimit" dhe "Gate 2" (e projektuar)
- o Nje punishte qendrore per portin (ngjitur me stacionin e zjarrefikeseve)

3. Heqja e anijeve te vjetra (mbytura)

Ne basenin e portit ka disa anije te vjetra e te mbytura. Keto anije duhet te pastrohen menjehere duke e pare nga pikpamja detare , ambjentale dhe te sigurise. Per meteper duhet te largohet dhe doku i cili eshte prane kalates 11.

4. Zgjerimi I hapsires portuale me zonen e stacionit te vjeter hekurudhor te pasagjereve.

Zona e stacionit te vjeter hekurudhor nga muri rethues i portit deri tek ndertimet e reja eshte nje zone e paperdorur. Per kete na eshte raportuar se eshte akoma ne pronesine e Drej.Pergj. te Hekurudhave Gjithashtu na eshte raportuarr se nje pjese e kasaj siperfaqe do t'i kaloje ne pronesi portit. Ne planin e propozuar kjo hapsire (mbrapa kalatave 5-7) do te jete pjese e zgjerimit te terminalit te kontainerave. Duke pare qe sheshet mbrapa ketyre kalatave eshte relativisht e kufizuar, duke i shtuar dhe ketesiperfaqe do te ndihmonte shume ne operacionet ne kete terminal. Gjithashtu na eshte raportuar se ka patur nje kerkese nga Bashkia e Qytetit te Durrësit per kete teritor per ta perdorur per nje rruge hyrese ne qender te qytetit. Konsulenti sygjeron se teritori eshte i mjaftueshem per te dy palet (Porti dhe Bashkia) dhe per kete arsye te dy palet Porti dhe Bashkia e qytetit nepermjet nje takimi dy palesh ta zgjidhin kete ceshtje duke plotesuar kerkesat e njera tjetres.

5. Punime thellimi

Punimet e thellimit ne kanalin e hyrjes duhet te ekzekutohen sipas projektit. KONSulentit I eshte raportuar se se punimete thellimit kane qene nderprere. Rekomandohet qe te kryhet thellimi ne kanalin e jashtem me thellesi CD - 13.5ml, ne zonen e manovrimit te anijeve ne basenin e portit me nje thellesi CD – 11.5 ml dhe zona perpara kalatave me thellesi sipas projektit perkates. Mbasi te meret miratimi se materiali per mbushje eshte i vlefshem, ky material qe del nga thellimi do te perdoret per te mbushur sheshet



mbrapa kalates 12. Ne menyre qe te realizohet ne kohe riabilitimi i kalates 12 thellimi duhet te kryhet ne 2010.

6. Infrastruktura hekurudhore

Ne planin e zhvillimit te portit lidhja me hekurudhe eshte je ze I rendesishem per te zhvilluar terminalin e mallrave rifuxho. Ne menyre qe te sigurohet nje lidhje transporti eficente ndermjet burimit (minierave apo fabrikave te prodhimit) dhe portit si dhe metej lidhjen me tregun nderkombetar, eshte I nevojshem nje mashkepunim ndermjet Autoritetit Portual dhe Drejtorise se Hekurudhave. Mer me teper perte realizuar zhvillimin e terminalit te mallrave rifuxho eshteshume e rendesishme qe te kemi nje sherbim hekurudhor tecilesise. Per kete eshte e nevojshme qe te shume shpejt te realizohet nje takim ndermjet Autoritetit Portual dhe Drejtorise se Hekurudhave qete koordinojne veprimet dhe te kene nje nivel telarte kooperimi.

7. Kthimi I zones se portit ne zone doganore

Deri tani anijet duhet te kene nje urdher nga dogana qe te hyjne ne port (meperjashtim te anijeve me kontainer). Kthimi i zones se portit ne nje zone doganore do te shmangte pritjen e anijeve per temarre urdherin nga dogana per te hyre ne port. Per rjedhoje do te ulte koston dhe kohen e qendrimit te anijeve.

8. Heqja e portit te peshkimit

Eshte planifikuar projektuar financuar dhe se shpejti fillon zbatimi I Projektit te portit te Ri te Peshkimit jashte teritorit (jug-perendim te portit) te Portit nen vartesine e Ministrise se Ambjentit.

9. Aktivitete te ndryshme qe duhen eliminuar ose zhvendosur.

Ne port ka disa kompani qe kane marre me qera afatshkurter token ne port dhe zhvillojne veprimtari te ndryshme. Keto veprimtari nuk perputhen me masterplanin e propozuar (sepse jane veprimtari jo-portuale ose te parashikuara ne ambiente te tjera), dhe si rrjedhoje duhen hequr nga hapësira protuale:

- ALBTelekom (parashikuar te hiqet ne fazen 1)
- Stacioni i Gazit (parashikuar te hiqet ne fazen 1)
- Magazina e Dritherave (parashikuar te hiqet ne fazen 1)
- Depo (flat store) e Cimentos (kompania Seament, parashikuar te hiqet ne fazen 2, pas mbarimit te qerases ne 2015)

10. Kalimi I pronesise se kantierit detar ne ate te portit.

Ne fakt qenje kompani private te zoteroje ne pronesi nje pjese te portit duke perfshire dhe basenin perpara eshte nje gje e pazaknte. Ne menyre te vecante fakti qe kjo siperfaqe nuk eshte e vlefshme per operacionet ne port eshte nje situatë e padeshirueshme. Kjo siperfaqe duhet t'i kthehet Ministrise se Ekonomise e cila nga ana e vet duhet tja japi Autoritetit Portual ne perdorim. Gjithesesi kjo do tethote qe kompanise Kurum Holding duhet t'i kompesohet kjo siperfaqe, si pronar i saj. Mund t'i proozohet nje zgjidhje ne shkembim te tokes (mundet nje partneritet tjeter joint-venture). Nje kontrate koncesioni afatgjate per zhvillimin e faciliteve te terminalit te tij ne kete toke (kjo mund te behet duke e zgjeruar terminalin e trageteve). Kjo ndoshta eshte e veshtire per ta realizuar sepse bie ne kundërshtim me Ligjin e Koncesioneve per te dhene nje kontrate pa tender. Ne rast te kundert duhet te jepen zgjidhje te tjera si cpronesimi i tokes per nevoja publike. Kjo ceshtje duhet te zgjidhet sa me shpejt sepse ndikon net e ardhmen e disa aktiviteve ne port.

Shenim:

Zbatimi i masterplanit të propozuar varet nga transferimi me sukses tek Autoriteti Portual i pronësise së tokës që aktualisht është e zënë nga Kantiere Detar. Nëse ky transferim nuk realizohet, atëherë duhet hartuar një masterplan tjetër alternativ – referoju kuadrin më poshtë. Në këtë plan, zona e kantiereve detarë nuk është e disponueshme për zhvillimin e portit, vendndëzimi 12 është i parashikuar për cimento/ klinker dhe vendndëzimi 13 për skrapë. Duhet theksuar që ky masterplan nuk është opsioni i preferuar, pasi ai redukton kapacitetin total të portit me rreth 5 milion ton në vit krahasuar me planin e propozuar, dhe nuk i krijon portit hapësirat e nevojshme për të qenë fleksibël në kërkesa të ardhshme të mundshme për zgjerim.



Plani i Biznesit

Port Pronar Tokë

Një përberës i rendesishëm për rikonstruktimin e APD-së është kalimi nga një port që ofron shërbime në një port pronar, duke u përqendruar në manaxhimin dhe në krijimin e vlerave nga prona e portit. Gjithashtu, APD-ja duhet të veprojë si një agjenci rregullatore dhe monitoruese në emër të shtetit shqiptar për të siguruar aktivitete të sigurta dhe të qeta në portin e Durrësit. Masterplanin synon që t'i grupojë qendrat e ndryshme përfituese përpunuese në një numër terminalësh të veçantë. Këto paketa janë përcaktuar, kryesisht mbi llojin e produkteve që do të përpunohen dhe nevojës për të pasur terminale me kapacitete që i bëjnë paketat tërheqëse për investitorët.

Autonomia e APD-së

Qëllimi kryesor i planit të biznesit dhe i vlerësimit të implikimeve financiare të paketave të propozuara është përcaktimi i ndikimit të rikonstruktimit të



portit ne autonomine e APD-se. Megjithate, aspektet ligjore duhet te merren ne konsiderate gjithashtu. Per te gjetur struktura ligjore te pershtatshme dhe ligjerisht te mundshme, eshte kryer nje analize e kuadrit ligjor. Ligji mbi Autoritetin Portual eshte konsultuar ne menyre qe te percaktohen veprimet zyrtare te nevojshme qe APD-ja te kthehet ne nje port pronar.

Reforma Ligjore dhe Institucionale Ne tekstet ligjore jane vene re disa kontradita qe nuk e lejojne Autoritetin Portual qe te veproje si nje autoritet qe jep koncesion, siç percaktohej fillimisht ne Ligjin mbi Autoritetin Portual. Duke qene se ligji mbi Koncesionin nuk i jep shprehimisht te drejten APD-se qe te jape koncesion, kjo gje krijon veshtiresi ne krijimin e strukturave te qarta per zbatimin e Partneriteteve Publike-Private ne Durres.

Per te vepruar ne perputhje me ligjin, propozohet lidhja e marreveshjeve shumepaleshe. Nderkohe qe eshte gjithmone e mundur qe t'i shikosh keto marreveshje nga nje kendveshtrim krejtesisht ligjor, ato krijojne pasiguri per sa i perket pozites se APD-se si investitor, kur ky i fundit ofron infrastruktura te cilat konsiderohen si te nevojshme per te permiresuar nje terminal, por jane jashte qellimit te detyrimeve te investitorit privat. Pertej nivelit te terminalit, kjo gje ngre gjithashtu pyetjen se kush eshte i rendesishem, sipas kushteve te kontrates, per disponueshmerine dhe pershtatshmerine e pergjithshme te faciliteve te portit. Keshtu pra, nje vakuum i mundshem eshte krijuar per sa i perket homologut te investitorit privat, i cili do te ishte pergjegjes nga ana ligjore.

Reforma financiare Pervec strukturimit ligjor dhe institucional te marreveshjeve PPP, APD-ja mund te perballlet me nje ndikim te madh ne poziten e saj financiare, nderkohe qe reformat PPP vazhdojne. Nderkohe qe operacionet e perpunimit jane transferuar jashte Autoritetit, kostot dhe te ardhurat shoqeruese jane nxjerre jashte llogarise se Fitimit dhe Humbjeve te APD-se. Teksa qe kjo gje i heq Autoritetit mundesine e perfshirjes ne operacionet e portit dhe investimet ne pajisje dhe infrastrukture, kjo nxjerr jashte edhe pjese te rendesishme te te ardhurave te portit. Ne menyre qe te kompensohen ndryshimet e perfshira ne kete reforme strukturore, paketat PPP jane krijuar ne menyren me te balancuar te mundshme per secilen pale, gje e cila nenkupton se:

- Kthimi ne nje operator privat terminalesh eshte mese e mjaftueshmeper te nxitur investimet ne Shqiperi.
- Vlera financiare ekstra do t'i shperndahet portit per ta mundesuar ate te investoje ne infrastrukturen e portit dhe per te siguruar nje zhvillim te panderprere te portit, si dhe mirembajtjen e tij ne kushte optimale.

Per kete arsye, analiza ne nivel terminal, duke rezultuar ne nje kthim te projektit fillestar (Norma e Brendshme e Kthimit e planifikuar, bazuar ne flusket operacionale dhe investuese te arkës), mundeson gjithashtu vleresimin e mundesise per paketat PPP qe t'ia shperndajne ne menyre te drejte tepricat Autoritetit, nepermjet mekanizmave paguese koncesionare. Keto mekanizma kontribuojne ne stabilitetin e pergjithshem financiar te Portit te Durresit, nderkohe qe reflektojen edhe perqindjen optimale te fitimeve dhe rreziqeve mes Pronarit dhe operatoreve te ndryshem private.

Modelimi Financiar Pertej zgjedhjeve strikte institucionale per te implementuar PPP-ne ne biznesin e perpunimit te mallrave ne port, ekziston nje presion i forte komercial per te permiresuar performancen e pergjithshme te portit dhe perdore eksperiencen e pakrahasueshme dhe rrjetin komercial e kompanive qe operojne ne port per t'i sjelle biznes shtese Shqiperise. Kjo gje i jep gjithashtu mundesine portit te Durresit qe permbushe qellimin e



tij si nje aktor ekonomik ne vend, duke mudesuar keshtu zhvillimin industrial ne sektore te ndryshem dhe te ndihmoje eksportin ne tregjet nderkombetare.

Pare nga nje prespektive ekskluzive e APD-se, synimi i nje analize financiare eshte qe te percaktoje impaktin ne likuiditetin e port per implementimin e strategjise PPP ne kushte te reja per te mudesuar nje kthim minimal individual te investimeve. Vendosja e ketyre kushteve rezulton ne konstatimin e nje rishikimi te komanduar te strukture tarifore per te qene te sigurt qe te ardhurat e mjaftueshme jane gjeneruar per te financuar modernizimin e portit, nderkohe qe monitorohet ndikimi qe mund te sjelle rritja e çfaredolloj tarife ne situaten e pergjithshme ekonomike. Nderkohe qe keto kushte te reja perbejne nje pengese per APD-ne ne lidhje me detyrimet ekzistuese per borxhin, investimet strukture qe nevojiten per zhvillimin afatgjate te biznesit, do t'i kerkojne APD-se qe te rrise edhe kerkesat financuese.

Per kete arsye, duke filluar me kushtet e pragut, jane analizuar parametra te ndryshem qe ndihmojne ne percaktimin se ne çfare kushtesh Autoriteti i Portit do te gjeneroje likuiditet te mjaftueshem per te permbushur detyrimet e tij, dhe çfare financimet ekstra do te kete per te mbuluar zhvillimin e Portit ne menyre qe ky i fundit te permbushte aftesite financiare dhe detyrat, nderkohe qe i investon fondet ne menyre efikase.

Parametra te shumte jane te disponueshem, por me ndjeshmeri te ndryshme. Supozimet per te ardhurat dhe plani i veprimit i ndertuar jane me influencueset, duke qene se ato ndikojne mbi aftesine e çdo partneri per te mbuluar investimet e tyre, nderkohe qe aspektet e koston varen me shume nga kerkesat mbi zhvillimin e pergjithshem te kapacitetit (zgjerimi teknik dhe operacional).

Ne analizen e fundit, zgjidhja optimale qe synohet, arrihet kur priten te ardhura te mjaftueshme ne paketa te ndryshme investimesh, nderkohe qe APD-ja mund te paraqese nivele te pranueshme likuiditeti, te perftuara nga vleresimi i raportit te sherbimit te borxhit (marredhenia mes pozites financiare te subjektit ne lidhje me borxhin vjetor – principalit dhe koston senteresit – qe i sherbejne financiereve).

Sigurimi i stabilitetit financiar te portit te Duresit eshte menyra me e mire per t'i dhene nje mbeshtetje te forte zhvillimit ekonomik te Shqiperise, nderkohe qe optimizohen burimet.

Paketa PPP

Paketat e propozuara te terminaleve, jane:

- Nje terminal per mallrat rifuxho te thata qe perpunon fillimisht eksportet e mineraleve dhe importin e qymyrgurit, si edhe mallra te tjera rifuxho te thata, perjashtuar dritherat
- Nje terminal te specilizuar per çimenton/klinkerin, me nje numer te kufizuar perdoruesish te medhenj (dmth. prodhuesit e çimentos ne Shqiperi)
- Nje terminal per ngarkesa te pergjithshme, i cili perpunon gjithashtu edhe importet e misrit dhe drithrave.
- Nje terminal kontenieresh, i cili eshte aktualisht ne procesin e privatizimit. Meqenese procesi eshte ne vazhdim, plani i veprimit dhe parametrat per dhenien me konçesion te terminalit te konteniereve kane mbetur pezull.
- Nje terminal per pasagjeret qe konsiston ne trafikun e trageteve, kombinuar me nje vend te posaçem per kroçerat (i ndodhur jashte terminalit te trageteve)
- Nje terminal te specilizuar per perpunimin e skrapit, per t'u vendosur ne nje Kalate 12 te re



Rezultatet e paraqitura te tabelen e meposhtme paraqesin Planin e veprimit te synuar sipas kushteve minimale te strategjise PPP, ne te cilen paketatat PPP konsiderohen ne nivel te pranueshem per te terhequr kompanite private, dhe ne baze te cileve variablaive eshte i zbatueshem ky plan veprimi.

	T1	T2	T3	T4	T5	T6
Produkti	Minerale (Nikel, Krom (eksport), qymyrguri (import))	Çimento, Klinker (eksporte)	Ngarkese e Pergjithshme dhe mallra rifuxho bujqesore	Konteniere	Pasagjere (Tragete dhe Kroçera)	Importe te skrapit te metaleve
Vendndodhja	Kalatat 10/11, Lindje	Kalata 9b (zona ekistuese e kantierit detar)	Kalata 1-4	Kalata 5 – 8	Kalata 9a (terminali ekzistues i trageteve + ai i anijeve te peshkimit	Kalata 12 (per t'u ndertuar)
Modeli PPP	Konçesion	(Ndertim- Operim- Transferim)	Konçesion	Konçesion	Çonçesion	(Ndertim- Operim- Transferim)
Shume-perdorues?	Po	Po, i kufizuar (marreveshje per ofrim sherbimi me disa eksportues)	Po	Po	Po	Pritet nje perdorues i vetem
Objekti i Investimit	Zona e terminalit + Superstruktura	Investim i plote (perfshire bankinen)	Superstruktura + pajisjet	Superstruktura + pajisjet	Investimi kryer nga APD-ja	Investim i plote (perfshire kalaten)
Niveli i Investimit Privat (ne Milion EURO)	49.7	43.1	64.8	93.6	-	26.8
Nisja	2011	2011	2010	2009	2012	2011
Kohezgjatja (min)	25 vjet (15 vjet +10vjet)	30 vjet	25 vjet (15 vjet +10 vjet)	15 vjet +10 vjet mundesi shtyrje	25 vjet (15 vjet +10 vjet)	30 vjet
Struktura e propozuar e tarifave dhe rregullimet	Tarifa e APD-se +11%	Tarifa e APD-se + 87%	Tarifa e APD-se + 45%	Struktura tarife Nderkombet are si Benchmark	-	Tarifa e APD-se + 24%
IRR e Perlllogaritur e Projektit	15.1%	15.0%	15.0%	16.0%	15.1%	15.1%
Struktura e	Pjesa e te	Pjesa e te	Pjesa e te	Tarifat mbi	Pjesa e te	Pjesa e te



	T1	T2	T3	T4	T5	T6
pageses se konçesionit	Ardhurave 10%	Ardhurave 10%	Ardhurave 10%	te Drejten e Perdorimit te Tokes + Qiraja e Tokes	Ardhurave 78%	Ardhurave 10%

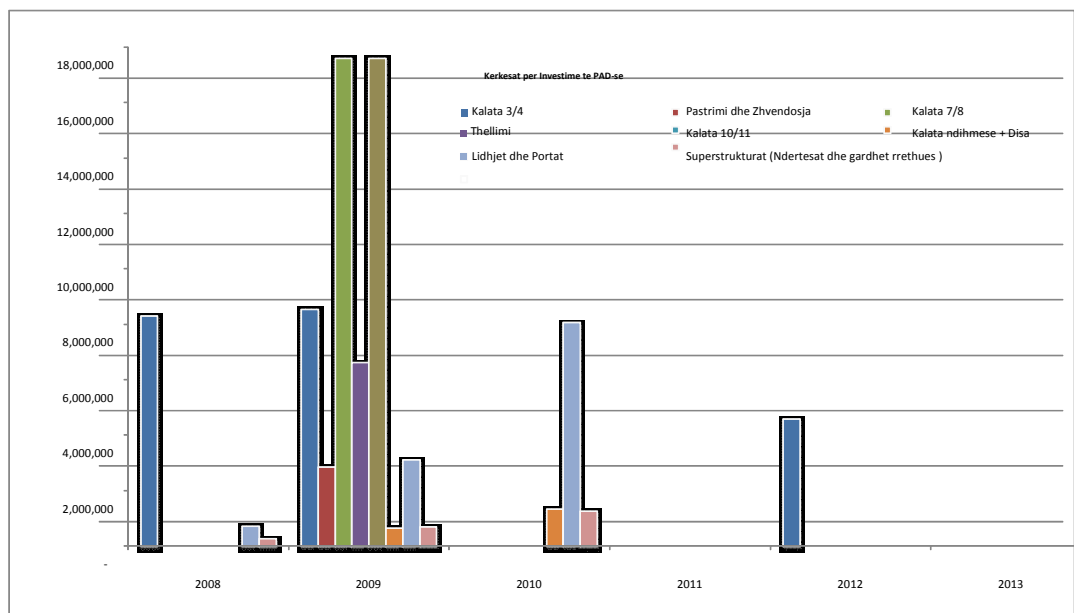
Kthimet (Te ardhurat) e Detajuara te Paketave PPP	T1	T2	T3	T4	T5	T6
Perdorimi	Minerale/ Qymyrgur	Çimentot/Klin ker	Ngarkese e Pergjithshme	Konteniere	Pasagjere	Metal Skrap
Struktura e pageses se konçesionit	Pjesa e te Ardhurave 10%	Pjesa e te Ardhurave 10%	Pjesa e te Ardhurave 10%	Tarifat mbi te Drejten e Perdorimit te Tokes + Qiraja e Tokes	Pjesa e te Ardhurave 78%	Pjesa e te Ardhurave 10%
Investimi Total (ne milion EURO)	72.6	43.2	70.8	110.9	29.6	26.8
Pjesa e APD-se (ne Milion EURO)	22.9	-	6.6	17.3	29.6	-
Operator part (in Million EUR)	49.7	43.1	64.8	93.6	-	26.8
Norma e Brendshme e Fitimit te Operatorit	15.1%	15.0%	15.0%	16.0%	15.1%	15.1%
NPV e Fluksit te Lire te Arkes se APD-se (@ 8%) ne Milion EUR)	-9.8	10.4	8.5	4.5	55.9	5.5
NPV e pagesave per perdorimin e prones Autoritetit (@ 8%) ne Milion EURO	9.4	10.5	14.2	19.6	79.0	5.5
Rol per APD-ne mbi projektet perkatese PPP	2%	n/a	20%	10%	24%	n/a
Pagesat totale nga Perdorimi i Tokes ne milion EUR)) (terma nominale , jo	31.0	40.9	45.6	49.7	266.7	18.7



Kthimet (Te ardhurat) e Detajuara te Paketave PPP	T1	T2	T3	T4	T5	T6
NPV)						

Performanca financiare e APD-se Analiza e kapacitetit prodhues mundeson studimin e situates financiare te APD-se permes fazes kalimtare dhe privatizimit te plote te terminaleve ne paketat PPP. Ndryshimi kryesor eshte nje kalim nga te ardhurat e perpunimit te terminalit, aktualisht burimi kryesor i te ardhurave per Autoritetin Portual, ne burimin e te ardhurave nga pagesat e konçesionit; paralelisht, po ndodh nje eksternalizim i kostove shfrytezuese dhe investimeve ne pajisje, te cilat transferohen ne menyre progresive me mbledhjen e te ardhurave nga perpunimi.

Plani reference i veprimit Plani reference i veprimit per analizen e kapacitetit prodhues bazohet ne planin e veprimit per trafikun e rastit baze, krahasuar me strukturen ekzistuese te librit te tarifave te APD-se. Inputi i kostos per investimet e perdorura eshte situata sipas skices se alternatives B2 te Master Planit (Shih Kapitullin 5) te ushtrimit per shpenzimin paraprak.



Investimet e APD-se

Periudha e Konsideruar Diapazoni kohor eshte viti 2008-2028. Nderkohe, ne menyre qe te kete fleksibilitet per paketat PPP, nje analize 30 vjetore eshte ndertuar ne model.

Diapazoni kohore eshte viti 2008-2028. Nderkohe, ne menyre per te patur nje fleksibilitet te parametrave per paketat PPP, ne model krijohet nje analize per nje periudhe maksimale prej 30 vjetesh. Ne menyre qe te kemi te gjitha te dhenat e mundshme, trafiqet shtyhen pertej



diapazonit reference ne menyre lineare. Ne kete plan veprim, operacionet e perpunimit do te privatizohen njeri pas tjetrit si me poshte:

- 2009 = implementimi dhe nisja e dhenies me konçesion te terminalit te konteniereve
- 2010 = Dhenia me konçesion e perpunimit te ngarkesave te pergjithshme/drithrave
- 2011 = nisja e BOT/Konçesionit per tre terminale te mallrave te thata rifuxho (pas perfundimit te ndertimit)
- 2012 = dhenia me konçesion jashte terminalit te trageteve

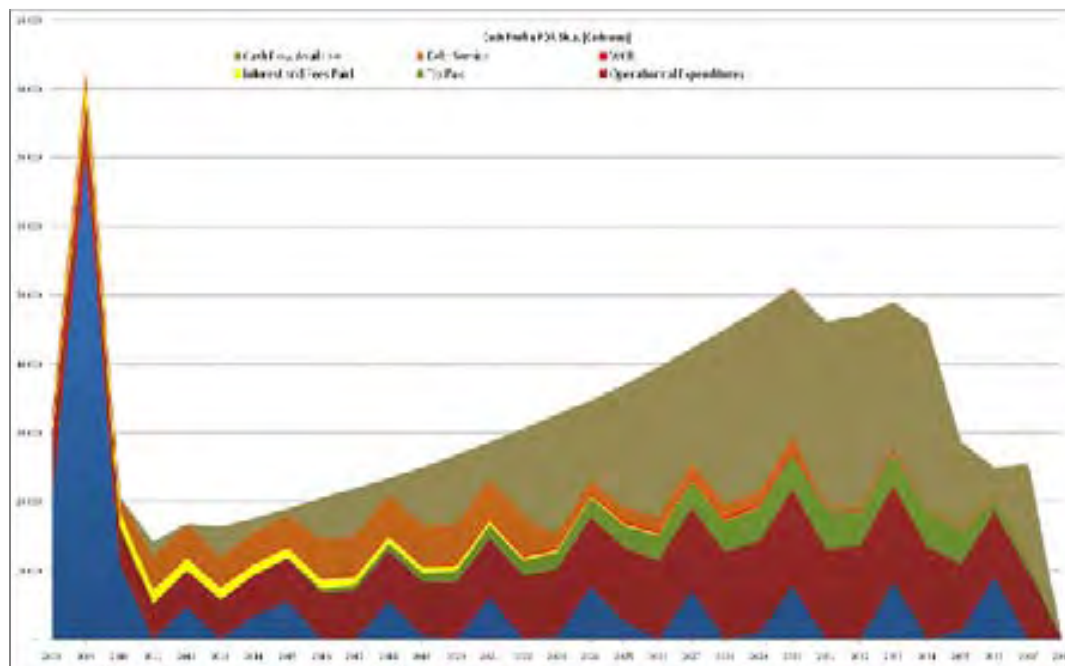
Keto jane datat e synuara, duke marre parasysh privatizimin e vazhdueshem te veprimeve me kontenieret, kohen e ndertimit te kalatave 10/11 dhe 12, terminalin e çimentos/klinkerit, si dhe dhenien me konçesion jashte aktiviteve te tyrageteve pas disa vitesh funksionim, ne menyre qe te testohet perfitushmeria e aktivitetit dhe sigurimi i trafikeve, per te rritur vleren e konçesionit ne treg (Kjo vlere mund te permiresohet ne menyre drastike nese terminali ka disa vjet qe operon, ne menyre qe te tregojte terheqjen komerciale te biznesit).

Rezultatet Financiare te APD-se Struktura e parametrave te konçesionit ne planin e veprimit te synuar ne nivel minimal te kthimeve te investimit, per sa i perket kushteve te strategjise PPP, siguron rezultatet e paraqitura ne tabelen e meposhtme per APD-ne ne lidhje me investimet e konsoliduara te prezantuara me lart.

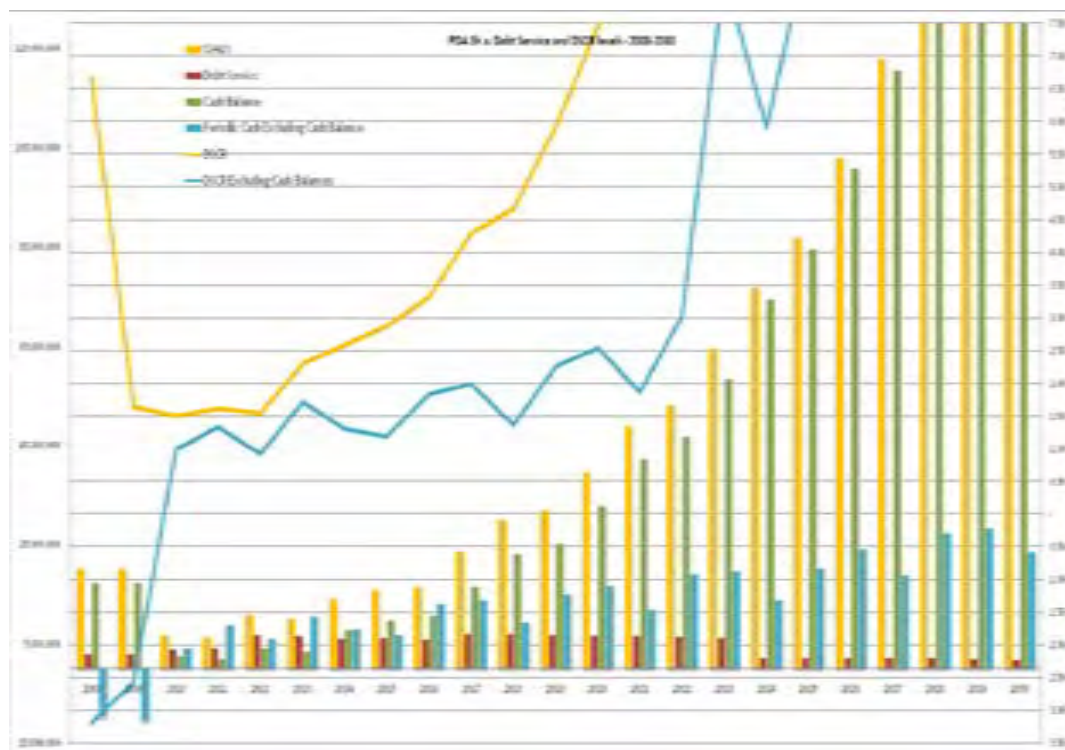
	Rol	NPV@ 8% (ne Milion EURO)	DSCR minimale...	...ne vitin	Shuma totale e kerkuar per financimin e ri
APD	14.2%	63.7 Milion EURO	1.50	2010	57 Milion EURO

Rezultati per APD-se (plani i synuar i veprimit/kushtet minimale per strategjine PPP)

Grafiket e meposhtme japin disa te dhena per periudhen 2008-2030, me saktesisht skicen per fluksin perkates te arkës dhe zhvillimin e DSCR-se.



Skica e fluksit te arkes se APD-se (plani i synuar i veprimit/kushtet minimale per strategjine PPP)



Likuiditeti i APD-se (plani i synuar i veprimit/kushtet minimale per strategjine PPP)



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
PROJEKT 4.3 (2015)								
Indicator: Road 2 Development (Mio.€)								
Revenue/terminal handling	15,230,871	14,271,172	2,312,353	-	-	-	-	-
Port Dues Revenue to Landlord	3,875,911	3,351,238	5,537,584	6,029,347	6,216,827	10,014,846	16,688,438	25,757,120
Concessionary and users Revenue	213,574	199,762	2,336,269	15,762,189	16,816,375	25,041,158	30,076,196	6,354,875
Subtotal Concessionary Users	233,000	299,000	299,000	170,000	299,000	299,000	299,000	299,000
Total revenues	18,340,351	18,401,333	10,248,206	26,791,536	28,332,202	41,365,004	53,083,634	32,411,095
Personnel	4,282,873	4,371,375	2,808,162	2,574,816	2,627,181	5,082,889	5,087,344	4,588,000
Other	4,826,718	5,658,550	2,757,289	4,051,708	5,862,858	7,767,120	10,667,587	9,401,898
Total costs	9,109,591	10,029,925	5,565,451	6,626,524	8,490,039	12,850,009	15,754,931	13,990,000
DIFFERENTIAL	9,230,760	8,371,408	4,682,755	20,165,012	19,842,163	28,514,995	37,328,703	18,421,095
Depreciation	702,000	4,716,716	4,400,185	5,606,627	5,765,581	5,791,894	5,774,547	5,011,555
Depreciation Public Terminal	-	701,710	701,710	701,710	701,710	801,889	801,760	900,745
Depreciation Existing Assets	702,000	1,015,006	700,475	1,904,917	2,063,871	2,089,905	2,092,787	1,110,810
DIFF	5,009,626	3,328,372	5,882,570	13,857,675	13,375,872	20,723,091	20,752,356	12,308,790
Total investment	903,682	1,838,901	2,038,820	1,482,756	894,261	338,107	121,116	2,344
Total fees	-	-	-	-	-	-	-	-
Interest on Cash Balances & Reserves	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Haskoning costs	903,682	1,838,901	2,038,820	1,482,756	894,261	338,107	121,116	2,344
DIFF	4,105,944	1,489,471	3,843,750	12,374,919	12,481,611	20,384,984	20,631,240	12,306,446
Vacation Charge	888,829	176,894	-	714,314	2,183,856	2,088,364	4,881,886	1,762,314
Net Savings	5,643,115	5,302,577	3,843,750	2,866,257	9,293,755	13,296,620	15,750,354	7,284,132
Subtotal Declared	916,487	164,101	378,896	1,262,236	1,263,818	3,838,338	5,668,388	1,868,388
Legal Reserves	170,199	53,579	145,899	428,779	428,779	787,873	1,212,179	853,480
Retained Earnings for the Period	2,756,429	884,397	1,418,754	2,792,841	6,702,161	12,680,766	19,486,371	5,565,405

Pasqyra e Fitimeve dhe Humbjeve te APD-se per vitin 2008 - 2035



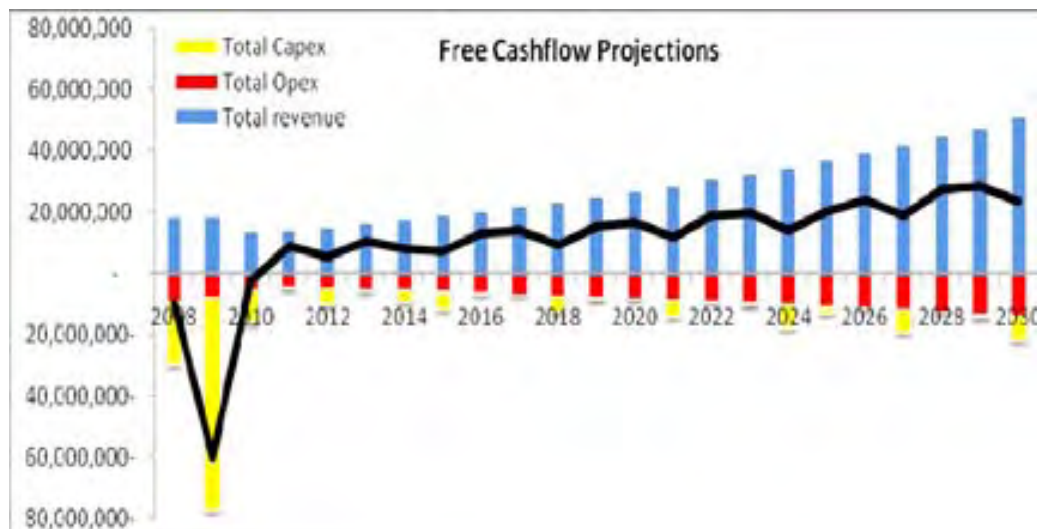
Burimi i te Ardhurave te APD-se

Shihet se te ardhurat nga perpunimi i terminaleve rriten me privatizimin vazhdues te terminaleve. Ato zevendesohen ne menyre progresive nga pagesat e konçesioneve, bazuar ne perlllogaritjen e flukseve te mbetura te arkës qe konçesonaret do te mund t'i kthejne Autoritetit.

Duke supozuar 4 Euro per m² mesatarisht, behet nje perlllogaritje e perafert e pjesës fikse kundrejt pjesës se ndryshueshme te ketyre te ardhurave. Kjo padyshim qe varet shume nga struktura perfundimtare e seciles prej paketave PPP (pas negociatave).

Raporti i Sigurise

Duke perdorur strukturen financiare te paraqitur me lart, paraqiten disa raporte te sigurise per te analizuar aspekte te ndryshme te likuiditetit te APD-se ne nje zbatim te plote te paketave PPP.



Projektimet e Flukseve te Lira te Arkes

Norma e Sigurise se Investimit (2009-2030)	NPV e fluksit te Lire te Arkes @ 8%	NPV shpenzimeve Capex @ 8%	ICR(Raporti i Sigurise se Interesit)			
APD	58.2 Milion EURO	113.6 Million EUR	0.51			
Raporti i Sigurise se Kredise (2009-2030)	NPV e fluksit te Lire te Arkes @ 8%	NPV Vlera e mbetur e aseteve	Vlera totale e korporates	Financim	LCR (Raporti i Sigurimit te Interesit)	
APD	58.2 Milion EURO	12.2 Milion EURO	70.4 Milion EURO	57 Milion EURO	1.24	

Raportet e performances financiare te APD-se

Keto shifra tregojne qe vlera totale e prones se APD-se (perfaqesuar ketu nga NPV e parave + asetet) eshte me shume se shumata totale e kredive, dmth. norma 1.24 e mbulimit te kredive.

Propozim alternativ per terminalin e trageteve/pasagjereve Nje zgjidhje alternative per te permiresuar detyrimin financiar te APD-se jepet per terminalin e trageteve/pasagjereve. Ky plan veprimi merr ne konsiderate nje pagese prej 26 milion Eurosh per nje operator te mundshem privat ne menyre qe te marre ne dorezim operimet e veprimtarive te trageteve dhe kroqerave ne Durres. Nese terminali i pasagjereve privatizohet paraprakisht ne vitin 2010, kundrejt nje pagese te menjehereshme per te hyre ne koncesion dhe blerjen e aseteve te terminalit, kerkesat per financimin e APD-se do te reduktoheshin ne menyre te konsiderueshme. Çka eshte e rendesishme, DSCR-ja do te permiresohej ne nivele te sigurta. Ky variant i planit te veptimit merr ne konsiderate ekzistencen e dy faciliteteve te permendura me nje vlere totale prej 49 milion Euro. Nga ana tjeter, parimi i ndarjes se te ardhurave reduktohet rrjedhimisht per te arritur te kthim investimi minimum te synuar, dhe kjo shume prej 35% e te ardhurave te ndara ne kete rast, jep rezultatet e meposhtme per APD-ne:



	RoI	NPV@ 8% (ne Milion EURO)	DSCR Minimale ...	...ne vit	Shuma totale e financimit te ri te kerkuar
APD Sh.a.	15.0%	53.6 Milion EURO	1.53	2009	49 Milion EURO

Rezultati i APD-se (Organizimi dhe kushtet alternative per privatizimin e terminalit te trageteve)

Struktura tarifore Momentalisht, Autoritetit Portual i Durresit eshte subjekti kryesor qe rregullon tarifat ne port. Sidoqofte, ai nuk eshte rregullatori i vetem pasi sherbimet detare jane privatizuar tashme. Gjithashtu, per disa terminale (dritherat dhe ngarkesat e pergjithshme), sherbimi i ngarkim-shkarkimit eshte privatizuar aktualisht. Duke qene se kontrolli i tarifave ofron nje metode per rregullimin ekonomik te portit, te gjitha tarifat e aplikuara kerkojne negociimin e duhur.

Treguesit kryesore te efektshmerise Çdo autoritet qe jep konçesione perballat me disa vendime per sa i perket menyres me te cilen ai kerkon te monitoroje efektshmerine e operatoreve private. Nga ana tjeter, autoriteti portual mund te kerkoje qe konçesionari te permbushe disa nivele te caktuara te efektshmerise ne disa kategori te caktuara dhe aktivitete operacionale. Ketu perfshihen matjet e produktivitetit dhe cilesise se sherbimit si:

- Numri i levizjeve apo tonazhi i perpunuar ne ore mes nderfaqes nga anija-tek bregu ne kalate
- Numri i levizjeve per vinç-ure ne ore apo tonazhi i perpunuar nga vinçi ne ore
- Numri i levizjeve te kryera apo i tonazhit te perpunuar per meter linerar kalate ne vit
- Indeksi i cilesise se kohes se kthimit te anijes
- Indeksi i cilesise se kohes se kthimit te kamionit
- Indeksi i cilesise se kohes se kthimit te trenit (kur dhe ku eshte e mundur)

Per te matur se sa mire perdoren facilitetet e dhena ne konçesion, autoritetet portuale perfshijne shpesh ne kontratat e konçesionit vlerat minimale, te cilat variojne per lloje te ndryshme terminalesh porti, per dy asetet e meposhtme:

- Numrin e levizjeve apo tonazhin e perpunuar per çdo meter te gjatesise se kalates
- Numrin e TEU-se apo tonazhin e perpunuar per m² te siperfaqes se terminalit

Kritere te tjera operacionale qe mund te perfshihen gjithashtu jane:

- Norma e frekuences se kohes se humbur nga demtimi
- Frekuenca e programeve trajnuese per personelin dhe efektshmeria e ketyre programeve
- Implementimi dhe zbatimi i nje sistemi per administrimin e mjedisit
- Venia ne pune e nje sistemi per manaxhimin e sigurise



KONKLUZIONE DHE REKOMANDIME

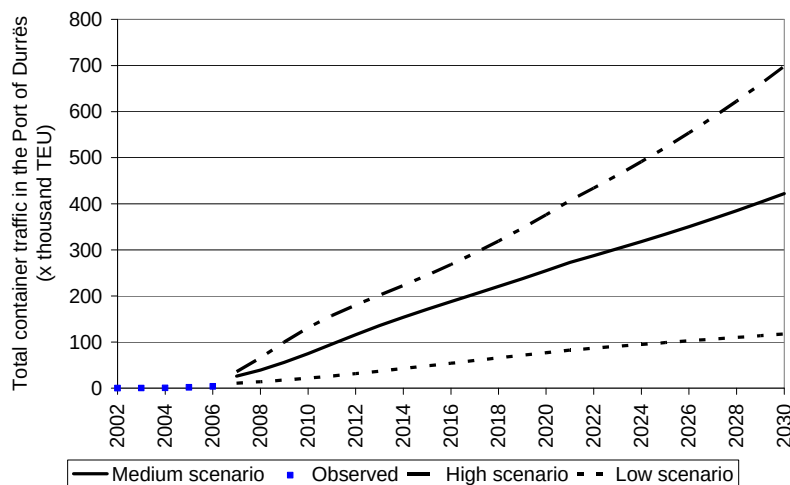
Porti i Durrësit është porti kryesor në Shqipëri. Infrastruktura e tij operacionale përbëhet nga 11 kalata me një thellësi kalate që varion nga 7.5m – 11.5m. Mallrat kryesore që përpunohen në port janë mallrat e përgjithshme, drithrat, kontainerat, tragetet dhe mineralet. Duke qenë se është porta kryesore e Shqipërisë si dhe duke qenë në hyrje të Detit Adriatik, Porti i Durrësit ka një pozicion të fortë strategjik. Ai mbetet dhe porta e Koridorit të VIII, veçanërisht për vendet fqinje si Kosova dhe Maqedonia.

Kjo është reflektuar në parashikimin e trafikut dhe tregëtisë, të cilat janë bazuar në prespektivën e zhvillimit të Shqipërisë, Kosovës dhe Maqedonisë dhe gjithashtu në potencialet tregëtare të kryesisht produkteve industriale dhe mallrat rifuxho.

Diagrama e mëposhtme paraqet rezultatet e parashikimit të trafikut për kategoritë kryesore:

Kontainerat

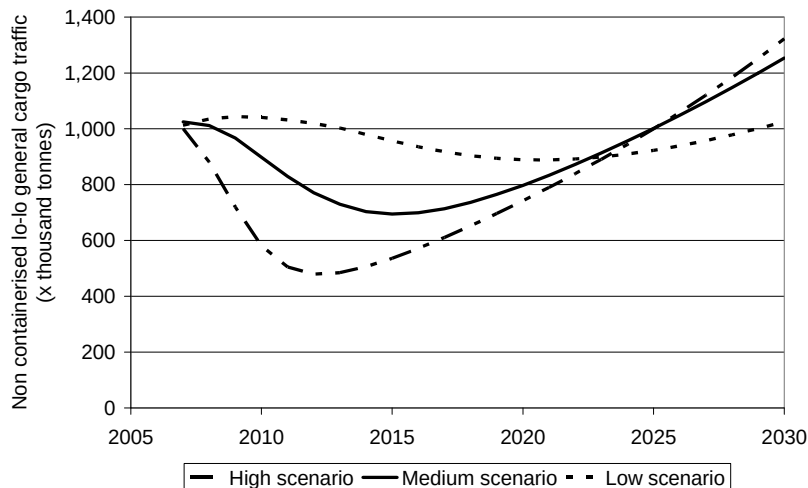
Trafiku i kontainerave (mijë TEU)





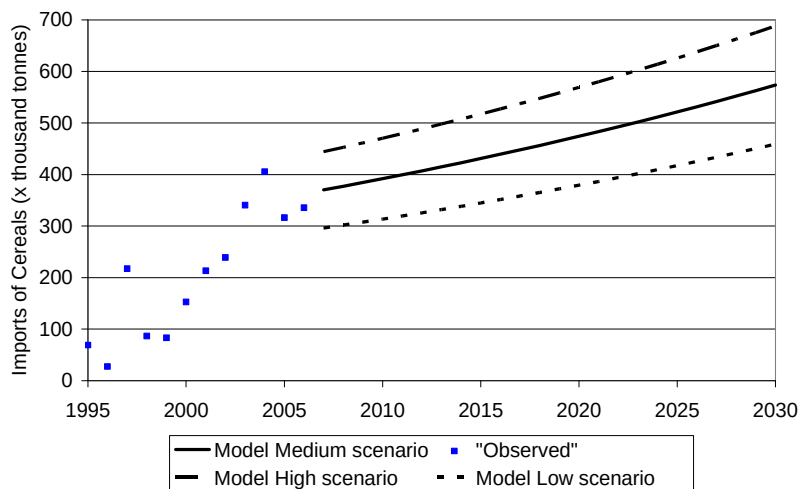
Mallra per pergjitheshme te pakontainerizuara

Parashikimi I mallrave te pakontainerizuara Lo-Lo



Drithrat

Importet e drithit (mije ton)



Mallrat rifuxho industriale

	2007	2011	2015	2020	2025	2030
Eksporti Cimentos	0	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Eksporti Klinkerit	0	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Eksporti Kromit	222,459	222,459	222,459	222,459	222,459	222,459
Eksporti Ferro-Nikelit	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000
Importi Qymyrit	0	857,143	857,143	857,143	857,143	857,143
Total	622,459	3,479,602	3,479,602	3,479,602	3,479,602	3,479,602

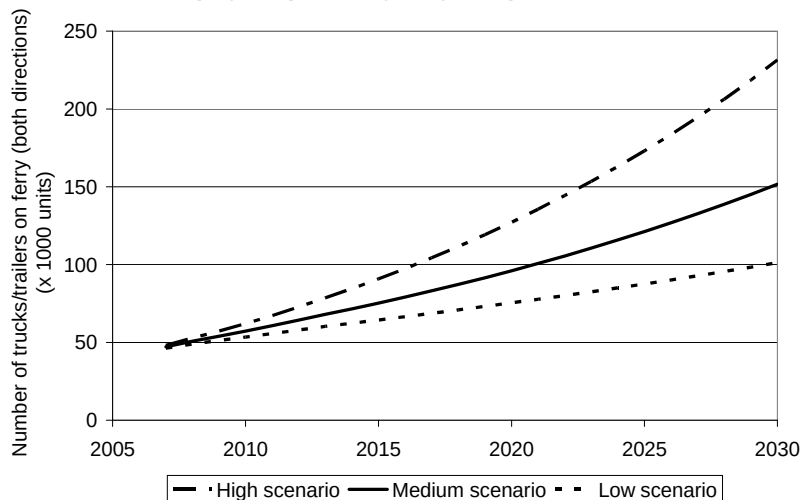


Skrapi – Per industrine e celikut ne Elbasan kerkohet import skrapi. Volumi i importeve eshte projektuar te rritet me rreth 300 mije ton deri ne vitin 2010 dhe me vone deri ne 900 mije ton.

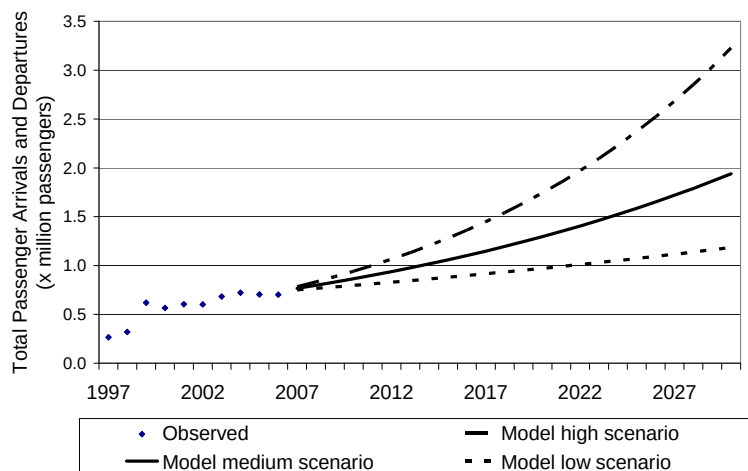
Roll on – Roll off (Shermbimi I trageteve)

Grafiku I meposhtem tregon parashikimin e importeve te mallrave te pergjitheshme qe transportohen nga Ro-Ro.

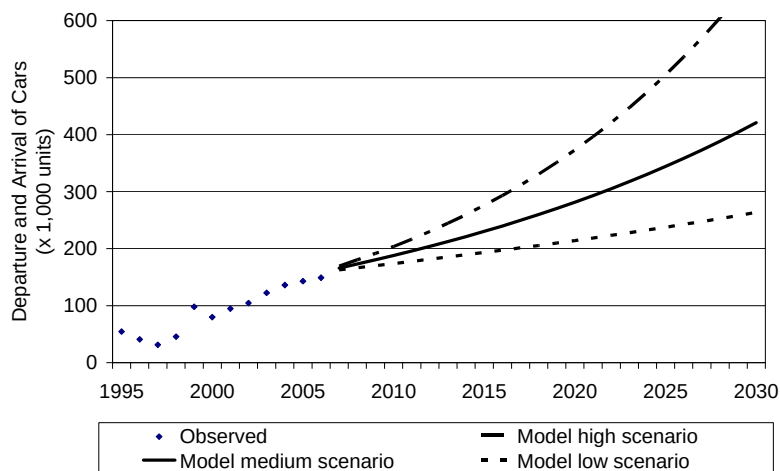
Kamiona/trailera (mije cope, ne dy drejtimet)



Numri total I pasagjereve vajtje-ardhje (million pasagjer)



Parashikimi I vajtje – ardhjeve te veturave (mije cope)



Perfundimisht, është pranuar që rreth 20 krocera në vit do të vijne në Portin e Durrësit

Duke u bazuar në konfigurimin e infrastruktures së portit është përcaktuar në Master – Plan dhe lloji i anijeve që do të hyjnë në port.

- **Kontainer** Madhësia maksimale e anijes është 1700 TEU, që kufizohet nga konfigurimi i portit.
- **Mallrat rifuxho:** Madhësia maksimale e anijes është me kapacitet 30,000DWT.

Duke u bazuar në kërkesat që ka parashikimi janë zhvilluar 8 pane alternative të zhvillimit të Portit të Durrësit. Ato janë paraqitur në këtë raport në mënyrë krahasuese me njëra tjetrën. Duke u bazuar në diskutimet me përfaqësuesit e APD, me përfaqësuesit e biznesit, në komentet e bërë gjatë takimit me biznesin në Janar 2008, është bërë një analizë shumë – kritereshe. Në bazë të rezultateve të analizës është përpunuar një planimetri në të cilën është maksimizuar kapaciteti i basenit të portit dhe në të njëjtën kohë ka një fleksibilitet ndryshimi në të ardhmen. Master – Plan i zgjedhur parashikon zhvillimin e 6 terminalëve kryesorë:

- Terminali I Mallrave të Përgjithshme dhe I Drithrave
- Terminali I Kontainerave
- Terminali I Tragetëve dhe I Krocerave
- Terminali I Cimentos dhe I Klinkerit
- Terminali I Mineraleve dhe I qymyreve
- Terminali I Skrapit

Parimet për zhvillimin e Master – Planit janë:

- Kërkesa për port shërbimesh sic tregohet në parashikimin e trafikut
- Gjithë mallrat do të përpunohen në Portin e Durrësit.
- Kërkesat e terminalëve për infrastrukturë
- Master – Plan është zhvilluar duke patur parasysh kapacitetin maksimal të anijes 30,000 DWT.
- Nga pikpamja e transformimit të Portit të Durrësit në një port “Land-Lord” është aplikuar koncepti i terminalizimit për të formuluar opsionet e Master – Planit. Terminalët e identifikuar janë:
 - Terminali I Kontainerave
 - Terminali I Mallrave të Përgjithshme dhe Drithrave
 - Terminali I Tragetëve dhe I Krocerave
 - Terminali I Mallrave Rifuxho



- a. Eksporti I Cimentos dhe Klinkerit
- b. Importi I qymyrit dhe eksporti I Mineralit
- c. Importi I Skrapit
- Projektet qe kane filluar jane marre parasysh nga Master – Planit ne perputhje me planifikimin e tyre.
- Gjendja dhe mundesite aktuale te portit
- Optimizon hapsirat dhe fasilitetet ekzistuese dhe shmang prishjen e kapitaleve ekzistuese.

Plani I gjedhur I zhvillimit te portit karakterizohet nga vend-ndodhja e terminalit te kontainerave ne pjesen perendimore te basenit dhe terminali i mallrave rifuxho ne anen e majte te basenit. Ne kete plan te gjitha aktivitetet e “pastra” jane vendosur prane qytetit ndersa aktivitetet e “ndotura” jane vendosur sa me larg nga qyteti i Durrësit.

Avantazhet e Master – Planit te zgjedhur jane se:

- Zbatimi I Master – Planit mund te filloje shpejt pa pasur nevojë per investime te medha sepse nje pjese e terminaleve do te mbeten ne vendin qe jane aktualisht
- Jep mundesine e realizimit te Master – Planit me faza.
- Perdorimi I basenit ekzistues dhe hapsira e tokes jane optimizuar.
- I gjithë trafiku I parashikuar mund te perpunohet dhe bile ka nje mundesi qe ne rast nevojë mund te zgjerohet (kalata 13)
- Ai siguron nje fleksibilitet qe edhe ne se strategjia Kombetare e Porteve kerkon qe ne nje kohe te caktuar net e ardhmen mallrat rifuxho te kalojne ne ndonje port tjeter (te ri ose ekzistues), kalatat e ketyre mallrave mund te kthehen dhe te behen per perpunimin e kontainerave.

Me kombinimin e trageteve me krocerat ne te njejtin terminal, zhvillimi i turizmit mund te behet me terheqes. Me nje ndertese te re per terminal pasagjeresh dhe nje hapsire te re terminali, hyrja ne qytetin e Durrësit do te jete me atraktive sec eshte sot. Ne kete menyre zhvillimi I aktivitetit te turizmit mund te nxitet me shume.

Planimetria e zhvillimit te Master – Planit qe jepet meposhte tregon si do te jete zhvillimi i portit deri ne vitin 2030. Master – Plani do te zhvillohet ne 4 faza:

- Faza 1: deri ne 2010 do te kete nje zgjatje te terminalit te kontainerave deri ne fund te kalates 6 si dhe do te kete punime te medha ndertimi ne terminalin e trageteve dhe ne terminalin e mineralit. Heqja e depozitave te naftes dhe porti peshkimit.
- Faza 2: 2011 – 2015: zgjatja e terminalit te kontainerave deri ne fund te kalatave 7/8, fillimi I punes ne terminalin e cimentos dhe klinkerit, rikonstrukcioni I terminalit te skrapit dhe te mineralit.
- Faza 3: 2016 – 2023: zgjerimi I terminalit te kontainerave mbrapa kalates 5 dhe zgjerimi I terminalit te trageteve ne zonen e portit
- Faza 4: 2024 – 2030: zgjerimi I terminalit te kontainerave me kalaten 5 dhe hapsiren mbrapa kalates 4. Zvendosja e terminalit drithrave nga kalata 5 ne kalaten 4.

Nje ceshtje kritike ne studimin e Master – Planit eshte supozimi se zona e kantierit detar shpejt do t'i kaloje ne pronesi portit dhe do te vihet ne dispozicion per zhvillimin e terminalit te cimentos/klinkerit. Ne rast se se ky kusht nuk plotesohet ateherë perpunimi i cimentos do te kaloje ne kalaten 12 dhe per skrapin do te ndertohet kalata 13. Gjithashtu do te ndertohet pontili ne zonen e kantierit detar.

Studimi ekonomik I ndertimit te terminalit te cimentos/klinkerit, terminali i skrapit dhe terminali i mineralit/qymyrit tregon qe jane fisibel.





- o Nje stacion i ri zjarrefikesish (nen ndertim)
 - o Nje ndertese e re per zyra administrative qe do te pozicionohet midis “Qendres se Trainimit” dhe “Gate 2” (e projektuar)
 - o Nje punishte qendrore per portin (ngjitur me stacionin e zjarrefikeseve).
3. Heqja e mbetjeve te anijeve te vjetra (**wreck**)
 4. Cvendosja e murit rrethues duke perfshire zonen e stacionit te vjeter hekurudhor.
 5. Zbatimi I projektit te thellimit. Kalatat e reja duhet te projektohen per thellesi 11.5ml, baseni duhet te thellohet ne thellsine CD-11.5ml dhe kalali I jashtem te thellohet ne CD-13.5ml.
 6. Mbeshtetje ne riabilitimin e infrastructures hekurudhore.
 7. Kthimi I portit ne zone doganore.
 8. Heqja e portit te peshkimit.
 9. Aktivitete te ndryshme qe duhen eliminuar ose zhvendosur.
Ne port ka disa kompani qe kane marre me qera afatshkurter token ne port dhe zhvillojne veprimtari te ndryshme. Keto veprimtari nuk perputhen me masterplanin e propozuar (sepse jane veprimtari jo-portuale ose te parashikuara ne ambjente te tjera), dhe si rrjedhoje duhen hequr nga hapësira protuale:
 - ALBTelekom (parashikuar te hiqet ne fazen 1)
 - Stacioni i Gazit (parashikuar te hiqet ne fazen 1)
 - Magazina e Dritherave (parashikuar te hiqet ne fazen 1)
 - Depo (flat store) e Cimentos (kompania Seament, parashikuar te hiqet ne fazen 2, pas mbarimit te qerases ne 2015)
 10. Rimarrja e pronesise ne zonen e Kantierit Detar.

Me tej eshte pergatitur nje biznes-plan per zbatimin e Master – Planit. Nje component I rendesishem ne ristrukturimin e Autoritetit Portual te Duresit eshte transicioni i nga port sherbimesh/vegllash ne “Land – Lord” duke u fokusuar ne drejtimin dhe krijimit te te ardhurave nga qeraja. Per me teper APD duhet te veproje si nje agjensi regullatore dhe kontrolluese ne emer te Qeverise Shqiptare per tesiguruar jne operim normal ne portin e Duresit.

Master – Plani ka per qellim te integroje qendra te ndryshme te perpunimit brenda nje numri terminalesh. Ky integrim eshte percaktuar kryesisht ne vartesi te tipit te mallit qe perpunohet dhe nevojës per madhesine e terminalit ne menyre qe te behet sa me atraktive per investitoret.

Fokusi kryesor I planit te biznesit dhe vleresimit financiar te zbatimit te ketij plani eshte qe te identifikojë ndikimin e rikonstruksionit te portit ne autonome e APD. Megjithate aspektet ligjore duhet te konsiderohen te mira. Eshte analizuar aspekti ligjor per te identifikuar menyren me te pershtateshme dhe ligjore te struktures se nje privatizimi te mundeshem. Autoriteti Portual eshte keshilluar per veprimet e nevojshme qe duhet te ndermari qe te behet nje port Land – Lord.

Jane verejtur disa kontradikta ne tekstet ligjore qe sfidojne aftesine e Autoritetit Portual per te vepruar si autoritet koncesionari, sic ka qene parcaktuar fillimisht ne ligj. Sepse Ligji per Koncesionin nuk shprehet ne menyre eksplicite se APD te veproje si nje i tille. Kjo krijon veshtiresine pe rreth krijuar nje strukture te qarte kontraktuale ne zbatim te nje Kontrate Koncesioni (PPP) ne Portin e Duresit. Per te qene korrekt me ligjin, propozohet nje marreveshje shumepaleshe. Ndersa po ta shikosh kete marreveshje nga pikpamja legale, krijon te pasiguri ne lidhje me pozicionin e portit si investitor, kur me vone thuhet se siguron infrastrukturat qe jane demtuar dhe duhet te riabilitohen gje qe del jashte qellimit te detyrimeve



te sektorit privat. Pertej nivelit te terminalit, ngrihet pyetja se kush eshte pergjegjes ne lidhje me termat e kontrates qe jane mbi te gjitha vlefshmeria dhe mjaftueshmeria e faciliteve te portit.

Keshtu eshte krijuar nje vakum ne lidhje me kontrapartin e sektorit privat i cili duhet te jete ligjerisht pergjegjes.

Pertej strukturimit institucional dhe ligjor te marveshjes PPP, APD mund te perballtet me je impact te madh ne pozicionin e saj financiar mbas procedimit te kontrates se Koncesionit. Ndersa operacionet e perpunimit gradualisht dalin jashte Autoritetit, kjo shoqerohet me nje kosto qe vjen nga largimi i te ardhurave qe vinin nga keto operacione. Pra heqja dore e Autoritetit Portual nga perfshirja ne operacionet e portit dhe investimet ne paisje e makineri nxjerr jasht nga bilanci i te ardhurave nje pjese te mire te fitimit. Ne menyre qe te kompesoten ndryshimet qe vijne nga aplikimi i kesaj reforme, jane pergatitur paketat PPP ne menyren me te ballancuar per te gjitha palet qe do te thote se:

- Fitimi ne operacionet ne nje terminal privat eshte i konsiderueshem gje qe do te beje atraktive investimin ne Shqiperi.
- Shtesa financiare do terishperndahet dhe tek Autoriteti Portual gje qe do te beje zhvillimin te qendruessesh sepse do te kete financime per investime ne infrastrukture dhe ne mirembajtje perte optimozuar kushtet e operimit.

Prandaj analiza ne nivel terminali, jep rezultate ne vleren e rikthyer (Rikthimin e Brendeshem) IRR, bazuar ne cash flow te operacioneve dhe investimeve, gjithashtu eshte i afte te parashikojte aftesine e paketes PPP te shperndaje fitimet me Autoritetin Portual nepermjet mekanizmit te koncesionit. Mekanizmat tilla kontribojne ne stabilitetin financiar te Portit te Duresit, dhe te ne shperndarjen e fitimit dhe riskut me operatoret private.

Pertej kufizimeve te forta institucionale per te aplikuar PPP ne operacionet e perpunimit te mallit ne port, ekziston nje presion i madh per te permiresuar mbi te gjitha performancen e portit, eksperiencen e duhur, zgjerimin e rjetit komercial te kompanive duke sjelle biznese te reja ne Shqiperi. Kjo do te beje temundur qe Porti i Duresit te luaj me se miri rolin e tij si aktor ne ekonomine e vendit duke i dhene nje shtyese zhvillimit industrial dhe sektoreve te tjere te ekonomise si dhe mbeshtetje ne eksportet ne tregun nderkombetar.

Duke pare perspektiven e APD qellimi i analizes financiare eshte qe te identifikojte impaktin ne likuiditetet e portit nga implementimi i strategjise PPP ne momentin fillestar, qe te kete nje minimum perfitimi (rikthimi). Duke u nisur nga ky kusht rezulton qe duhet te rishikohet struktura e tarifave qe te jemi te sigurte qe do te kemi te ardhura te mjaftueshme per te financuar permiresimet ne port, sigurisht duke mbikqyrur impaktin qe jep ritja e nje tarife ne situaten ekonomike. Meqene se keto kushte fillestare e vendosin portin perpara veshtiresise ne lidhje me borxhin qe trashegon, si dhe investimet ne infrastrukture kane karakter afatgjate rikthimi, do teduhet qe porti perseri te kete nevojte per mbeshtetje financiare.

Prandaj duke filluar nga pika fillestare, jane analizuar parametra te ndryshem ne menyre qe t'i asistohet per te gjetur ne cilat kushte Porti i Duresit do te gjeneroje likuiditete te mjaftueshme per te mbyllur detyrimet (borxhet) dhe cfare jane financimet shtese per te mbuluar nevojat per zhvillimin e Portit. Si dhe te kryejte investimet ne menyre sa me eficente.

Ne perfundim te analizes zgjidhja me optimale do te jete ajo qe siguron te ardhura me te medha te pritshme ne paketa te ndryshme investimesh, dhe porti te kete nje nivel te mjaftueshem likuiditetesh te perlogaritura duke marre parasysh koeficientin e sherbimit te borxhit (lidhja ndermjet pozicionit cash dhe borxhit vjetor – kosto e principalit dhe interesat – per t'i rikthyer financuesit)



Paketat e terminaleve te propozuara jane:

- Perpunimi I mallrave rifuxho ne terminal (eksportet e mineralit , importet e qymyritsi dhe rifuxhot e tjera duke perjashtuar drithrat).
- NJeterminal I specializuar per cimenton dhe klinkerin me nje numer te kufizuar perdoruesish (p.sh. prodhuesit e cimentos ne Shqiperi).
- NJe terminal per mallra te pergjitheshme I cili d ote perpunoje gjithashtu dhe grurin dhe importin e drithrave.
- Terminali I kontainerave qe eshte aktualisht ne process privatizimi. Meqe procesi po vazhdon skenari i dhenies me koncesion te ketij terminali eshte ngrire.
- Terminali I pasagjereve konsiston ne trafikun e trageteve I kombinuar me terminalin e jahteve qe ndodhet jashte teritorit te portit.)
- Nje terminal I specializuar per perpunimin e skrapit qe do te vendoset ne kalaten 12.

Dutet te vendosen disa kerkesa minimale per treguesit kryesore te performances dhe nje sistem i duhur kontrolli te performances se operatoreve private.

Brenda kuadritte ketij plani afat – gjate zhvillimi, duhet te merren nje sere masash ne nivelin medium - term apo short – term. Gjithashtu Porti I Durresit akoma nuk po vuan nga mungesa e hapsires, keshtu qe keto masa duhet te merren per te ritur sigurine dhe mbi te gjitha per te rritur eficensen sepse ky trafik mund te rritet dhe investoret private mund te interesohen e te marrin pjese ne zhvillimin e Portit te Durresit.



PERMBAJTJA

		Faqe
1	HYRJE	1-1
1.1	Objektivat	1-1
1.2	Pengesat dhe Çeshtjet Kritike	1-1
1.3	Supozimet dhe Rreziqet (risqet)	1-2
1.4	Perberja e Draft-Raportit Final	1-3
1.5	Falenderimet	1-4
2	VLERESIMI I KUSHTEVE AKTUALE	2-1
2.1	Hyrje	2-1
2.2	Analiza ADOR	2-1
2.3	Kufijte e prones se Portit	2-4
2.4	Karakteristikat e Portit	2-5
2.4.1	Skica e portit dhe aktivitetet	2-5
2.4.2	Lidhja me Rrjetin Kombetar te Transportit	2-6
2.5	Operacionet Portuale	2-12
2.5.1	Ngarkese e Pergjithshme e pakontenierizuar	2-12
2.5.2	Kontenieret	2-14
2.5.3	Drithrat	2-17
2.5.4	Çimentoja dhe Klinkeri	2-18
2.5.5	Mineralet	2-21
2.5.6	Tragetet	2-23
2.6	Gjendja teknike e infrastruktures se portit	2-24
2.6.1	Vleresim i gjendjes se infrastruktures se portit	2-24
2.6.2	Kushtet e Kantierit	2-25
2.7	Kuadri aktual ligjor dhe institucional	2-30
2.7.1	Kuadri ligjor – prezantimi i konceptit Landlord	2-30
2.7.2	Pronesia e tokes	2-31
2.8	Biznesi (Stakeholders)	2-32
2.9	Situata aktuale financiare	2-33
2.9.1	Te Pergjitheshme	2-33
2.9.2	Struktura e te Ardhurave	2-33
3	TREGTIA DHE TRAFIKU	3-1
3.1	Hyrje	3-1
3.2	Historia e trafikut te perpunuar ne Portin e Durresit	3-3
3.2.1	Hyrje	3-3
3.2.2	Trafiku total ne portin e Durresit	3-3
3.2.3	Ngarkesat e pergjithshme	3-4
3.2.4	Malli I thate refuxho	3-6
3.2.5	Mall refuxho leng	3-7
3.2.6	Trafiku I pasagjereve	3-7
3.3	Parashikimi I Mallit te Brendshem	3-8
3.3.1	Performanca Makro-ekonomike e Shqiperise	3-8
3.3.2	Mallrat e pergjithme	3-9
3.3.3	Mallrat e thata refuxho	3-16
3.3.4	Skrap	3-17



3.3.5	Pasagjeret	3-17
3.4	Ngarkesat tranzit	3-18
3.4.1	Hyrje	3-18
3.4.2	Perqindja e tregut portit te Duresit	3-21
3.4.3	Magedonia	3-22
3.4.4	Kosova	3-23
3.5	Trafiku Ro-ro	3-26
3.5.1	Hyrje	3-26
3.5.2	Kamione dhe trailera	3-26
3.5.3	Makinat	3-28
3.6	Anijet	3-29
4	STRATEGJI ALTERNATIVE ZHVILLIMI	4-1
4.1	Opsionet Alternative te Masterplanit	4-1
4.1.1	Hyrje dhe metodologji	4-1
4.1.2	Infrastruktura e kerkuar	4-3
4.1.3	Identifikimi I opsioneve	4-3
4.1.4	Opsioni A	4-4
4.1.5	Opsioni B	4-9
4.1.6	Opsioni C	4-18
4.2	Analiza multi-kriteriale	4-22
4.2.1	Hyrje dhe metodologjia	4-22
4.2.2	Vleresimi krahasues i planeve alternative	4-22
4.3	Alternativa e preferuar e zhvillimit te Portit	4-24
4.4	Strategjite alternative te Biznesit	4-26
4.4.1	Arranxhimet PPP dhe filozofia	4-26
4.4.2	Vizioni I modeleve PPP ne Dures	4-28
4.4.3	Modele alternative dhe marreveshje kontraktuale te aplikueshme	4-29
4.4.4	Objekti I vecante I angazhimit te sektorit privat	4-31
4.4.5	Kohezgjatja e perfshirjes se sektorit privat	4-31
4.5	Interesi i sektorit privat	4-32
5	MASTER PLANI	5-35
5.1	Hyrje	5-35
5.2	Parimet udhezuese per perpunimin e Master Planit	5-35
5.3	Prezantimi i Master Planit	5-36
5.3.1	Pamje e pergjithshme e masterplanit te propozuar	5-36
	5-37	
5.3.2	Zona Portuale	5-37
5.3.3	Risqet	5-38
5.4	Diskutim mbi Terminalet	5-39
5.4.1	Terminali I ngarkeses se pergjithshme dhe drithit	5-40
5.4.2	Terminali i konteniereve	5-42
5.4.3	Terminali I trageteve dhe kruzeve	5-46
5.4.4	Terminali I cimentos dhe klinkerit	5-46
5.4.5	Mineralet dhe terminali I qymyrit	5-48
5.4.6	Terminali I skrapit	5-48
5.4.7	Zgjerimi	5-48
5.4.8	Dragimi dhe punet rregulluese	5-48
5.5	Fazimi I Masterplanit	5-48
5.5.1	Faza 1	5-49



5.5.2	Faza 2	5-54
5.5.3	Faza 3	5-56
5.5.4	Faza 4	5-57
5.5.5	Zgjerimi	5-57
5.5.6	Kapaciteti	5-58
5.6	Vleresimi Ekonomik i Investimeve te Propozuara	5-62
5.6.1	Hyrje	5-62
5.6.2	Rasti Projekt kundrejt Rastit Baze	5-63
5.6.3	Supozimet e bera	5-64
5.6.4	Kosto ekonomike per perpunimin e mallit refuxho anije-breg (dhe v.v.)	5-65
5.6.5	Kostot ekonomike per transportin rrugor	5-65
5.7	Kosto Totale Ekonomike	5-65
5.7.1	Perfitimet me sasi te papercaktuar	5-66
5.7.2	Indikatoret kyc te fizibilitetit ekonomik	5-67
6	PLANI I BIZNESIT	69
6.1	Zhvillimi ligjor dhe institucional	69
6.1.1	Kuadri ligjor – hyrje ne konceptin e Pronarit	69
6.1.2	Perfshirjat dhe struktura ligjore	69
6.1.3	Marrevshja e llojit "Tri-paleshe", skenar i mundshem per kontraktimin e PPP contracting	71
	Zhvillimi ne vazhdim – lloji i marrevshjes "Tri-paleshe"	Error! Bookmark not defined.
6.1.4	Konsiderime dhe implikime	72
6.1.5	Pronesia e kantierit detar	72
6.1.6	Struktura ligjore dhe institucionale vs. arranjimit direct komercial	73
6.2	Roli i APD –se dhe investimet e lidhura	74
6.2.1	Pergjegjesia e investimeve per Portin Landlord	74
6.2.2	Sherbimet Portuale dhe utilitetet	77
6.2.3	Tarifat Portuale	77
6.3	Paketat PPP te konsideruara	78
6.3.1	Ndertimi i pershtatshem PPP per nje projekt specifik	78
6.3.2	Entitete e sektorit privat te cilat do te ishin te interesuara te merrnin pjese ne ndertimin e PPP	79
	Tipi i facilitetit portual do te jete qe i ofrohet sektorit privat per nje operim afatgjate do te percaktoje ne marrjen e vendimit se cili do te ishte perfaqesuesi me i mire i sektorit privat qe do te ishte i gatshem te merrte persiper ndertimin e PPP. Duhet te behet nje dallim ndermjet terminalit te konteniereve, terminaleve te mallrave te thata refuxho industriale, dhe terminalit te trageteve/pasagjereve.	79
6.4	Strategjia financuese e APD-se dhe kerkesat	86
6.4.1	Detyrimet aktuale afatgjate	86
6.4.2	Borxhi aktual nga aktivitetet e APD-se	87
6.5	Analiza e Fluksit te Parave dhe struktura e ardhshme financiare e APD-se	88
6.5.1	Filozofia e inxhinjerimit dhe modelimit financiar ne studimin e Masterplanit	88
6.5.2	Prezantimi i projektimit te Fluksit te Parave	89
6.5.3	Supozimet kryesore te modelit	90
6.5.4	Analiza e qendrueshmerise financiare te paketave PPP	93
6.5.5	Implikimi financiar per Autoritetin Portual te Duresit	105



6.5.6	Propozim per Strukturimin Alternativ te operacioneve ne Terminalin e Trageteve	116
6.6	Ndikimi i Masterplanit ne strukturen e tarifave te APD	119
6.6.1	Persiatje	119
6.6.2	Rishikim dhe analize e struktures Tarifore te APD	120
6.6.3	Pershtatja e tarifave me zbatimin e Masterplanit	122
6.7	Ndjeshmeria e te Ardhurave dhe skenare alternative per tarifat	125
6.7.1	Ndertimi i skenareve per te ardhurat	125
6.8	Implementimi PPP: perzgjedhja dhe monitorimi I partnereve private	131
6.8.1	Kriteret per perzgjedhjen e ofertuesit te preferuar	131
6.8.2	Baza e kriterëve para-kualifikuese	131
6.8.3	Bazat e kriterëve teknike dhe komerciale	131
6.8.4	Baza e kriterëve financiare	132
6.8.5	Indikatoret kyc te performances	133
6.8.6	Sistemi I penaliteteve dhe nxitesit e performances	134
7	KONKLUZIONE DHE REKOMANDIME	135
7.1	Vleresimi I kushteve aktuale	135
7.2	Tegtia dhe Trafiku	136
7.3	Masterplani	143
7.4	Plani I Biznesit	149

Anekset

1. Skica
2. Vleresimi i Infrastruktures Aktuale
3. Parishikimi i Trafikut
4. Preventivi
5. Analiza shume-kritereshe
6. Kontrolli fillestar i mjedisit
7. Vleresimi ekonomik
8. Projekti konceptual i terminaleve
9. Plani i Biznesit
10. Strategjia Kombetare per Zhvillimin e Portit



LISTA E TABELAVE

Faqe

Table 2-1	Analiza ADOR e Portit te Durrësit.....	2-2
Tabela 2-2	Analiza ADOR.....	2-4
Tabela 2-3	Shperndarja e zonave dhe kalatave ne Portin e Durrësit.....	2-6
Tabela 2-4	Distancat (ne km) hekurudhore ne vendet e shenuara	2-7
Sasia totale e mallrave te transportuara nepermjet rrjetit hekurudhor eshte relativisht e ulet, siç tregohet edhe ne Tabelen 2-5 me poshte. Trafiku kryesor konsiston ne mallrat rifuxho, te tranportuara me trena qe nisen nga vendi i origjines drejt destinacionit. Ne vitin 2003, rruga mesatare ishte 60 km, e cila eshte teper e shkurter.		2-7
Table 2-6	Trafiku i mallrave te transportuara nepermjet rrjetit hekurudhor ne Shqiperi ...	2-7
Tabela 2-7	Distances (in kilometres) via rail between selected locations	2-10
Tabela 2-8	Trafiku i anijeve me mallra te pergjitheshme ne Portin e Durrësit.....	2-12
Tabela 2-9	Operacionet ne kalata per perpunimin e mallrave te pergjithshme	2-13
Tabela 2-10	Karakteristikat kryesore te anijeve qe transportojne konteniene ne Portin e Durrësit	2-15
Table 2-11	Trafiku i anijeve te drithrave ne Portin e Durrësit	2-18
Tabela 2-12	Operacionet ne kalate per perpunimin e drithit	2-18
Table 2-13	Trafiku i anijeve te mineralit rifuxho nga Porti i Durrësit	2-21
Table 2-14	Operacionet ne Kalate per ngarkimin e kromit.....	2-22
Tabela 2-15	Karakteristikat kryesore te kalatave ne Portin e Durrësit	2-24
Tabela 2-16	Drejtimi i eres (qe fryn nga) dhe frekuenca (stacioni i Portit te Durrësit)	2-26
Tabela 2-17	Shpejtesia mesatare e eres (stacioni i Portit te Durrësit)	2-26
Tabela 2-188	Frekuenca e shpejtesise se eres (Stacioni i Portit te Durrësit)	2-26
Table 2-19	Mesatarja e reshjeve ne muaj (mm)	2-27
Tabela 2-20	Reshje: Propabiliteti qe reshjet te jene siper nje sasive te caktuar (mm)	2-27
Table 2-21	Drejtimi I vales (>0.5m) frekuenca	2-28
Table 2-22	Propabiliteti I lartesis se maksimale te vales	2-28
Tabela 2-23	Nivelet e baticave ne Durrës	2-29
Tabela 2-24	Mundesia e Niveleve Ekstreme te Ujit (m)	2-29
Tabela 3-1	Metodat e transportit te konsideruara per ngarkesen e pergjithshme	3-5
Table 3-2	GDP Historike GDP (x miliard leke, vlera kostante 1990)	3-8
Tabela 3-3	Rritja e parashikuar e GDP-se real ne Shqiperi	3-9
Table 3-4	Kontenjerzimi i mallit te pergjithshem sipas klasave	3-12
Table 3-5	Analiza e eksporteve te ngarkesave te pergjithshme.....	3-14
Table 3-6	Distanca ndermjet porteteve dhe tregjeve tge matura ne km mbi rruget.....	3-19
Table 3-7	Distanca ndermjet porteve dhe tregjeve te matur ne km me hekurudhe.....	3-20
Tabela 3-8	Perqindja e tregut te porteve te ndryshme	3-22
Tabela 3-9	Pesha e importeve totale te Maqedonise qe kalojne na Durrësi	3-22
Tabela 3-10	Volumi I importeve totale te Kosoves qe do kalojne permes Durrësit	3-24
Table 3-11	Specifikimet e anijeve per kontainer ne fillim te operimit. (2008)	3-29
Table 3-12	Specifikimet e anijeve per container ne vitin 2030	3-29
Table 3-13	Vecorite kryesore te anijeve te Klinkerit	3-29
Table 3-14	Vecorite kryesore te anijeve per Cimento	3-29
Table 3-15	Karakteristikat e anijeve te mineralit dhe te qymyreve ne fillim te projektit.	3-30
Tabela 3-16	Karakteristikat e anijeve te mineralit dhe te qymyreve ne vitin 2030.....	3-30
Tabela 3-17	Karakteristikat e anijes se drithit ne fillim te projektit.....	3-30
Tabela 3-18	Karakteristikat e anijes se drithit ne vitin 2030.	3-30
Table 3-19	Karakteristikat e anijes per mallra te pergjitheshme.....	3-30
Table 3-20	Karakteristikat e anijes turistike (krocera)	3-31



Tabela 3-21	Vecorite kryesore te anijeve ro-ro	3-31
Tabela 4-1	Rezultatet e Analizes Multikriteriale Kriteret Kryesore	4-24
Tabela 4-2	Arranxhimet PPP tiparet kryesore (Burimi: World Bank 2000, te rregulluara) ..	4-27
Tabela 5-1	Kerkesa per pajisje dhe kapaciteti i treguar i terminaleve sipas fazave te zhvillimit	5-59
Tabela 5-2	Analiza e sensitivitetit te vleresimit ekonomik	5-67
6-1	Detaje te investimin ne APD per 2008-2012	75
Tabela 6-2	Anet Pozitive dhe Negative te operatoreve hibride / klienteve	81
Table 6-3	Karakteristikat e strukturave alternative te Joint Ventures	83
Tabela 6-4	Huate afatgjata te APD Sh.a. ne 31/12/2007(Burimi: Bilanci I APD).....	87
Tabela 6-5	Kredi e fundit siguruar nga Qeveria e Shqiperise /APD per financimin e ardhshem (Burimi: APD)	87
Tabela 6-6	Strategjia e Privatizimit te Portit te Durrësit	Error! Bookmark not defined.
Table 6-7	Port of Durrës Privatisation strategy results for Operators and PDA	Error! Bookmark not defined.
6-8	Matrica PPP – Strategjia e Privatizimit te Portit te Durrësit @ Skenari i synuar me kushtet minimale te strategjise PPP	97
6-9	Matrica PPP – Strategjia e Privatizimit te Portit te Durrësit , rezultatet Individuale per Operoret dhe APD	98
Tabela 6-10	P&L dhe Pasqyra e Fluksit te Parave – Terminali I Mallrave te Thata Refuxho (minerale, qymyr).....	99
Table 6-11	P&L dhe Pasqyra e Fluksit te Parave – Cimento /Klinker, mall refuxho	100
Table 6-12	P&L dhe Pasqyra e Fluksit te Parave – Terminali I Ngarkeses se Pergjithshme	101
Table 6-13	P&L dhe Pasqyra e Fluksit te Parave – Terminali Konteniereve	102
Table 6-14	P&L dhe Pasqyra e Fluksit te Parave – Terminali I Pasagjereve	103
Tabela 6-15	P&L dhe Pasqyra e Fluksit te Parave – Terminali I Skrapit	104
6-16	Output-i financiar per APD me Skenarin e Synuar nen kushtet minimale te strategjise PPP	107
6-17	P&L APD Sh.a. 2008 – 2035	110
Tabela 6-18	P&L APD Sh.a. 2008 - 2035	111
6-19	Pasqyra e Flukseve te Arkes APD Sh.a. 2008 – 2035	113
6-20	Outputi financiar APD me alterantiven e strukturimit dhe kushteve per privatizimin e terminalit te trageve	117
Tabela 6-21	Tarifat e Aplikuara	120
Tabela 6-22	Tarifat aktuale te perpunimit te konteniereve	121
Tabela 6-23	Tarifat aktuale te terminali te trageve	122
6-24	Mekanizmat koncensionare ne strukturen e re tarifore	130
Table 7-1	Pamje e pergjithshme e detajuar te parashikimit te tregut ne Portin e Durrësit (TEU)	138
Table 7-2	Mberritjet/Nisjet e parashikuara te kamionave/rimorkjove qe vine me traget (njesi ne vit)	140
Tabela 7-3	Detajet e parashikimit te importeve te dritherave	143
Tabela 7-4	Planet e veprimit per volumen e mallrave rifuxho (perveç dritherave) qe kalon nga Porti i Durrësit (ton)	143

LISTA E FIGURAVE

Faqe

Figure 2-1	Pamje ajrore e portit te Durrësit	2-4
------------	---	-----



Figura 2-2	Zonat ekzistuese te aktiviteve ne Portin e Duresit.....	2-5
Figura 2-3	Rrjeti kryesor rrugor ne Shqiperi.....	2-9
Figura 2-4	Rrjeti hekurudhor shqiptar dhe volumi i trafikut te mallrave (2003).....	2-10
Figura 2-5	Rrjeti hekurudhor ne Shqiperi dhe Kostoja e llogaritur per rehabilitim	2-11
Figura 2-6	Pamje nga kalatat 2-4: shkarkimi direkt i mallrave te pergjitheshme	2-13
Figura 2-7	Pamje nga zonat e depozitimit ne Kalatat AMC-2 dhe pjesa e jashtme e magazines pas kalates 5	2-14
Figure 2-8	Vinçi me goma (Fantuzzi-Reggiane MHC 200)qe perdoret aktualisht per perpunimin e kontenierave.....	2-16
Figure 2-9	Reachstacker ne sheshin e kontenierave.....	2-17
Figura 2-10	Vinçat e kalates per perpunimin e drithrave (Reggiane - 10t x 30m)	2-19
Figura 2-11	Shnek per shkarkimi e cimentos rifuxho (kalata 1)	2-20
Figura 2-12	Magazine private per depozitim e cimentos (mbrapa kalates nr. 10)	2-20
Figura 2-13	Minerali per eksport (kalata 7) me 4 vinça (Kranbau Eberswalde).....	2-23
Figura 2-14	Terminali i Trageteve (Pamje nga kalata 7/8)	2-23
Figure 3-1	Top-down approach general cargo and containers.....	3-2
Figura 3-2	Volumi total I ngarkesave ne Portin e Duresit.....	3-3
Figure 3-3	Trafiku total I pergjithshem ne Portin e Duresit.....	3-4
Figura 3-4	Porti I Duresit, portet konkurente pergjate Korridorit VIII	3-5
Figura 3-5	Trafiku I mallit te thate refuxho	3-7
Figura 3-6	Trafiku I pasagjereve dhe automjeteve te pasagjereve	3-7
Figure 3-7	Evoluimi historik I GDP real ne Shqiperi (x miliard Lek).....	3-8
Figura 3-8	Parashikim I ngarkesave te pergjithshme te importuara ne Shqiperi.....	3-10
Figura 3-9	Importi I parashikuar I ngarkesave te pergjithshme nepermjet Portit te Duresit.	3-11
Figure 3-10	Parashikim importet e kontenierizuara (million ton)	3-12
Figura 3-11	Parashikim per importet e kontenierizuara (mije TEU)	3-13
Figure 3-12	Parashikim importet e pakontenierizuara te ngarkesave te pergjithshme (mije ton).....	3-13
Figura 3-13	Eksporti i ngarkesave te pergjithshme RoRo	3-15
Figure 3-14	Eksporti i ngarkesave LoLo te pakontenierizuara	3-16
Figura 3-15	Parashikim mbi importet e drithit (mije ton).....	3-16
Figura 3-16	Mberritjet totale te pasagjereve dhe largimet (million pax).....	3-18
Figure 3-17	Korridori 8	3-19
Figure 3-18	Harta rrugore dhe hekurudhore e Ballkanit.....	3-20
Figura 3-19	Tregtia transit me Maqedonine (mije ton)	3-23
Figura 3-20	Vlera e parashikimit te importeve ne Kosove.....	3-24
Figura 3-21	Perqindja e parashikuar e importeve te Kosoves nga Porti i Durrësit.....	3-25
Figure 3-22	Tregtia transit me Kosoven (mije ton)	3-25
Figure 3-23	Trafiku kamion / trailer per importin e ngarkesave te pergjithshme (mije njesi)	3-27
Figura 3-24	Importi I kamioneve/trailerave (mije njesi)	3-27
Figura 3-25	Totali I trafikut ro-ro te kamioneve per importin (mije njesi)	3-27
Figura 3-26	Mberritjet dhe nisjet e makinave (mije njesi).....	3-28
Figura 4-1	Alternativa A1	4-6
Figure 4-2	Alternativa A2	4-8
Figura 4-3	Alternativa B1	4-11
Figura 4-4	Alternativa B2	4-13
Figura 4-5	Alternativa B3	4-15
Figura 4-6	Alternativa B4	4-17
Figure 4-7	Alternativa C1	4-19



Figura 4-8 Alternativa C2	4-21
Figure 4-9 Qellimi i pergjithshem i arranjimeve PPP arrangements (Burimi: RebelGroup Advisory BV)	4-27
Figure 4-10 Format e pjesemarrjes se sektorit privat.....	4-29
Figura 5-1 Masterplani per Portin e Durrësit	5-37
Figura 5-2 Kapaciteti i kerkuar i depozitimit te konteniereve	5-42
Figura 6-1 Profili i Investimeve i APD	76
Figura 6-2 Fluksi i Parave "Ujevara" ose "Kaskada Cash (Burimi: Konsulenti)	90
Figura 6-3 APD nen modelin e portit Sherbimesh.....	Error! Bookmark not defined.
Figura 6-4 Profili i flukseve te parave te APD (skenari i synuar / kushtet minimale te strategjise PPP)	108
Figura 6-5 Likuiditeti i APD se (skenari i synuar / kushtet minimale te strategjise PPP)	Error! Bookmark not defined.
Figura 6-6 Te ardhurat e APD.....	Error! Bookmark not defined.
Figura 6-7 Projektimet e Flukseve te Lira te Parave	Error! Bookmark not defined.
Figura 6-8 Fluksi i Parave te APD-se nen kushtet e optimizuara per privatizimin e aktiviteve te trageve	Error! Bookmark not defined.
Figura 6-9 Likuiditeti i APD-se nen kushtet e optimizuara per privatizimin e aktiviteve te Trageve.....	Error! Bookmark not defined.
Figura 7-1 Trafiku i parashikuar i konteniereve nepermjet Portit te Durrësit ne planin e mesem (x mije TEU)	136
Figure 7-2 Planet e veprimit te parashikuara per trafikun e kontenjerave ne Portin e Durrësit (x mije TEU)	137
Figura 7-3 Malli i pergjithshem i lo-lo i pakontenjerizuar i parashikuar ne Portin e Durrësit	139
Figura 7-4 Numri i parashikuar i kamionave/rimorkjove qe kalojn nga Durrësit (x mije njesi, ne te dyja drejtimet)	140
Figure 7-5 Mberritjet totale te pasagjereve dhe largimet nepermjet Portit te Durrësit (x milion pax)	141
Figure 7-6 Mberritjet e veshguara dhe te parashikuara dhe largimet e makinave (x mije njesi)	141
Figura 7-7 Volumi i parashikuar i importeve te dritherave nga Porti i Durrësit (x mije ton)	142



FJALOR

Shkurtime	Fjala e Plote	Shpjegimi
BOT	Nderto-Opero-Transfero	Modeli PPP ne te cilin nje investitor privat do te investoje si ne infrastrukture edhe ne superstrukturen e nje ndertese te caktuar.
C.D.	Grafiku i te Dhenave	Niveli i ujit i cili matet ne thellesite e paraqitura ne grafiqet detare, shpeshhere te barabarta me LAT.
DSCR	Raporti i Sigurimit te Sherbimit te Borxhit	Raporti mes parave te disponushme perpara borxhit dhe pagesave te interesit dhe sherbimit vjetor te borxhit
DWT	Sasia e thate ne ton	Shkalla e kapacitetit (ne tone) te mbajtjes se ngarkeses per nje anije .
eIRR	Norma e Brendshme Ekonomike e Kthimit	Norma e kthimit te perfitimeve dhe kostove ekonomike.
eNPV	Vlera Ekonomike Aktuale Neto	Vlera aktuale e burimit te ardhshem te kostove dhe perfitimeve ekonomike.
EU	Bashkimi European	
GDP (PBB)	Produkti i Brendshem Bruto	Vlera totale e tregut e te gjitha mallrave dhe sherbimeve te perfunduara te prodhuara brenda nje vendi te caktuar ne nje periudhe te caktuar kohore.
GRT	Tonazhi Bruto i Regjistrit	Perfaqeson volumen total te brendshem te nje anije, me disa perjashtime per hapersirat joproduktive, siç jane dhomat e ekuipazhit; 1 ton bruto regjister eshte i barabarte me volumen e 2.8 m ³ (100 feet kub).
IRR	Norma e Brendshme e Kthimit	Kthimi i investimeve i kompensuar nga fluski i arkes.



Shkurtime	Fjala e Plote	Shpjegimi
LAT	Rryma me e Ulet Astronomike	Lartesia e ujit ne rrymen me te ulet teorike te mundshme.
LOA	Gjatesia e plote	Gjatesia totale e nje anije, nga kici tek pupa.
lo-lo	Ngarkim-Shkarkim	Ngarkesa e transferuar nga anija tek bregu apo anasjelltas me vinca.
NPV	Vlera Neto Aktuale	Vlera aktuale e nje burimi te ardhshem te fluksit te arkes
NRT	Tonazhi Neto i Regjistrit	Volumi i ngarkeses qe mund te mbaje nje anije; dmth. Tonazhi bruto i Regjistrit minus volumen e hapësirave qe nuk mbajne ngarkese.
OCC	Kostoja Oportune e Kapitalit	Norma e caktuar per te percaktuar nese nje projekt eshte ekonomikisht i mundur (eIRR te jete te pakten e barabarte me OCC-ne) ose jo (eIRR me pak se OCC).
APD	Autoriteti Portual i Durresit	
ro-ro	Roll-on / Roll-off	Ngarkesat me rrota (kamionet, trailerat, makinat) te transferuara nga anija ne breg apo duke i rrotulluar ato.
RTG (VRG)	Vinç-ure me rrota gome	Vinçi-ure, mbi rrota gome, i perdorur per punimin e kontenierëve ne sheshin e kontenierëve.
STS (VAB)	Vinçi nga Anija tek Bregu	Vinçi-ure kryesor i perdorur per operimet ne breg ne nje terminal kontenieresh (mbi binare).
TEU	Njesia Ekuivalente prej 6 m. (20 feet)	Kontenieri standart IMO me nje gjatesi prej 6 m.
TGS	Twenty Foot Equivalent Ground Slot	Njesia e perdorur per llogaritjen e kapacitetit te nje sheshi kontenieresh, e shprehur me numrin e gjurmeve te kembeve te kontenierëve 6 m qe mund te magazinohen ne shesh.
Tph (tno)	Ton ne ore	Njesia e perdorur per normen e perpunimit: tonet ne ore te transportuar mbi kalate.
Tpy (tnv)	Ton ne vit	Njesia e perdorur per te shprehur volumit vjetor te trafikut.



1 HYRJE

1.1 Objektivat

Komisioni European (KE) dhe Autoriteti i Portit te Durrës (APD) kane perzgjedhur Royal Haskoning Nederland B.V. nga Hollanda qe te kryeje detyren themelore "122348/C/SER/AL Percaktimi / Azhornimi i Masterplanit Te Portit Te Durrës, Shqiperi". Kontrata per kete detyre eshte nenshkruar me 25 Qershor 2007.

Objektivat e Pergjithshme Objektivi i Pergjithshem eshte pergatitja e nje master plani strategjik te bazuar ne nje analize krahasuese te aktiviteve portuale dhe perdorimeve te tokes dhe ne perputhje me çështjen e pergjithshme per sigurine dhe mjedisin. Objektivat e pergjithshme mund te permbliken si me poshte:

- Per te kontribuar ne zhvillimin ekonomik kombetar dhe rajonal te Shqiperise nepermjet zhvillimit te Portit te Durrës si pjese e nje porte me te gjere hyrese per Korridorin European VIII mes Italise dhe zones se Ballkanit.
- Per te prezantuar konventat moderne nderkombetare mbi aktivitet portuale ne kuader te angazhimit te qeverise shqiptare per privatizim dhe njohjen siç duhet te drejtimeve te zhvillimit ne tregtine detare mes vendeve fqinje.
- Per te rekomanduar nje perqasje te njohur si "praktika me e mire" per zhvillimin e Portit te Durrës qe eshte ne perputhje me rekomandimet e pergjitheshme qe gjenden ne Planin Kombetar te Transportit ne Shqiperi (PKI) te publikuar se fundmi.
- Arritjen e kesaj brenda nje "afati te planifikuar" dhe te realizueshem – ndoshta per nje peridudhe 20 apo 25 vjet ne total, por me afate te ndermjetme 5, 10 apo 15 vjeçare.
- **Objektivat Specifike**
- Pergatitja e nje Mater Plani gjithperfishires, por duke partur parasysh aktivitetet ekzistuese planifikuese dhe Master Planin per qytetin e Durrës.
- Formulimi i nje Plani Strategjik Biznesi, i cili trajton aspektet ekonomike dhe financiare te portit dhe aktivitetet portuale.
- Krijimi i nje "plani kohor" per zbatimin e Master Planit dhe Planit Strategjik te Biznesit.

1.2 Pengesat dhe Çështjet Kritike

Ne shqyrtimin e situates aktuale dhe objektive te pergjithshme dhe atyre specifike, Konsulentet jane perballur me nje numer pengesash dhe çështjesh kritike. Ato mund te permbliken si me poshte:

Strategjia Kombetare per Zhvillimin Portual ANTP rekomandon specializimin e portit. Kjo gje do te nenkuptonte qe Porti i Durrës te perqendrohej tek sherbimet e konteniereve, ngarkesave te pergjithshme dhe anijeve. Nje strategji kombetare per zhvillimin portual, sidoqofte, nuk eshte krijuar ende. Eshte rekomanduar qe nje strategji e tille te pergatitet urgjentisht per te ofruar direktiva per specializimin e portit, perfshire prsh. ndertimin e nje terminali te posaçem per mallrat e thata rifuxho. Nderkohe, sidoqofte, Master Plani per Portin e Durrës i krijuar ne kete studim konfirmon Portin e Durrës si portin e vetem me te madh ne Shqiperi per te gjitha importet dhe eksportet e planifikuara, dhe si rrjedhoje akomodon facilitetet per importet dhe eksportet e mallrave rifuxho te thata.



Kufinjte e Prones se Portit

Kufinjte aktuale te prones portuale nuk jane te percaktuar qarte. Gjithashtu, nje pjese e zones brenda kufinjeve te prones se portit eshte nje toke me pronesi private. Objektivat specifike kerkojne qe te merret parasysh Master Plani i qytetit te Durrës. Megjithate, ky Master Plan eshte ne hartim e siper. Rekomandohet qe kufinjte e Portit te jene te percaktuar qarte, ne konsultim me te gjithë investitoret publike dhe private te perfshire.

Pozita e Autoritetit Portual te Durrës (APD)

Ligji mbi Autoritetin Portual parashikon qe Porti i Durrës te zhvillohet si nje port pronar toke, ne te cilin Autoriteti Portual te ofroje dhe te administroje zonen e portit dhe infrastrukturën baze (kalatat), nderkohe qe te gjitha autoritetet portuale dhe sherbimet shoqeruese te sigurohen nga sektori privat, nepermjet dhenies me konçension dhe liçensave te rregulluara si nga Ligji per Autoritetin Portual ashtu edhe nga Ligji mbi Konçensionin. Kjo do te thote se e gjitha toka (dhe uji) brenda kufijeve te prones portuale, do te vihet nen administrimin dhe kontrollin e APD-se (shih gjithashtu edhe vezhgimet mbi kufinjte e prones portuale), dhe qe APD-ja ka kompetencen dhe mandatin per te nenshkruar kontratat e dhenies me konçension me operatore publike dhe private te terminaleve dhe ofrues te sherbimeve portuale. Megjithate, kuadri ligjor dhe institucional ekzistues nuk e konfirmon kete rol dhe mandat te APD.

Interesi Ekonomik Kombetar dhe Rajonal

Objektivat e Pergjithshme sugjerojne nje rol me te rendesishem per Portin e Durrës si nje porte me e gjere hyrese per Korridorin e VIII European mes Italisë dhe zones se Ballkanit, duke patur parasysh drejtimet e zhvillimit ne tregtine detare mes vendeve fqinje. Megjithate, pranohet qe zhvillimi i Korridorit VIII dhe Portit te Durrës si nje port tranzit per Ballkanin dhe Kosoven do te kerkoje investime me te medha ne infrastrukturen e transportit. Per kete zhvillim do te duhet kohe. Gjithashtu, vendndodhja dhe kushtet fizike te Portit te Durrës ofrojne mundesi te kufizuara per zhvillimin e nje porti tranzit per Ballkanin dhe Kosoves. Per kete arsye, pritet qe mbeshtetja dhe kontributi per zhvillimin e ekonomise kombetare nga Porti i Durrës te jete kriteri i vetem i rendesishem per zhvillimin e tij.

1.3 Supozimet dhe Rreziqet (risqet)

Supozimet

Ne kuader te kufizimeve dhe çeshtjeve kritike, kjo pjese e dokumentit thekson supozimet dhe rreziqet ne lidhje me analizat e kryera.

Kufinjte e Prones se Portit

Kufinjte e prones se portit do te percaktohen ne kohe dhe qarte, dhe qe kontrolli dhe administrimi i plote i zones do t'i lihet ne dore APD-se. Kjo do te perfshije, por pa u kufizuar ne pikat e meposhtme:

- Transferimi i rripit te tokes nga Hekurudha tek APD-ja
- Largimi i Portit te Peshkimit dhe transferimi i tokes nen administrimin e APD-se
- Largimi i Zones se Çisternave dhe Bankines se Naftes dhe transferimi i tokes APD-se
- Zona e kantjerit detar te Kurumit t'i transferohet APD-se

Ne vijim, supozohet qe Master Plani te pershtatet brenda kufinjeve aktuale te prones se portit, perfshire edhe rregullimet e permendura me lart. Nese kjo gje nuk eshte e mundur, duhet te gjenden zgjidhje te reja per facilitete (te dedikuara) qofte ne Durrës apo ne ndonje vend tjeter.

Pozita e APD-se

Supozohet qe autoriteti per dhenien me koncension t'i jepet perfundimisht APD-se per te lehtesuar dhe konfirmuar rolin e saj si nje autoritet portual pronar. Kuptohet qe kjo gje do te kerkoje rregullime te Ligjit. Megjithate, supozohet qe disa zgjidhje afat-



mesme dhe te perkohshme do te gjenden per te lehtesuar dhe implementuar ne kohe Master Planin dhe Planin e Biznesit.

Rreziqet Zbatimi siç duhet dhe i favorshem i Master Planit dhe Planit te Biznesit per Portin e Durresit perballat me rrezique. Rreziqet nuk shoqerohen vetem me shkallen e supozimeve te mesiperme, por edhe me zhvillimet qe jane pertej kontrollit te autoritetit portual te Durresot dhe qeverise shqiptare; zhvillimi i ekonomise kombetare dhe tregtise nderkombetare:

Kufinjte e Prones se Portit Nese toka e cila nuk eshte aktualisht nen kontrollin e APD-se nuk i transferohet ne kohe kesaj te fundit, Master Plani duhet te pershtatet. Kjo gje lidhet sidomos me transferimin e zones se kantierit detar te Kurumit. Ne rast se kjo hapësire nuk i transferohet ne kohe APD-se, aktivitetet portuale te parashikuara ne Master Plan per ate zone, do te duhet te zhvillohen ne nje vend tjetër brenda kufijeve ekzistues te pronës se portit.

APD-ja Nese APD-ja nuk konfirmohet si nje Autoritet Portual Pronar me te gjitha detyrat, pergjegjesite dhe autoritetin e kerkuar, zbatimi i Master Planit dhe Planit te Biznesit do te duhet te shtyhen, apo te bazohen ne marreveshjet e perkohshme ligjore apo institucionale.

Zhvillimi Ekonomik dhe Stabiliteti Politik Struktura aktuale e ekonomise shqiptare perben nje rrezik te rendesishem. Ekonomia shqiptare eshte zhvilluar me hapa te qendrueshme keto kater vitet e fundit. Ky zhvillim ka ardhur si rezultat i rritjes se stabilitetit ekonomik dhe bazohet, ne nje mase te gjere, ne transferimin e fondeve nga qytetet shqiptare me banim jashte vendit. Nje pjese e konsiderueshme e ketyre fondeve jane investuar ne sektorin e ndertimit dhe turizmit. Sfida e ekonomise shqiptare eshte zgjerimi dhe rehabilitimi i sektorit primar (bujqesise dhe peshkimit) dhe sektorit dytesor (minierat, industria dhe perpunimi i produkteve). Kjo do te varet ne terheqjen e Investimeve Direkte te Huaja ne keto sektore dhe ne infrastrukturen e transportit. Sidoqofte, ekonomia shqiptare varet edhe ne stabilitetin politik te vete vendit, por edhe te rajonit.

Parashikimi i Ngarkesave Zhvillimi ekonomik dhe stabiliteti politik jane supozime te rendesishme per parashikimin e perberjes dhe volumit te ngarkeses dhe numrin e pasagjereve dhe turistëve qe do te manaxhohen ne Portin e Durresit. Nese politika shqiptare per te terhequr Investime Direkte te Huaja ne sektorin paresor dhe dytesor te ekonomise nuk do te jete e suksesshme, atehere edhe zhvillimi ekonomik nuk do te ndodhe. Kjo gje do te kete nje ndikim te menjehershëm ne parashikimin e ngarkesave. Pyetje te rendesishme jane: Si do te zhvillohet industria e minierave? A do te vazhdoje ekonomia te zhvillohet me te njejtin ritëm? A do te zhvillohet kerkesa per sherbimet e tragetit dhe kroçerave siç eshte planifikuar? Pasigurite ne parashikimin e sasise se ngarkesave dhe numrit te pasagjereve mund te kerkoje fleksibilitet ne zbatimin e Master Planit dhe Planit te Biznesit. Monitorimi i zhvillimit kerkohet ne menyre te atille qe pershtatjet te behen ne kohen e duhur.

1.4 Perberja e Draft-Raportit Final

Raporti perbehet nga kapitujt e meposhtem:

- Permbledhja
- Kapitulli 1 Hyrje
- Kapitulli 2 Vleresimi i kushteve aktuale
- Kapitulli 3 Tregtia dhe Trafiku
- Kapitulli 4 Strategjite Alternative per Zhvillimin e Portit



- Kapitulli 5 Master Plani
- Kapitulli 6 Plani i Biznesit
- Kapitulli 7 Konkluzione dhe Rekomandime

1.5 Falenderimet

Konsulentet do të donin të shprehnin mirënjohjen e tyre të sinqerte të gjithë personave, agjensive dhe instituteve në Shqipëri që kanë kontribuar në kryerjen me sukses të detyrës. Ketu përshihen, por jo vetëm kaq:

Delegacioni i Bashkimit Europian

- Daniele Maniscalco
- Irene Giribaldi
- Ben Slee
- Arian Hoxha
- Ardian Metaj

Autoriteti Portual i Durrësit

- Eduard Ndreu
- Mentor Bunguri
- Eugen Gashi
- Agon Çopja
- Tomor Spahiu
- Najada Skuka

Kapiteneria e Portit

- Vladimir Beja
- Gezim Dosari

Doganat Shqiptare

- Arben Ibroja

Agjencia Kombetare e Burimeve Natyrore

- Konstanca Rexhepi

Hekurudhat Shqiptare

- Zamir Ramadani
- Vullnet Pepellashi

Ministria e Transportit

- Ervin Minarolli
- Andi Toma
- Qemal Sina
- Eliana Laha
- Patric Treacy
- René Kist
- Kees van Krieken
- Robert Lamont

Ministria e Finances

- Luiza Jano



Ministria e Ekonomise

Ministria e Industrise dhe Minierave

Instituti i Statistikave

- Emira Galanxhi

Qyteti i Durrës

- Adrian Cela

Grupi Kurum

- Dr. Zeki Kaya
- Erjola Seraj
- Sokol Plani

Çimento Fushe Kruje

- Sadi Dahdale

Kompania e Çimentos Titan

- Nick Pantazaras

Per t'u perfunduar

Ekipi i Konsulenteve

Ekipi pergjegjes per sherbimet e kryera perbehet nga:

Filip Augustyns	Planifikues i Portit dhe Transportit
Paul van Eulem	Ekspert per Zhvillimin e Biznesit
Attie Kuiken	Ekspert i Modelimit Financiar
Gustaaf de Monie	Ekspert per Zhvillimin Ligjor dhe Institucional te Portit
Henry Opdam	Drejtor i Projektit
Yann Pleindoux	Analist Financiar
Ewout van der Reijden	Inxhinier Porti



2 VLERESIMI I KUSHTEVE AKTUALE

2.1 Hyrje

Ky kapitull paraqet vleresimin e Konsulentit mbi kushtet aktuale ne Portin e Durrësit. Çështjet e mëposhteme trajtohen njera pas tjetres:

- Analiza ADOR: karakterizimi i pozicionit të portit të Durrësit brenda ambjentit të tij të biznesit, nepermjet analizes se avantazheve, disavantazheve, opotuniteteve dhe rreziqeve të Portit të Durrësit
- Kufijte e prones se portit
- Karakteristikat e portit
- Operacionet portuale
- Kushtet teknike të infrastruktures se portit
- Situata financiare
- Kuadri ligjor dhe institucional

2.2 Analiza ADOR

Per te ilustruar, nxjerre dhe mbështetur opsionet strategjike të zhvillimit të Portit të Durrësit, është projektuar një analize ADOR (Avantazhet, Disavantazhet, Oportunitetet, Rezikimet), që identifikon karakteristikat e brendeshme dhe të jashteme të Portit të Durrësit brenda ambjentit të tij të biznesit.

Tabela e mëposhteme, jep matricen e analizes ADOR për Portin e Durrësit:

Avantazhet	Disavantazhet
Porta kryesore e tregut shqiptar – Treg i zene Vendndodhja ne hyrje te Adriatikut Vendndodhje strategjike per tranzitin e mallrave per Kosove Lidhje te shumta me rrjetin e trageteve Kosto te ulet operimi Porta e hyrjes ne Korridorin VIII Grup Manaxherial i Motivuar Mbeshtetje te forte nga donatore te huaj	Thellesia disponibel dhe Aksesibiliteti Aftesite fizike te basenit ne nje plan afat-mesem/ afat-gjat Pozicioni prane qendres se qytetit = ndikimi ne mjedis Disponueshmeria e tokes Lidhja me rrjetin hekurudhor Problemet financiare me borxhin e shtimin e financave Strukture e papershtatshme per vjeljen e taksave Nivel i ulet i pajisjeve ne terminale Tokat private brenda teritorit te portit Pozicioni ne hyrje te Adriatikut
Oportunitetet	Rreziqet
Mundesia per te perfituar nga koha e perpunimit Rritje e shpejte ekonomike Norme e larte e kontenierizimit te mallit Zhvendosja e portit te Peshkimit sjell siperfaqe te lira Zhvendosja e tankerave te naftes sjell siperfaqe te lira Potenciali turistik i qytetit te Durrësit Kerkese e larte per trafike te reja refuxho te thata Ekzistenca e kapitalit privat i gatshem per t'u investuar Eksport mineralesh nxitur nga kerkesa ne rritje ne tere boten Terheqes per FDI-ne nga reformat institucionale e zhvillimi Rritje te trafikut nga ndertimi i terminalit te ri te trageteve	Mjedis institucional kompleks Investimet ne portin fqinj te Barit Veshtiresi hyrje nga toka Strukture e papershtatshme



Table 2-1 Analiza ADOR e Portit të Durrësit

Nje shpjegim i hollesishem i elementeve te konstatuara ne ADOR, jepet ne tabelen e meposhteme. Per secilin element, analizohen nxitet kryesore ne prespektiven e implikimeve strategjike per portin e Duresit.

Çeshtjet	Shpjegimet
Avantazhet	
Porta Kryesore e Tregut Shqiptar	Porti i Durrësit është Pika e parë e hyrjes së import-exporteve për Shqipërinë dhe lidhet me qendrat me të mëdha ekonomike të vendit. Kjo rezulton në një aktivitet të lartë të mallrave shqiptare
Vend-ndodhja në hyrje të Adriatikut	Kjo karakteristike është dhe në avantazh dhe në disavantazh. Duke qenë porti i parë i hyrjes në Adriatik, ai ka kohë të shkurtër tranziti dhe kosto të ulët. Kështu, duke qenë porti i parë, anijet vijnë plot dhe kërkojnë thellësi zhytje me të madhe.
Pozicioni Strategjik për Tranzitimin e Tregëtisë në Kosovë	Durrësi ka një pozicion gjeografik strategjik për një prespektive politike për të tërhequr mallrat nga Kosova, ndërsa vendi është në procesin e ristrukturimit, hapet një mundësi me shumë për zhvillimin ekonomik
Rrjeti i dendur i Lidhjeve me Tragetë	Linjat e trageteve janë një trafik i rëndësishëm dhe sigurojnë një të ardhur të konsiderueshme dhe konstante.
Kosto e Ulet Operative	Shqipëria është një vend me rroga relativisht të ulëta, gjë që ul koston operative.
Grupi i Motivuar Manaxherial	Një grup i motivuar manaxherial siguron një zbatim me të mirë të vendimeve strategjike dhe manaxhimit e ndryshimeve.
Porta e Korridorit VIII	Zbatimi i Korridorit të VIII i jep Durrësit një pozicion strategjik sidomos për tregun Maqedonas.
Një Mbeshtetje e Fuqishme nga Donatorët Nderkombëtarë	APD përfiton nga disa financues të huaj me çmime atraktive gjë që i jep dorë në zhvillimin e kapaciteteve.
Disavantazhet	
Thellessia, Aftësia Pranuese dhe Dimensionet e Basenit	Thellessia e kufizuar e Portit është një disavantazh për të zhvilluar modelin e anijes dhe standartet. Karakteristikat e Portit kufizojnë pranimin e anijeve me të mëdha se 200m gjatësi.
Vend-ndodhja Pranë Qytetit	Mallrat industriale prodhojnë efekte ambientale, siç janë zhurma, pluhur meqenëse porti është pranë qytetit dhe shtëpive të banimit.
Bashkëjetesa me Zonën Perreth	Porti është pranë zonave urbane dhe turistike dhe zgjerimi i tij bëhet i vështirë.
Lidhjet me rrjetin Kombëtar	Megjithatë do të përfundojë rruga lidhëse me Kosovën lidhjet me hekurudhe kërkojnë një përmirësim të fuqishëm për të ofruar një konkurrencë në prodhimin intermodal.
Borxhet	Ndërsa porti përfiton nga kredite e buta, borxhi vjen duke u rritur në terma afatmesme dhe afatgjatë nga njëra anë



	dhe nga ana tjetër të ardhurat vijne duke u zvogeluar me privatizimin e terminaleve gjë e cila kërkon permiresim të fuqishëm të infrastrukurës. Mekanizmi i koncesionit kërkon që porti të sigurojë vlerat konsiderueshme për të mbështetur zhvillimin. Terheqja në zgjidhje të reja sfidohet nga detyrimet e borxhit.
Struktura e Grumbullimit të të Ardhurave	Struktura e sistemit të grumbullimit të të ardhurave në port është e tillë që jo të gjitha të ardhurat mbledhen nga Autoriteti Portual, gjë që nuk është një sistem i përshtatshëm.
Niveli i ulët i Paisjeve në terminale	Niveli i ulët i paisjeve në terminale penalizon mbi të gjitha rendimentin dhe kërkon investime të mëdha që të rinovohen.
Tokat Private në Territorin e Portit	Ekzistenca e teritoreve private në territorin e portit vështirëson organizimin e terminaleve.
Oportunitetet	
Mundësia për të përfituar nga Koha e perpunimit	Distanca e shkurtër që ka me portet e tjera, i jep trafikut të konteinerave avantazhin për të reduktuar kohën e tranzitit dhe koston e transportit.
Rritja e shpejtë e Ekonomisë në Shqipëri	Rritja e shpejtë e ekonomisë në Shqipëri është mbështetja direkte e rritjes së trafikut në të ardhmen në vlerë sasiore dhe cilësore.
Rritja e shpejtë e Konteinerizimit të Transportit	Rritja e shpejtë e trafikut të mallrave me konteiner mbështet nevojën për modernizimin e shërbimeve portuale dhe për të shtuar shërbimet në territorin e portit.
Largimi i Tankerave të Naftës dhe Portit të Peshkimit	Se shpejti, largimi i tankerave të naftës dhe portit të peshkimit do të hape sipërfaqe të reja portit.
Durrësi si potencial Turistik	Hapja e Shqipërisë ndaj turizmit krijon potenciale në port për të prituri anijet turistike dhe për të zhvilluar një shërbim të ri.
Rritja e trafikut të mineraleve dhe gadishmeria e investimeve private	Zhvillimi ekonomik në Shqipëri do të japë një zhvillim të ri shtimit të trafikut të mineraleve, dhe ardhja e investitoreve private do të mbështesin rritjen afatgjatë.
Rritja e prodhimit të mineralit	Shqipëria ka rezervë të mëdha minerali. Tregu botëror do të kërkojë gjithnjë e më shumë minerale të tilla si: nikel, baker, krom. Kjo do të hapë portit një mundësi për të bërë si pike dalje për tregun me vëllime të mëdha.
Zhvillimi i Kuadrit Ligjor	Zhvillime të mëdha janë bërë në kuadrin ligjor në Shqipëri për të mbështetur FDI nëpërmjet besueshmërisë dhe transparencës.
Rritja e Transportit me Tragete nëpërmjet Terminalit të Ri	Ndërtimi i terminalit të ri do të japë një shtytje në rritjen e cilësive dhe produktivitetit të operacioneve në terminal.
Rreziqet	
Kuadri institucional	Në lidhje me privatizimin e mëtejshëm, kuadri institucional do të jetë me kompleks sepse do të jenë disa ministri dhe autoriteti portual të përfshira në këto marrëdhënie dhe përgjegjësi nuk do të jetë shumë e qartë.
Zhvillimi i Portit të Barit	Porti i Barit është porti më i afërt me Durrësin, kështu që është një konkurrent i fuqishëm për të ofruar shërbime me moderne dhe thellesi me të madhe për mallrat tranzit për

	ne vendet e Ballkanit.
Struktura e papershtateshme e Trafikut per Biznesin e Konteniereve	Struktura tarifore ne terminalin e konteinerave, nuk eshte e pershtateshme per operacionet ne nje terminal modern konteinerash dhe krijon nje boshlek te dukshem per te gene i gatshem per privatizim.
Veshtiresite e Hyrjes ne port nga toka	Zhvillimi i trafikut ne te ardhmen do te krijoj veshtiresi per hyrjen ne port nepermjet portave tokesore ne termat afatmesme dhe afatgjata.

Tabela 2-2 Analiza ADOR

Keto elemente do te çojne drejt zgjedhjes se varianteve me optimale per te ndertuar Strategjine e Portit te Durrës, qe me vone te perkthehet ne Plan Biznesi. Ky Plan Biznesi do te jete zbatimi i opsionit te strategjise se zgjedhur.

2.3 Kufijte e prones se Portit

Porti i Durrës ndodhet ne pjesen jug-perendimore te qytetit te Durrës dhe 36 km ne Lindje te kryeqytetit te vendit, Tiranes.

Porti eshte i krijuar nga dy valepritesa te cilet mbrojne nje basen te brendshem prej 67 hektaresh, me nje thellesi nga 7.5 ne 11.5 metra dhe 11 vende ankorimi me 2200 m kalate. E gjithë siperfaqja e tokes eshte 80 hektare.

Ne pergjithesi, mund te vihet re qe zona qe eshte momentalisht e disponueshme nuk perdoret ne menyre optimale, ku shihet prania e skrapit dhe magazinave te vjetra te cilat jane jashte perdorimit dhe zene nje siperfaqe te çmuar te portit, si dhe pranine e rrenojave te anijeve qe zene nje pjese te basenit. Pastrimi i zones se portit dhe rindertimi i terreneve eshte nje fitore e shpejte qe mundeson permiresimin e efçenses operacionale te portit brenda nje periudhe afatshkurter dhe pa ndonje investim te madh.

Figure 2-1 Pamje ajrore e portit te Durrës



Ne baze te nje diskutimi mes bashkise se Durrës dhe APD-se, eshte rene dakord qe Portit t'i transferohet nje rrip toke 40 m i gjere. Kjo siperfaqe ndodhet pas zones ku perpunohen

kontenieret. Ne Masterplan eshte marre parasysh edhe ky rrip toke me nje gjeresi pra prej reth 40 m.

Momentalisht, zona prane kalates 10 eshte e zene nga Durrës-Kurum Shipyards Sh.a. prania e saj fiziike brenda ambjenteve te portit nderkohe qe pronesia eshte private, mbeshtet logjiken e portit pronar toke, ku e gjithë toka duhet t'i perkase autoritetit portual pergjegjes per manaxhimin, operimin dhe mirembajtjen e te gjitha aseteve brenda ambjeteve te portit.

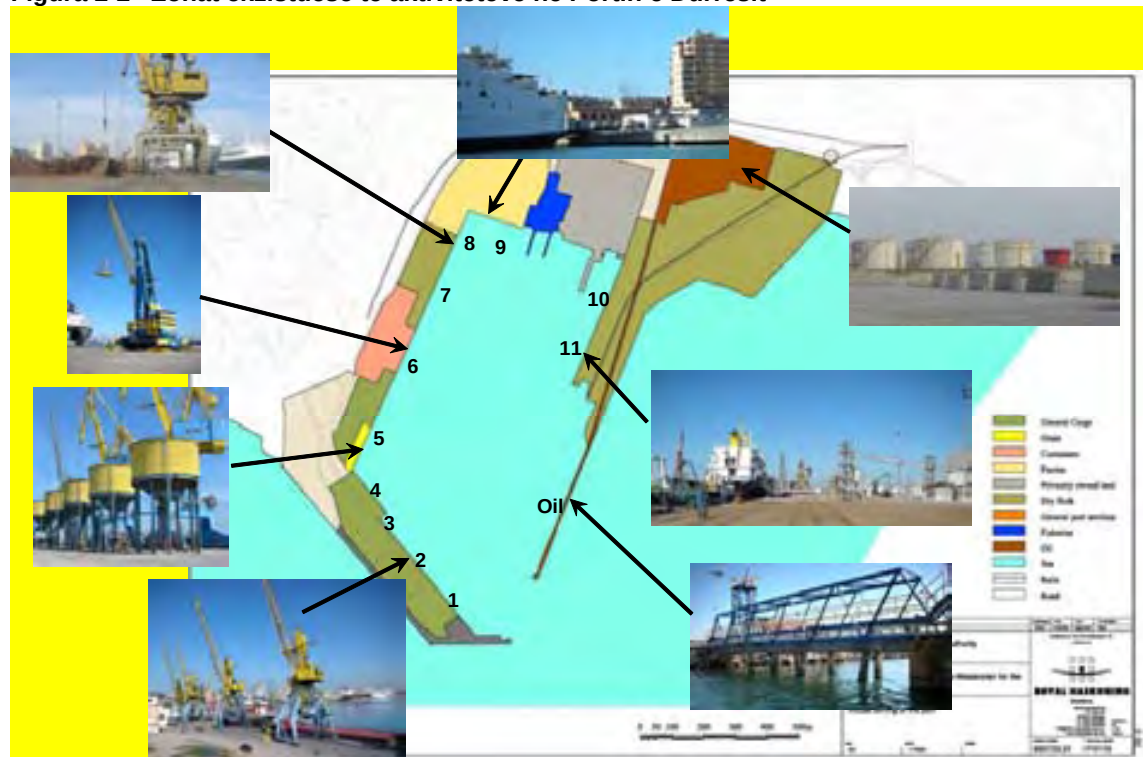
Nje çeshtje e rendesishme per planifikimin e portit te Durrësit eshte se per momentin nuk ka nje caktim te qarte te kufijve te nje siperfaqeje per zgjerimin e portit ne te ardhmen. Ne menyre qe te ruhen potencialet per rritje te portit, eshte e rendesishme qe te bihet dakord mbi nje zone qe te rezervohet per zhvillimin e aktiviteve qe kane lidhje me portin.

2.4 Karakteristikat e Portit

2.4.1 Skica e portit dhe aktivitetet

Situata ne portin e Durrësit paraqitet ne menyre sistematike ne skicen e Figures 2-2 ne vijim:

Figura 2-2 Zonat ekzistuese te aktiviteve ne Portin e Durrësit



Akresi ne port realizohet permes nje kanali me uje me nje gjeresi prej 10.4 m. Nga dy valepritset, njera eshte moli Lindor qe shtrihet ne Jug Jug Perendim, ndersa e dyta eshte Moli Jug Lindor qe shtrihet ne Juglindje dhe Lindje, duke lene nje hyrje te hapur ne Lindje Jug Lindje mes kokes se moleve me nje largesi prej 01 miljesh detare.

Kanali i gjate i aksesit prej 4 km ka nje kthese mu perpara hyrjes se portit. Amplituda prej 0.5 m mes batices dhe zbatices eshte e neglizhueshme dhe sezonale. Ajo eshte thelluar ne 11.5



m kohet e fundit (thellesia mbetet ende per t'u konfirmuar). Na eshte bere e ditur qe thellimi i kanalit eshte i nevojshem çdo vit (deri ne 40 cm sedimente çdo vit).

Harta tregon me perafersi perdorimin aktual te tokes se portit bashke me veprimtarite kryesore. Duke filluar nga kahu jugor i valepriteses, dhe duke vazhduar ne kahun orar, dallohen zonat e meposhtme:

Tabela 2-3 Shperndarja e zonave dhe kalatave ne Portin e Duresit

Shperndarja e Zonave dhe Kalatave ne Portin e Duresit	
Kalata 1: ngarkese e pergjithshme + shkarkimi i çimentos	Kalat 9: Tragete
Kalatat2-4: ngarkese e pergjithshme	Porti i Peshkimit
Kalata 5: shkarkimi i drithrave	Toke private (Kurum Shipyards)
Kalata 6: perpunimi i konteniereve (ne te vertete, kalata shtrihet pertej kalatave 5 dhe 7.	Berth 10: dry bulk (minerals + cement)
Kalatat 7/8: rifuxhot e thata (mineralet)	Kalata 11: importet e naftes

Zonat per “Sherbimet e Pergjithshme Portuale” perfshijne ndertesen e administrates, repartet, zyren e kapitenerise se portit, zyrat e doganes dhe kompleksionin e portave (gate-ve).

2.4.2 Lidhja me Rrjetin Kombetar te Transportit

Linja Rrugore

Porti i Duresit eshte i lidhur mire me rrjetin kombetar rrugor. Pika kryesore e aksesit per ne port eshte nje rruge 2x2 mes Tiranes (e ndertuar ne vitin 2001). Kapaciteti i aksesit te portit mund te perlllogaritet deri ne 650 automjete ne ore per drejtim (Instituti Japonez i Zhvillimeve Bregdetare Nderkombetare).

Harta ne faqen tjeter tregon rrjetin aktual rrugor ne Shqiperi. Linjat kryesore per transportin e mallrave permes rrugeve ne Shqiperi jane:

- Durres – Tirane – Elbasan (dhe me tutje ne kufi me Maqedonine)
- Durres/Tirane – Lezhe – Shkoder – Kukes (dhe me tutje ne kufi me Kosoven)
- Durres/Tirane – Vlorë (dhe me tutje ne kufi me Greqine)

Tarifat per transportin rrugor per /dhe nga porti i Duresit thuhet te jene 13 - 15 Lek/ton km (0.10 – 0.12 Euro /ton km) ne kohen e hartimit te ketij raporti.

Aktualisht jane ne zbatim apo jane planifikuar disa projekte per rehabilitimin dhe ndertimin e rrugeve. Nje proçes i rendesishem qe ka nisur eshte ndertimi i rruges se re per ne Prishtine, e cila pritet te jete gati ne vitin 2009 – 2010. Rruga do te jete 170 km e gjate dhe do te lidhe qyetetet e Duresit, Vores, Fushe Krujes, Milotit, Rreshenit, Prepsit, Thirres, Kalimashit, Kukesit dhe Morines. Kjo rruge do te permiresoje ne menyre te konsiderueshme aksesibilitetin e kombit te ri te Kosoves me portin e Duresit, dhe me tregjet boterore ne pergjithesi.



Linjat Hekurudhore Porti i Durrës është i lidhur me rrjetin hekurudhor në Shqipëri. Në të shkuarën, hekurudha shtrihet në pjesën më të madhe të kalatave. Sot, hekurudha në kalatën 1-4 është e bllokuar, dhe lidhja me kalatat 7-8 do të bllokohet nga ndërtimi i terminalit të anijeve. Vetëm facilitetet hekurudhore që ndodhen në pjesën lindore të portit janë parashikuar që të mbeten në gjendje pune. Rrjeti total hekurudhor përbëhet nga 447 km hekurudhe pasesore dhe 230 km hekurudhe dytesore. Binaret janë ndërtuar deri në një gjatësi shina prej 1.435 m, dhe të gjitha rrugët janë me një binar me laqe kaluese. Sistemi është ndërtuar kryesisht për trafik transporti mallrash, por edhe për transport pasagjerësh.

Megjithatë sistemi është në gjendje që të operojë 24 orë në ditë, momentalisht ka vetëm pak trena që punojnë natën.

Porti i Durrës është i lidhur mirë me rrjetin rrugor dhe atë hekurudhor. Hartat² në Figura 2-4 dhe Figura 2-5 në faqet në vijim, tregojnë rrjetin kryesor rrugor dhe atë hekurudhor në Shqipëri.

Figura 2-4 dhe Figura 2-5 në vijim tregojnë rrjetin hekurudhor në Shqipëri. Tarifat për transportin hekurudhor të mallrave janë rishikuar vitin e kaluar, dhe kjo ka çuar në një bilanc pozitiv për transportin e mallrave që nga ajo kohë. Tarifat variojnë tani nga 5 – 7 Lek toni për Km (Rreth 0.04 – 0.05 Euro/ ton km), në varësi të distancës. Distancat përkatëse për këtë studim paraqiten në Tabelën 2-5 më poshtë.

Tabela 2-4 Distancat (në km) hekurudhore në vendet e shënuara

	Durrës	Podgorice (kufiri Shqipëri – Mal i Zi)	Porti i Barit (Mali i Zi)
Durrës	-	143	255
Tiranë	36	140	252
Fushë Krujë	35	126	240
Elbasan	73	216	328

Skema e mëposhtme paraqet në mënyrë sistematike rrjetin hekurudhor dhe vëllimin e trafikut të vërejtur në vitin 2003. Linjat më të ngarkuara janë Durrës – Tiranë, Elbasan – Durrës – Shkoder dhe Ballsh – Rrogozhinë.

Figura 2-5 paraqet gjithashtu edhe disa të dhëna mbi koston e investimit të kërkuar për rindërtimin.

Sasia totale e mallrave të transportuara nëpërmjet rrjetit hekurudhor është relativisht e ulët, siç tregohet edhe në Tabelën 2-5 më poshtë. Trafiku kryesor konsiston në mallrat rifuxho, të transportuara me trena që nisen nga vendi i origjinës drejt destinacionit. Në vitin 2003, rruga mesatare ishte 60 km, e cila është tepër e shkurtër.

Table 2-6 Trafiku i mallrave të transportuara nëpërmjet rrjetit hekurudhor në Shqipëri

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Mijera ton	305	361	412	259	349	517	417	404
Million ton/ km	25	26	28	19	21	31	32	26

² Burimi: Plani Kombëtar i Transportit në Shqipëri – Studimi i Fazës 2- "Final Report Volume 2", Louis Berger S.A., 2005

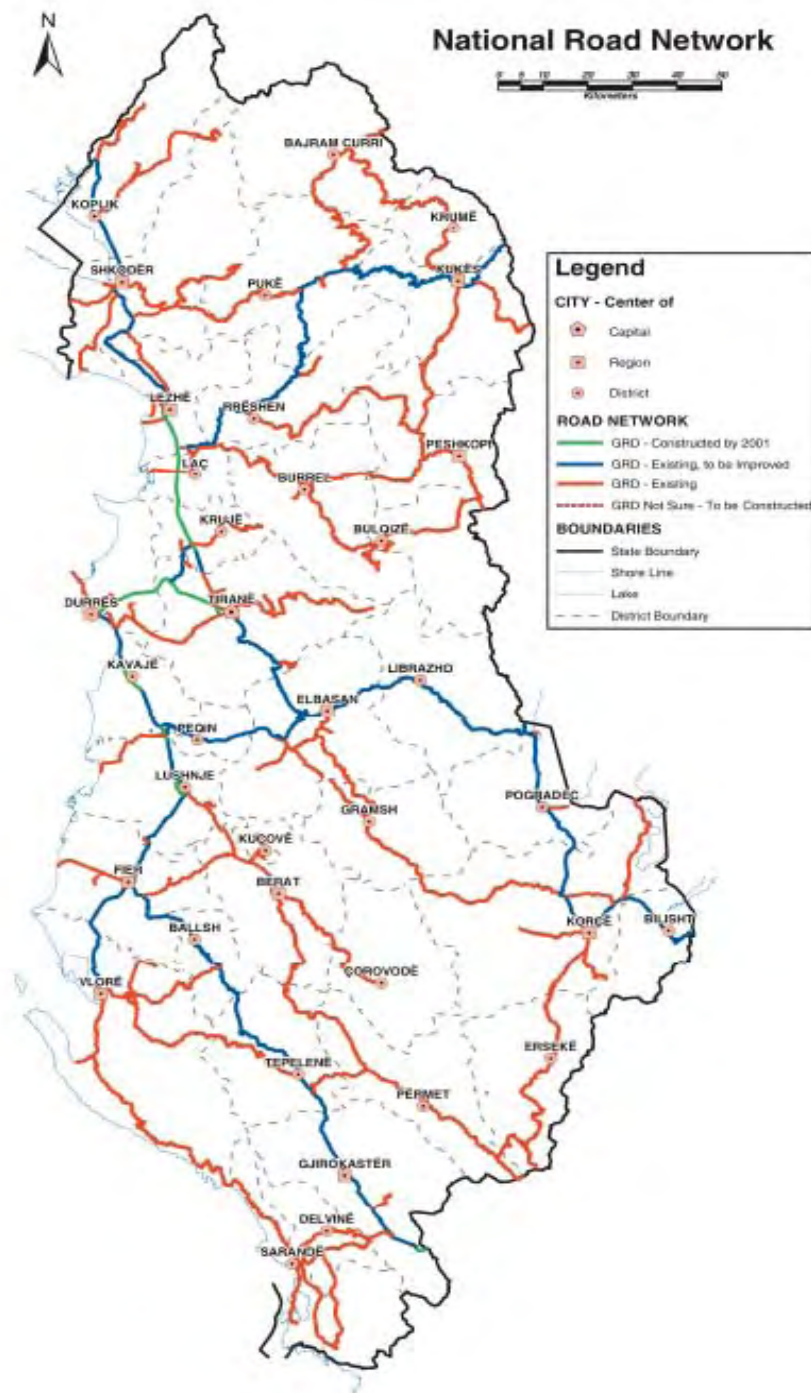


Dy korridore kryesore hekurudhore mund te vihen re:

- Njeri qe shtrihet ne veri-jug dhe qe lidh Podgoricen (ne Mal te Zi, duke u lidhur me tej me Portin e Barit) me Durresit dhe me tej ne jug me Rrogozhinen dhe Vloren.
- Nje korridor perendim-lindje qe lidh Rrogozhinen me Elbasanin, dhe me tej me progradecin prane kufirit me Maqedonine.

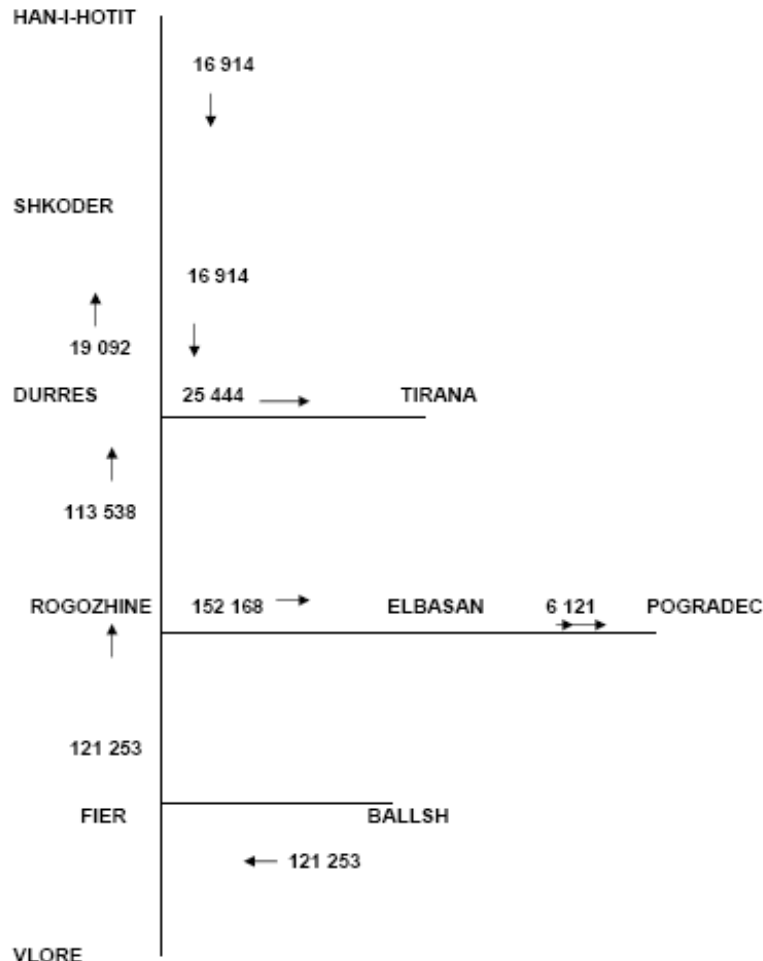
Infrastruktura hekurudhore dhe vagonat veteshkarkues te mallrave jane ne gjendje te mjere. Sipas nje raporti, vendkalimet e trenave jane jashte perdorimit, ku pjesa me e madhe prej tyre nuk ka linja komunikimi, gjendje e braktisur e rruges permanente pergjate te gjithë sistemit, rreziqe te vazhdueshme sigurie, mungese te theksuar mirembajtje dhe drenazhim te keq te urave, sisteme kullimi jashte pune, etj. Kjo gje ka çuar ne kufizime te gjera ne sistem, duke shkaktuar nje renie te interesit per hekurudhat. Eshte sjelle ne vemendje te Konsulentit qe eksporti i ferro-nikelit i zhvilluar kohet e fundit permes Portit te Durresit, u desh te nderpritej per shkak te gjendjes se keqe te sistemit hekurudhor qe dergonte xeheroret ne port.

Figura 2-3 Rrjeti kryesor rrugor ne Shqiperi³



³ Burimi: Plani Kombetar i Transportit per Shqiperine – Studimi i Fazes 2 (Louis Berger, 2004)

Figura 2-4 Rrjeti hekurudhor shqiptar dhe volumi i trafikut te mallrave (2003)



Tarifat per transportin hekurudhor te mallrave jane rishikuar vitin e kaluar, dhe kjo ka çuar ne nje bilanc pozitiv per transportin e mallrave qe nga ajo kohe. Tarifat variojne tani nga 5 – 7 Lek toni per Km (Rreth 0.04 – 0.05 Euro/ ton km), ne varesi te distances. Distancat perkatese per kete studim paraqiten ne Tabela 2-7 me poshte.

Tabela 2-7 Distances (in kilometres) via rail between selected locations

	Durrës	Podgorica (border Albania – Montenegro)	Port of Bar (Montenegro)
Durrës	-	143	255
Tirana	36	140	252
Fushe Kruje	35	126	240
Elbasan	73	216	328

Skema e meposhtme paraqet ne menyre sistematike rrjetin hekurudhor dhe volumin e trafikut te verejtur ne vitin 2003. Linjat me te ngarkuara jane Durres – Tirane, Elbasan – Durres – Shkoder dhe Ballsh – Rogozhine.

Figura 2-5 Rrjeti hekurudhor ne Shqiperi dhe Kostoja e llogaritur per rehabilitim



Per kete studim, seksioni qe lidh Durresin me Rogozhinen dhe Rogozhinen me Elbasanin jane te nje rendesie te vecante. Ne vitin 2003, kapaciteti i seksionit qe lidh Durresin me Rogozhinen ishte 28 trena ne dite, duke pasur parasysh kushtet e linjes dhe vagonat e mallrave ne ate kohe. Duke supozuar 700 ton/tren, dhe duke supozuar qe trenat arrijne plot



ne Durrës dhe kthehen bosh, kjo do të na japë një kapacitet ditor prej 9800 tonesh, ose rreth 3.5 milion ton në vit. Në një intervistë të dhënë me “Hekurudhat e Shqipërisë”, u konfirmuar se pas riparimit të infrastruktures, sidomos të sinjalizimit, dhe me investimet e bëra për vagonë mallrash, ky kapacitet mund të arrijë shumë lehtë në 7 milion ton në vit.

2.5 Operacionet Portuale

2.5.1 Ngarkese e Pergjithshme e pakontenierizuar

Operacionet në det

Aktualisht, anijet presin të ankoruara deri sa të kenë përfunduar të gjitha procedurat doganore duke përfshirë dhe pagesën e detyrimeve doganore. Është e qartë që kjo procedurë shkakton humbje kohe të anijes dhe për rrjedhojë rrit koston e qëndrimit. Pra, është tepër e rekomandueshme që i gjithë territori i portit të kthehet në zonë fiskale. Procedurat dhe formalitetet duhet të rishikohen së bashku nga Drejtoria e Doganave, Porti i Durrësit dhe investitorët private gjatë kohës së këtij studimi.

Trafiku

Mallrat e përgjithshme vijnë në Portin e Durrësit nepermjet trageteve, (Ro – Ro, Roll – on/Roll – off) ashtu si dhe me anije mallrash konvencionale (Lo – Lo, Lift – on/Lift – off). Mallrat Ro – Ro trajtohen vakant nën zerin “Tragete”.

Përveç eksportit të një sasi të vogël të tullave/tjegullave, mallrat e përgjithshme Lo – Lo i perkasin teresisht importit. Në vitin 2006, volumi total prej 924 mijë tonesh i mallrave të përgjithshme është import. Rreth 70% e mallrave të përgjithshme të importuara i perkasin materialeve të ndërtimit (305 mijë ton çimento e paketuar, 261 mijë ton hekur, tulla/tjegulla dhe 38 mijë ton materiale të tjera ndërtimi, 35 mijë ton blloqe mermeri, 11 mijë ton xham). Mallrat pa kontenier përpunohen kryesisht në kalatën 1 – 4, që ndodhen përgjatë skolierës perëndimore të portit. Tabela e mëposhtme jep karakteristikat kryesore të trafikut të mallrave të përgjithshme për 25 vitet e fundit.

Tabela 2-8 Trafiku i anijeve me mallra të përgjithshme në Portin e Durrësit

Treguesi	Njesi	2005	2006	2007(*)
Anijet	numër	835	731	272
Mallra total në vite	tone	954,989	934,281	346,885
Ngarkimi mes. i anijeve	Ton/anije	1,144	1,278	1,275
Kapaciteti mes. i anijeve	DWT	1,636	1,731	1,786
Koeficienti i ngarkimit të anijeve		70%	74%	71%

(*) Vetëm 6 muji i parë.

Përpunimi në kalatë

Mallrat pa kontenier përpunohen kryesisht në kalatat 1 – 4 që ndodhet përgjatë skolierës perëndimore të portit. Nga statistikat e portit, koeficienti i përpunimit është 115 ton/ore për anije.

Tabela 2-9 Operacionet ne kalata per perpunimin e mallrave te pergjithshme

	Njesia	Viti 2005	Viti 2006	Viti 2007(*)
Trafiku	Ton	1,366,449	1,265,342	485,877
Koha e perpunimit	Ore	12,296	10,386	4,269
Koeficienti i perpunimit	Ton/ore	111	122	114

(*) Vetem 6 mujori i pare.



Figura 2-6 Pamje nga kalatat 2-4: shkarkimi direkt i mallrave te pergjitheshme

Magazinimi

Mallrat e pergjitheshme pa kontenier praktikisht shkarkohen direk ne mjete. Kamionet parkohen pergjat kalates dhe ngarkimi i tyre behet direct nga anija per te dale jashte nga porti ose per transit (tulla/tjegulla, pllaka). Magazinat me sa duket jane jashte perdorimit ndersa sheshet e depozitimit perdoren vetem rastesisht.



Figura 2-7 Pamje nga zonat e depozitimit ne Kalatat AMC-2 dhe pjesa e jashtme e magazines pas kalates 5

Dergimi / Marrja nga jashte portit

Dergimi i ngarkeses se pakontenierizuar behet me kamion.

2.5.2 Kontenieret

Operacionet Detare

Per momentin, anijet e konteniereve jane te perjashtuara nga detyrimi qe te kryejne te gjitha procedurat doganore perpara ankorimit.

Trafiku

Trafiku i kontenierave eshte rritur shume shpejt gjate 5 viteve te fundit, nga pothuaj asgje, ne 22 mije TEU ne vitin 2006. Shumica e kontenierave shkojne ne eksport bosh.

Kohet e fundit ka filluar exporti i mineralit te kromit me kontenier. Ky eshte nje zhvillim interesant. sepse ka nje kosto te ulet te transportit (dihet qe cmimi i transportit te kontenierave bosh ose plot eshte pothuaj i njejte).

Eshte interesante per tu shenuar qe raporti i kontenierave 20 ft me konteinerat 40 ft shpie ne nje koeficient TEU/box te ulet 1.05 gjate 4 viteve te fundit. (zakonisht koeficienti TEU/kuti varion nga 1.4 – 1.6)



Tabela 2-10 Karakteristikat kryesore te anijeve qe transportojne konteniere ne Portin e Durrësit

	Njesia	Viti		
Treguesit		2005	2006	2007 (6 mujori pare)
Numri i anijeve	Cope	236	316	135
Dimensioni mesatar i anijeve	GRT	1838	2375	3188
Kapaciteti mesatar i anijeve	DWT	2532	2956	3616
Gjatesia mesatare e anijeve	LOA (m)	66	75	82
Transporti mes. per prekje kalate.	Ton	793	819	946

Perpunimi ne kalate

Porti i Durrësit perpunon kontenierat ro – ro si dhe kontenierat lo – lo. Kontenierat ro – ro vijne ne port me tragete dhe me pas dalin nga porti me kamiona. Kontenierat lo – lo aktualisht perpunohen ne kalaten 6, me nje gjatesi kalate ne dispozicion te tyre prej rreth 135ml (ndermjet mureve rrethues).

Deri para nje viti e gjysem, koeficienti i perpunimit ishte 9 konteinera ne ore. Normalisht, nje vinç i levizshem duhet te perpujoj rreth 15 konteinera ne ore. Ky koeficient i ulet i perpunimit vjen ndoshta ngaqë vinçi qe perdoret eshte shume i rende per te pasur nje efektivitet me te madh ne perpunim.

Tabela 2-10 Operacionet e perpunimit te kontenierave ne kalate

	Njesia	2005	2006	2007(*)
Trafiku	Kontenier	11,902	15,977	8,740
Koha e perpunimit	ore	2,575	1,765	997
Koeficienti i Perpunimit	Kontenier/ore	4.6	9.1	8.8

(*) Vetem 6 mujorin e pare.



Figure 2-8 Vinçi me goma (Fantuzzi-Reggiane MHC 200)qe perdoret aktualisht per perpunimin e kontenierave

Transporti horizontal ndermjet kalates dhe hapsires se depozitimit.

Ngarkim – shkarkimi eshte bere nga nje kompani private. Duke perdorur 2 reachstacker qe jane ne pronesi te portit. Mbas shkarkimit te kontenierave ne kalate ato kapen nga reachstackersat dhe transportohen ne sheshin e depozitimit te kontenierave.

Gjate vizites qe beri konsulenti ne vend ju raportua se vetem nje reachstacker eshte ne pune. Kjo e veshtireson procesin e ngarkim shkarkimit sa kohe qe nuk ka nje paisje tjeter per ngarkimin e kamjonave gjate kohes qe nje anije eshte duke u perpunuar.

Magazinimi

Gjeresia e terminalit te kontenierave eshte rreth 130 ml, e matur nga qoshja e kalates deri tek muri ne buze te rruges mbrapa sheshit. Siperfaqja totale brenda murit rrethues eshte 3.3 hektare e vlefshme per magazinim. Gjithsejt ka nje densitet depozitimi prej 500 TEU/hektar me perdorimin e reachstackerit, pra hapsira e disponibel ka nje kapacitet depozitimi prej 1500 TEU. Me nje mesatare 10 ditore hapsira disponibel mund te perpunoje deri ne 50 mije

TEU ne vit. Kompanite e ngarkim-shkarkimit kane gjithashtu te vlefshem nje shesh mbrapa kalates 1 ku mund te operohet me nje reachstacker me vehte. Sheshi ka nje numer te kufizuar *reefer slots*.



Figure 2-9 Reachstacker ne sheshin e konteniereve

Hyrja e mallrave ne port nga jashte

Reachstackerat jane perdorur per ngarkimin e kontenierave te importuar ne kamiona ose per t'i shkarkuar ne rastin e eksportit. Shumica e kontenierave te mbushur jane te rreshtuar ne destinacionin e tyre final.

2.5.3 Drithrat

Operacionet Detare

Per momentin, nje anije duhet te prese ne ankorim derisa te kryhen te gjitha proçedurat doganore, perfshire edhe pagesen e taksave doganore. Eshte e qarte qe kjo proçedure i ben anijet te presin per nje kohe te gjate, dhe si rrjedhoje ka pagesa per vonese ne ngarkim.

Traffiku

Importi i drithrave ka variuar nga 300 mije ne 400 mije ton ne vit per 5 vitet e fundit. Tabela e meposhteme jep karakteristikat e anijeve qe sjellin drithra ne Portin e Durrësit.



Table 2-11 Trafiku i anijeve te drithrave ne Portin e Durrësit

Treguesit	Njesia	2005	2006	2007(*)
Anijet	Numri	82	83	26
Sasia Totale	ton	264,726	301,481	92,193
Ngarkimi mes. i anijeve	Ton/anije	3,228	3,632	3,546
Kapaciteti mes. i anijeve	DWT	3,439	3,852	3,709
Koefic. i ngarkimit.		94%	94%	96%

(*) Vetem 6 mujori i pare

Perpunimi ne kalate

Drithrat jane shkarkuar nga anijet me vinçin (Reggiane) me grif. Vinçat e shkarkojne drithin ne 5 bunkera (qe shpesh i quajne dhe sillosa) qe ndodhen ne kalaten 5. Kur fryn ere, drithi shperndahet ne ajer.

Tabela e meposhteme prezanton karakteristikat e perpunimit ne 3 vitet e fundit.

Tabela 2-12 Operacionet ne kalate per perpunimin e drithit

	Njesia	2005	2006	2007(*)
Trafiku	Ton	264,726	301,481	92,193
Koha e perpunimit	Ore	8,565	4,505	1,134
Koeficienti perpunimit	Ton/ore	31	67	81

(*) Vetem 6 mujorin e pare

Magazinimi

Drithi shpesh perpunohet duke e ngarkuar direkt ne kamion, keshtu qe eleminon nevojën per magazinim. Ne kalate ndodhen dhe 5 bunkera (sillosa) me nje kapacitet magazinues prej 300 ton secili, duke dhene ne total 1500 ton kapacitet magazinimi.

Dalja jashte dhe brenda portit

Drithi del jashte nga port me kamiona qe kryesisht ngarkohen nga bunkerat (sillosat).

2.5.4 Çimentoja dhe Klinkeri

Operacionet Detare

Per momentin, nje anije duhet te prese ne ankorim derisa te kryhen te gjitha proçedurat doganore, perfshire ehde pagesen e taksave doganore. Eshte e qarte qe kjo proçedure i ben anijet te presin per nje kohe te gjate, dhe si rrjedhoje ka pagesa per vonese ne ngarkim.

Trafiku

Deri vitin e kaluar, Shqiperia varej nga importi per te siguruar çimenton. Ne vitin 2006 jane importuar 635 mije ton cemento dhe 185 mije ton klinker nepermjet Portit te Durrësit. Ne 4 vitet e fundit importi total i cimentos dhe klinkerit ka qene rreth 800 mije ton.



Figura 2-10 Vinçat e kalates per perpunimin e drithrave (Reggiane - 10t x 30m)

Duhet vene ne dukje qe se fundi ka filluar prodhimin nje fabrike çimentoje me kapacitet 1.5 milion tone ne vit. Kjo sebashku dhe me fabrikat e tjera te prodhimit, çojne ne faktin qe Shqiperia do ta perballoje vete nevojën per çimento, keshtu qe importi i çimentos nuk do te ekzistojë me.

Perpunimi i Kalates

Importet perpunohen nga shkarkuesit Siwetell (prone e kompanive private, nje ne Kalaten AMC dhe nje ne Kalaten 10). Ne kohen kur vizituam portin, nuk kishte asnje ngarkues per perpunimin e eksporteve.

Magazinimi

Mbrapa kalates 10 eshte ndertuar nje magazine per depozitimin e cimentos se bashku me nje bunker dhe nje paisje paketimi.



Figura 2-11 Shnek per shkarkimi e cimentos rifuxho (kalata 1)



Figura 2-12 Magazine private per depozitimin e cimentos (mbrapa kalates nr. 10)



Dalja nga porti

Cimento rifuxho transportohet jashte portit me kamiona te specializuar ose me kamiona normal kur eshte e paketuar.

2.5.5 Mineralet

Operacionet Detare

Per momentin, nje anije duhet te prese ne ankorim derisa te kryhen te gjitha proçedurat doganore, perfshire edhe pagesen e taksave doganore. Eshte e qarte qe kjo proçedure i ben anijet te presin per nje kohe te gjate, dhe si rrjedhoje ka pagesa per vonese ne ngarkim.

Trafiku

Ne te kaluaren Shqiperia ka qene nje nga 3 exportuesit kryesor ne te gjithë boten per mineralin e kromit. Mineralet jane prodhimi kryesor qe eksportohet nga Shqiperia nepermjet Portit te Durrësit. Mbas nje renie te pergjithshme te prodhimit gjate periudhes se tranzicionit tani ka filluar perseri nje rritje te prodhimit. Nga 124 mije ton ne vitin 2003 ne 223 mije ton ne vitin 2006 (184mije ton mineral kromi + 20 mije ton koncentrat kromi + 19 mije ton ferro – krom). Shqiperia, sic raportohet ka rezerva te konsiderueshme minerali akoma, keshtu qe duhet marre ne considerate vazhdimesia e exportit.

Tabela e meposhteme jep karakteristikat kryesore te anijeve qe transportojne mineralin e kromit nga Shqiperia.

Table 2-13 Trafiku i anijeve te mineralit rifuxho nga Porti i Durrësit

Treguesit	Njesia	2005	2006	2007(*)
Anijet	Numri	50	42	21
Sasia Total	ton	102,562	200,897	175,629
Ngarkimi mes. i anijeve	Ton/ Anije	2,051	4,783	8,363
Kapaciteti mes. I anijeve	DWT	2,656	6,961	12,181
Koeficienti ngarkimit		77%	69%	69%

(*) Vetem 6 mujorin e pare

Sic shihet nga tabela per periudhat e vrojtuar, verehet nje rritje e dimensioneve te anijeve qe hyjne ne Portin e Durrësit. Vihet re qe gjate periudhes se vezhguar, kapaciteti mesatar i anijeve te perdorura eshte rritur ndjeshem, dhe keto jane mes anijeve me te medha qe jane vendosur ndonjehere ne portin e Durrësit.

Perpunimi ne kalate

Shumica e mineraleve jane sjelle ne port kryesisht me tren, me vagona vetshkarkues, dhe jane depozituar ne nje zone te posacme per mineralet ne veri-lindje te hapsires portuale. Tani minerali vjen me kamiona dhe e depozitojne mineralin ne anen tjeter te portit ne kalatat 7/8 . perfundimisht minerali I depozituar ne sheshet mbas kalates 7/8, ngarkohet ne anije me dy vinca nga 15 ton (me grif) qe ndodhen ne kalate dhe punojne me nje rendiment 200 ton/ore/ (rreth 20 cikle/ore x 5 ton/cikel x2 vinca). Na eshte raportuar qe do t'i behet remont



vinçave ne kalaten 10 brenda 6 mujorit, dhe mbas kesaj depozitimi i mineraleve per eksport do te zhvendoset nga kalatat 7/8 ne kalaten 10.

Tabela e meposhteme jep karakteristikat kryesore te operacioneve te perpunimit te kromit gjate 3 viteve te fundit.

Table 2-14 Operacionet ne Kalate per ngarkimin e kromit

	Njesia	2005	2006	2007(*)
Traffiku	Ton	102,562	200,897	175,629
Koha e ngarkimit	Ore	1,536	1,393	900
Koeficienti i perpunimit	Ton/ore	67	144	195

(*) Vetem 6 mujorin e pare

Nje zhvillim interesant eshte eksportimi i mineralit te kromit me kontnier 20 ft. Gjate kohes qe po shkruhej ky raport, rreth 70 konteniera me mineral jane ngarkuar tashme.

Gjithsesi, transporti i mineralit rifuxho me konteinera nuk eshte shume i arsyeshem. Kjo ka kuptim sa kohe qe ne port vijne konteinerat plot dhe kthehen bosh, por me ritjen e eksportit te mallrave te pergjitheshme do te regullohet dhe ballancimi i konteinerave. Kjo do te jete dhe menyra me e lire e futjes se konteinerave ne tregun nderkombetar. (p.sh. ne vendet qe eksportojne kontenierat plot siç eshte Kina)

Magazinimi

Mineralet qe vijne me tren shkarkohen me vagonat veteshkarkues ne veri-lindje te portit, prane estakades se linjes hekurudhore ne jug te tankerave te haftes.

Hyrja e mineralit nga jashte ne port

Shumica e mineralit rifuxho vjen ne port me hekurudhe.



Figura 2-13 Minerali per eksport (kalata 7) me 4 vinça (Kranbau Eberswalde)

2.5.6 Tragetet

Tragetet perpunohen ne nje terminal te vecante te ri. Punmet e ndertimit per infrastrukturen e pjeses tokesore (rruge sheshe, etj.) duke perfshiredhe godinen e terminalit te pasagjereve, pritet te fillojne se shpejti me perfundimin e tenderit.



Figura 2-14 Terminali i Trageteve (Pamje nga kalata 7/8)



2.6 Gjendja teknike e infrastruktures se portit

2.6.1 Vleresim i gjendjes se infrastruktures se portit

Baseni i Portit ka nje siperfaqe totale prej 67 hektarësh. Kanali hyres prej 4 km gjatesi ka nje kthese mu perpara hyrjes se portit. Sipas te dhenave, nje thellim i konsiderueshem i kanalit duhet te kryehet çdo vit (si rrjedhoje e deri ne 30 cm sendimente çdo vit). Siperfaqja e tokes eshte rreth 80 hektare, dhe gjatesia totale e kalates eshte 2.2 km.

Konsulenti ka kryer nje kontroll viziv te infrastruktures ekzistuese te portit. Rezultatet e detajuara jane perfshire si aneks i ketij kapitulli. Skica nr. 9S0723.21/DFR/110, e perfshire ne aneksin e ketij raporti, tregon infrastrukturen aktuale te portit te Durrësit. Tabela e meposhtme paraqet karakteristikat kryesore te kalateve ne dispozicion.

Tabela e meposhtme paraqet karakteristikat kryesore te kalatave ekzistuese.

Tabela 2-15 Karakteristikat kryesore te kalatave ne Portin e Durrësit

Kalata	Gjatesia (m)	Thellesia e Projektuar (m)	Viti i ndertimit/historia	Tipi i Struktures	Gjendja
0	78.0	7.35	1972	Kuverte mbi pilota	Gerryerje e konsiderueshme poshte kuvertes + traversa, gjendje e keqe e gureve, rrjetave metalike Per t'u riparuar
1	178.5	7.35	1972, Rikonstruktuar me 1994	Kuverte mbi pilota	
2			1949-1951 Rikonstruktuar me 1994	Pjeserisht kuverte mbi pilota dhe pjeserisht mur mbajtes beton armeje (prane kalates 3)	
3	30.0	7.35	1949-1951 Rikonstruktuar me 1994	Mur mbajtes beton armeje	Projekti per rikonstruktimin eshte pergatitur; buxheti per punimet rikonstruktuese eshte perfshire ne planin e biznesit te APD-se per vitin 2008
4	173.8	7.35	1949-1951 Rikonstruktuar me 1994	Mur mbajtes beton armeje	
5	235.9	9.85	1966	Kuverte mbi	Gjendje e mire



Kalata	Gajtesia (m)	Thellesia e Projektuar (m)	Viti i ndertimit/historia	Tipi i Struktures	Gjendja
6	265.4	9.85	Rikonstruktuar me 1999-2000 1966	pilota Kuverte mbi pilota	Gjendje e mire
7/8	405.8	9.85	Rikonstruktuar me 1999-2000 1961-1964	Mur mbajtes beton armeje	Rikonstruksioni (ne gjeresine 11.5m) perfshihet ne projektin per terminalin e anijve, te financuar nga BE-ja
9 (terminali i rageseve) Porti i Peshkimit	122.0	7.35	1960-1963	Kuverte mbi pilota	Rikonstruksioni perfshihet ne projektin e financuar nga BE-ja
Kantieri Detar					Do te zhvendoset ne zonen perendimore ne perendim te portit brenda nje periudhe afat-shkurter Kantieri Detar Siperfaqe ne pronesi private, me struktura te vjetra dhe te mbajtura keq
Kalata 10	249.7	9.85	1978	Kuverte mbi pilota	Gjendje e keqe, gjendje e mjerueshme e mobilimit te kalates. Projekti eshte pergatitur per rikonstruktim ne nje thellesi prej 11.5m pergjate kalatave
Kalata 11 Bankina dhe Çisterna e Naftes	173.0	9.85	1994-1997	Kuverte mbi pilota Bankine beton armeje me ure dhe bova lidhese prej çeliku	Gjendje shume e keqe Terminalet e naftes do te zhvendosen ne Porto Romano brenda nje kohe te shkurter

Nje pershkrim me i detajuar i gjendjes teknike te infrastruktures se portit jepet ne Aneksin 2.

2.6.2 Kushtet e Kantierit

1. Kushtet Meteorologjike



Veçoritë e përgjithshme të klimes në gjirin e Durrësit

Durrësi ndodhet në pjesën Adriatike të Detit Mesdhe. Adriatiku si dhe pjesa tjetër e Mesdheut, është i karakterizuar nga një klimë e butë. Era zakonisht është e lehtë dhe stuhit janë të rralla. Stinat kryesore janë vera dhe dimri. Pranvera dhe vjeshta janë periudha kalimtare. Këto periudha kalimtare janë mjaft të trazura dhe të karakterizuara nga një mot të paqendrueshëm dhe nga erëra të forta.

Ererat

Gjatë periudhës verore, era është zakonisht e butë në zonën e Adriatikut, mesatarisht me Forcë 2 ose 3. Ndërsa era e dimrit është më e fortë. Forca mesatare e erës është afërsisht baras me 4. Të dhënat mbi drejtimin e erës janë të paraqitura në Tabelën 2-16. Një stacion meteorologjik është i vendosur direkt në zonën e portit të Durrësit. Duhet përmendur se ky stacion është i mbrojtur nga ererat që fryjnë nga lindja dhe verilindja dhe kjo domethënë se do të ketë frekuencë të ulta të erërave nga këto drejtime.

Tabela 2-16 Drejtimi i erës (që fryn nga) dhe frekuenca (stacioni i Portit të Durrësit)

Drejtimi i erës	E qete	V	VL	L	JL	J	JP	P	VP
Frekuenca %	6.2	27.3	4.3	3.8	21.9	7.6	6.6	13.3	8.5

Në bazë të Tabelës 2-16, drejtimi kryesor është ai i Veriut. Megjithatë, era më e fortë vjen nga drejtimi jug-lindor dhe jugor. Shpejtesitë mesatare të erërave në muaj dhe në bazë të drejtim janë të paraqitura në Tabelën 2-17. Si mund të shohim nga kjo tabelë, shpejtesia mesatare e erës në muaj shkon nga 3.1 në 4.8 m/s. Shpejtesia më e lartë e vërejtur ka qenë 40 m/s. Tabelën 2-18 paraqet frekuencën e shpejtesisë së erës. Gjatë një viti kalendarik, vetëm në 20 ditë ererat janë më të forta se 15 m/s. Drejtimet kryesore të këtyre erërave të forta janë jugu dhe jug-perëndimi.

Tabela 2-17 Shpejtesia mesatare e erës (stacioni i Portit të Durrësit)

Muaji	Drejtimi							
	veri	Verilindje	Lindje	Juglindje	Jug	Jugperëndim	Perëndim	Veriperëndim
J	3.6	2.6	3.5	4.9	7.5	6.1	4.4	2.1
Sh	4.5	2.6	2.8	4.3	7.1	7.2	5.5	3.6
M	3.4	2.5	3.3	4.4	7.6	6.7	4.2	3.6
P	2.8	2.5	2.7	3.9	7.0	6.1	4.8	3.5
M	2.5	1.9	1.8	3.1	6.3	4.6	4.6	3.9
Q	2.4	2.0	1.6	2.7	5.1	4.8	4.8	3.5
K	2.3	1.4	1.5	2.6	3.6	4.8	4.9	4.4
G	2.1	1.7	1.8	2.9	4.5	4.8	4.9	4.1
SH	2.6	1.9	2.3	3.2	5.8	4.7	4.6	3.8
T	2.7	2.2	3.6	3.7	6.0	6.0	3.6	3.2
N	2.9	2.2	2.9	4.9	6.9	6.9	4.9	2.7
DH	3.3	2.9	3.7	5.3	9.1	7.7	6.2	1.9

Tabela 2-188 Frekuenca e shpejtesisë së erës (Stacioni i Portit të Durrësit)



Klasa	Shpejtesia eres [m/s]				
	0 - 1	2 - 5	6 - 10	11 - 15	>15
Frekuenca [%]	22.5	55.7	17.6	2.2	2.0

Temperatura ajrore

Mesatarja e temperatures ajrore ne Portin e Durresit varion midis 8.3 dhe 24.0°C. Temperatura absolute maksimale e verejtur ka qene 38.6°C (07-08-1988), ndersa absolutja minimale ka qene -0.6°C (14-01-1968).

Tabela 2- paraqet mesataren vjetore dhe mujore te temperaturave ajrore. Te dhenat bazohen ne te dhenat e periudhes 1961 – 1990.

Tabela 2-19 Temperatura ne Portin e Durresit (°C)

Temperatura ajerore mesatare ne muaj [°C]	Muajt												
	J	S	M	P	M	Q	K	G	S	T	N	D	Vjetore
	8.3	9.0	11.0	14.2	18.2	21.8	24.0	23.9	21.4	17.6	13.4	9.8	16.0

Reshjet

Table 2-19 me poshte paraqet mesataren e reshjeve ne muaj dhe ne vit. Reshjet me te shpeshta mund te parashikohen gjate periudhave dimerore nga tetori ne janar.

Table 2-19 Mesatarja e reshjeve ne muaj (mm)

Mesatarja e Reshje ne Muaj [mm]	Muajt												
	J	S	M	P	M	Q	K	G	Sh	T	N	D	Vjetore
	111	91	95	76	51	39	24	35	63	10	13	11	932
										1	3	3	

Tabela 2-20 Reshje: Propabiliteti qe reshjet te jene siper nje sasie te caktuar (mm) ⁴

Siguria %	1%	2%	5%	10%	20%	50%
Maks.muaj	495	447	383	334	282	204
Maks. 24 h	199	178	151	130	108	74
Maks 12 h	165	147	124	106	87	59
Maks 6 h	127	115	98	85	71	50
Maks 2 h	94	85	73	64	54	39
Maks 1 h	73	66	57	50	43	32
Maks 30 min	56	50	43	38	32	24
Maks 20 min	44	40	35	31	27	20
Maks 10 min	31	28	25	22	19	15

2. Batimetria

⁴ Burimi: Dr. Engr. Kristo Goga (per projektin e terminalit te trageteve ne Durres)



Aneksi "Plane dhe Vizatime" I ketij raporti perfshin harten batimetrike e cila bazohet ne nje fushate vezhigimi e ekzekutuar ne vitin 2006 per basenin e portit dhe kanalin, dhe tabelen qe jep me tej rrethinat e portit.

3. Kushtet hidraulike

Ky seksion jep nje permbledhje te kushteve hidraulike ne Gjirin e Durresit⁵.

Valet

Gjendja e valeve ne kete seksion bazohet mbi te dhenat e transmetuara nga stacioni hidrografik i vendosur ne perendim te skolieres me nje thellesi prej 7m. Ky stacion eshte I mbrojtur nga drejtimet veri dhe lindje. Veçorit e verrejtura te valeve ne gjirin e Durresit jane pjeserisht rezultat i morfologjise se bregut. Pjesa e ceket e detit ne Durres ndodhet ne veri te gjirit dhe valet ne drejtimin e veriut jane te ndikuara nga cektina.

Tabela 2-22 Frekuenca e lartesis se valeve

Klasa	Lartesia e vales (metra)				
	<0.25	0.25 – 0.5	0.5 – 0.75	0.75 – 1.25	1.25 – 2.0
Frekuenca [%]	72.55	20.31	4.04	2.73	0.37

Duke shqyrtuar lartesine e valet me te medha ashtu si i paraqet tabela sipërme, frekuenca per klasen e valeve me te medha, mund te nendahet ne drejtime individuale te valeve ne kete menyre: jug 0.26%, jug-perendimi 0.08%, dhe perendimi 0.03%.

Table 2-21 Drejtimi I vales (>0.5m) frekuenca

Drejtimi I vales	<0.5 m	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW
Frequency [%]	74.8	0.10	0.17	1.37	5.31	6.18	5.15	3.24	2.65	0.78	0.24

Tabela e meposhtme paraqet lartesis e dallgeve ne afersi te skolieres te Portit te Durresit per periudha riperseritjeje te ndryshme⁶.

Table 2-22 Propabiliteti I lartesis maksimale te vales

Lartesia e Vales [m]	Periudha e kthimit (vite)			
	100	50	20	10
	3.20	2.90	2.50	2.25

Rrymat

Pergjithesisht, rrymat e bregdetit Shqiptar prodhoen nga forca gradiente, fenomenet e batices dhe valet. Matjet jane kryer qoft nga matesi i rrymave qoft nga pluskuesi (ne thellesi te ndryshme). Shpejtesia e rrymave te matura nuk tejkalon 0.25% dhe drejtimi kyesor eshte veri-perendimi. Ne det te hapur, pertej gjirit te Durresit, jane matur rryma me te qendrueshme me nje shpejtesi qe nuk kalon 0.4m/s ne drejtimet veri dhe veri-perendim.

⁵ Burimi: Wilbur Smith, Raporti i Rishikimi Ambjentalist te Gerryerjes (Nentor 2002), dhe Adriatik Pilot, Trevor and Dinah Thompson Edicioni i Katert

⁶ Burimi: Tablea Nr. 1590 e Forcave Detare



Nivelet e ujit

Luhatjet e niveleve të ujit në bregdetin shqiptar janë një shkak i fenomeneve të baticave dhe i fenomeneve hidro-meteorologjike (sidomos ererat). Periudha e baticës zgjatë 12 orë dhe është e çrregullt. Proçeset e baticave në bregdetin shqiptar janë javore dhe luhatja ditore në amplitudën e nivelit të ujit është mesatarisht 0.3m.

Tabela e mëposhtme paraqet nivelet e baticave për vendin e interesuar nga projekti.

Tabela 2-23 Nivelet e baticave në Durrës

Vendi	LAT	LONG	Lartësia në metra mbi nivelin datum			
	N	E	MHWS	MHWN	MLWN	MLWS
Durrës	41°19'	19°27'	0.3	0.2	0.1	0.0

Vini re: datum është afërsisht Batika me e Ulet Astronomike.

Ndikimi i ererave të forta, sidomos nga jugu provokon një luhatje me të lartë në amplitudën e nivelit të ujit. Niveli i ujit me të lartë i vërejtur në gjirin e Durrësit ka qenë 0.92 ndërsa me të ulët ka qenë 0.48m. Tabela 2-26 paraqet nivelet ekstreme të ujit të parashikuara me probabilitetin ripërseritjes të tyre.

Tabela 2-24 Mundësia e Niveleve Ekstreme të Ujit (m)

	Periudha e kthimit (vite)				
	100	50	20	10	5
Niveli maksimal	1.07	1.04	0.99	0.94	0.89
Niveli minimal	-0.48	-0.43	-0.41	-0.38	-0.35

4. Parametrat Gjeoteknik

Nga investigimet që janë bërë në Portin e Durrësit është vërejtur që profili i përgjithshëm gjeologjik konsiston në shtresa rere, suargjila argjila, torfe, lym. Ndeshen depozitimet detare (Qu dt) dhe ato të neogjenit (N2h N13).

Depozitimet e Neogjenit

Keto depozitime përbehen nga torfa, argjila dhe rera, me një cimentim të dobët deri mesatar të argjilave. Trashësia e Shtresës është rreth 15-20m. Keto formacione përfshijnë kodren e Durrësit dhe atë të Rashbullit. Mendohet që ndërmjet dy kodrave ka ekzistuar një kanion i cili me vone është mbushur me depozitimet detare. Depozitimet e neogjenit vijnë duke u zvogëluar nga perëndimi në lindje. Në anën perëndimore ato ndeshen me shtresa me trashësi rreth 10 deri 30m, ndërsa në drejtimin lindor keto ndeshen me trashësi 80 – 100m.

Depozitimet Detare

Keto depozitime janë të përfaqësuara me argjila në lym, argjila, lymra ranore, rera. Depozitat janë me një ngjeshmëri të butë dhe kapërcejnë në disa vende trashësinë 38-42 m, ku depozitimet detare kanë një ngjeshmëri të mirë. Keto depozitime janë pothuajse uniforme. Trashësia e depozitimeve detare rritet nga perëndimi në lindje, ku fillojnë me 10-30m dhe në pjesën lindore të portit arrijnë në 80 – 100m.

Te dhenat e Shtresave



Bazuar ne studimet e mepareshme dhe sondave gjeologjike te kryera ne vend me poshte jepen te dhenat e shtresave qe ndeshen ne zonen e Portit te Durrësit.

Shtresa n. 1. Kjo shtrese ka material mineral dhe gure gelqeror dhe ne disa vende zhavor lumi. Ne menyre qe te identifikohen karakteristikat e kesaj shtrese jane mare kampione ne vende te ndryshme dhe jane bere nje numer provash.

Shtresa n.2. Kjo shtrese eshte karakterizuar nga lymra ranore, me ngjyre grite ngopura me uje, dhe me permbajtje materiali organik dhe pak te ngjeshura. Shtresa ndeshet ne nje thellesi te madhe ose prane mbushjes me depozitime detare.

Shtresa n.3. Kjo shtrese eshte karakterizuar nga Argjila lymore, ngjyre gri, me permbajtje materiali organik I shperndare ne menyre heterogjene ne masen e argjiles, me ngjeshmeri te . Shtresa ndeshet nen shtresen nr.2 nga sheshi trageteve deri tek Ura e dajlanit. Kjo shtrese vazhdon deri ne thellesine 38m.

Shtresa n.4. Kjo shtrese eshte e perfaqesuar nga argjit ngjyre bezhe me pakklageshti , e forte dhe e konsoliduar. Ndeshet ne thellesine 38 – 40 m me 3.5 – 4.0 m trashesi. Shume studiues e kane quajtur kete si formacion shkembor por se fundi studiuesit e kane quajtur si normal depozitim.

Shtresa n.5. Perfaqesohet nga argjila lymore ne ngjyre gri me lageshti, e bute, me permbajtje shtresash te holla me rere me trashesi 15-20cm. Ndeshet nen shtresen nr.4 ka nje trashesi rreth 30m.

5. Sizmika

Ne raportin e projektit te zbatimit te Terminalit te Trageteve sizmiciteti eshte marre ne konsiderate. Akselerimi horizontal maksimal I truallit gjate termetit eshte marre me 0.26g. Kjo shifer eshte bazuar ne Kategorine 3 te argjilave dhe ne shkallen VIII balle. Ngarkesat sizmike duhet te percaktohen pergjithesisht ne pajtim me UBC 1997 Kushtet e Projektimit ne Termete.

2.7 Kuadri aktual ligjor dhe institucional

2.7.1 Kuadri ligjor – prezantimi I konceptit Landlord

Ligji I Autoritetit Portual Me adoptimin e Ligjit Nr. 9130 I dates 8 Shtator 2003, Parlamenti I Republikes se Shqiperise prezantoi konceptin e portit landlord dhe dhe perkufizoi parimet e organizimit te autoritetit qe manaxhon porte te tilla, rregullat e tyre, funksionet dhe administrimin si dhe marredheniet e tyre me operatoret dhe organet shteterore dhe perfaqesimin e ketij te fundit.

Ligji i Autoritetit Portual eshte hartuar per te reformuar sektorin portual ne Shqiperi dhe I siguron autoriteti portual te tille si APD me te gjitha fuqite e nevojshme dhe aftesine pet e vepruar si organizate landlord ne emer te Qeverise Shqiptare.

Roli i portit landlord keshtu kerkon qe Autoriteti Portual ti jape sektorit privat nje rol me te madh ne drejtimin e portit dhe ne vecanti ne operimin e shume sherbimeve portuale, ne vecanti, edhe pse jo ne menyre ekskluzive, nepermjet akordimit te koncesioneve.



Nje nen shume kritik ne ligj eshte Neni 5 i cili perkufizon funksionimin e Autoritetit Portual. Neni f ne menyre te drejtperdrejte deklarone qe Autoriteti Portual duhet te fitoje statusin e 'portit landlord' brenda periudhes se percaktuar ne Nenin 9.3. (p.sh. brenda nje periudhe prej tre vjetesh). Zhvillimi I master planit keshtu duhte te marre plotesisht ne konsiderate deklaratat e ligjit te Autoritetit Portual te cilat e perkufizojne portin landlord si nje port te administruar nga Autoriteti I cili manaxhon token e portit dhe infrastrukturen, por jo I perfshire ne performancen e sherbimeve portuale dhe sigurimin e pajisjeve portuale. Kjo ateheere duhet te jete baza per zhvillimin e ardhshem dhe manaxhimin e portit te Durrësit.

Ligji mbi Koncesionet

Bazuar ne Nenin 5 te Ligjit per koncesionet (Ligji # 9663 te dates 18/12/2006) autoriteti kontraktues shqiptar duhet te jete Ministria ose pushteti lokal. Autoriteti portual nuk eshte asnje prej tyre edhe pse ligji # 9130 I 8 shtatorit 2003 ne nenin 31 edhe pse e vesh autoritetin portual me te drejta kontraktuese (referuar qe ketej e tutje si Ligji i Koncesioneve i vitit 1995), ka shume pak dyshim se Ministria e Transportit do te jete autoriteti kontraktual per koncesionet ne port mbi autoritetin portual. Net e vertete ligji per Ligjin e koncesioneve ka precedence mbi ligjin e Autoritetit Portual.

Ligji I pergjithshem per koncesionet ne kete menyre konsideron se aktivitetet dhe objektet portuale e kane te pamundur te mbijetojne. Kete e mbeshtet dhe Keshilli I Ministrave me iniciativen qe favorizon investoret lokale dhe nderkombetare, Shqiperia 1 Euro nga pikpamja financiare dhe ajo komerciale.

Situata aktuale sidoqofte, kur objektet ne port jane prona te rendesishme dhe nese kushtet administrative per administrimin dhe perdorimin e terminaleve te konteniereve behen te favorshme, do te lere shteg per investime serioze dhe investoret do te jene ne gjendje te paguajne qerate dhe shpenzime te tjera. Nje faktor komplikues ne Shqiperi eshte se e drejta e pronesise per token mbeten ne autoritetin e Ministrise se Ekonomise, duke e vene ne rrezik rolin e 'landlord' te autoritetit portual, ne kete rast ngrihet pyetja nese duhet te jete apo jo kjo ministri qe do te perfitoje pagesat e qerases. autoriteti portual duke lene shteg per pyetje nese duhet te jete ministria qe duhet te marre qirate ne kete rast.

Kontradite Neni 31 I ligjit te Autoritetit Portual, i cili parashikon per Bordin Mbikqyres dhe Autoritetin Portual per te akorduar koncesione dhe I referohet ligjit per koncesione te vitit 1995, eshte ne kundërshtim me Nenin 12 te 12 Janar 2007 dhe deklarone se autoriteti kontraktues mund te jene ministrite e linjes ose njesite e qeverive lokale. Autoriteti Portual nuk eshte ne asnje prej tyre dhe ndersa Neni 24 I Ligjit per koncesion thote se ne rast te ndonje konflikti ndermjet ligjit te koncesionit dhe cdo ligji ekzisues, merr precedence ligji per koncesionet, kjo do te thote qe Autoriteti Portual nuk lejohet te jete autoritet kontraktues.

2.7.2 Pronesia e tokes

Pronesia e tokes alokuar kantierit Kūrūm I perket Durrës-Kūrūm Shipyard Sh.a. Kjo e fundit eshte nje joint venture ndermjet Kūrūm Group dhe Ministrise se Ekonomise se Shqiperise mbi bazen e 65%/35% te aksioneve. I gjithë kantieri, I cili ndodhet ne mes te prones aktuale te portit, eshte 82 000 metra katrore siperfaqe tokesore dhe 40 000 metra katrore siperfaqe ujore. Per sa kohe qe joint venture eshte active, pronesia mbetet me Durrës-Kūrūm Shipyard Sh.a.



Problemi me token e okupuar nga kantierin e KËrËmit eshte prezenca fizike brenda pronesise se portit nderkohe qe pronesia eshte private. Parimi qe nenvizon konceptin e portit landlord eshte qe e gjithë toka duhet ti perkase autoritetit portual i cili eshte pergjegjes per manaxhimin, operimin dhe mirembajtjen e te gjitha asetëve brenda prones portuale. Keshtu, zgjidhja ndaj problemit te krijuar nga pronesia e kantierit nga Kurumi duhet te zgjidhet sa me shpejt te jete e mundur.

2.8 Biznesi (Stakeholders)

Biznesi perfaqeson Agjensite Publike te perfshira ne zhvillimin e portit dhe sektorin privat. Sektori public ne perspective jane:

Grupi drejtues i APD
Ministria e Transportit
Komisioni European
Bashkia Durrës
Hekurudha Shtetërore
Kapiteneria
Dogana

Interesi I sektorit privat identifikohet si meposhte ne dy nivele:

Fillimisht, Porti I Durrësit karakterizohet nga Komiteti Keshillues I Portit. Ky komitet ka per qellim te perfaqesojë spektrin me te gjere te klientëve te portit ne koordinim me Hekurudhen Shtetërore, Doganen dhe Kapitenerine. Keto jane natyrisht linja e pare e interesit ne ristrukturimin e portit dhe ftohen te kontrollojne propozimet e ndryshme dhe te sigurojne analizen e tyre, zonat e fokusit dhe rekomandimet. Kjo perfshin interesat e meposhtme:

Dhoma e Tregtise
Perfaqesuesit e kompanive speditonere
Perfaqesuesit e agjensive te transportit
Perfaqesues te kompanive te sherbimeve detare
Perfaqesues te agjensive te Tragetëve

Lloji I dyte I paleve te sektorit privat eshte ne nje rreth me te zgjeruar ne lidhje me interesin e perdorimit te portit ne lidhje me zhvillimin e portit dhe pjesemarrjen ne operacionet e tij.

Aktualisht jane identifikuar disa trafike industriale te nje shkalle te larte, shumica tregti mallrash te thata refuxho. Pergjate me keto lloj tregtish, industrite private ne Shqiperi kane treguar interes ne kryerjen e investimeve direkte ne facilitetet portuale me qellim qe te krijojne kapacitetin per te perpunuar tregtine e mallrave nderkombetare te thata refuxho, te tilla si cemento, celik, kohet e fundit ka nje rritje ne tregun boteror ne kuader te kerkeses dhe cmimit.

Keshtu, perfaqesuesit e interesav te tilla jane ftuar te marrin pjese per te diskutuar propozimet e ndryshme dhe te vleresojne mundesite e parashikuara PPP ne lidhje me tregtine e ketyre mallrave. Keto jane:

Fabrika e Cimentos Frushe-Kruje, te cilat aktualisht operojne ne nje fabrike ne Fushe Kruje dhe sherbejne kryesosht per tregun e brendshem.
Titan Cement (ANTEA Group – Greece)



Kurum Shipyards

Perfaqesues nga industrite Kurum, kryesisht ne sektorin e prodhimit te celikut.

Keto kompani private perfaqesojne nje potencial te madh te klienteve per portin, duke rritur industrine dhe prodhimin shqiptar, si dhe duke rritur eksportet e vendit, por gjithashtu investitoret potenciale ne zgjerimin e portit dhe planet e zhvillimit.

Per keto importues dhe eksportues eshte e rendesishme qe te kete kapacitet te mjaftueshem ne Durres per te siguruar qe industrite e tyre te mund te punojne. Keshtu porti perfaqeson nje lidhje kritike ne zinxhirin e pergjithshem te logjistikës, dhe duhet te siguroje terminale te modernizuar me eficence te larte ne operacione dhe ne kapacitetin e tranzitit, duke siguruar furnizim ose dalje te vazhdueshme te njesive te prodhimit.

2.9 Situata aktuale financiare

2.9.1 Te Pergjitheshme

Te dhenat financiare jane siguruar nga Sektori I Finances I APD. Shifrat me te fundit financiare te audituara I perkasin viteve 2003, 2004 dhe 2005. Gjithashtu edhe te dhenat e paaudituar jane marre parasysh ne modelin financiar. Auditimi I llogarive eshte bere nga Deloitte Albania.

Aktiviteti me I rendesishem qe gjeneron te ardhura aktualisht jane sherbimi I perpunimit te ngarkesave. Porti paraqet nje aktivitet te pergjithshem me fitim, nderkohe qe asnje krahasim I detajuar I seciles nga fushat (perpunimi, infrastruktura, dhe sherbime te tjera) nuk jane siguruar per te vleresuar peshen individuale te komponenteve te ndryshem.

Bilanci I portit paraqet borxhe afatgjata nga organizata te ndryshme qeveritare si Fondi Kuvajtjan, EIB, OPEC and IDA. Aktualisht porti ka disa hua qe arrijne vleren totale 4 Miliard LEK.

Maturimi I ketyre huave varion nga 2012 (Kuwait Fund) deri 2038 (IDA). Duke filluar ne 2008, APD do te kete ripagesat duke filluar nga nje vlere totale prej 31 Milion EURO (3.7 Miliard LEK), per huate e marra nga IDA dhe EIB (Banka Europiane e Investimeve).

Duke marre huate qe duhen shlyer nga 2008 e me tej, nderkohe qe pritet nje reforme institucionale per te riorganizuar strukturen e tarifave me privatizimin e metejshe me te aktiviteve te perpunimit, eshte e rendesishme qe APD te hartoje nje strategji financimi e cila nderlidhet fort me prezantimin e skemave koncesionare ne terminale te ndryshme. Mundesia ne te ardhmen qe APD te mund te marre hua shese per zhvillimin e tij do te ndikohet shume nga shuma e aktiveve fikse dhe huate ekzistuese aktualisht ne Bilanc. Perqindja e larte e dividenteve qe I paguhen ministrise gjithashtu sfidon mundesite vete-financuese te APD-se.

2.9.2 Struktura e te Ardhurave

Autonomia financiare e APD-se si Autoritet Portual eshte ndikuar shume nga korniza institucionale aktuale dhe e ardhme ne portet Shqiptare. Analiza dhe modelimi I ndikimit I reformes se struktures se te ardhurave se APD-se do te jete pika fillestare e percaktimit te



projektimeve te flukseve te parave dhe kerkesave per financim. Per kete perspektive do te dizenojohen disa skenare.

Tarifat portuale

Ne portin e Durrësit mblidhen 5 lloj tarifash portuale. Sistemi bazohet ne nje mbledhje te perbashket ndermjet Kapitenerise dhe Autoritetit Portual. Baza per qarkullimin e tarifave portuale eshte Tonazhi Neto I Regjistruar I anijeve (NRT)⁷. Duke perdorur NRT-ne ka nje lloj paqartësie ne lidhje me llojin e anijes. Ky sistem me shume mund ti pershtatet anijeve qe transportojne mall refuxho se sa tragetet, meqenese ato paraqesin proporcione te ndryshme te NRT-se krahasuar me volumen e pergjithshem te seciles anije. Ky efekt ne nje fare menyre korrigjohet ne librin aktual te tarifave, me ane te aplikimit te niveleve te ndryshme te NRT-se per anijet e mallrave refuxho dhe anijeve te tjera.

Kapiteneria ka te drejte te mbledhe Tarifa Portuale dhe Tarifa Light. Keshtu kuptohet qe Tarifat Portuale nuk i alokohen drejtperdrejte rikuperimit te koston per infrastrukturen e portit te tille si skoliera, dragimi i basenit, sic jane skemat tradicionale te porteve. E nejtja aplikohet edhe per tarifat Light (e lehta), meqenese ndihmat e lundrimit ne kanalin e hyrjes operohen dhe mirembahen nga Marina Kombetare (Departamenti i Hidrografise.)

Si Autoritet Portual, APD mbledh Tarifa Ankorimi, duke qene pergjegjese per operacionet dhe mirembajtjen e kalatave, dhe tarifave te Kanalit. APD eshte ne ngarkim te mirembajtjes se thellimit dhe keshtu mbledh tarifat koresponduese.

Sherbimet e Marines

Sic u permend me pare, APD nuk ka asnje te ardhur te lidhur me sherbimet e marines. Keto performohen nga kompani te vecanta te specializuara, publike dhe private (shih seksionin 2).

Sherbimet e mgarkim -shkarkimit

Nje fushe tjeter ku eshte bere privatizimi jane sherbimet stivadore. Sherbimi kryhet ne bashkepunim me APD-ne e cila siguron pajisjet (vincat dhe makinerite e sheshit), ndersa kompania stivadore siguron forcen e punes. Kjo aplikohet per perpunimin e te gjitha ngarkesave te pergjithshme dhe perpunimit te dritherave.

Per perpunimin e ngarkesave te pergjithshme, libri i tarifave siguron alokimin e te ardhurave ndermjet APD-se dhe kompanise stivadore. Perqindja e APD-se eshte 58% per pagesat e pergjithshme te perpunimit ne breg. Per terminalin e drithit kjo perqindje eshte 89% dhe 11% per kompanine Stivadore.

Operacionet breg-shesh performohen nga APD-ja. Kompanite stivadore qe operojne ne Durrës perpunojne vetem operacionet nga Anija ne Breg. Keshtu porti mbledh te gjitha te ardhurat nga perpunimi i sheshit dhe aktivitetet e magazinimit.

⁷ Ky system aktualisht eshte nen studim per ristrukturim potencial. Ministria e linjes eshte ne ngarkim te nje rishikimi te tille.



3 TREGTIA DHE TRAFIKU

3.1 Hyrje

Ky kapitull paraqet perfundimin e vleresimit te Konsultetit per parashikimin e trafikur deri ne vitin 2030 ne Portin e Durrësit.

Metoda e ndjekur eshte e ndryshme per kategorite kryesore te trafikut. Setet e meposhtme dallohen ne analiza:

Per importete e ngarkesave te pergjithshme ndiqet metoda nga maja ne fund. Kjo do te thote qe parashikimi eshte i bazuar ne nje marredhenie ndermjet volumit te trafikut dhe performances ekonomike ne vend. Kjo marredhenie percaktohet ne baze te vlerave te vezhguara ne te kaluaren, te ekstrapolohen ne te ardhmen. Nje parashikim per evoluimin e GDP-se ne te ardhmen identifikohet. Bazuar ne parashikimin e GDP-se nga njera ane, dhe marredhenies GDP – trafik importi ne tjetren, eshte perpunuar nje parashikim per ngarkesat e pergjithshme te importit. Me tej, ngarkesa e pergjithshme eshte ndare ndermjet trafikut ro-ro, ngarkesave te pakontenierizuara dhe te kontenierizuara. Dallimi eshte bere ndermjet importeve me tregje te ndryshme. Kjo metode ilustruhet ne Figuren 3-1 ne faqen qe vijon.

Per eksportet e ngarkesave te pergjithshme jane identifikuar grupet kryesore te produkteve, dhe parashikimet aty jane ne baze te rezultateve te intervistave me autoritetet relevante.

Tranziti i ngarkesave te pergjithshme bazohet ne performancen ekonomike te tregjeve te destinacionit dhe ne te dhenat historike ne lidhje me origjinen dhe destinacionin e ngarkesave tranzit. Ngjashmerisht si me ngarkesat e importit, ka nje marredhenie ndermjet GDP-se se tregut destinacion dhe trafikut nga importi, nga e cila derivohet nje parashikim per importet e mallrave te pergjithshme nga importi.

Trafiku i drithit bazohet ne rritjen e popullsise dhe ne konsumimin per koke. Prodhimi lokal i drithit konsiderohet si i neglizhueshem.

Trafiku i mallit te thate refuxho bazohet ne zhvillimet industriale te planifikuara ne shqiperi.

Trafiku i pasagjereve bazohet ne analizat e prirjeve keto 15 vitet e fundit.

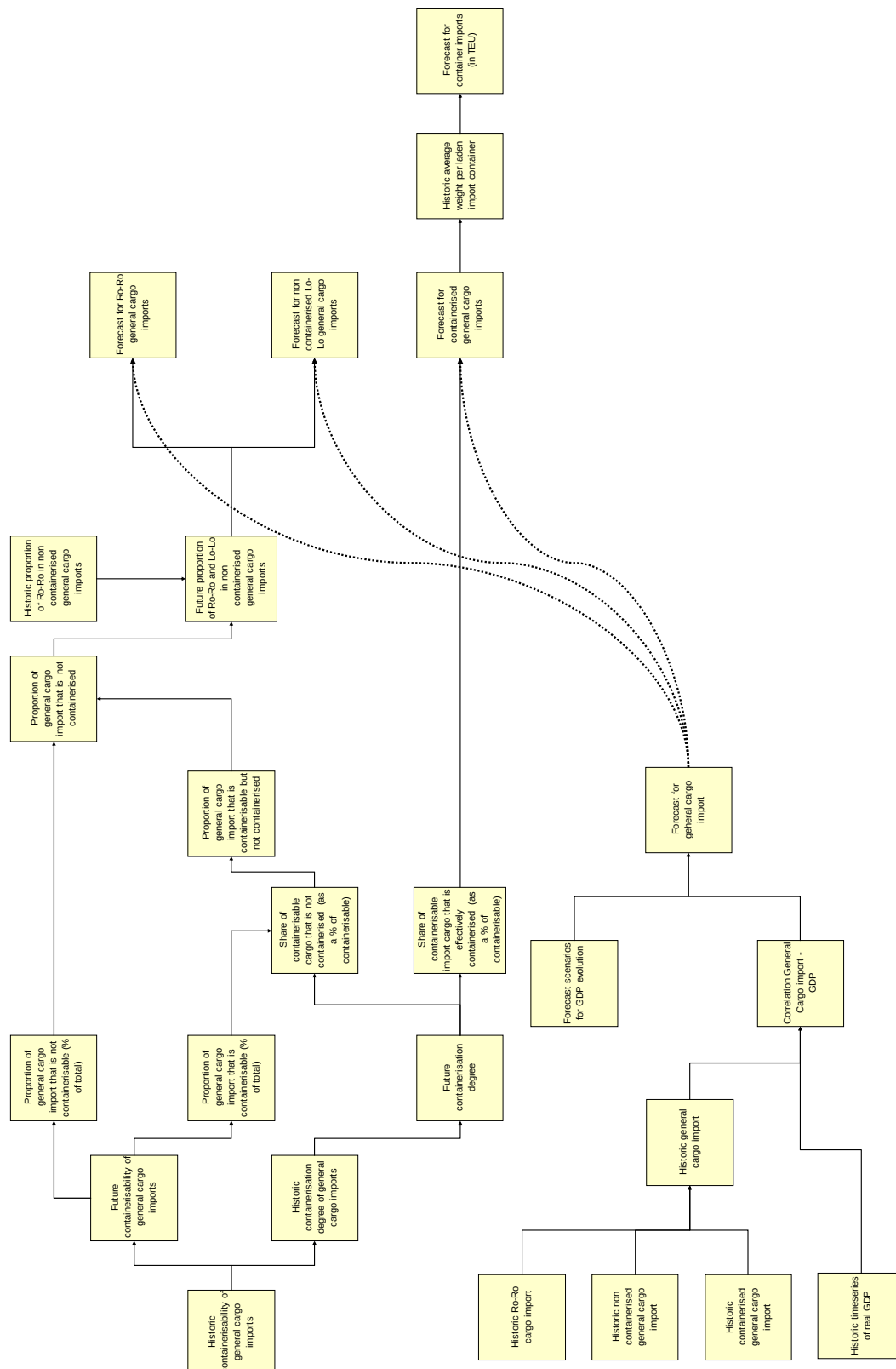
Trafiku ro-ro bazohet ne

Per ngarkesen: perqindja historike e ro-ro ne trafikun total te ngarkesave te pergjithshme
Makinat qe shoqerojne pasagjeret: bazuar ne perqindjen historike ndermjet pasagjereve dhe automjeteve

Importi i kamioneve dhe makinave supozohet te rriten me GDP-ne



Figure 3-1 Top-down approach general cargo and containers





3.2 Historia e trafikut te perpunuar ne Portin e Durrësit

3.2.1 Hyrje

Kjo pjese paraqet nje permbledhje te statistikave mbi historikun e trafikut nepermjet portit te Durrësit. Keto te dhena do te perdoren si input per perpunimin mbi parashikimet e trafikut. Seksioni i pare ne kete kapitull paraqet evoluimin e trafikut total. Ne seksionet e ardhshme, trafiku total ndahet ne nen-kategorit e rendesishme sipas menyres se transportit dhe origjines ose destinacionit te ngarkeses:

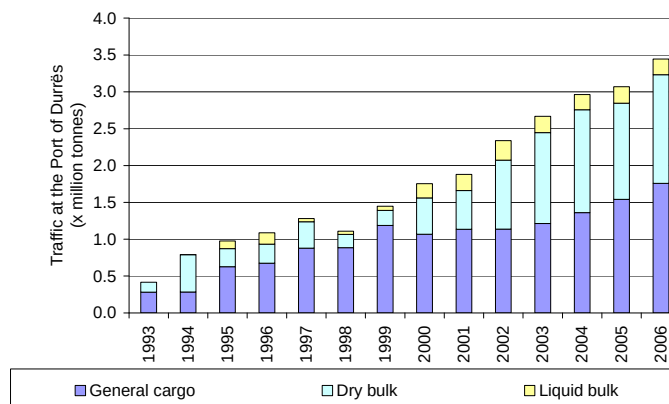
- Ngarkese e pergjithshme
 - E pakontenierizuar
 - E Kontenieizuar
 - Ro-ro
- Mall I thate refuxho
- Mall I lengesh refuxho
- Pasagjere

Nje pershkrim me I detajuar I Parashikimeve te Ngarkesave dhe analizat e tij sigurohen ne Aneksin 3 Tregtia dhe Trafiku. Te dhenat baze te perdorura per analizat paraqiten ne Anekset A dhe B ne Aneksin 3.

3.2.2 Trafiku total ne portin e Durrësit

Porti I Durrësi paraqet nje nderfaqeje te rendesishme per tregtine nderkombetare shqiptare dhe vepron si nje port hyrje per ne kryeqytet. Duke qene 42 km larg Tiranes, ne lidhje te Detit Adriatik me Jonin, Durrësi eshte gjithashtu nje vendodhje kyce per rrjetet e trageteve dhe tranzitin e pasagjereve. Kjo i jep Durrësit nje pozicion strategjik ne lidhje me Korridorin VIII, qe do te facilitoje tranzitin e pasagjereve dhe te mallrave me kontinentin Europian.

Figura 3-2 Volumi total I ngarkesave ne Portin e Durrësit



Porti aktualish ka 77% te importeve dhe 89% te eksporteve Shqiptare; kjo eshte baraz me 78% te tregtise totale detare ne nivel kombetar. Nderkohe Durrësi eshte kryesisht I orientuar ndaj importeve. Durrësi eshte nje alternative interesante per shtete pa dalje ne det si Kosova dhe Maqedonia, duke qene I pozicionuar ne pozicionin kyc ne uren Jug-Perendimore dhe Jug-Lindore te rrjeteve tregtare Europiane.

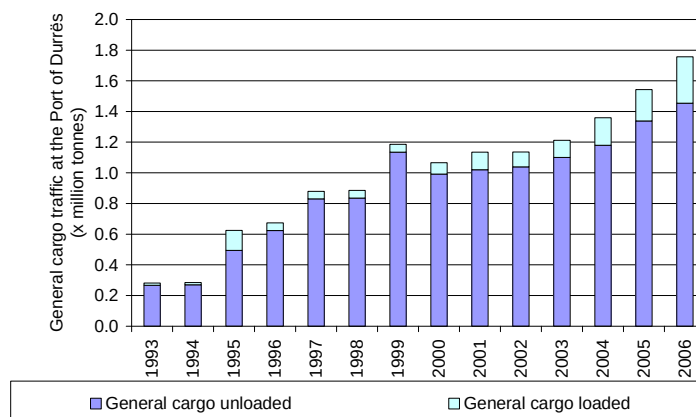
Nje prirje ne Durrës kohet e fundit është zhvillimi i shërbimeve të kontenerizuar. Për shkak të pesës së madhe në tregtinë Shqiptare, si dhe afërsinë që ka me Tiranën, Porti i Durrësit paraqet një ndikim të madh në rritjen e ekonomisë dhe tregtisë Shqiptare.

Zhvillimi i mallit të përpunuar në dekadën e fundit (1997-2006) tregon një normë rritje të shëndetshme prej 12% në vit për trafikun total të portit, deri në 3.4 milion ton në vitin 2006⁸. Edhe pse një pjesë e kësaj rritje mund të atribuohet rritjes së ngarkesave të përgjithshme këto 5 vitet e fundit, nxitja kryesore për rritjen e trafikut janë mallrat e thata refuxho. Kjo peshë relative e mallit të thatë refuxho në trafikun total është rritur mjaft nga 20% në fund të viteve nëntëdhjetë deri në afro 50% në 2006.

3.2.3 Ngarkesat e përgjithshme

Ngarkesa totale e përgjithshme Figura mëposhte tregon trafikun total të ngarkesave të përgjithshme në Portin e Durrësit⁹. Duhet të vini re që numrat përfshijnë të kontenerizuarat dhe të pa-kontenerizuarat, trafikun e trageteve, dhe jot e trageteve, importet, eksportet si dhe tranzitin.

Figure 3-3 Trafiku total i përgjithshëm në Portin e Durrësit



Origjina dhe destinacioni Harta në Figura 3-4 paraqet vendodhjen gjeografike të portit të Durrësit në rajonin e Adriatikut, bashkë me tregjet potenciale dhe portet konkurente. Tregjet sipas prioritetit janë: and the competing ports.

- Shqipëria
- Kosova
- Maqedonia
- Mali i Zi
- Serbia
- Bullgaria
- Greqia

Porte të tjera që mund të konsiderohen për të shërbyer këtyre rajoneve janë:

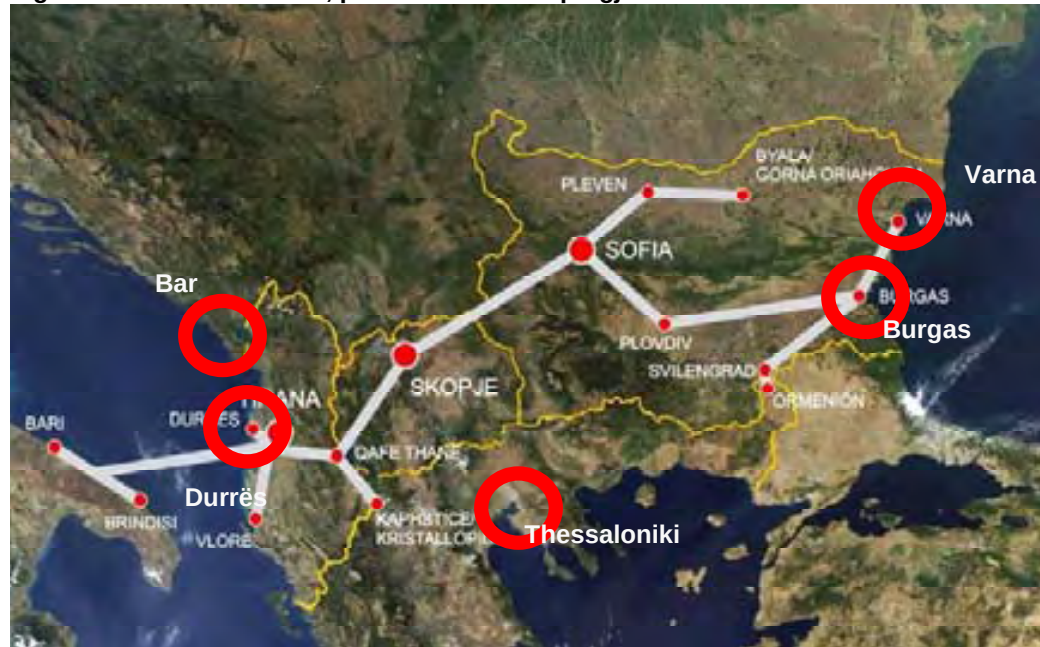
- Bar (Mali i Zi)
- Selanik (Greqi)

⁸ Burimi: Dep. i Statistikës në APD. Shifrat paraprake tregojnë një total trafikun prej 3.5 milion ton në 2007

⁹ Burimi: Dep. i Statistikës në APD.

- Varna dhe Burgas (Bullgari)

Figura 3-4 Porti I Durrësit, portet konkurente përgjate Korridorit VIII



Menyrat e transportit

Ne portin e Durrësit ngarkesa e përgjithshme vjen në mënyra të ndryshme, siç tregohen në matricën mëposhte.

Tabela 3-1 Metodat e transportit të konsideruara për ngarkesën e përgjithshme

	Ro-Ro ¹⁰	Lo-Lo ¹¹
Te pakënterizuar	Ne linjë me statistikën e mbajtura nga APD, kjo analizë nuk do të dallojë trafikun ro-ro me të njëjtin trafik të pakënterizuar ose të kontenerizuar. Edhe pse një pjesë relativisht e vogël e importeve të ngarkesave të përgjithshme që mbërrin në target (ro-ro) është e kontenerizuar, kjo nuk ka ndikim në operacionet në port. APD e regjistron këtë ngarkesë nën 'Trafik me Target'.	This category comprises cargo that is transported in loose units (eg. steel profiles), pre-slung (e.g. reinforcement steel), palletised (such as cement bags) etc. The PDA registers this cargo under the heading "General Cargo".
Te Kontenerizuar		This category comprises the containers that are handled on the container terminal. The PDA registers this cargo under the heading "Containers"

¹⁰ Ro-ro: *eng.* "Roll-on/Roll-off": ngarkesa me rrota, si automobila, rimorkiotorë ose makina hekurudhore. Gjate veprimtarisë ngarkuese/ shkarkuese ngarkesa drejtohet/rimorkiohet për tek/ nga anija dhe mbetet në kontakt me anijen/vend ankorimin.

¹¹ Lo-lo: *eng.* "Load-on/Load-off": ngarkesa që ngarkohet/ shkarkohet nga anija duke u ngritur lart me vinc ose mjete të tjera të ngjashme.



Ne vecanti ngarkesat e kontenierizuara tregojne nje rritje qe nga viti 2002. Ne vitin 2006 volumi i ngarkesave te kontenierizuara te shkarkuara ishte rreth 200 mije ton nga 1.4 milion ton ngarkese te pergjithshme te shkarkuar ne portin e Durrësit ne total.

Importet Durrësi eshte hyrja kryesore per importin e mallit te pergjithshem ne Shqiperi. Veç kesaj, porti merret me trafikun e tranzitit, kryesisht per shtetet fqinj si Kosova dhe Maqedonia qe nuk kane dalje ne det.

Fatkeqesisht te dhenat e disponueshme per portin e Durrësit nuk e bejne dallimin midis importit dhe mallit transit, dhe te dhenat nga zyra doganore jane perdorur per te llogaritur pjesen e seciles prej ketyre dy mallrave.

Tregjet kryesore per Portin e Durrësit jane Kosova dhe Maqedonia. Mund te verehet se afersisht 85% e mallit te shkarkuar eshte mall qe importon vet Shqiperia, dhe pjesa qe ngel, 15%, eshte tranzit per vendet e tjera. Ky raport eshte kostant per qellimin e ketij studimi, dhe aplikohet te historiku i te dhenave mbi trafikun per Portin e Durrësit deri ne vitin 2003 per te percaktuar historikun e importeve. Zhvillimi ne vitet e fundit mund te karakterizohet si vijon:

- Nga vit 2000, importet e mallit te pergjithshem ne Shqiperi eshte rritur me nje koeficient mesatar prej 6% ne vit afersisht.
- Trafiku Ro-Ro perben rreth 20% te importeve te mallit te pergjithshem total. Fakti qe importet ro-ro vine kryesisht nga Italia, tregon qe tregu me Italine, si partner i tregut te importeve ne Shqiperi, mbeten pak a shume kostante ne nje te pesten e importeve totale.
- Qe nga fillimi i trafikut te kontenjerve ne portin e Durrësit ne vitin 2000, kuota realtive e trafikut te kontenjerizuar eshte rritur me shpejtesi ne krahasim me mallin e pergjithshem te pakontenjerizuar.

Exportet Duke pare ngarkesen e pergjithshme te ngarkuar ne Portin e Durrësit, i gjithë trafiku konsiderohet te eksportohet, dhe ngarkesat e tranzitit nuk konsiderohen vecantazi¹². Eksportet konsistojne kryesisht ne tekstile dhe prodhime agrikulturore. Edhe pse volumet totale jane ende te vogla, nje rritje e qarte nga 2003 e me tej mund te verehet. Shumica ngarkesave te pergjithshme eksportohet me ro-ro.

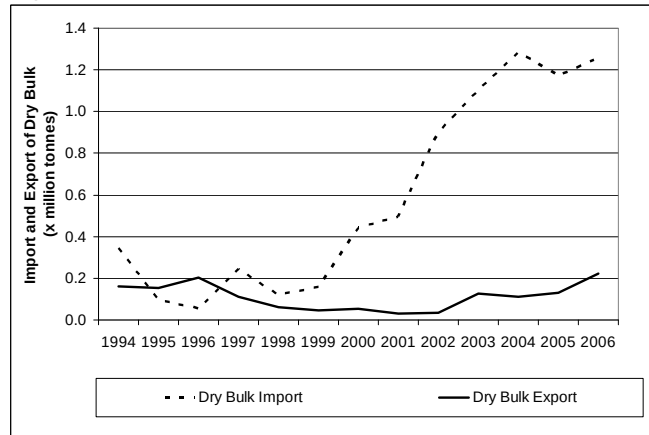
3.2.4 Malli i thate refuxho

Importi i mallit te thate refuxho ne 1990 eshte dominuar nga luhatje te importit te drithit. Kohet e fundit gruri, drithi, misri importohen ne shqiperi pasi te korrat ne vend mnund te luhaten. Rritja e perpunimit te mallit te thate refuxho shkaktohet nga kerkesa per cemento, qe coi ne importimi e saj si mall refuxho. Investimet ne impiantet e cimentos ne Shqiperi kane stabilizuar importet per cemento dhe klinker ne vitin 2004.

Eksporti i mallit te thate refuxho ne Shqiperi, kryesisht perfshin xeherorin e kromit dhe ferokromin. Pas kolapsit te viteve te fundit te viteve 1990s minierat u mbyllen pasi nuk mnund te konkuronin indurstrine nderkombetare. Pas viteve 2000, minierat u rihapen dhe eksporti eshte rritur ne nivelet e viteve '90.

¹² Bazuar ne statistikat e APD, me perjashtime te vogla, praktikisht nuk ka mallra te ngarkuar neper anije ne portin e Durrësit, qe vijne te tilla nga vendet fqinje. Perjashtim bejne disa sasi te vogla vere maqedonase ne tranzit.

Figura 3-5 Trafiku I mallit te thate refuxho



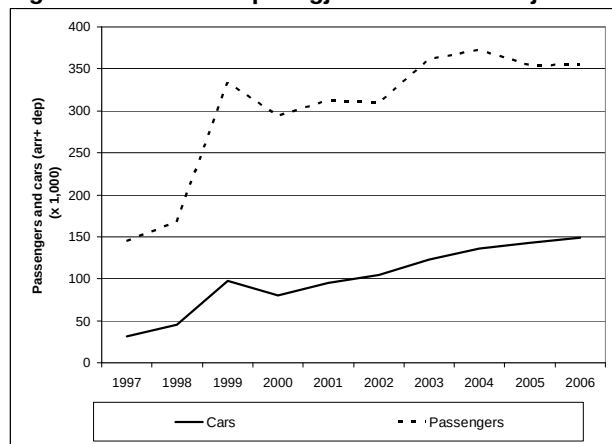
3.2.5 Mall refuxho leng

Porti trajton aktualisht importet e naftes se Shqiperise, me nje bankine naftes te ndertuar ngjitur me skolieren e lindjes dhe nje depozite naftes ne zone veri-lindje te portit. Eshte raportuar se ky aktivitet do te hiqet nga porti i Durrësit brenda 18 muajsh afersisht – po kryen punime pajisje te tjera te marrjes se naftes ne Porto Romano, nje vend 20 km larg nga porti i Durrësit. Per kete arsye, ky mall nuk do te konsiderohet me ne studimin e master-planit. Mallra te tjera te lengshme, si per shembull vaj guzhine do te konsiderohen te perfshira ne trafikun e mallit te pergjithshem.

3.2.6 Trafiku I pasagjereve

Pasagjeret ne terminalin e trageteve perfshijne shoferet e kamioneve si dhe pasagjeret e makinave qe perdorin tragetin. Trageti kryesisht perdoret nga emigrantet shqiptare qe jetojne dhe punojne ne Europe dhe vizitojne familjet e tyre ne Shqiperi.

Figura 3-6 Trafiku I pasagjereve dhe automjeteve te pasagjereve





Ne të njëjtin grafik numri i makinave është planifikuar në varesi të numrit të pasagjereve. Importi i makinave është verifikuar dhe kjo duket se po stabilizohet në rreth 25 mijë në vit këto 3 vitet e fundit.

3.3 Parashikimi i Mallit të Brendshëm

3.3.1 Performanca Makro-ekonomike e Shqipërisë

Treguesi makro-ekonomik i përdorur për hartimin e parashikimeve të trafikut në Portin e Durrësit është Produkti i Brendshëm Bruto me çmime konstante. Është një matës i rendimentit ekonomik të Vendlindjes, për të ardhurat që prodhojnë kapacitetet dhe për fuqinë blerëse të popullsisë. Për këtë arsye, PBB-ja në çmime konstante shpesh shfaq një korrelacion të mirë me importet e mallit të përgjithshëm. Tabela 3-7 dhe Tabela 3-2 paraqesin vlerat aktuale të vëzhguara për GDP (në konstante 1990 miliard leke) për 15 vitet e fundit.

Figure 3-7 Evoluimi historik i GDP real në Shqipëri (x miliard Lek)

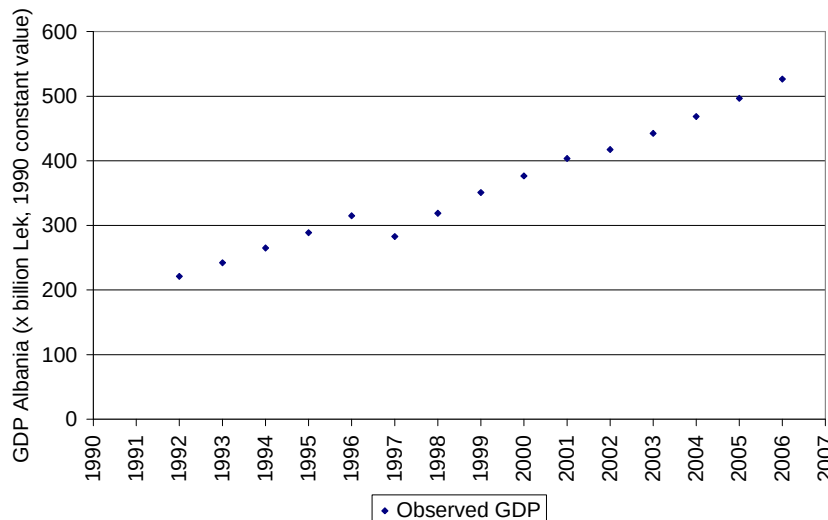


Table 3-2 GDP Historike GDP¹³ (x miliard leke, vlera konstante 1990)

Viti	1,992	1,993	1,994	1,995	1,996	1,997	1,998	1,999	2,000	2,001	2,002	2,003	2,004	2,005	2006
GDP (X miliard leke)	221	242	265	289	315	283	319	351	376	404	417	442	468	497	526

E njëjta gjë është paraqitur në diagramen e mëposhtme ku mund të verrehet që:

- Ka një rënie të qarte të ekonomisë nga viti 1996 në 1997

¹³ Burimi: Global Econ Data – Banka Botërore për Zhvillim, Data – IMF Pikepamje Ekonomike Botërore (WEO) (<http://econstats.com/weo/C002V017.htm>, statusi i website-it në 18 Janar 2008)



- Gjate 15 viteve te fundit PBB-ja eshte rritur me nje koeficient rritjeje mesatar rreth 6.4%.

Kohet e fundit, Oxford Economic Intelligence Unit ka zhvilluar nje studim mbi rritjen e PBB-se Shqiptare deri ne vitin 2013 – rritja e PBB-se eshte paraqitur ne tabelen e meposhtme.

Tabela 3-3 Rritja e parashikuar e GDP-se real ne Shqiperi¹⁴

	2007	2008	2009	2010 - 2013
Parashikimi rritjes GDP real (%p.a.)	5.9%	5.7%	4.7%	4.5%

Ka perputhje te gjere me parashikimet e bera ne prezantime te tjera dhe me studime te disponueshme te Konsulentit dhe perdoret si plan baze veprimi per rritjen e GDP-se ne Shqiperi.

Per qellimin e ketij studimi, eshte i nevojshem nje parashikim qe shkon deri ne vitin 2030 dhe Konsulenti propozon te ekstrapolohen te dhenat dhe te vendoset nje ecuri rritje kostante baraz me 4.5% p.a. per periudhen 2014-2030. Rritja e GDP-se reale per skenaret e ulet dhe te larte eshte vendosur te jete 1.5% per supozimin e ulet, perkatesisht siper shifres se rritjes ne planin e veprimi baze.

3.3.2 Mallrat e pergjithme

Importet

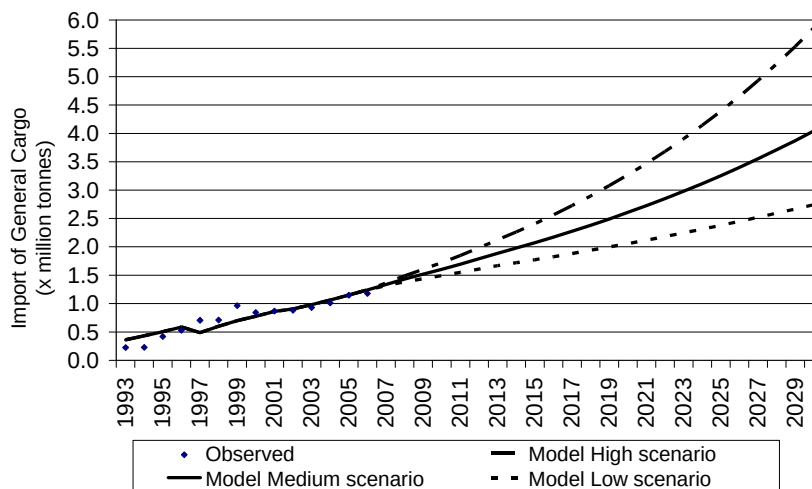
GDP reflekton performancen e nje ekonomie. Meqenese performance e ekonomiese eshte nje factor i rendesishem i aftesise se nje shteti per te blere produkte importi mallrash te pergjithshem, ka gjithnje nje lidhje ndermjet GDP real dhe ketyre importeve. Diagrama meposhte sqaron importet e ngarkesave te pergjithshme kundrejt GDP (ne miliard leke kostante) per Shqiperine. Identifikohet lidhja e meposhtme:

$\text{Importi i mallit te pergjithshem [x mije ton]} = -389 + 3.1 \times \text{PBB [miliard Lek, 1992]}$

Vlera (R^2)= 0.83 eshte nje tregues qe verteton se lidhja e percaktuar mund te pranohet. Lidhja midis GDP-se dhe importeve te mallit te pergjithshem te percaktuara nga 15 vitet e fundit mbeten te vlefshme edhe per te ardhmen, dhe aplikimi tyre te cmimet e parashikuara te GDP-se mundeson parashikimin e mallit te pergjithshem si tregon diagrama e meposhtme

¹⁴ Burimi: Njesia e Inteligjences Ekonomike e Oxford-it

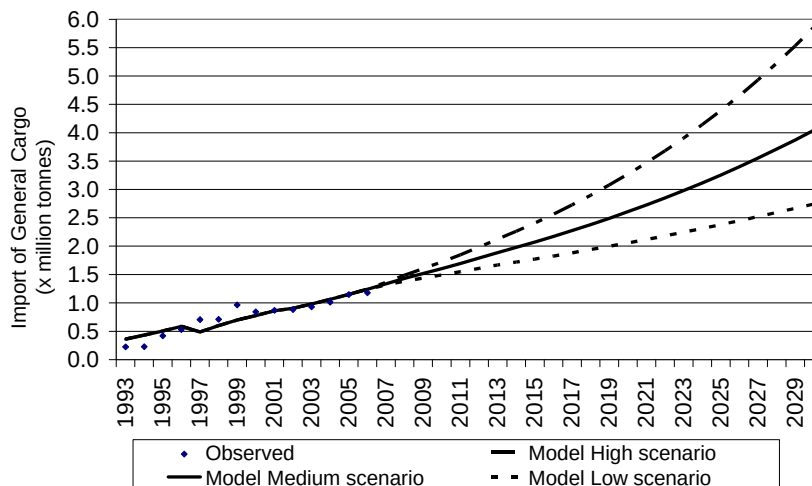
Figura 3-8 Parashikimi i importit te ngarkeses se pergjithshme ne Shqiperi



Ne planin e veprimit baze, llogaritet se importet e mallit te pergjithshem do rriten nga 1.2 milion ton per vitin 2006 ne 4 milion ton aferesisht nga fundi i projektit te master-planit, per vitin 2030. Grafiku gjithashtu ilustron qe skenari pershkruan trafikun e kaluar (indikuar me ngjyre blu ne periudhen 1993-2006) shume mire duke mbeshtetur vlefshmerine e modelit te perdorur.

Per zhvillimin e master-planit, duhet ditur se cila perqindje e importit te mallit te pergjithshem mund transportohet me trafikun ro-ro, kontenjer apo me lo-lo te pakontenjerizuar. Paragrafet e ardhshem do te vleresojne kete menyre ndarje te importit te mallit.

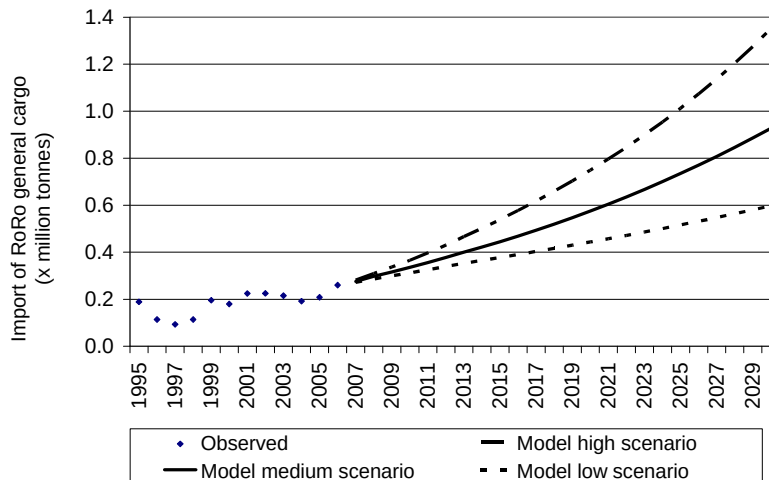
Figura 3-9 Parashikim i ngarkesave te pergjithshme te importuara ne Shqiperi



Ro-Ro Historikisht perqindja e trafikut ro-ro ne importet e ngarkesave te pergjithshme ka luhatur nga 15% ne 25%. Ndersa importet ro-ro e kane kryesisht origjinen nga Italia, kjo mund te tregojte qe pjesa e tregut e Italise si partner tregtar i Shqiperise per importet mbetet pak a shume ne vleren 20% te importeve totale te mallrave te pergjithshme. Duke e aplikuar kete ne importet e ngarkesave te pergjithshme totale kemi nje projektim per

importet e ngarkesave te pergjithshme nepermjet ro-ro sic tregohet ne diagramen meposhte. Kjo ngarkese e importuar nepermjet kamioneve ose trailerave, e cila analizohet ne seksionin e trafikut ro-ro.

Figura 3-10 Importi i parashikuar i ngarkesave te pergjithshme nepermjet Portit te Durrësit.



Pas trafikut ro-ro, importet e mallit te pergjithshem qe tepron duhet te transportohen si mall lo-lo, ose si mall i perthshem i kontenjerizuar ose i pakonenjerzuar.

Kontenieret Megjithese tendenca e pergjithshme eshte per te rritur kontenierzimin e mallit te pergjithshem, do te kete gjithmone mallra jo te pershtatshem per transportin ne kontenjera. Per shembull: shufra hekuri ose llamarina, etj

Per te shprehur ndarjen e ngarkesave te pergjithshme qe do te transportohen me konteniere, perdoret ekuacioni i meposhtem:

$$\frac{\text{ContainerisedGeneralCargo}}{\text{TotalGeneralCargo}} = \frac{\text{ContainerisedGeneralCargo}}{\text{ContainerisableGeneralCargo}} \times \frac{\text{ContainerisableGeneralCargo}}{\text{TotalGeneralCargo}}$$

Ana e majte e ekuacionit quhet shpesh “perqindja e kontenierizimit”.

Faktori i pare eshte ne anen a djathte te ekuacionit dhe quhet shpesh “koeficienti i kontenierizimit” – eshte perqindja e mallit te kontenjerizueshem qe transportohet me kontenjera.

Faktori i dyte ne anen e djathte te ekuacionit i referohet perqindjes se mallit te pergjithshem qe mund te transportohet me kontenjera. Gjithcka varet nga llojet e mallrave te perpunuara ne portin perkates.

Per te percaktuar perqindjen e mallit te kontenjerzueshem nga gjith mallrat qe vine per import, Konsulenti percaktoj per secilin nga mallrat kryesor te importuar sasine qe do mund te kontenjerzohet. Tabela e meposhtme paraqet kontenjerzimin e percaktuar per klasat e mallrave te perdorur ne statistikat e Portit te Durrësit.



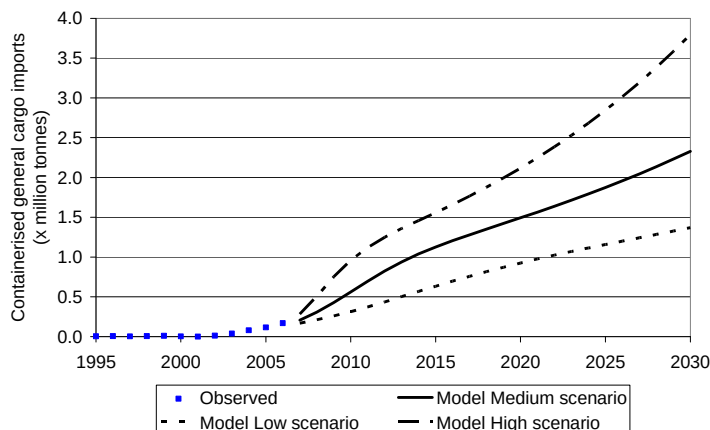
Table 3-4 Kontenjerzimi i mallit te pergjithshem sipas klasave

Malli	Kontenjerzimi	Malli	Kontenjerzimi
Mjell	100%	Kimikate	100%
Sheqer	100%	Barit	100%
Oriz	100%	Makineri	70%
Artikuj ushqimor	100%	Blloqe mermeri	0%
Vaj guzhine (paleta)	100%	Ushqim kafshesh	100%
Banane	100%	Xham	100%
Zarzavate	100%	Makineri	50%
Blloqe çimento	100%	Tulla/pllaka	100%
Çelik	50%	Gur/pllaka gipsoj	100%
Tulla/pllaka	100%	Hekurishte	100%
Material ndertimi	70%	Vere	100%
Blloqe Nitrat-Uré	100%	Mall tjetër	100%

Perfundimi i kesaj analize tregon se afersisht 90% i mallit te pergjithshem eshte i kontenierizueshem. Perderisa Konsulenti nuk parashikon asnje ndryshim radikal ne perberjen e mallit te pergjithshem, kjo perqindje mendohet se do qendroje ne menyre kostante gjate afatit te projektit. Ne te vertet nuk do te transportohet gjithë malli i kontenierizueshem me konteniera. Do te ekzistojë gjithmone nje pjese e mallit qe do te transportohet jashte konteniereve, si pershembull malli neper thasa. Kjo do te thote qe shkalla e kontenierizimit do te jete me ulet se 100%. Diagrama e meposhtme paraqet evolucionin historik te importeve ne Portin e Durrësit

Statistikat tregojne nje rritje te konsiderueshme te rendimentit kontenjer gjate 15 viteve te fundit. Gjate periudhes 2003-2006 rendimenti kontenjer eshte shumezuar me 6. Megjithese rendimenti i te gjithë llojeve te mallit eshte rritur gjate kesaj periudhe, asgje nuk eshte rritur as shpejts sa kontenieret. Kjo sepse procesi i kontenjerizimit eshte futur keto kohet e fundit ne Shqiperi.

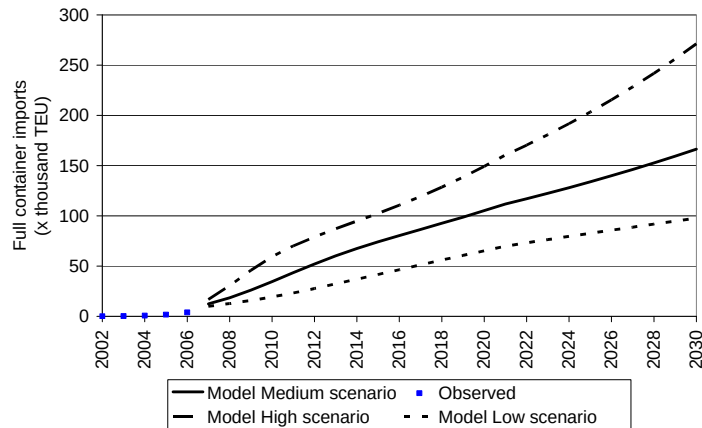
Figure 3-11 Parashikim importet e kontenierizuara (million ton)



Zakonisht trafiku konteniereve ne nje port shprehet me TEU (Twenty Foot Equivalent Units – nje standart ISO kontenier prej 20 ft). Trafiku importeve ne TEU mund te llogaritet duke ndare importet e kontenierizuara permes ngarkimit mesatar te nje kontenjeri per import.

Bazuar ne informacionet te viteve 2005 – 2007 (gjysma e pare), mund te llogaritet nje ngarkim mesatar prej 17 ton/TEU per kontenieret e importit plot. Kjo shifer eshte me e larte ne Shqiperi se ne shume shtete te tjera, dhe mendohet se gradualisht do te zbrese ne nje nivel afersisht me 14 ton/TEU ashtu si ka ndodhur neper portet e tjera. Per parashikimin, eshte percaktuar se ngarkimi mesatar per TEU do te zbrese me 0.2 ton/TEU nga 17 ton/TEU ne 2006 deri sa te arrihet niveli 14 ton/TEU. Ne diagramen e meposhteme eshte paraqitur rezultati i plote kontenjereve te parashikuar per importin.

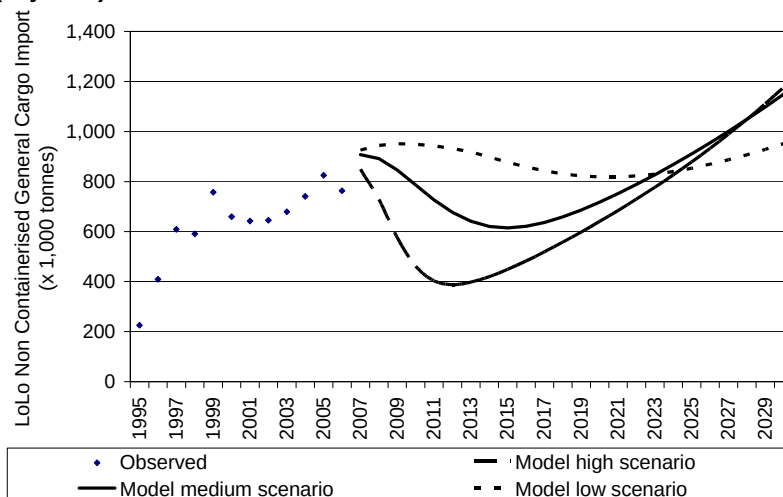
Figura 3-12 Parashikim per importet e kontenierizuara (mije TEU)



Malli i Pergjithshem I Pa-pakontenierizuar

Ne paragrafin e meparshem u studiuan importet e mallit ro-ro dhe importet e mallit te kontenierizuar. Importet e mallit te pergjithshem qe teprojne jane perpunuar si mall i pergjithshem lo-lo. Diagrami i meposhtem paraqet rezultatin e parashikuar per planet e ndryshme te veprimit per importet e mallit te ngarkuar dhe te shkarkuar (me vinçat e kalatave) te pakontenierizuar.

Figure 3-13 Parashikim importet e pakontenierizuara te ngarkesave te pergjithshme (mije ton)



Duke pare formen e pergjithshme te diagramit mund te theksohet se:



- Plani i ulet i veprimi tregon një rendiment më të lartë se plani i mesëm dhe i lartë i veprimi. Arsya është se plani i lartë i veprimi përfshin një rritje më të shpejtë të shkallës së kontenerizimit, dhe provokon një kalim të shpejtë nga importet e pakontenerizuar të ato të kontenerizuar, duke lënë për të rregulluar një trafik të mallit të pakontenerizuar relativisht të ulet.
- Këto tre plane veprimi tregojnë në radhë të parë një trafik që pakesohet dhe që do shtohet perseri pas disa vitesh. Kjo është një pasojë e një përjasje matematikore e ndjekur nga një parashikim për evolucionin e ardhshme të trafikut¹⁵. Interpretimi i saktë do të ishte që ngarkesat e përgjithshme të pakontenerizuara pritet të mbeten pak a shumë konstante gjatë horizontit të projektit, rreth një niveli prej 1.0 milion- 1.2 ton në vit.

Eksportet

Për eksportin e ngarkesave të përgjithshme është e rëndësishme të shihen produktet prej të cilëve përbehen produktet e eksportit. Tabela mëposhte paraqet detajet e mallrave të eksportuara gjatë viteve të fundit.

Nga një analizë del se produktet e eksportuara më të rëndësishme të Shqipërisë janë aktualisht: kepuçet, tekstili, rroba, hekuri dhe produkte çeliku. Sidomos këto të fundit në ton janë të rëndësishme. Në vitin 2006 është firmosur një marrëveshje midis Shqipërisë dhe BE-së, në të cilën është vendosur se gjithë taksat e importit në produktet e çelikut shqiptare duhet të shfuqizohen dhe se industria shqiptare e çelikut duhet të rekonstruktohet për të rritur konkurrencën e saj brenda 3 vitesh. Volumet e ardhshme të parashikuara janë bazuar në volumet historike me 4%, 3% dhe 2% rritje përkatësisht për një plan veprimi të lartë, të mesëm dhe të ulët.

Table 3-5 Analiza e eksporteve të ngarkesave të përgjithshme

Malli			2004	2005	2006
	Makineri	[ton]	1,462	3,066	1,257
	Tulla/pllaka	[ton]	0	0	5,272
	Gur/pllaka gipsoj	[ton]	702	3,627	14,385
	Hekurishte	[ton]	69,485	24,984	49,850
	Vere tranzit nga Maqedonia	[ton]	0	0	0
	Mallra të tjera	[ton]	1,781	7	10
	Shuma	[ton]	73,430	31,684	70,774
I kontenerizuar		[ton]	8,500	16,970	26,443
RoRo		[ton]	98,000	155,000	206,000
Malli		[ton]	179,930	203,654	303,217

Në të njëjtin studim të pasurisë së Vëndit figuron se bujqësia është një nga të ardhurat më të fuqishme për zhvillimin ekonomik në të ardhmen e shkurtër. Kjo u konfirmuar në debatin me Ministrin e Bujqësisë. Ulja në eksportin e produkteve bujqësore është e shkaktuar aktualisht mungesa e lidhjeve me tregun. Gjatë regjimit komunist kooperativat krijojnë

¹⁵ Kjo ndodh sepse në periudhën e parë shkalla e kontenerizimit rritet shpejt, deri sa arrijë një nivel përtej të cilit rritja fillon të bjë (shiko më poshtë). Deri në atë nivel kalimi nga trafiku i pakontenerizuar në atë të kontenerizuar le pas rritjen e përgjithshme të importeve të ngarkesës së përgjithshme. Përtej këtij niveli rritja në importin e ngarkesës së përgjithshme le pas rritjen e shkallës së kontenerizimit, duke dhënë si rezultat rritje të trafikut jo të kontenerizuar.

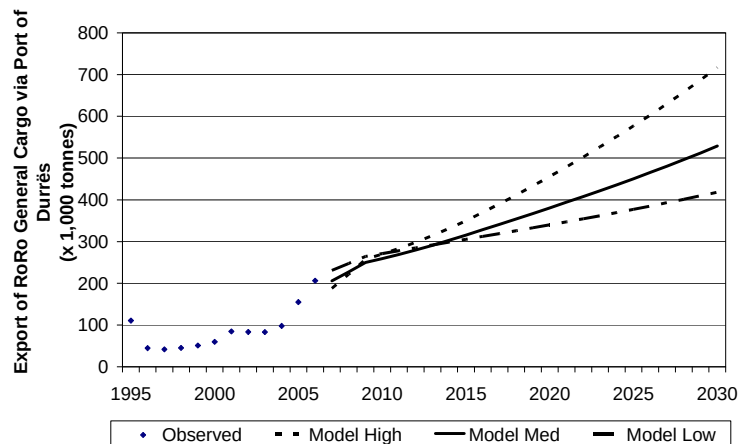


lidhjen midis bujkut dhe tregut. Pas regjimit komunist u prishen kooperativat dhe bujkët nuk krijuan me të tilla. Megjithatë mendohet se shoqëri private do të futen në këtë treg dhe zhvillimi i eksportit të produkteve bujqësore do të rritet me të njëjtin koeficient të koheve të fundit. Për këtë qëllim janë mbledhur nga FAO të dhëna të tjera mbi eksportimin e produkteve bujqësore. Ky koeficient nga viti 1999 në vitin 2006 ka qenë 25% në vit. Ky koeficient rritjeje është përdorur për periudhën që shkon deri në 2010 për planin e lartë të veprimit. Planin mesëm dhe i ulët i veprimit është bazuar në projektimet e bëra nga Ministria e Bujqësisë, si i prezantuar në raportin e Louis Berger (2005) dhe përdor një koeficient rritjeje baraz me 10% dhe 5%. Në të ardhmen e largët është përdorur një koeficient rritjeje baraz me 1%, në lidhje me koeficientin e rritjes së popullsisë, afërsisht si parashikimi i Louis Berger (2005).

Për pjesën e mallit të përgjithshëm që tepron nuk dihet asnjë detaj dhe plani i veprimit për rritjen janë bazuar në principin se rritja e eksportit është për një pjesë të madhe e varur nga krijimi i bizneseve të reja dhe është më pak e varur nga autonomia e rritjes së biznesve ekzistues. Prandaj rritja deri në vitin 2010 është parashikuar me një volum rritje të stabilizuar prej 50.000 tpa, 30.000 tpa dhe 20.000 tpa përkatësisht për planin e lartë e mesëm dhe të ulët të veprimit. Në të ardhmen e largët mendohet se rritja do të bazohet më shumë nga autonomia e rritjes së bizneseve ekzistuese të krijuara deri atëherë. Për këtë arsye janë përdorur koeficientë rritjeje prej përkatësisht 4%, 3% dhe 2% për planin e lartë e mesëm dhe të ulët të veprimit.

Ro-Ro Për eksportin Ro-Ro përqindja e transportit Ro-Ro të mallit të përgjithshëm total është llogaritur të jetë 50%, 60% dhe 70% përkatësisht për planin e lartë, e mesëm dhe të ulët të veprimit. Kjo do të thotë se në planin e lartë të veprimit parashikohet shifra më e ulët për mallin Ro-Ro (plani i lartë i veprimit fokusohet në një rendiment më të lartë kontejneresh dhe kur një volum më i madh mallrash mbahet nëpër kontejner më pak i takon transportit Ro-Ro) Transporti Ro-Ro është trajtuar me imtesisht në seksionin tragete/Ro-Ro.

Figura 3-14 Eksporti i ngarkesave të përgjithshme RoRo

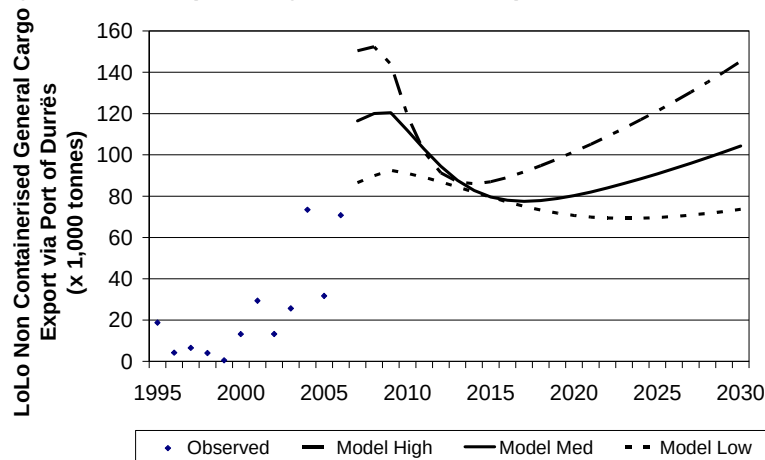


Shifrat e mësipërme paraqesin eksportin e mallit të përgjithshëm Ro-Ro. Pritet që volumet Ro-Ro do të vazhdojnë të shtohen në të ardhmen. Por nga mesi i periudhës të parashikuar transporti Ro-Ro do të humbë përqindje në treg të malli i kontejnerizuar, e cila gjë do të provokojë uljen e koeficientit të rritjes për Ro-Ro.

Kontenierizuar Pasi qe u llogarit perqindja e volumit te mallit Ro-Ro, pjesa qe mbetet eshte e supozuar te jete e kontenierizueshme dhe eshte 80%. Per te nxjerre volumin e kontenjerve eshte aplikuar kurba e kontenjerizimit te malli i kontenjerzueshem.

Te pakontenierizuar Ne fund, afersisht si malli i impotuar, malli i pergjithshem LoLo i pakontenierizuar eshte llogaritur duke zbritur nga volumi total i mallit te pergjithshem ate te kontenjerizuar dhe te transportit RoRo.

Figure 3-15 Eksporti i ngarkesave LoLo te pakontenierizuara



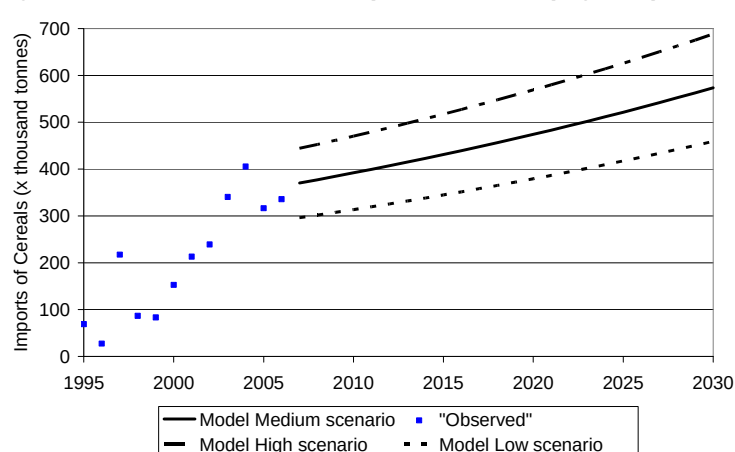
3.3.3 Mallrat e thata refuxho

Importet

Per importet, dallimi behet midis importit te dritherave dhe importit te produkteve te tjera rifuxho.

Per importin e dritherave, Konsulenti ndoqi nje parashikim te paraqitur nga studimi i Planit te Transportit Kombetar per planin e mesem te veprimit, dhe 80% / 120% te ketyre vlerave i perkasin perkatesisht planit e ulet dhe te larte te veprimit. Ky studim u bazua mbi studimin e konsumit per njeri dhe mbi studimin e prodhimit kombetar ne Shqiperi. Grafiku i meposhtem paraqet rezultatet e parashikuara te perdorura per kete studim.

Figura 3-16 Parashikim mbi importet e drithit (mije ton)





Kategoria e produkteve të tjera është e përbërë kryesisht nga çimento dhe klinker. Parashikohet se me zhvillimin e fabrikës së çimentos, importi i çimentos dhe i klinkerit do të eliminohet. Me zhvillimet e planifikuara të fabrikave të çimentos pritet se do të ketë një rritje të kërkesës së qymyrgurit, e cila gjë do të provokoj rritjen e importit të qymyrgurit. Duhet përafërsisht 1 ton qymyrgur për çdo 3.5 ton çimento. Që të vendoset një kapacitet prodhimi baras me 2 x 1.5 milion ton, duhet importuar një volum vjetor qymyrguri baras me 850 ton që nga momenti që këto fabrika do të fillojnë të punojnë. Në bazë të këtij studimi është llogaritur se këto fabrika do të punojnë me kapacitet të plotë nga viti 2011 e tutje.

Eksportet

Burimet natyrore të Shqipërisë ofrojnë këto mundësi për eksportin e mallit rifuxho:

- krom, hekur-krom

Kromi është eksportuar nga Porti i Durrësit që me kohë. Pas kolapsit të viteve të fundit të viteve 1990s eksporti i kromit dhe i ferro-kromit zbriti në nivelet e viteve të para të 1990s. Për qëllimin e këtij projekti plani bazë i veprimit do të përcaktohet për një eksport vjetor prej 200 mijë ton. Plan i ulët i veprimit do të përcaktohet në gjysmën e kësaj vlerë, dhe plani i lartë i veprimit në 50% më shumë.

Ferro-nikel. Është raportuar se një kompani kineze ka firmosur një kontratë kohë të fundit (në mes të vitit 2007) për të eksportuar 400 mijë ton ferro-nikel nga Shqipëria në Kinë. Ky mall do të mbërrijë me tren në portin e Durrësit. Plan i ulët i veprimit Plan i ulët i veprimit do të përcaktohet në gjysmën e kësaj vlerë, dhe plani i lartë i veprimit në 50% më shumë,

- çimento dhe klinker

planet e raportuara të Konsulentit përfshijnë një eksport vjetor baras me 1 milion ton klinker për një uzinë, dhe 1 milion ton çimento për një uzinë tjetër. Plan i ulët i veprimit do të përcaktohet në gjysmën e kësaj vlerë, dhe plani i lartë i veprimit në 50% më shumë. Sipas projektit është përcaktuar se këto eksportime do të realizohen nga viti 2011 e tutje.

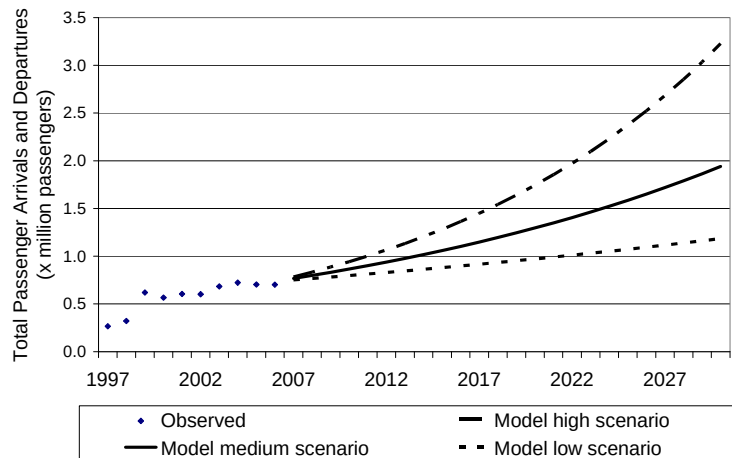
3.3.4 Skrap

Shqipëria ka një impiant celiku - Kurum steel - I cili ndodhet në Elbasan, rreth 70km nga porti i Durrësit, dhe është i lidhur me hekurudhë. Raportohet që për operimin e metalurgjikut kerkohet një input prej 300 mijë ton skrap, dhe që kjo kerkese do të rritet në 900 mijë ton nga 2011 e më tej.

3.3.5 Pasagjeret

Për trafikun e pasagjerëve, studimi i Planit të Transportit Kombëtar (2005) ka projektuar një rritje vjetore baras me 6.35%. Megjithatë, po të konsiderohen shifrat që nga viti 2000 tendenca ka qenë për ulje graduale të një niveli që është afërsisht 4.0% në vit. Prandaj Konsulenti sugjeron që rezultati i Planit të Transportit Kombëtar të vendoset si plan i lartë i veprimit, tendenca si plani i mesëm dhe plani i ulët i veprimit të jetë 2% në vit.

Figura 3-17 Mberritjet totale te pasagjereve dhe largimet (million pax)



Skenari I mesem ka parashikime gati dyfishimin e trafikut te pasagjereve deri ne 2 milion pasagjere deri ne fund te 2030. Kjo eshte pak a shume shifer me e ulet se sa ajo qe sherbeu si baze per planimetrine e terminalit te trageteve¹⁶.

3.4 Ngarkesat tranzit

3.4.1 Hyrje

Pervec parashikimit te ngarkesave te brendshme, eshte bere nje studim I ngarkesave te tranzitit per ne dhe nga shtetet fqinje. Eshte studiuar rrjeti rrugor dhe hekurudhor qe ndodhet midis portit dhe qendrave ekonomike me te rendesishme te rajonit me qellim qe te kryhet nje studim i konkurences se porteve dhe te behet nje vleresim i perqindjes qe porti i Durrësit mund te fitoj ne tregun e tranziteve te rajonit ne Ballkan.

Korridori VIII

Korridori VIII lidh rajonet e Adriatikut dhe te Jonit me rajonet ballkanike dhe shtetet e Detit te Zi dhe Ballkanit. Nga nje pikepamje ekonomike, me rrjetet tranz-Europiane, Komisioni European synon realizimin e nje hyrje teritoriale me te gjere per shtetet e BE-se, dhe ne kete menyre te mundesoje zhvillimin e qarkullimit te njerezve dhe mallrave sipas objektivave te Single Market (Tregut Unikal) dhe principeve te qarkullimit te durueshem. Nga nje pikpamje e transportit, Korridori 8 eshte nje sistem transporti multi-modal ne aksin Lindje-Perendim perfshire portet detare dhe lumore, aeroporte, porte multi-modale, sistemi rrugor dhe hekurudhor, me nje shtrirje prej 1270 kilometra hekurudhe dhe 960 km rrugore. Linja kryesore ndjek akset: Bari – Brindisi – Durrës - Tirana – Shkup – Burgas – Varna. Ka edhe disa degezime qe çojne ne Greqi dhe ne Turqi nepermjet korridorit 6.

¹⁶ Burimi: ky studim (i zbatuar nga BCEOM) parashikon nje trafik pasagjeresh prej rreth 1.3 milionesh ne 2015.



Figure 3-18 Korridori 8¹⁷

Linjat rrugore

Distanca midis porteve të ndryshme dhe tregjeve është tregues i mirë për vendndodhjen e portit kundrejt porteve konkurrense. Me faktorët e tjerë të njëjta për të gjithë, porti me distancën më të shkurtër prej tregut do të tërheqë pjesën më të madhe të trafikut që është paracaktuar për atë treg ose që është krijuar nga ai treg.

Largesia e porteve më të rëndësishme të rajonit me qendrat ekonomike më të rëndësishme të rajonit është matur dhe paraqitur në tabelën e mëposhtme. Qelizat e nënvizuara me të verdhë të errët tregojnë lidhjet më të rëndësishme. Qelizat e nënvizuara me të verdhë të hapur tregojnë alternativa interesante dhe qelizat e bardha tregojnë linjat më pak të rëndësishme.

Table 3-6 Distanca ndërmjet porteve dhe tregjeve të matura në km mbi rrugët

Portet	Tregjet			
	Shqiperi (Tirane)	FYR Maqedoni (Shkup)	Kosove (Prishtine)	Serbi (Beograd)
Durrës	40	320	355	710
Thesaloniki	375	225	310	635
Burgas	900	620	710	810
Varna	950	665	755	860
Bar	205	380	335	520

Nga tabela mund të kuptohet se në bazë të largësisë Tirana mund të konsiderohet një treg i rëndësishëm për portin e Durrësit meqenëse gjithë portet e tjera ndodhen 5 herë më larg.

¹⁷ Source: www.secretariat-corridor8.it

Per sa i perket qyteteve te tjera mund te cilesohet se, Selaniku ka vendndodhje te favorshme, ne fakt ai ndodhet ne largesine me te shkurter me tregun, pervec Beogradit, i cili ka me afer portin Bar, Mal i Zi.

Lidhjet me hekurudhat

Figura e meposhtme paraqet rrjetin hekurudhor te rajonit ballkanik. Jane matur largesite midis porteve dhe qendrave ekonomike duke u bazuar te kjo harte.



Figure 3-19 Harta rrugore dhe hekurudhore e Ballkanit

Jane matur largesite midis porteve dhe qendrave ekonomike dhe jane paraqitur ne tabelen e meposhtme.

Table 3-7 Distanca ndermjet porteve dhe tregjeve te matur ne km me hekurudhe

Treg Port	Tirana	Shkup	Prishtine
Durres	40 km me tren	120 km me tren 200 km rruge	120 km me tren 230 km rruge
Selanik	Ska lidhje te drejte me tren	225 me tren	310 me tren
Burgas	1315 km me tren	785 km me tren	700 km me tren
Varna	1360 km me tren	930 km me tren	745 km me tren



Bar	205 km me tren	715 km me tren	630 km me tren
-----	----------------	----------------	----------------

Shkupi ndodhet shume afer portit te Selanikut dhe mund te perfitoje nga nje lidhje direkte hekurudhore qe ndodhet midis qytetit dhe portit te Selanikut. Linja hekurudhore ndje pak a shume lidhjen rrugore midis ketyre te dyve dhe largesia eshte 225 km. Durresi eshte afersisht 100 km me larg prej Shkupit dhe duhet te parballet me konkurrencen e portit Bar per perqindjen ne treg.

Per Prishtinen, porti me i afert eshte Selaniku, megjithate porti i Durresit dhe Bar ndodhen pak a shume ne te njejten largesi. Selaniku ka vetem nje avantazh ne krahasim me portin Durres dhe Bar qe eshte lidhja direkte me tren. Ekziston nje lidhje hekurudhe midis Durresit, Barit (Mal i Zi) dhe Prishtines, por ajo merr nje drejtim te terthorte dhe kalon nga Cacaku dhe Kraljevi ne Serbi. Duhet kujtuar gjithashtu se nje lidhje hekurudhore behet konkurrencte e lidhjes rrugore kur largesite kalojne, lidhja rrugore do te behet me e rendesishme se linja hekurudhore. Praktikisht, konkurrencte midis ketyre porteve do te qendroje te cilesia aktuale e lidhjeve rrugore, perpunimi i mallrave ne port dhe trajtimi i mallit tranzit nga doganat ne shtetet e ndryshme.

Per Beogradin, Bar eshte porti me i afert, pas te cilit vjen Selaniku dhe Durresi. Pervec lidhjeve rrugore, porti Bar ka avantazhin se eshte nje kufi per tu kaluar, ndersa nga Selaniku jane minimumi 2 dhe nga Durresi, po ashtu jane dy per t'u kaluar.

Si rregull praktik, hekurudha perben konkurrencte per transportin rrugor te mallit te pergjithshem per largesi me te medha se 500 km. Largesia midis portit te Durresit dhe tregjet e shteteve fqinj (300 km – 400 km ne total) nuk justifikon transportin e mallit te pergjithshem me tren. Per kete arsye, Konsulenti supozon se ne rastin normal transporti i mallit tranzit ne shtetet fqinj duhet te kryhet me ane te rrjetit rrugor.

3.4.2 Perqindja e tregut portit te Durresit

Ne paragrafin e meparshem u trajtua largesia midis tregjeve dhe porteve konkurrencte. Nje model i perdorur shpesh per llogaritjen e perqindjes se tregut, bazohet ne lidhjet reciproke midis perqindjes se tregut dhe largesise me tregun:

$$MarketShare = \frac{\left(\frac{1}{d_j}\right)^6}{\sum_i \left(\frac{1}{d_i}\right)^6}$$

Ne te cilin:

di eshte largesia nga porti i caktuar per te llogaritur perqindjen ne treg

di eshte largesia nga nje port te tregu

i eshte numri i porteve

Kjo llogaritje ka mundesuar nje ndarje teorike te perqindjes ne treg si e paraqet tabela e meposhtme.

**Tabela 3-8 Perqindja e tregut te porteve te ndryshme**

Portet	Tregjet			
	Shqiperi (Tirana)	Maqedoni (Skopje)	Kosove (Pristina)	Serbi (Belgrado)
Durres	100%	11%	22%	10%
Selanik	0%	85%	48%	19%
Burgas	0%	0%	0%	5%
Varna	0%	0%	0%	3%
Bar	0%	4%	30%	63%

Duhet verejtur se ne kete grafik llogaritja e 10% te Durresit per Beogradin mund te jete me larte se ç'duhet. Gjithe malli i paracaktuar per Beogradin qe transportohet nga porti i Durresit duhet te transportohet me rruge ose me tren nga Podgorica, qe eshte vetem 50 km larg portit Bar, dhe nepermjet rruges qe shkon nga Bari (Mal i Zi) ne Beograd. Ne praktike pritet qe pervec vete Shqiperise tregjet me te rendesishme per Durresin jane Kosova dhe Maqedonia. Parashikimet e trafikut per keto dy tregje analizohen ne paragrafet e meposhtme.

3.4.3 Maqedonia

Ish Republika Jugosllave e Maqedonise ndodhet ne lindje te Shqiperise. Shkupi eshte Qendra ekonomike e shtetit dhe kryeqyteti, ndodhet 320 km larg Durresit, me te cilin lidhet me ane te rrjetit rrugor¹⁸. Ne vitin 2004 popullsia ishte baras me 2.5 milion bano¹⁹.r.

Per shkak te instabilitetit ne rajon gjate dhjetvjeçarit te fundit, GDP e Maqedonise e rreth 4 Miliard USD nuk eshte rritur gjate asaj periudhe. Per te ardhmen, Konsulenti propozon 3 plane veprimi per rritjen e GDP-se: +4.5% ne vit per planin e larte te veprimit, + 3.5% ne vit per planin e mesem te veprimit, dhe + 2.5% e vit per planin e ulet te veprimit.

Vlera FOB e importeve me Maqedonin²⁰ si funksion i GDP-se me nje koeficient lidhje (R^2) prej 0.89 eshte perdorur ne parashikimet e vleres se FOB te importeve totale net e ardhmen.

Per kete ngarkese, Porti i Durresit konkurren kryesisht me portin e Selanikut (ne veri te Greqise). Porti i Durresit nuk ndjek ne menyre te vecuar tregun e shteteve fqinj. Prandaj Konsulenti duhet t'i referohet te dhenave te mundesuara nga Departamenti Doganal per te llogaritur perqindjen e importeve totale qe kalojne nga porti i Durresit. Rezultatati eshte i paraqitur ketu poshte.

Tabela 3-9 Pesha e importeve totale te Maqedonise qe kalojne na Durresi

Viti	2004	2005	2006	2007
FOB i importeve totale ne Maqedoni	2,785	3,097	3,682	3,027
çmimi FOB i tregut maqedonas, qe kalon nepermjet Durresit (Lek)	1,043,3	3,398,3	5,794,1	3,851,7
Lek/USD	71	34	58	95
çmimi tregtar FOB i Maqedonise, qe kalon nga Durres (x milion USD)	99	97	93	89
	11	35	62	43

¹⁸ Ne pjesen e Maqedonis mungon nje lidhje prej 30 km per te kompletuar linjen hekurudhore midis Shkupit dhe Durresit.

¹⁹ Burimi: UNCTAD

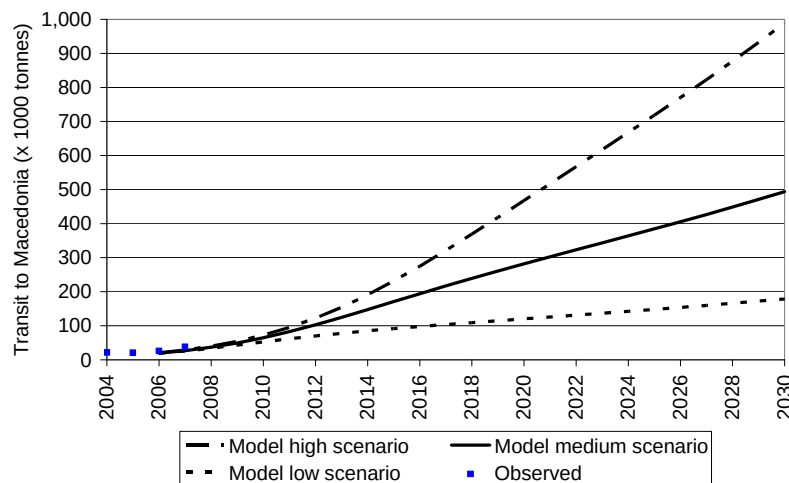
²⁰ Burimi: Zyra Shteterore e Statistikave e Maqedonise



Perqindja e importit total te Maqedonis qe kalon nga Durrësi 0.4% 1.1% 1.7% 1.4%

Edhe pse po rritet, çmimi relativ i mallrave te importuar qe shkojne ne Maqedoni duke kaluar nga Durrësi, mbetet shume i ulet (maksimumi i verejtur eshte 1.7%). Duke ditur qe Shkupi perfaqeson zonen kryesore per importet e Maqedonise, Porti i Durrësit duhet te jete ne gjendje te fitoj 11% te importeve te Maqedonise (shih Seksionin 3.4.2). Si nje skenar me l ulet prej 5.5% eshte menduar dhe nje skenar l larte 16% eshte adoptuar. Meqenese ne Durrës po vazhdojne punet per permiresimin e portit, ateherë mendohet se porti i Durrësit do te arrije te fitoje nje perqindje gjithmone me te madhe te importeve te Maqedonise. Per me teper, per realizimin e mundshem te linjes hekurudhore direkte midis Durrësit dhe Shkupit (ndertimi i rreth 30km hekurudhe ne anen Maqedonase te kufirit), mund te miratohet nje plan i larte veprimi, ne te cilin Porti i Durrësit fiton me shume trafik tranziti se sa ishte llogaritur ne base te largesise. Me nje vlere mesatare prej 2264 USD/ton per importet e Maqedonise (bazuar ne te dhenat nga Dogana Shqiptare), volumi i importeve mund te percaktohet sic paraqitet ne Figuren 3-19 meposhte.

Figura 3-20 Tregtia transit me Maqedonine (mije ton)



Ashtu si me importet e Shqiperise, malli tranzit per Maqedoni supozohet qe te ndahet midis transportit RoRO (20%), dhe trafiku lo-lo te ndahet ne trafik te kontenjerizuar dhe te pakontenjerizuar (te njejtet koeficient si per importin).

3.4.4 Kosova

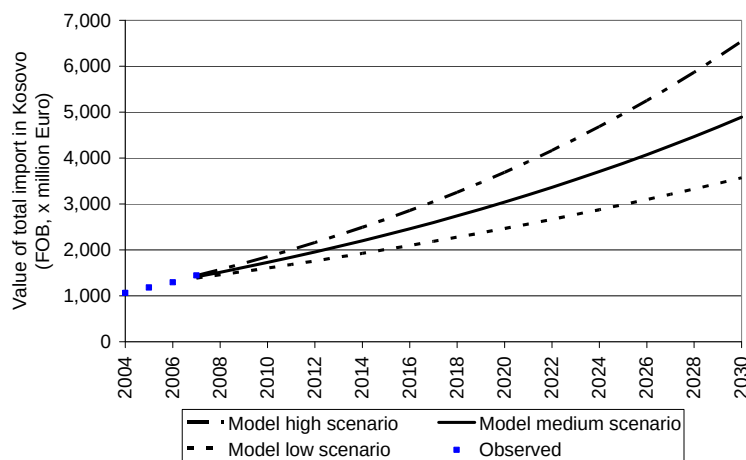
Kohet e fundit eshte shpallur pavaresia e Kosoves. Popullsia e kosoves ka nje lidhje te forte historike me popullsine e Shqiperise. Kosova nuk ka dalje ne det dhe ndodhet ne veri-lindje te Shqiperise. Kryeqyteti Prishtina lidhet me Shqiperine me ane te rrjetit rrugor, per te cilin nje project i rendesishem reabilitim eshte duke u zbatuar (perfundimi i caktuar rreth vitit 2010 – 2011). Ne vitin 2004 popullsia e Kosoves ishte rreth 2.9 milion banues²¹. Produktet kryesisht te importuara jane ushqimet dhe nafta.

²¹ Burimi: UNCTAD

Per shkak te trazirave gjate historise, GDP-ja shfaq shume çrregullsira gjate 15 viteve te fundit. Prandaj nuk eshte e mundur qe te formulohet nje parashikim i PBB-se te bazuar mbi nje studim te tendeces. Per qellimin qe ka ky studim, Konsulenti propozon 3 plane veprimi per evolucionin e PBB-se se Kosoves: +4.5% ne vit per planin e larte te veprimit, + 3.5% ne vit per planin e mesem te veprimit, dhe + 2.5% e vit per planin e ulet te veprimit –te aplikuar ne GDP-ne aktuale prej 1 milion USD.

Nderkohe per marredhenien e Maqedonise ndermjet vlerave FOB te importeve ne Kosove dhe GDP-ne bashke me rritjen e projektua te GDP-se eshte eshte perdorur per te vleresuar vleren e projektuar te FOB te importeve Kosovare²².

Figura 3-21 Vlera e parashikimit te importeve ne Kosove



Porti i Durrësit nuk ndjek ne menyre te veçuar tregun e shteteve fqinj – eshte i perfshire ne statistikat me volumin e pergjithshem te trafikut. Prandaj Konsulenti duhet ti referohet te dhenave te mundesuara nga Departamenti i Doganave.

Ne varesi te konkuresces qe perben linja Durrës-Shkup me linjat e tjera konkurrenente (kryesisht Selanik-Shkup), nje pjese e trafikut do te kaloj nga Porti i Durrësit. Tabela e meposhtme permbledh rezultatet kyçe te 4 viteve te fundit.

Tabela 3-10 Volumi I importeve totale te Kosoves qe do kalojne permes Durrësit

Viti	2004	2005	2006	2007
FOB e importeve totale me Kosoven (x 1000 Euro)	1,063,3	1,180,0	1,295,5	1,443,1
	47	22	58	29
vlera FOB e tregtise me kosoven, duke kaluar permes Durrësit (million Lek)	7,097	5,578	7,085	8,389
Lek/Euro	123	120	117	120
Vlera FOB e tregtise me Kosoven, qe kalojne nga Durrësi (x 1000 Euro)	57,854	46,380	60,484	70,070

²² Burimi: Zyra Shtetërore e Statistikave te Kosoves



Perqindja e importeve totale me kosoven qe kalojne nga Durrresi 5.4% 3.9% 4.7% 4.9%

Çmimi relativ i mallrave te importuar qe shkojne ne Kosove duke kaluar nga Durrresi, mbetet shume i ulet (maksimumi i verejtur eshte 5.4%). Duke ditur qe Prishtina perfaqeson zonen kryesore per importet e Kosoves, Porti i Durrësit duhet te jete ne gjendje te fitoj 22% te importeve te Kosoves (shif paragrafin 3.4.2).

Meqenese po vazhdojne punet per ndertimin e rruges qe lidhet me Prishtinen (mendohet se do perfundojne brenda pak vitesh), ashtu si po vazhdojne punet per permiresimin e portit, ateherë mendohet se porti i Durrësit do te arrije e fitoje nje perqindje gjithnje e me te madhe te importeve te Kosoves. Diagrama 3-21 paraqet 3 plane veprimi per penetrimin e portit te Durrësit ne tregun e Kosoves.

Figura 3-22 Perqindja e parashikuar e importeve te Kosoves nga Porti i Durrësit

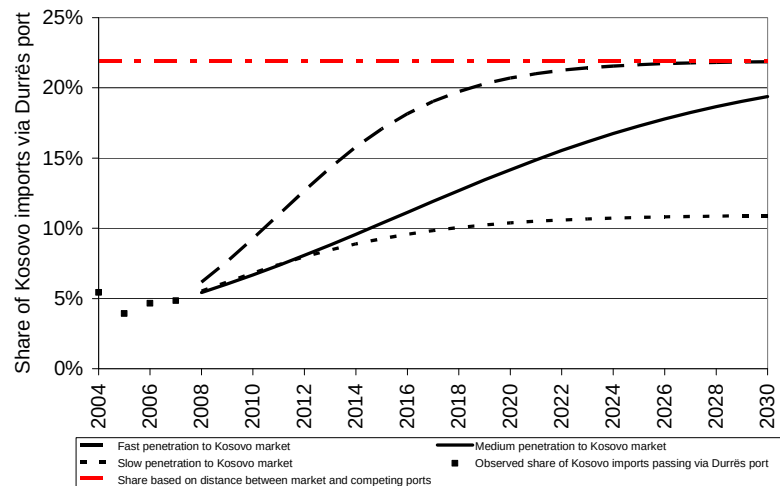
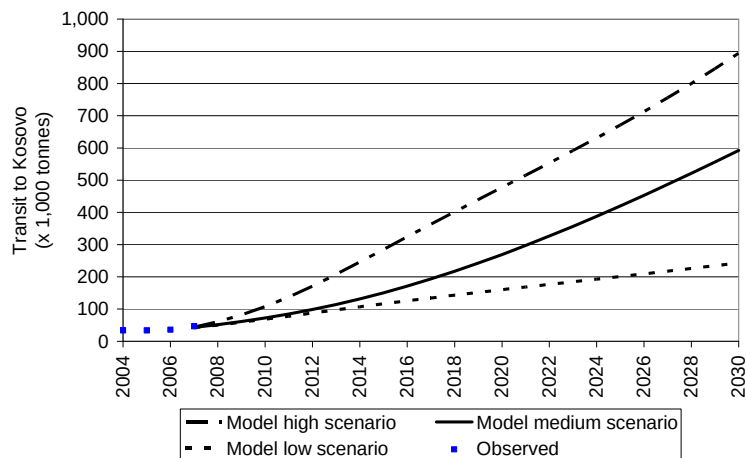


Figure 3-23 Tregtia transit me Kosoven (mije ton)



Me një vlerë mesatare prej 1600 Euro/ton për tregun e tranzitit që kalon nga Shqipëria në Kosovë (e bazuar mbi të dhënat e zyres doganore të Shqipërisë), vëllimi i importit mund të përcaktohet ashtu si e tregon në Figuren 3-22.

Ashtu si me importet e Shqipërisë, malli tranzit për Kosovë supozohet që të ndahet midis transportit RoRo (20%) dhe LoLo (80%), dhe trafiku lo-lo të ndahet në trafik të kontenerizuar dhe të pakontenerizuar (të njëjtet koeficient si për importin).

3.5 Trafiku Ro-ro

3.5.1 Hyrje

Trafiku Ro-ro përfshin flukset kryesore të mëposhtme të trafikut:

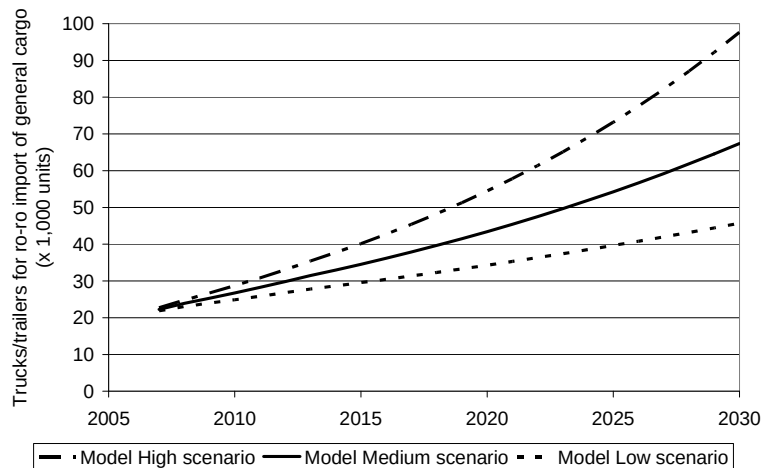
- Ngarkesa dhe kamione / trailera
 - Kamione / trailera të përdorur për transportin e ngarkesave
 - Importi i kamioneve / trailerave
- Pasagjere dhe makina
 - Të përdorura për transportin e pasagjereve
 - Importin e makinave

Për të vlerësuar dhe projektuar numrin e automjeteve që do të përpunohen nga shërbimet e trageteve është performuar analiza e mëposhtme.

3.5.2 Kamione dhe trailera

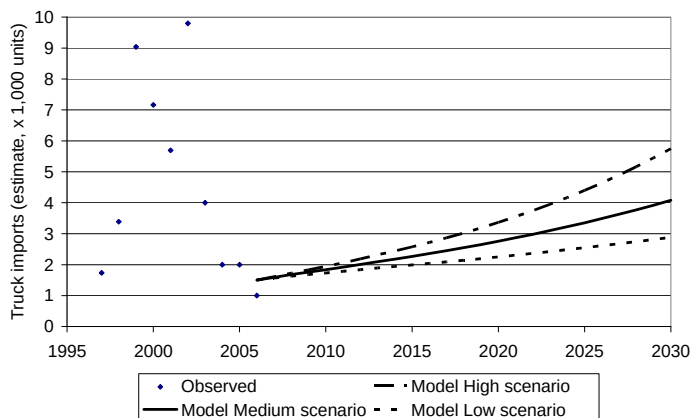
Në seksionin e importeve të mallrave të përgjithshme projektimi për importet e ngarkesave të përgjithshme nëpërmjet ro-ro rezultoi në parashikimin e paraqitur në figuren 3-9. Kjo ngarkesë është importuar nëpërmjet kamioneve dhe trailerave. Ngarkesa mesatare historike për kamion është përcaktuar duke ndarë ngarkesën totale nga një numër kamionesh dhe trailerash që përdoren për transport. Duke vëzhguar trafikun e trageteve, mund të vërehet se numri i kamioneve të pashkarkuar i tejkalon ato të kamioneve të ngarkuar. Numri më i madh i kamioneve të shkarkuar se i atyre të ngarkuar për udhëtimin e kthimit supozohet si kamion importi. Trafiku i kamioneve të importit do të konsiderohet vecantazi nën titullin 'rolling stock'. Ngarkesa mesatare e vëzhguar për kamion ose trailer të përdorur për transport është 12 ton, duke dhënë importet e treguara në grafikun mëposhtë:

Figure 3-24 Trafiku kamion / trailer per importin e ngarkesave te pergjithshme (mije njesi)



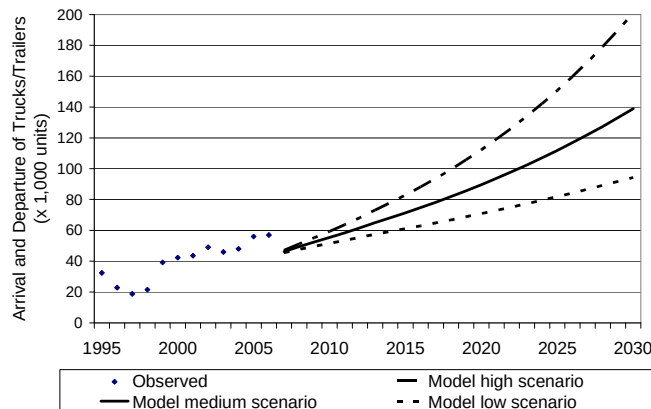
Pervec trafikut te kamioneve dhe trailerave per transportin e mallrave te pergjithshme qe mberrijne me tragete, gjithashtu ka nje fluks hyres te kamioneve/trailerave qe mberrijne ne shqiperi per sektorin e transportit. Ky trafili vleresohet te jete diferenca ndermjet trafikut te hyres dhe dales te kamioneve / trailerave. Per te ardhmen, supozohet qe importi i kamioneve dhe trailerave do te ndjekoje GPD real te Shqiperise. Diagrama meposhte paraqet importet e vleresuara net e kaluaren (llogaritur si nje diference ndermjet numrit te kamioneve/trailerave te ngarkuar dhe shkarkuar), bashke me skenaret per te ardhmen (ritija e supozuar per te qene e barabarte me ritijen e GDP-se per skenaret respective).

Figura 3-25 Importi i kamioneve/trailerave (mije njesi)



Bashke me trafikun e perdorur per importet e ngarkesave te pergjithshme, njohja qe kamionet/trailerat e perdorur per importet ro-ro te ngarkesave te pergjithshme kthehen, kjo con ne nje parashikim trafikun kamion/trailer (mberritja * nisja, p.sh.kumulatibe per te dyja drejtimet) per importet e ngarkesave te pergjithshme sic paraqiten ne diagramen meposhte.

Figura 3-26 Totali i trafikut ro-ro te kamioneve per importin (mije njesi)



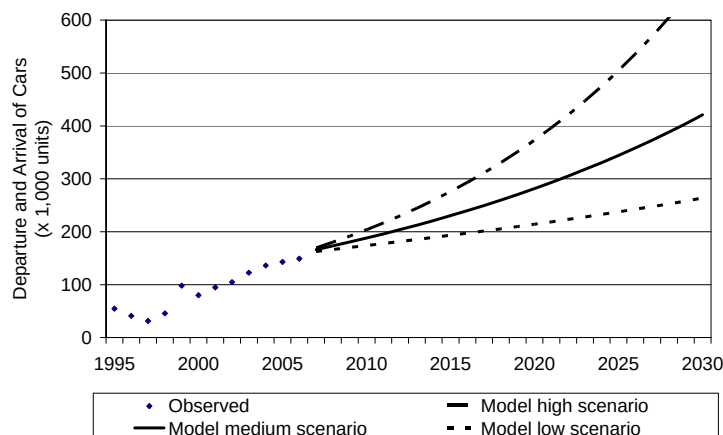
3.5.3 Makinat

Ashtu si trafiku I kamioneve, gjithashtu trafiku I makinave perbehet prej dy komponenteve me faktore te ndryshem nxitjeje:

- Makinat e perdorur nga njerez qe vizitojne Shqiperine, dhe kthehen mbrapsht (shih paragrafin 3.3.5)
- Importi I makinave (trafik vetem nje drejtim, n varesi te ekonomise Shqiptare)
Trafiku I makinave te perdorur nga vizitoret lidhet me numrin e vizitoreve nepermjet numrit te pasagjereve te tragateve per maikne te transportuar (numri aktual I pasagjereve per makine eshte me I ulet meqe ka gjithnje pasagjere qe nuk vijne me makine). Numri mesatar i pasagjereve per automjet bie dhe duket se arrin nje asimptote rreth 5.5 pax/automjet. Kjo vlere mbahet per te projektuar numrin e automjeteve bazuar ne trafikun e pasagjereve sic eshte percaktuar me pare.

Norma e rritjes per makinat e importit supozohet te jete e barabarte me normen e rritjes te GDP-se sic supozohet per skenaret respective. Per kete parashikim te makinave te perdorura qe arrijne dhe nisen nga terminali i tragateve, shtohet numri i projektuar i importit. Parashikimi total per mberritjen e makinave dhe nisjen e tyre tregohet ne Figuren Figura 3-27

Figura 3-27 Mberritjet dhe nisjet e makinave (mije njesi)





3.6 Anijet

Bazuar ne shifrat e tregetise dhe etrafikut, jane percaktuar dimensionet dhe she karakteristikat optimale te anijeve. Me poshte po japim dimensioned dhe karakteristikat optimale te anijeve;

- Karakteristikat (kapaciteti NRT,LOA, trau, thellesia e zhytjes) per anije maksimale dhe mesatare;
- Madhesia mesatare e pjeses
- Numri I anijeve

Kontenier Madhesia mesatare e pjeses (shuma e inportit dhe eksportit per anije) do te rritet afersisht 110TEU me fillimin e operimeve ne terminal (pranuar ne 2008) deri ne 382TEU ne 2030. Per te percaktuar madhesine koresponduese te anijes, eshte pranuar qe afersisht qe 1/6 e kapacitetit total te anijes te ngarkohet dhe 1/6 te shkarkohet. Kjo jep nje madhesi mesatare te anijes se kontainerave afersisht 330 TEU ne 2008 deri ne 1.300 TEU ne 2030. Numri I anijeve qe do te ankorohen ne 2008 do te jete 260 dhe 1.100 ne vitin 2030. Madhesia maksimale e anijes qe mund te jete eshte e kufizuar nga thellesia e maksimale e portit 10.5m e cila eshte percaktuar nga konfigurimi I portit.

Table 3-11 Specifikimet e anijeve per kontainer ne fillim te operimit. (2008)

	Kapaciteti [TEU]	Madhesia [TEU]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare	330	110	2,400	100	20	6.5
Maksimale	1,700	550	9,500	200	29	10.5

Table 3-12 Specifikimet e anijeve per container ne vitin 2030

	Kapaciteti [TEU]	Madhesia [TEU]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare	1,300	382	7.300	170	25	9.5
Maksimale	1,700	550	9.500	200	29	10.5

Klinker dhe Cimento Bazuar ne informacionin e siguruar nga investoret private potenciale madhesia mesatare e paketimit per anijet e klinkerit do te jete rreth 25,000t. Numri i anijeve do te jete rreth 80 ne vit.

Table 3-13 Vecorite kryesore te anijeve te Klinkerit

	Capacity [t]	Parcel size [t]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare	20,000	20,000	7,000	157	23	9.2
Maksimale	30,000	30,000	10,000	180	26	10.5

Table 3-14 Vecorite kryesore te anijeve per Cimento

	Capacity [t]	Parcel size [t]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare	6,500	6,500	2,280	115	17.5	7.1
Maksimale	17,000	17,000	6,500	180	23.5	10.4

Mineralet dhe qymyri Madhesite e anijeve per minerale dhe qymyr pritet te rriten kur te operojne kalatat per to. Kjo per shkak se ateherë do te importohet qymyr per prodhimin e cimentos dhe klinkerit.



Table 3-15 Karakteristikat e anijeve te mineralit dhe te qymyreve ne fillim te projektit.

	Kapaciteti [t]	Parcel size [t]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare	13,000	10,000	4,000	135	20	8.2
Maksimale	30,000	30,000	10,000	180	26	10.5

Tabela 3-16 Karakteristikat e anijeve te mineralit dhe te qymyreve ne vitin 2030

	Kapaciteti [t]	Parcel size [t]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare	25,000	20,000	7,000	165	24	10.0
Maksimale	30,000	30,000	10,000	180	26	10.5

Dritherat Madhesia mesatare e pjeses te anijeve te drithit pritet te jete rreth 4.000 deri ne 8.000 ton ne vitin 2030. Numri i anijeve qe do te prekin kalates pritet te jete 80-90 anije. Madhesia maksimale e anijes percaktohet nga konfigurimi i portit dhe nga kalata ku do te ankorohet anija sepse jot e gjitha kalatat kane te njejten kapacitet. Tabela e meposhteme percakton madhesime maksimale te anijes qe mund te hyje ne port llogaritur nga konfigurimi i portit.

Tabela 3-17 Karakteristikat e anijes se drithit ne fillim te projektit.

	Capaciteti [t]	Parcel size [t]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare	5,500	4,000	1,800	100	16.0	6.5
Maksimale	30,000	30,000	10,000	180	26	10.5

Tabela 3-18 Karakteristikat e anijes se drithit ne vitin 2030.

	Capaciteti [t]	Parcel size [t]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare	10,500	8,000	3,500	130	18.5	7.5
Maksimale	30,000	30,000	10,000	180	26	10.5

Ngarkesat e pergjithshme Mallrat e pergjitheshme transportohen me anije relativisht te vogla. Madhesia mesatare e pjeses eshte 1.500 ton. Madhesia mesatare e pjeses pritet te mbetet e njejte net e ardhmen: Numri mesatar i anijeve qe do te prekin kalaten do te shkoje nga 800 deri ne 1250 ne vitin 2030

Table 3-19 Karakteristikat e anijes per mallra te pergjitheshme

	Capacity [t]	Parcel size [t]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare	2,000	1,500	660	80	12.4	4.5
Maksimale						

Kruizet Krocerat do te vijne kryesisht gjate periudhes se veres. Pritet qe te prekin kalaten rreth 20 anije. Kjo eshte dhene vetem nga nje pritshmeri por parashikimi i trafikut nuk eshte perfunduar akoma. Anijet do te sjellin rreth 600-800 pasagjere. Anijet kane nje gjatesi nga 100-170ml. Duhet theksuar se nuk ka nje lidhje ndermjet numrit te pasagjereve dhe madhesise se anijes. Tabela e meposhteme jep vetem nje tregues per karakteristikat e anijes qe pritet te vijje.



Table 3-20 Karakteristikat e anijes turistike (krocera)

	Kapaciteti[persons]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare	700	9,000	130	23	5.5
Maksimale	800	10,000	170	29	7.0

Tragetet /Ro-RoTabela e meposhteme eshte bazuar nga raporti I Terminalit te Trageteve²³

Tabela 3-21 Vecorite kryesore te anijeve ro-ro

	Kapaciteti [persons]	GT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare ²⁴	828	4,686	125.5	18.5	5.20
Maksimale ²⁵	1,000	31.785	178.9	25	6.06

²³ *Ndertimi i terminalit te trageteve dhe Infrastruktures se Oborrit te Portit te Durrësit; Raporti Final, 7 Janar 2003*

²⁴ Specifikime nga "Egitto Express"

²⁵ Specifikime nga "Norsea/Norsun", duke lundruar neper Mesdhe



4

STRATEGJI ALTERNATIVE ZHVILLIMI

4.1 Opsionet Alternative te Masterplanit

4.1.1 Hyrje dhe metodologji

Nje masterplan teknik eshte ne ngyre blu per zhvillimin e ardhshem te portit. Nje masterplan tregon elementet kryesore te infrastruktures se kerkuar operacionale, kur (fazimi) dhe ku (planimetria) duhet te zhvillohen ato. Nje masterplan i tille ka nje horizont kohor tipik prej 20 vjetesh, por duhet te rishikohet rregullisht cdo 5 vjet – me qellim qe te adaptoje ate kushteve ne ndryshim ne treg ose ne mjedis.

Nje masterplan ka disa objektive te tille si:

- Ai I siguron manaxhimit te portit nje kornize koherente per planifikimin e veprimeve afatshkurtra dhe afatmesme per te siguruar qe keto jane ne linje me zhvillimin afatgjate te portit.
- Ai e siguron manaxhimin e portit me nje plan k kundrejt te cilit kerkesat per facilitetet e portit mund te vleresohen
- Ai lejon qe ne nje faze te hershme te zbulohen kufizimet potenciale per zhvillimin e portit ne periudhe afatgjate
- Eshte nje mjet i dobishemk ne komunikimin me boten e jashtme (p.sh qytetin, qeverine, portet e tjera, institutetet financuese, linjat e transportit, operatoret portuale, etj.)
- Ai mbeshtetet ruajtjen ne fokus te zhvillimit afatgjate te portit.
-

Ne detyren aktuale Master Plani I Durrësit duhet te rishikohet dhe axhornohet. Ne vend qe te adaptojme planin ekzistues, me qellim qe te fitojme nje Master Plan koherent I cili eshet ne perputhje me evoluimet dhe pritjet me te fundit, Konsulenti formuloi masterplane alternative, te cilat sebashku me masterplanin ekzistues, kne evoluar ne baze te meritave dhe mangesive te tyre.

Keto alternativa jane formualuar ne baze te supozimeve te meposhtme:

- Kerkesa per sherbimet portuale sic tregohet ne parashikimin me trafikun
Parashikimi I trafikut perpunohet ne Kapitullin 3 te ketij raporti duhet te perpunohet.
- Infrastruktura e kerkuar e terminalit
Kerkesa per sherbimet portuale eshte baza per percaktimin e infrastruktures se kerkuar dhe per fazimin e planit te zhvillimit. Kerkesat jane llogaritur me ndihmen e rregulles se gishtit per planifikimin ne rast infrastrukture te re, ose ne baze te nje kontrolli per infrastrukturen ekzistues. Edhe pse opsionet e ndryshme jane zhvilluar per te njejtin trafik, kjo mund te coje ne zona te ndryshme ose gjatesi te ndryshme kalatash.²⁶
- Madhesia e Anijes

²⁶ Shembull. Infrastruktura aktuale thjesht mund te perputhet me nje maksimum minimal kerkesash (jo ideal) per perpunimin e nje ngarkese te caktuar, por aplikimi I praktikës se pergjithshme ne planifikimin portual do te conte ne dimensione te tjera (me te medha). Ne rast te tille Konsulenti ra dakort per planin e infrastruktures se re me dimensione te njejta me keto ekzistueset.



Masterplani është zhvilluar për një anije të dizenuar. Kjo është anija maksimale ndaj të cilës baseni aktual mund të bëhet konfrontuar me standardeve ndërkombëtare të sigurisë me një investim të arsyeshëm.

- **Terminalizimi**
Në kuadër të transformimit të portit të Durrësit në një port landlord (pronar tokë), koncepti i terminalizimit është aplikuar për formulimin e opsioneve të masterplanit. Kjo do të thotë që porti është ndarë në disa njësi fizike – terminale – që i janë dedikuar perpunimit dhe depozitimit të llojeve të vecanta të ngarkesave që janë të pershtatshme me njera-tjetren. Terminalët e identifikuar janë:
 - Terminali i kontenierëve
 - Terminali i ngarkesave të përgjithshme dhe i drithit
 - Terminali i trageteve dhe kruzeve
 - Terminali i mallit të thatë refuxho²⁷:
 - a. Eksporti i cimentos dhe klinkerit
 - b. Importi qymyrit dhe eksporti i mineraleve
 - c. Importi i skrapit
- **Projektet tashmë kanë filluar**
Disa projekte janë aktualisht në një fazë të avancuar të ekzekutimit – për shembull ndërtimi i terminalit të trageteve dhe rehabilitimi i kalatave 7/8. Këto projekte janë të përfshira në masterplan sic janë të planifikuara.
- **Supozimet në premisat aktuale portuale**
 - **Pronesia e tokës**
Për masterplanin teknik supozohet që Autoriteti Portual Durrës ka ose mund të përfitojë autoritet mbi tokën e treguar në opsionet e masterplanit.
 - Eshtë rialokuar terminali i karburanteve
 - Eshtë rialokuar porti i peshkimit
 - Rripi i tokës, i cili më parë ka qenë në pronësi të autoritetit hekurudhor, i transferohet portit
 - Kantieri detar është në dispozicion për infrastrukturën portuale
- **Qeratat aktuale të portit me paletë e treta supozohet se mbyllen nëse kjo kërkohej nga masterplani i ri.**

Pas perkufizimit të planeve alternative, një Analizë Multi Kriteriale ose një teknikë e ngjashme është parashikuar për vlerësimin krahasues të plan zhvillimeve alternative. Një element kyç në këto metode është perkufizimi i kriterëve në të cilëve bëhet vlerësimi i planeve. Këto kriterë përfshijnë tregues të tillë si kosto e investimit, fleksibiliteti, kapaciteti i perpunimit të ngarkesave, siguria detare, mundësia për zhvillimin në fazë, terheqja për investitorët private, përputhshmëria me qytetin / zhvillimin e turizmit, etj. Ky seksion ka për qëllim të mbështetë diskutimin mbi formulimin e kriterëve të tilla dhe alternativat për zhvillim

²⁷ Opsioni i kombinimit të cimentos dhe klinkerit është përzgjedhur pasi ato kërkojnë një infrastrukturë dhe instalime të ngjashme. Të dy produktet janë për eksport, kështu nuk kërkojnë asnjë instalim të rëndësishëm. Të dy produktet mund të transportohen lirisht nepermjet një pontili. Qymyri importohet, kështu që kërkon makineri të rëndësishme shkarkimi, duke bërë një kombinim me cimenton ose klinkerin. Nga ana tjetër, vinci i përdorur për shkarkimin e qymyrit mund të përdoret edhe për ngarkimin e mineraleve.



afatgjate special te portit te Durrësit. Ai paraqet disa alternativa se si porti mund te zhvillohet ne te ardhmen, bazuar ne zbulimet fillestare te Konsulentit. Lista e opsioneve te paraqitura nuk duhet e konsiderohet ne asnje menyre si kufizuese, dhe duhet te zgjerohet me opsione te tjera te bazuara ne diskutim me stakeholderat e portit.

4.1.2 Infrastruktura e kerkuar

Ne lidhje me infrastrukturen detare, vëzhgohet qe kufizimet e basenit aktual portual kufizojne anijen maksimale. Ne aneksin 3 te ketij raporti, kapaciteti I anijes maksimale qe mund te hyje ne port, vleresohet rreth 30 000 DWT ose 1700 TEU. Kjo madhesi eshte e kufizuar nga gjatesia e ndalimit e portit deri ne kalatat perendimore, me gjeresine e hyrjes se portit dhe me diameter te rrethit te kthimit. Gjatesite e ketyre anijeve jane brenda kufizimeve per ndalim dhe kthim brenda portit e cila percaktohet si 200m, dhe kerkon nje gjatesi kalate prej 240m.

Me tej infrastruktura e kerkuar operationale percaktohet ne baze te rregullave te pergjithshme te gishtit per normat e perpunimit dhe kerkesat e depozitimit (shi aneksin 3 te ketij raporti). Rezultati eshte qe infrastruktura e meposhtme baze eshte kerkuar per secilin nga terminalet e identifikuara:

- Terminali i ngarkesave te pergjithshme dhe drithit
 - Gjatesia e kerkuar e kalates: 600m – 900m
 - Depozitimi: ajer I hapur, magazine dhe kompleks sillosash (drith)
- Terminal konteniresh
 - Gjatesia e kerkuar e kalates: 600m
 - Sheshi I kerkuar: 15 – 25 hektar
- Terminal tragetesh dhe kruzesh
 - 8 kalata
 - Shesh parkimi: 5 - 10 hektare
- Terminal I mallit te thate te piste refuxho:
 - Minerale dhe qymyr
 - Gjatesia e kerkuar e kalates: 1 berth of 240m
 - Shesh per depozitim: about 2 hectares
 - Lidhja me hekurudhen
 - Cimento dhe klinker
 - Gjatesia e kerkuar e kalates: 1 berth of 240m
 - Sheshi per klinkerin dhe ose silosat e cimentos: rreth 3 hektare
 - Lidhja me hekurudhe
 - Skrap:
 - Gjatesia e kerkuar e kalates: 1 berth of 240 m
 - Shesh per depozitim: about 2 hectares
 - Lidhja me hekurudhe

4.1.3 Identifikimi I opsioneve

Vizatomet e plota per planet e zhvillimit jane te perfshira ne aneksin 1. te ketij raporti.



Tre opsionet baze jane zhvilluar²⁸:

- A. Planimetritë në të cilin ndodhet terminali I kontenierëve përgjatë skollës lindore
- B. Planimetritë në të cilin ndodhet terminali I kontenierëve ndodhet në kalatat perendimore (5-8)
- C. Planimetritë në të cilin ndodhet terminali I kontenierëve ndodhet në basenin e ri portual, në lindje të portit ekzistues – kjo në përputhje me masterplanin

Brenda 3 opsioneve, alternative të ndryshme janë gjeneruar. Seksionet e tjera japin një përshkrim për çdo alternative.

4.1.4 Opsioni A

Opsioni A karakterizohet nga lokalizimi i terminalit të kontenierëve në gjirin ekzistues në zonën lindore. Në mënyrë që të realizohet objekti duhet që vëllësi i jugor duhet të zgjerohet me 400 metra. Kokat e vëllësive duhet të hiqen që të mos pengojnë hyrjen dhe daljen e anijeve.

a. Alternativa A1

Terminali I Kontenierëve

Opsioni A. karakterizohet nga vendosja e terminalit në zonën lindore të limanit ekzistues. Në mënyrë që të krijohet thellësi e mjaftueshme në terminal duhet që zona të zgjerohet me tej. Një thellësi totale terminali prej 400 metra është në dispozicion. Moli mund të zgjatet deri në 870 metra ku ka 3 kalata 290 metra secila. Sipërfaqja e terminalit është me e madhe se për opsionin B dhe terminali I kontenierëve shtrihet në kalatat 5 dhe 7/8. Kjo sepse kur ndërton një terminal të ri, me thellësi 130 metra, sic është prapa terminalëve 5 dhe 7/8, nuk është e keshillueshme. Terminale me thellësi më të madhe lejojnë për një kohë me të gjatë qëndrimi, me shumë fleksibilitet për seleksionin e pajisjeve dhe transportimin e tyre horizontal sepse hapësira e sivimit do të jetë menjëherë pas kalatës. Për më tepër një hapësirë e mjaftueshme për lidhjen me hekurudhën.

Me tej, me shumë mundësi për zhvillimin e aktiviteteve të lidhura me kontenieret si aktivitetet logjistike të transportit, mbushjes dhe pastrimit dhe një zonë e lirë tregtie. Këto aktivitete mund të realizohen në një zonë të mëparshme depozitimi karburantesh.

²⁸ Pavarësisht se opsionet bazohen në të njëjtin parashikim mbi trafikun, vihen re ndryshimet në madhësinë e terminalëve (në sipërfaqe dhe/ose në gjatësinë e kalatës). Këto vijne si pasojë e vlerësimit të Keshilluesit mbi:

- Ekzistencën e mundshme të një hapësire që mund të përballonte trafikun e projektuar (ndoshta në kushte nën-optimale)

• Krijimin e një terminali të ri për të njëjtin trafik, në përputhje me kërkesat bashkekohore. Nëse konsideratat e planifikimit të portit tregojnë që një nivel i caktuar trafiku mund të përballohet me një kalatë ekzistuese, megjithatë jo në kushte ideale, ky opsion është përfshirë në alternativat e dhëna. Megjithatë nëse do të ndërtohet një terminal i ri, dizenjimi i tij do bazohet në parimet bashkekohore të planifikimit portual. Për shembull, në opsionin B terminali i kontenierëve shtrihet përgjatë vendit ankorimit ekzistues 5-8, me një thellësi rreth 150 m, e kombinuar me një oborr shtesë kontenieresh në zonën veriore të sipërfaqes së portit. Megjithatë kjo sipërfaqe është e mjaftueshme për të përballuar trafikun e projektuar, një terminal i ri kontenieresh i dizenuar për të njëjtin trafik duhet të ketë një hapësirë më të madhe të disponueshme për të lejuar operacione më efikente.



Pritet qe nje material i mjaftueshem mbushes te behet i disponueshem nga punet e thellimit te kanalit dhe basenit te portit. Duke perdorur kete material per korrigjimin e terminalit te ri te konteniereve, do te perftohet nje perfitima maksima nga materiali i thelluar. Nese kjo alternative do te perzgjidhet si opsioni I preferuar, mund te percaktohen nje thellesi optimale ne terminal.

Mallrat e paambalazhuara te thata dhe te pista

Ne kalatat 5, 6 dhe 7/8, ka mallra te paambalazhuara te thata dhe te pista. Ne keto kalata perpunohen minerale, qymyr, cemento dhe zhir (klinker). Gjatesia totale ne dispozicion e kalates do te jete afersisht 720m. Nje disavantazh e kesaj vendodhje eshte prania e qytetit ne terminal. Ererat me te forta fryjne nga drejtimi jugor duke shkatuar pluhur gjate ngarkimit dhe shkarkimit te mallit te thate refuxho. Per me teper, terheqja e zhvillimit te cdo turizmi ose aktivite lundrimi (krocere) do te reduktohet nga prezenca e nje terminali me mallrat e thata dhe te pista refuxho te cilat jane afer qytetit.

Mundesisht, facilitetet per importimin e skrapit mund te perfshihen ne keto kalata.

Ngarkese e pergjithshme jo e kontenierizuar

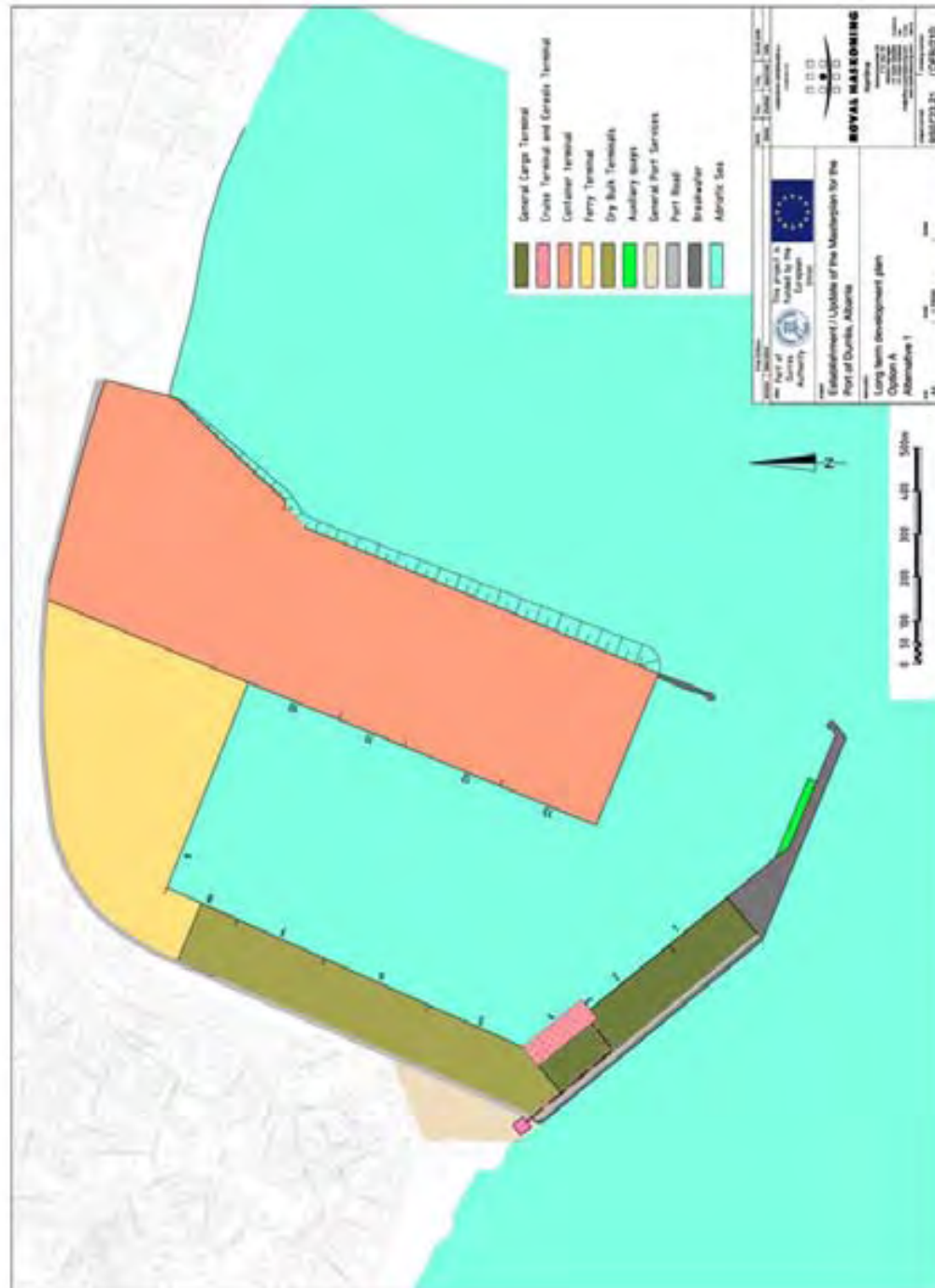
Ngarkesa e pergjithshme jo e kontenirizuar do te mbetet ne kalaten 1 deri 4. Gjatesia totale e kalates do te jete 480m. Kalata 1 do te jete nje terminal I kombinuar Ngarkese e Pergjithshme /Terminal dritherash. Terminali I dritherave ndodhet sa me lart te jete e mundur nga terminali I mallrave te thata te pista me qellim qe te reduktohe risku I ndotjes se mallrave te pista te thata.

Tragetet dhe facilitetet Ro-Ro

Tragetet dhe facilitetet Ro-Ro mbeten ne vendodhjen e tyre aktuale dmth ne kalaten 9. Ne kete plan ka mundesi zgjerimi te prashikuara ne zonen qe aktualisht perdoret nga Kurrumi.



Figura 4-1 Alternativa A1

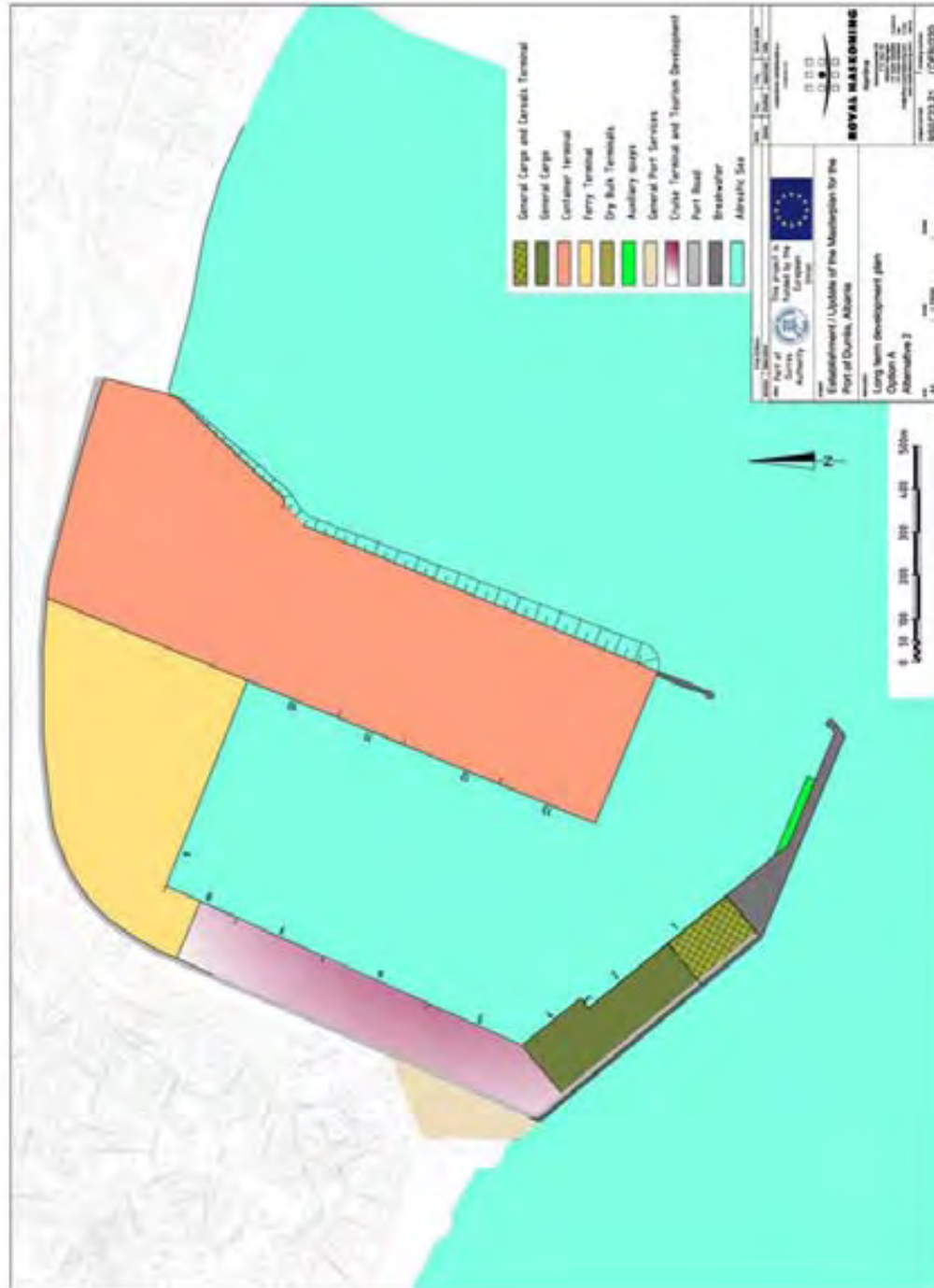




b. Alternativa A2

Alternativa A2 është pothuajse e njëjte me Alternativen A1, me përjashtim të mallrave refuxho të pista të thata. Në këtë alternativë, mallrat e thata refuxho vendosen jashtë portit të Durrësit. Prej kësaj zgjidhen problemet e pluhurit për qytetin e Durrësit të shkaktuara nga mallrat refuxho të pistadhe krijohet mundësi për zhvillimin bregdetar, turizmin dhe kruzet (udhëtimet turistike).

Figure 4-2 Alternativa A2





4.1.5 Opsioni B

Opsioni B karakterizohet nga vendodhja e terminalit të konteniereve përgjate kalatave 5, 6 dhe 7/8. Në këtë mënyrë, prej kësaj nderhyrje me operacionet ekzistuese në port mbahet në minimum. Përballimi i ngarkesave të thata të anijeve është planifikuar në hapësirën aktuale të kantiereve detare dhe përgjate vlerësimit lindor²⁹

a. Alternative B1

Terminali i Konteniereve

Në opsionin B terminali i konteniereve zhvillohet përgjate kalatave 5, 6 dhe 7/8 dhe prapa kalatës 4. Gjatesia totale e kalatës së konteniereve do të jetë përafërsisht 720m. Terminali ka një thellësi mesatare prej 130m e cila është e vogël për një terminal kontenieresh. Për shkak të thellësisë së kufizuar të terminalit, jo të gjithë kontenieret mund të stivohen direkt prapa platformës. Prandaj, hapësira shtesë e depozitimit zhvillohet prapa kalatës 4 pranë zonës së Kurrumit. Zona ngjitur me Kurrumin aktualisht është përdorur për depozitimin e konteniereve bosh. Mundësi të mjaftueshme zgjerimi janë të disponueshme për këtë zonë depozitimi nëse kërkohej.

Ngarkesa e Përgjithshme e Pa-Kontenierizuar

Ngarkesa e përgjithshme e pa-kontenierizuar do të mbetet në kalatat 1-4 dhe kjo është e njëjtë si për opsionin A.

Tragetet dhe facilitetet Ro Ro

Tragetet dhe facilitetet Ro-Ro mbeten në vendodhjen ekzistuese në kalatën 9. Në këtë plan, mundësitë e zgjerimit janë parashikuar në zonën e Kurrumit.

Mallrat e thata dhe të pista refuxho

Në kalatën 10 dhe 11 do të transferohen mineralet dhe qymyri. Kjo është në koherencë me planet e autoriteteve portuale të levizjes dhe transferimit të mineraleve dhe qymyrit nga kalatat 7/8 në kalatën 10/11.

Për më tepër ka një mundësi për krijimin e një kalate shtesë përgjate zonës së Kantiereve, i cili supozohet që do të largohet.

Pranë kalatave 10/11, parashikohet një kalatë e re dhe një zonë terminali. Ky terminal parashikohet në vendodhjen e pontilit i cili do të largohet. Ky terminal i ri planifikohet për eksportin e klinkerit dhe cimentos. Një gjatësi totale e kalatës prej 240m do të realizohet me një thellësi terminali prej 125m. Ka një mundësi lidhëje me hekurudhën nëse kjo do të kërkohej.

²⁹ Thellessia e kalatës së propozuar përgjate vlerësimit lindor është 400m, ndërsa është 275m me shumë se ç'është treguar në Raportin Paraprak. Thelrimi i kalatës ekzistuese dhe të propozuar përgjate vlerësimit lindor rekomandohet sepse:

- Kjo i krijon një zgjerim hapësirës së kufizuar të zonës portuale
- Sasia e kërkuar e materialeve mbushëse do të jetë e disponueshme nga punimet të kryera pa kosto ose me kosto minimale shtesë
- Thelrimi me 400m i siguron portit fleksibilitet për të shndërruar këtë pjesë të tij në një terminal kontenieresh, nëse në një fazë të mëvonshme ngarkesat e thata do të hiqen nga porti i Durrësit (për t'u vlerësuar në një studim mbi strategjinë portuale kombëtare)



Dritherat

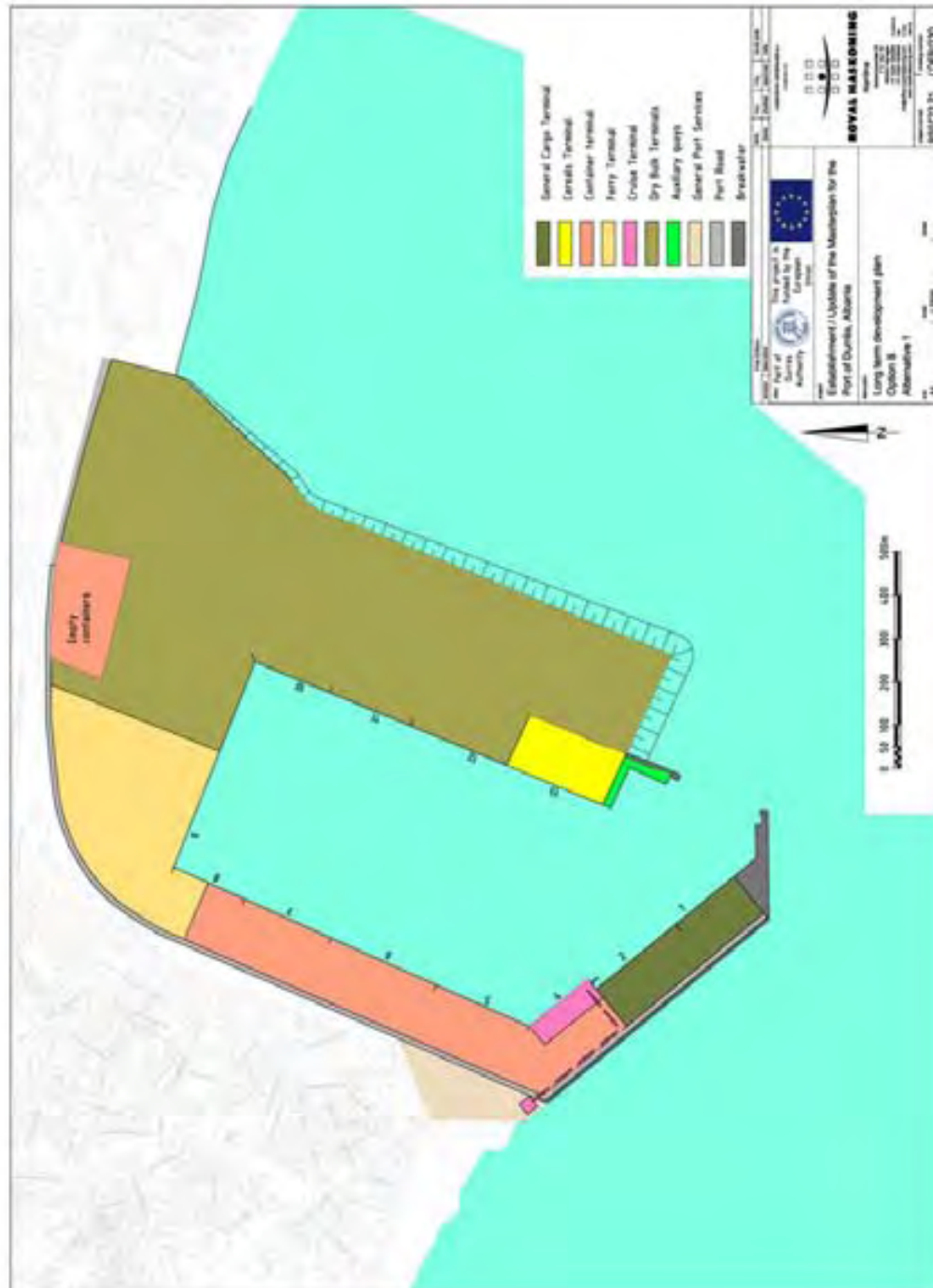
Ne zgjerimin e kalates 12, nje kalate e re (kalata 13) planifikohet me nje terminal ngjitur. Ky terminal planifikohet per importin e dritherave. Gjatesia e kalates eshte 240m me nje thellesi terminali prej 125 m.

Kruizet

Facilitetet e kruizeve ndodhen ne kalaten 4. Kalata 4 ndodhet prane qytetit dhe siguron nje lidhje direkte me pjesen e vjeter te qytetit. Nje ure kembesoresh mbi sheshin e konteniereve te stivuar do te siguroje hyrjen e kembesoreve ne qytet. Terminali gjithashtu do te jete i hyrshem per furnizimet e e rruges, etj.



Figura 4-3 Alternativa B1





b. Alternativa B2

Ndryshimi ndermjet alternatives B1 dhe B2 eshte vendodhja e terminalit te dritherave dhe vendodhja e faciliteteve te udhetimeve turistike (kruizeve).

Dritherat

Ne kete alternative, dritherat do te jene nje terminal i kombinuar ne kalaten 4 me terminalin me ngarkese te pergjithshme. Duke marre ne considerate shifrat relativisht te ulta te hyrjes se dritherave, eshte e justifikueshme per te kombinuar dritherat me nje mall tjeter. Gjatesia e disponueshme e kalates per dritherat eshte perreth 174m. Nje gjeresi kalate rreth 40m eshte e mjaftueshme per shkarkimin e anijeve. Per ngarkesen e pergjithshme te perpunuar ne kalaten 4, ngarkesa do te ngarkohet direkt ne kamione, ose te stivohet ne zonen prapa kalates 3.

Kruizet

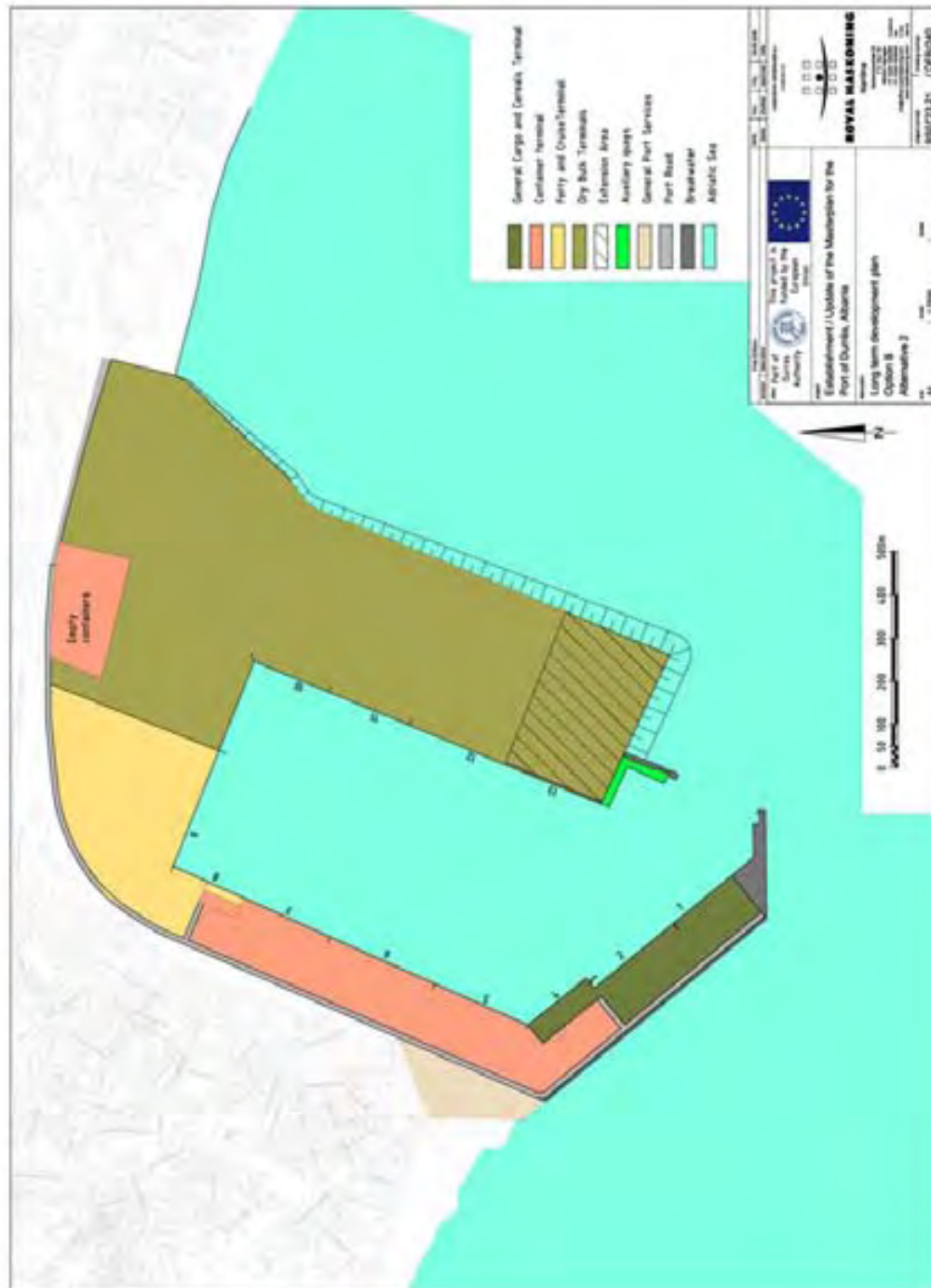
Kruizet do te vendosen ngjitur me terminalin e trageteve pergjate kalates 7/8. Do te kete nje corridor ndermjet terminalit te trageteve dhe terminalit te konteniereve per pasagjeret e anijeve te udhetimeve turistike. Pergjate kalates do te vendosen vetem facilitate te vogla ndihmese.

Mallrat rifuxho te thata te pista

Ndersa ne alternativen e meparshme kalata 13 planifikohej per dritherat, ne kete alternative kjo kalate planifikohet si nje zgjerim opsional per facilitetet e mallrave te thata te pista refuxho.



Figura 4-4 Alternativa B2





c. Alternativa B3

Ndërsa në Alternativen B2, dritherat u kombinuan me një ngarkesë të përgjithshme, në këtë alternativë dritherat do të kombinohen me udhëtimin turistik. Për më tepër, është parashikuar një zgjerim shtesë i faciliteteve të mallrave të thata të pista.

Dritherat / Kruizet

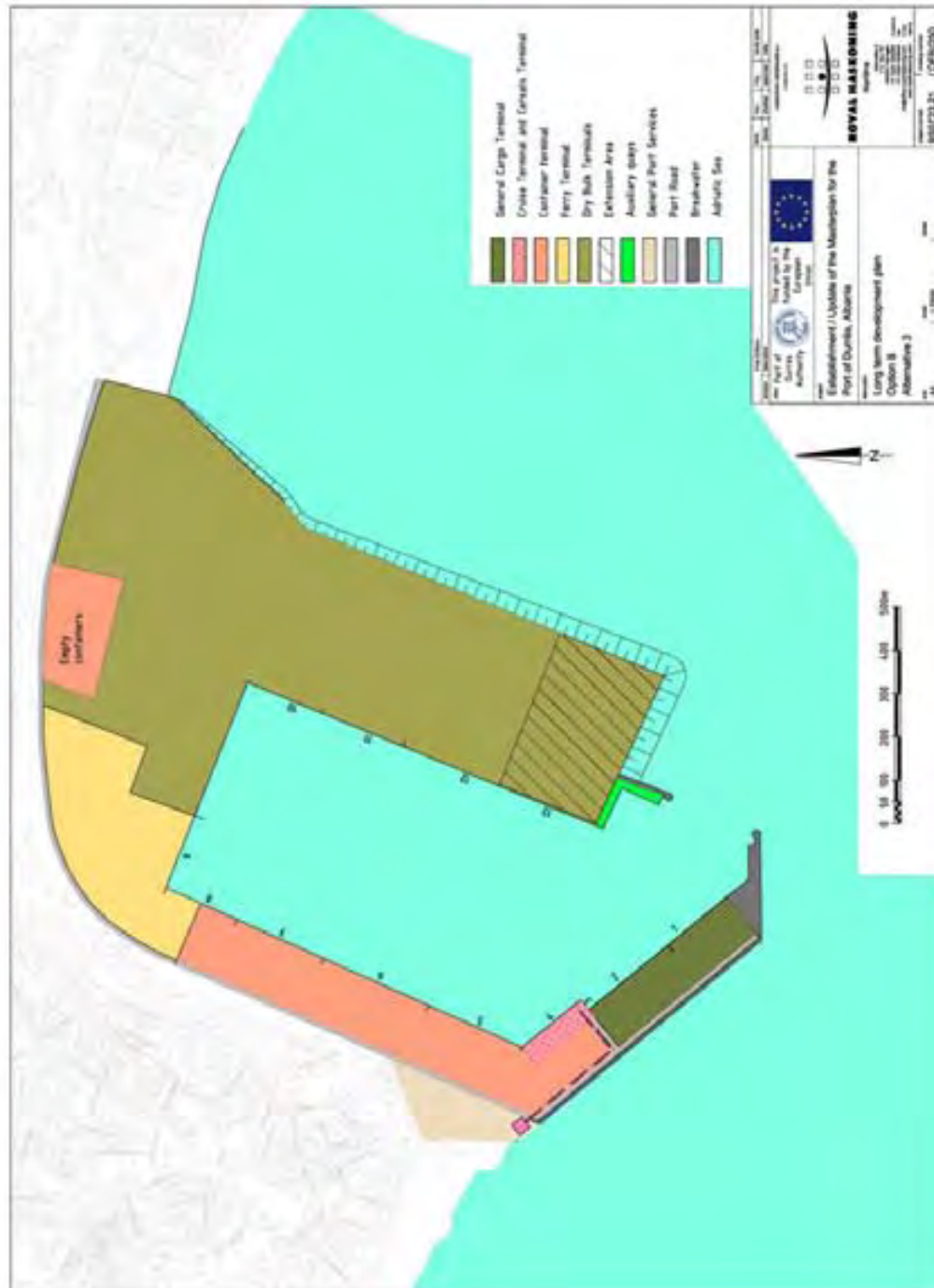
Dritherat dhe kruizet do të kombinohen në kalatën 4. Të dy aktivitetet kërkojnë një zonë të kufizuar terminali dhe vetëm një numër i kufizuar anijesh do të priten në çdo vit. Kur përmiresojmë metodën e përpunimit të dritherave nga kanxhat në pneumatike, përpunimi i dritherave do të jetë operacion relativisht i pastër i cili rezulton në ndotje të vogël ose në mosndotje të platformës. Kjo është e rëndësishme për aktivitetet e udhëtimeve turistike pasi pasagjerët nuk do të pelqejnë të kalojnë përmes një platforme të pisët.

Mallrat rifuxho të thata të pista

Mallrat rifuxho të thata të pista (mineralet, qymyri, zhira, dhe çimento) planifikohen në kalatat 10, 11, dhe 12. Ka një zgjerim opsional për Mallrat rifuxho të thata të pista duke zgjeruar kalatën 12 me 24m (Kalata 13) ose duke krijuar një mol gisht në zonë aktuale të përdorur nga Kurrum. Me realizimin e molit gisht krijohen dy kalata shtesë ku në alternativën e mëparshme një kalatë realizohet në zonën e Kurrumit. Kështu, një total prej 6 kalatash për mallrat e thata rifuxho të pista. Disavantazhi i molit gisht është që zona për terminalin e trageteve do të jetë i kufizuar dhe zona e manovrimit të trageteve do të jetë e kufizuar.



Figura 4-5 Alternativa B3



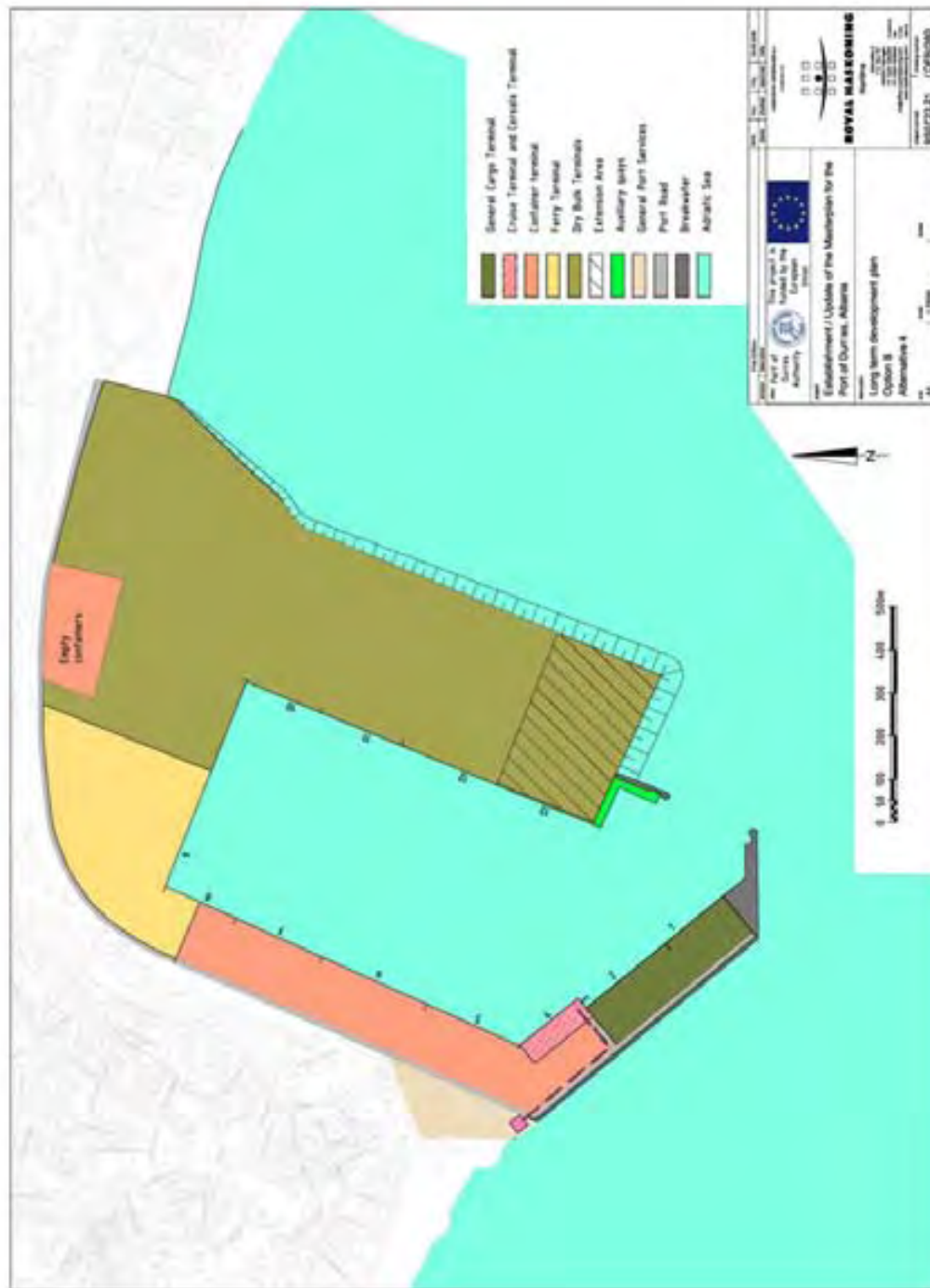


d. Alternativa B4

Alternativa B4 është një kombinim i Alternativës B2 dhe B3. Plani i shtrirjes së faciliteteve të mallrave rifuxho të thata të pista është i njëjti me planin e prezantuar në Alternativen B2, ku plani i faciliteteve të tjera është i njëjti me planin e paraqitur në Alternativen B3.



Figura 4-6 Alternativa B4





4.1.6 Opsioni C

Ne opsionin C do te krijohet nje basen I ri porti ne lindje te portit actual. Duke krijuar nje basen te ri, ka mundesi per pritjen e anijeve me te medha. Duhet te verehet qe per shkak te ndertimit te nje baseni te ri, skoliera do te zgjerohet dhe kanali duhet te rindertohet. Keto jane kosto shtese qe nuk kerkohen ne dy opsionet e meparshme.

a. Alternativa C1

Terminali Konteniereve

Terminali konteniereve do te realizohet ne basenin e ri portual. Baseni do te kete nje gjeresi prej 650m I cili eshte I mjaftueshem per kthimin e anijeve Panamax. Do te kete dy kalata secila me 300m e cila eshte e mjaftueshme per perpunimin e anijeve Panamax. Gjatesia totale do te jete 600m me nje zgjerim opsional prej 900m. Thellesia e terminalit do te jete 400m. Terminali do te ndertohet me materialin e perftuar nga thellimi nga baseni dhe kanali.

Ngarkesa e Pergjithshme

Ngarkesa e pergjithshme do te largohet nga kalatat 1, 2 dhe 3 deri ne anen fundore te basenit te ri. Nje gjatesi totale e kalates prej 1,000m perfshihet ne plan. Megjithate, kjo gjatesi mund te adoptohet komform kerkeses se tregut. Nje kalate per ngarkesat e pergjithshme gjithashtu do te perdoret si terminal per importin e dritherave.

Mallrat rifuxho te thata te pista

Mallrat rifuxho te thata te pista do te vendosen pergjate kalatave 10 dhe 11 me cemento dhe zhir ne kalaten e re 12. Mundesite shtese te zgjerimit perfshihen ne zonen e Kurrumit ne linje me kalaten 12 (kalata e re 13).

Tragetit dhe terminali Ro-Ro

Facilietet e tragetit dhe faciliteteve Ro-Ro mbeten ne kushtet aktuale dmth ne kalaten 9. Ne kete plan ka mundesi zgjerimi te parashikuara ne zonen aktualisht te perdorur nga Kurrum.

Kruizet / Turizmi

Pergjate kalatave 1 deri ne kalaten 7 mund te realizohen zhvillime buze detit. Kjo zone eshte ngjitur me qytetin dhe kane nje lidhje te drejteperdrejte me te.



Figure 4-7 Alternativa C1





b. Alternativa C2

Ndryshimi ndermjet Alternatives C1 dhe Alternatives C2 eshte gjeresia e basenit te ri te portit. Ndersa ne alternativen C1 gjeresia ishte 650m, ne kete opsion, gjeresia eshte reduktuar ne 350m. Prandaj anijet mbi gjatesine afersisht 150m kthehen jashte basenit afer hyrjes. Kjo ka nje ndikim te rendesishem ne operacionet portuale ndersa porti do te bllokohet gjate kthimit te nje anije. Avantazhi ne raport me C1 eshte qe gjatesia e nje skoliere te re eshte me e vogel dhe do te kete me pak pune thellimi. Duke reduktuar gjeresine e basenit, ngarkesa e pergjithshme tashme do te lokalizohet kundrejt terminalit te konteniereve dhe nuk do te kete asnje kalate ne dispozicion ne fund te basenit.



Figura 4-8 Alternativa C2





4.2 Analiza multi-kriteriale

4.2.1 Hyrje dhe metodologjia

Nje analize multi-kriteriale (MCA) eshte nje mjet i dobishem per krahasimin e alternativave ne baze te kriterëve te nje natyre mjaft heterogjene, si ne rastin e perzgjedhjes se opsionit te zhvillimit te preferuar per Portin e Durrësit. Supozimet baze per nje analize te tille multikriteriale jane:

- Kriteret pergjate te cileve vleresohet performance e alternativave
- Faktoret peshe, qe tregojne rendesine relative te treguesve te ndryshem te perzgjedhur

Edhe pse eshte nje mjet i dobishem, duhet te mbahet ne mend se realizimi i nje MCA nuk eshte nje process shkencor dhe nuk synohet te jete i tille. Qellimi i tij eshte te beje vleresimin dhe nje process vendimmarrje transparent dhe te promovojë komunikimin ndermjet biznesit te ndryshem ne procesin e vendimmarrjes.

Kriteret

Konsulenti propozon te vleresojë planet alternative pergjate kriterëve ne 6 kriteret kryesore:

1. Ceshtjet e planifikimit portual
2. Lehtesia e implementimit
3. Ceshtje operacionale
4. Ndikimet ne mjedis
5. Investimet e kerkuara
6. Performanca ekonomike

Piket

Per kriteret alternativat do te krahasohen me njera tjetren. Alternativa me performancen me te mire do te marre piket me te medha. Keto pike jane nga 1 ne 5.

Perdorimi i faktoreve peshe

Per te lejuar ndryshimin relativ pe kriteret e ndryshme te perdorura ne analize, nje faktore peshe mund ti atribuohet kriterëve kryesore. Percaktimi i faktoreve peshe eshte nje zgjedhje politike me shume se sa nje ceshtje teknike – kjo varet nga prioritetet e politikave, psh. Ne industrine e minierave, ne krijimin e nje zone urbane te qete, ose ne kushtimin e vemendjes ndaj sherbimit te tregtise tranzite te shteteve fqinje.

Per studimin aktual, Konsulenti nuk aplikon asnje faktor peshe - kjo do te thote qe supozohet qe te gjashte kriteret kryesore mund te luajne nje rol njelloj te rendesishem ne vendimin nese te perzgjidhet apo jo nje alternative e caktuar. Sapo opsioni i preferuar perzgjidhet ne kete menyre, efekti i aplikimit te faktoreve peshe verifikohet.

4.2.2 Vleresimi krahasues i planeve alternative

Nje vleresim i detajuar krahasues te tete alternativave te ndryshme eshte kryer, qe do te thote nje analize shume kritereshe³⁰ – rezultatet e detajuara te analizave jane te perfshira ne aneksin

³⁰ Kjo analize shume kritereshe ishte nje proces i perseritur, gjate te cilit vleresimet me pike u pershtaten sipas diskutimeve te ndryshme te mbajtura me Klientin dhe me pale te tjera te interesit te projektit. Per kete arsye vleresimi me pike i prezantuar ne tabelat e mesiperme ndryshon nga ai i prezantuar ne raportin paraprak te 6 muajve me pare. Eshte e rendesishme te njihet qe nje MCA nuk duhet konsideruar si nje



4. Rezultatet me te rendesishme per cdo kriter kryesor I perdorur ne vleresim eshte paraqitur si meposhte:

1. Ceshtjet e planifikimit portual

Alternativa B2 ka piket me te medha pasi siguron fleksibilitet, lejon nje zhvillim me faza dhe mund te implementohet ndersa operacionet ne port vazhdojne. Shume e rendesishme eshte qe vetem ne opsionin B I gjithe trafiku I parashikuar perpunohet brenda basenit aktual, duke maksimizuar keshtu duke maksimizuar perdorimin e infrastructures aktuale. Opsioni 1 ka piket me te ulta, kryesisht pasi vendodhja e terminalit te mallrave te thata refuxho eshte ngjitur me qytetin.

2. Implementimi

Opsioni B do te zhvillohen brenda planit ekzistues portual. Keto alternative jane lehtesisht te zhvillueshme ne faza dhe per kete arsye vendimi per nisjen e zhvillimit do te jete shume me I lehte se sa ne opsionet e tjera (A dhe C). Opsioni B1 dhe B2 kane piket me te ulta per shkak te zonave te dedikuara respektivisht te terminalit te dritherave dhe bankines se mallrave te pista te thata refuxho te cilat kerkojne nje vendim I cili do te kete pasoja financiare dhe operacionale per portin.

Opsioni B3 gjithashtu merr pike te ulta, pasi nuk parashikon ndonje mundesi zgjerimi per terminalin e trageteve (zona e peshkimit I eshte caktuar mallrave te thata refuxho). Opsionet B2 dhe B4 parashikojne ne nje mundesi zgjerimi per zonen e mallrave te thata refuxho ngjitur me skolieren lindore. Perdorimi I kesaj zone eshte e nderkembyeshme me zonen e kantierit aktual detar, dhe per kete arsye kjo ofron nje menyre daljeje ne rast se ka ndonje kufizim qe mund te ndalojne perdorimin e kesaj zone per aktivitetet portuale.

3. Ceshtje operacionale

Kjo I referohet ceshtjeve qe mund te influencojne ne eficensen operacionale te portit – psh. eficensen e perpunimit te ngarkesave pergjate kalates dhe ne magazine. Sipas ketij kriteri alternative B ka piket me te ulta- kjo per shkak te thellesise shume te kufizuar te terminalit te konteniereve, qe mund te kerkojne depozitimin e perkohshem te konteniereve ne nje shesh te mbingarkuar me konteniere, I cili ndodhet ne port por ka nje distance te caktuar nga terminali I konteniereve. Alternativa C parashikon zhvillimin e nje terminali te ri kontenieresh, i dizenuar ne perputhje me udhezimet e planifikimit te terminaleve moderne te konteniereve. Alternativa C keshtu preferohet nga pikepamja operacionale.

4. Ndikimet mjedisore

Opsioni B eshte zhvilluar brenda basenit aktual, dhe aktivitetet ndertimore keshtu jane te kufizuara ne krahasim me alternativen A2 ose opsionet C. Alternativa A1 nuk eshte e preferuar nga nje pikepamje mjedisore per shkak te vendodhjes se terminalit te mallrave te thata refuxho menjehere prane qendres se qytetit.

proces i ngurte ose shkencor – rezultati i vleresimi duhet perdorur vetem si nje udhezues drej alternatives se preferuar.



5. Investimet

Opsioni B perdor basenin aktual, keshtu qe kerkon investimet me te ulta. Opsioni A2, me ndertimin e nje porti te ri per perpunimin e mallrave te thata refuxho vleresohet afersisht te jete 150 - 250 milion euro me I shtrenjte (ne varesi te kushteve te sheshit). Opsioni C2, qe perfshin ndertimin e nje baseni te dyte, vleresohet te kushtojte afersisht 100 milion Euro me teper se opsion B. Ndermjet te kater alternativave te opsionit B, alternativat B2 dhe B4 performojne me mire pasi ato nuk kerkojne ndertimin e kalates 13 (fundi I skoliresh lindore) per te perpunuar trafikun e projektuar.

6. Performanca ekonomike

Ky kriter I referohet distances ndermjet alternativave te ndryshme ne kostot dhe perfitimet ne ekonomine kombetare. Ana e koston konsiston ne investimet, kostot operacionale dhe mirembajtjen, dhe koston oportune te tokes se perdorur. Duke marre parasysh qe kostot operacionale nuk jane shume te ndryshme, dhe duke supozuar qe kerkesa e projektuar eshte permbushur, parametri kryesor dallues eshte kosto e investimit per secilen nga alternativat. Kjo eshte me e ulte per opsionin B2 dhe B4. Aneksi 7 ne raportin aktual permban vleresimin ekonomik per opsionin B2, duke konfirmuar fizibilitetin ekonomik te ketij opsioni.

Tabela e meposhtme paraqet piket e atribuara secilave nga alternativat per secilin nga kriteret kryesore te perdorura per vleresimin krahasues.

Tabela 4-1 Rezultatet e Analizes Multikriteriale Kriteret Kryesore³¹

Opsioni Kriteret Kryesore Alternativa	A		B				C	
	A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
Planifikimi I Portit	1.8	2.7	2.9	3.6	3.4	3.4	3.4	2.9
Implementimi	2.4	2.4	3.6	4.8	3.6	4.8	1.2	1.2
Operacional	3.2	3.9	2.1	1.8	1.8	1.8	4.7	4.7
Mjedisor/social	2.2	3.8	3.2	3.5	2.7	2.7	3.0	3.0
Investimet	3.0	1.9	3.5	3.8	3.5	3.8	2.2	2.2
Performanca ekonomike	2.5	2.8	2.8	3.4	3.4	3.4	2.8	2.8
Totali Kryesor	15.1	17.5	18.2	20.9	18.4	19.9	17.2	16.7

4.3 Alternativa e preferuar e zhvillimit te Portit

Rezultati I pergjithshem I MCA-se te alternativave te paraqitura ne paragrafet e meparshem eshte qe Alternativa B2 eshte e preferuara ne baze te kriterëve te perzgjedhura, Konsulenti rekomandon alternativën B2 si masterplanin teknik per Portin e Durrësit.

Bazuar ne intervistat me biznesin, plotesuar me veshgimet personale te Konsulentit ne Durrës dhe ne eksperiencen me porte te ngjashme, mund te deklarohet qe vendodhja aktuale e portit, praktikisht ne me te qytetit te vjeter te Durrësit nuk eshte ideale. Sigurisht perpunimi I

³¹ Jeshile = alternativa me e mire performuese per ate kriter
E Kuqe = alternativa me e keqe performuese per ate kriter
Portokalli = Performim I ndermjetem



ngarkesave te mallrave refuxho paraqet nje sfide per qytetin e Durrësit. Nga ana tjetër, keto ngarkesa perbejne pjesen me te madhe te eksporteve Shqiptare dhe keshtu jane te rendesishme per ekonomine kombetare. Konsulenti ka mendimin qe porti duhet ti pergjigjet kerkeses per facilitete qe perpunojne mallrat e thata refuxho ne periudhe afatshkurter si dhe ne periudhe afatgjate.

Nese do te kishim ne dispozicion fonde te pakufizuara, do te ishte e lehte te rekomandonim qe nje port I ri me lidhje me brendesine e vendit te ndertohet jahte Durrësit, dhe ky I fundit te transformohet ne nje port turistik. Por per kete nuk ka fonde dhe duhet te gjendet nje kompromis. Konsulenti eshte i bindur se Alternativa B2 paraqet nje pergjigje adekuat e cila balancon kerkesat nga Biznesi.

Pikat e forta te B2 jane:

- Eshte relativisht I lehte per tu implementuar, duke I lejuar portit ti pergjigjet kerkesave te tregut
- Perpunon te gjithe trafikun e projektuar ne te ardhmen, dhe le vend per trafike te tjera te paidenfikuara ende
- Ben perdorimin me te mire te basenit aktual te portit
- Ky plan lejon nje kalim tek A2-shi nese nje studim kombetar (qe ende duhet te kryhet) kerkon nje vendodhje tjetër per zhvillimin e nje porti per mallrat refuxho. Ne kete rast, kalatat e caktuara mallrave refuxho prej alternatives B2, do te ktheheshin ne kalata kontenieresh, dhe terminali I kontenierëve ne B2 mund te ri-zhvillohet per aktivitetet e lidhura me turizmin.

Dobesite kryesore per alternativën e perzgjedhur B2 jane qe:

- Madhesia maksimale e anijeve eshte kufizuar ne 30 000 DWT per anijet e mallrave refuxho / 1700 TEU anijet e kontenierëve per shkak te zones se kufizuar te basenit aktual te portit. Nese do te planifikohej nje basen I ri per portin, kjo do te dizenohej per anije me te medha, duke shkurtur keshtu kostot e transportit detar.
- Plani nuk parashikon potencialin per zgjerim te metejshej per teq horizontit te masteplanit. Kjo eshte bere me qellim. Ne kuader te dobesive te lidhura me vendodhjen aktuale te portit, Konsulenti ka mendimin qe deri sa te kemi nje strategji portuale te nje niveli me te larte qe do te tregojte nje rezultat tjetër, nuk do te ishte e rekomandueshme per te projektuar asnje project zhvillim portual te nje shkalle te gjere ne kete fushe.

Nje risk I vecante per implementimin e ketij masterplani eshte qe zona aktualisht e okupuar nga kantieri nuk do te jete ne dispozicion te portit per aktivitetet e lidhura me te brenda vitit te ardhshem. Kjo do te thote qe ndertimi I terminalit te klinkerit dhe cimentos duhe te shtyhet. Nese ky rrezik materializohet, atehere do te ishte e mundur te zhvilloheshin keto terminale ne kalaten 13, dhe te mbahet vendodhja e pontilit te projektuar dhe kantierit si nje mundesi zgjerimi ne te ardhmen per perpunimin e ngarkesave te mallrave te thata refuxho. Disavantazhi i kesaj mase eshte qe mundesia e zgjerimit te ketij porti eshte I vlefshem vetem per keto ngarkesa – kjo eshte ne contrast me masterplanin I cili mund te lejoje perpunimin e kontenierëve te kalates 13 si nje zgjerim I mundshem.



4.4 Strategjite alternative te Biznesit

4.4.1 Arranxhimet PPP dhe filozofia

Kontraktimi PPP ofron nje shkalle te madhe arranxhimesh kontraktuale, secila me nje qellim te ndryshem, pergjegjesi, risqe dhe detyrime. Keto arranxhime prodhojne nje proces gradual te kalimit te pergjegjesive nga Autoritetet Publike Akorduese tek partneri privat.

Forma me e thjeshte e nje arranxhimi PPP eshte nje Kontrate Sherbimi ose nje kontrate operuese/manaxhuese. Ne kete marreveshje te thjeshte, sektori privat caktohet per te kryer nje sherbim specific kundrejt nje pagese nga Autoriteti; kjo gjithashtu kerkon zero ose pak fonde nga investimet private dhe ndarja e riskut

Pjesa tjeter e kontratave PPP eshte privatizimi i pastër i infrastructures, me kontroll te limituar te Autoriteteve Publike ne dizeno dhe levrim, kryesisht e lidhur me sjelljen e monitorimit te tregut te operatoreve private dhe veprimi si rregullator i sektorit per te mbrojtur interesin Publik. Kjo forme e PPP gjithashtu perdoret kur Qeverite vendosin te privatizojne nje sherbim ekzistues ose infrastructure, nepermjet nje strategjie investimi, per te terhequr nga nje sector specific.

Figura e meposhtme siguron nje pamje te gjere te arranxhimeve PPP te perdorura ne infrastructure dhe sektoret e sherbimeve publike te financuara ose te manaxhuara nen nje skeme PPP:

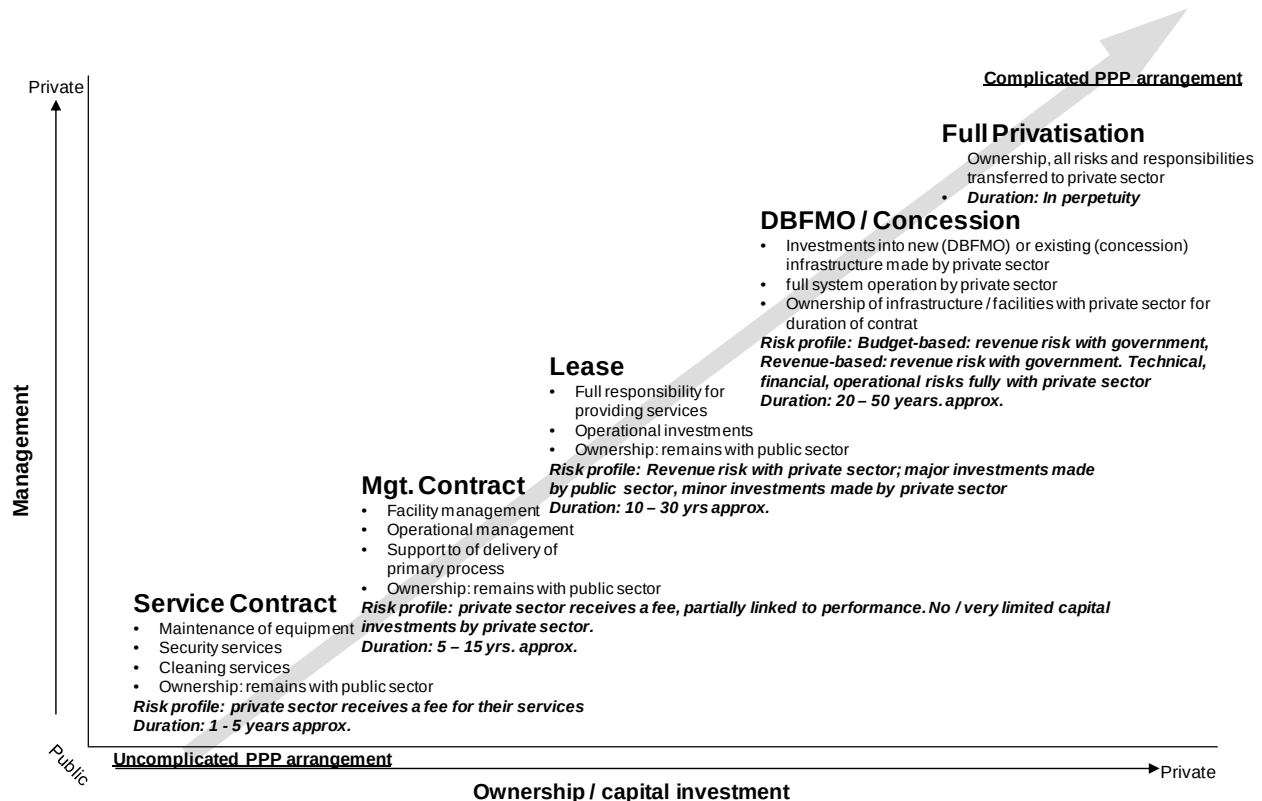




Figure 4-9 Qellimi I pergjithshem I arranjhimeve PPP arrangements (Burimi: RebelGroup Advisory BV)

Kompleksiteti I marreveshjeve PPP rritet me transferimin gradual te rrezikut dhe pergjegjesive ndaj sektorit privat. Shpejtesia e implementimit te kontrates PPP gjithashtu lidhet fuqishem me alokimin e pergjigjesive dhe investimeve/pronesise se asetete kryesore.

Pertej ketyre dy dimensioneve kritike, secili lloj I marreveshjes PPP ndermjet Autoritetit Kontraktues dhe Privatit, (partner privat ose investitor) karakterizohet nga tiparet e veta mbi tem ate tilla si:

- Si shperndahet fluksi I parave gjate ciklit te jetes
- Kush eshte klienti kryesor ne nje kontrate PPP e cila kanalizon te ardhurat ne infrastructure? (Autoriteti apo direct perdoruesi final)
- Afati I nje marreveshje te tille?
- Kush e mban riskun e te ardhurave? (Tarifa komerciale, transporti, etj)
- Kush e mban riskun operacional dhe kush eshte pergjegjes per O&M?
- Kush e ka pronesine ligjore mbi investimin?

Matriksi meposhte siguron nje permbledhje te tipareve kryesore te arranjhimeve PPP, sipas Bankes Boterore. Duhet te kujtohet qe ky kendveshtrim nuk lidhet specifikisht me sektorin portual, por eshte nje krahasim gjenerik i tipareve te PPP:

	Kontrate sherbimi	Kontrate Manaxhimi	Kontrate qeraje	BOT/DBFMO dhe te ngjashme	Koncesion	Privatizim i plote/ Divestiture
Afati kohor	Zakonisht shkurter	2-5 vjet, deri 10	10-15 yrs, deri 25	10-30 yrs, deri 95 yrs.	20-30 vjet	I perhershem
Klienti	qeveria/ Sigurues sherbimi	qeveria/ Sigurues sherbimi	Perdoruesi perfundimtar	qeveria/ Sigurues sherbimi	Perdoruesi perfundimtar	Perdoruesi perfundimtar
Pronesia	Publike	Publike	Publike	Publike	Publike	Private
Investimi	Publike	Publike	Publike	Private	Private	Private
O&M rasp.	Publike(private)	Private	Private	Private	Private	Private
Risk operacional	Publike	Public (private)	Private	Private	Private	Private
Risk I te ardhurave	Publike / Private	Public / Private	Private	Publike	Private	Private
Profili I fluksit te parave	Tarife fikse per sherbimet	Tarife fikse per sherbimet	Subjet ndaj riskut te tregut	Subjet ndaj riskut te tregut	Subjet ndaj riskut te tregut	Subjet ndaj riskut te tregut

Tabela 4-2 Arranjhimet PPP tiparet kryesore (Burimi: World Bank 2000, te rregulluara)

Ne kete matriks mund te vereni qe sa me shum risk I transferohet sektorit privat, aq me e gjate eshte kohezgjatja e kontrates. Kjo I jep kohe investitorit te rimare investimin pergjate nje te drejte kontraktuale afatgjate per te operuar dhe gjeneruar te ardhura nga asetet, si dhe te mund



te paguaje cdo hua te lidhur, ne menyre proporcionale e rritur me madhesine e investimit qe eshte realizuar nga pala private.

Risku I te ardhures lidhet ngushte me llojin e klientit ne kontraten kryesore PPP. Me klient kuptohet pala e cila eshte marresi primar i sherbimit dhe /ose aktiveve te organizuara ne kontraten PPP.

Per shembull, ne nje kontrate DBFM(O) (per dizenjimin, ndertimin, financimin, mirembajtjen dhe oeprimin), net e cilin kontraktori privat levron nje infrastructure per jne cmim te caktuar, marresi kryesor eshte Autoriteti Publik, I cili nga ana e tij jep infrastrukturen per perdoruesit finale; ne nje lloj kontrate me koncesion, Klienti eshte perdoruesi final, meqe kontraktori privat mund te mbledhe direct te ardhurat nga klienti/perdoruesi final. Kjo lloj arranzhimi I fundit keshtu funksionon mire per infrastrukturen e karakterizuar nga nje aspekti I forte komercial, te tille si portet detare, aeroportet apo projektet e pronave te patundshme, ku e ardhura mbledhet direct nga operatori privat, I cili paralelisht gjithashtu ndermerr te manaxhoje dhe mbaje riskun e te ardhures (p.sh tregun).

Pershkrimi I shkurter eshte nje permbledhje e nivelit te larte e filozofise PPP ne financimin infrastrukturor. Sektori portual paraqet specifikat e veta me modele te ndryshme qe rezultojne me te aplikueshme se te tjeret, por gjithashtu me rregullime mbi tipare te caktuara per industrine portuale. Strategjia PPP per duresin paraqitet meposhte, dhe eshte me shume e bazuar ne perspektiven mbi kete sektor.

4.4.2

Vizioni I modeleve PPP ne Dures

Qellimi, shtrirja dhe mbulimi I perfshirjes se sektorit privat

Qellimi, shtrirja dhe mbulimi nga sektori privat eshte primar nga angazhimi I sektorit privat eshte factor determinant per te gjitha ceshtjet e tjera. Kjo eshte nje ceshtje me ngjyrim te forte politik dhe interesa te partizaneve te ndryshem. Ceshtja kryesore eshte nese sektori privat do te kete mundesine te ofroje sherbimet te pjesshme ose te plota gjate gjitha mandatit te autoritetit portual, apo te mbetet thjesht nje nen-kontraktor per sherbimet portuale apo manaxhime objektesh ne port. Pergjigja e kesaj pyetje do te jepet vetem nese do te kete nje qellim te qarte te sektorit public ne ftesen ndaj sektorit privat:

Ky qellimi mund te jete nje ose te gjitha sa vijojne:

- Permiresimi I kapacitetit menaxhues te subjektit portual
- Reduktimi I kerkesave financiare nga rezervat shteterore
- Permiresimi I kualitetit te sherbimit portual dhe cmimeve te sherbimeve portuale
- Stimulimi I investimeve private dhe nxitja e businessit
- Transferimi I teknologjise dhe fjales se fundit te menaxhimit.

Nivelet e dallimit

Dallimi duhe te behet ne 4 nivele te ndryshme:

- **Angazhimit te gjithanshem, te plote dhe te perhershem te sektorit privat** (kur nje port I tere kalon nga duart e sektorit public ne ato te nje kompanie private, e cila eshte pergjegjese per te gjitha funksionet, sherbimet, operacionet duke perfshire dhe detyrimet e sherbimeve publike);
- **Angazhimi I nje pjese, I pjesshem, por I perhershem I sektorit privat** (nje pjese e portit eshte transferuar ne menyre te pehereshem nga autoritet publike tek nje kompani

- private, per te cilat kjo e fundit do te jete e pergjegjeshme per funksione, sherbime dhe operacione te vecanta);
- **Angazhim i pergjithshem, i plote por i perkohshem i sektorit privat** (Per nje periudhe te perkoheshme i gjithe porti i transferohet nje kompanie private nga autoriteti public. E para do te jete pergjegjese per te gjithe funksionet, sherbimet dhe operacionet per nje kohe te caktuar – ne fund te periudhes se nenshkruar kohore te gjitha funksionet, sherbimet dhe operacionet do t'i transferohen autoritetit public);
 - **Angazhimi i nje pjese, i pjesshem por i perkohshem i sektorit privat** (Per nje periudhe kohe per te cilen eshte rene dakort porti transferohet nga autoriteti public tek nje kompani private per funksione, sherbime dhe operacione te caktuara).

Forms of private sector participation

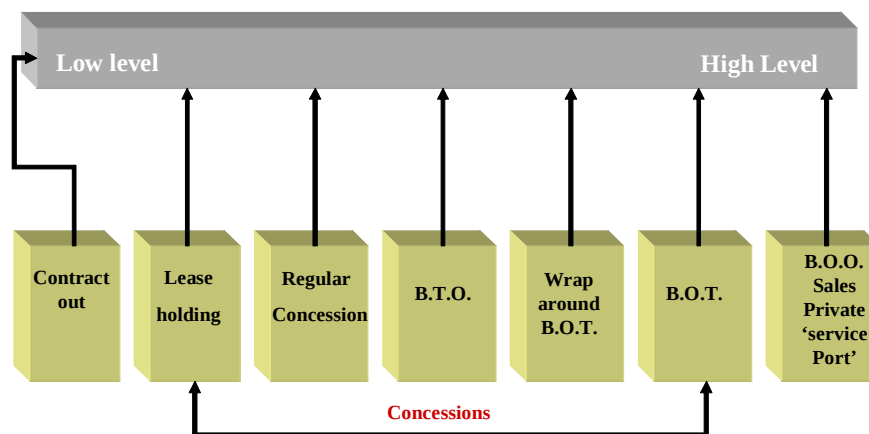


Figure 4-10 Format e pjesemarrjes se sektorit privat

Kur behet fjale per Portin e Duresit, duhet te pranohet sic eshte dhe me pas ne nje faze kur te mundesohet implikimi i sektorit privat (nje pjese, i pjesshem dhe i i perkohshem) do te jete i pranueshem nga Qeveria.

Disa modele te mundshem mund te konsiderohen per pjesemarrjen e sektorit privat ne porte. Ato fillojne nga nje nivel i ulet i perfshirjes se kompanive private ne rastin e kontraktimit vetem te sherbimeve deri ne nje kontroll te plote sin e rastin kur shitet nje prone tere portuale. Format e ndryshme te pjesemarrjes se sektorit privat tregohen ne Figuren Figure 4-10.

4.4.3

Modele alternative dhe marreveshje kontraktuale te aplikueshme

Pjesmarrja e sektorit privat eshte shume e ulet kur autoriteti public (per lehtesi do ta quajme autoriteti portual ne kete rast, mund te jete dhe nje autoritet regjional, ndoshta mund te jete dhe nje agjensi qeveritare ose ministri) eshte ai qe **kontrakton** per sherbime ose aktivite me kompanite e sektorit privat. Keta te fundit punojne me kontrata te qarta per nje kompesim fix. Ne



kete rast nuk ka nevojë që të behen investime në port. Kontratat janë përcaktuar në terma afat shkurtër.

Me kontratat e qiradhenies sektori privat merr përsipër operacione të specifikuar në detaje të objekteve si terminalët, për një periudhë të përcaktuar. Asnjë investim i madh nga ana e qeramarresit nuk kërkohej për infrastrukturën ose superstrukturën. Megjithatë investimet në makineri, mund të jenë të nevojshme. Ai i paguan qirane e përcaktuar autoritetit portual, që është pronari i objekteve dhe mjeteve. Ai duhet të përmbushë një numër të kufizuar kushtesh performance.

Në koncesionet e zakonshme, sektori privat merr përsipër operacione shumë të qarta si dhe objekte për një periudhë kohore të përcaktuar, por gjithashtu pritet që ky entitet të bëjë dhe investime në superstrukturë dhe mjete. Gjithashtu duhet të paguaje dhe qirane tek autoriteti portual nëpërmjet një sistemi pagesash të caktuar. Autoriteti portual metet pronari i përdorimit të infra dhe superstrukturës. Nga atëherë ky operator duhet të sigurojë dhe një sërë kushtesh të përdorimit të cilat mund të jenë shumë kërkuese dhe është përgjegjës për kushtet e kontratës së qirase.

Në tipin B.T.O të arrangimit, në këtë tip operatori duhet të marrë përsipër përveç shërbimeve dhe objekteve të përcaktuara mirë përderishte është përgjegjës për investime të mëdha në ndërtim dhe operacione të lidhura me infrastrukturën, në superstrukturë dhe mjete. Një herë që janë bërë këto investime pronësia i kalohet autoritetit portual (në infra dhe superstrukturë, por operatori ka të drejtë të përdorë objektet për një kohë shumë mirë të përcaktuar. Në shumicën e rasteve kjo është vështësia kryesore për operacionet nga sektori privat të cilat mund të përdorin fondet e përshatësive vetëm nëse egzistojnë ligjëzat kombëtare të cilat lejojnë koncesionet.

B.O.T., është e njëjtë si B.T.O, përveç një diference mëdhe që është se pronësia operative e objekteve mbetet tek operatori deri në fund të kohës së përcaktuar dhe më pas i transferohet autoritetit portual. Nëse koncesionari nën një kontratë BOT ose BTO ende i paguan autoritetit kontraktues (ose autoritetit portual) një tarifë të caktuar kjo arë nga nënë për të cilat kanë rënë dakort të dyja palët. Në analizën finale, tarifa të tilla duhet të reflektojnë përfundimisht përfitueshmërinë e pritshme financiare nga projekti për koncesionerin gjatë gjithë kohëzgjatjes së koncesionit.

B.O.T. e plote, është një kontratë koncesioni e kombinuar që fillon me një infrastrukturë operacionale egzistuese e dhënë në koncesion, por që mund të vazhdojë me një zgjatje të koncesioneve me anë të ngritjes të strukturave të reja operacionale (këtu kemi kombinimin e një B.O.T me një kontratë qiradhenese ose koncesion normal).

Në përfundim, në **B.O.O.**, koordinimi i shitjeve dhe shërbimeve nga operatori privat do të çojë në angazhimin e plote, të përgjithshëm dhe jo vetëm të përgjegjësive që kanë të bëjnë me përgjegjësinë e përveçen në përdorim dhe investimet e transferuara nga autoriteti portual tek operatori privat, por dhe transferimi i të gjithë mandatit të komplet shërbimit publik. Është e qartë se kjo e fundit përjashtohet për të aplikuar në sektorin portual të Shqipërisë pasi nuk përputhet me politikën ekonomike të Qeverisë.

Aty dhe atëherë ku egziston egzistencioni i duhur dhe ligji mbi koncesionet ato favorizojnë kontratat për koncesionet. Kontratat B.O.T. janë më të vështira për t'u realizuar nëse objektet duhet të kenëqin nevojat specifike të investitoreve private dhe garen për treg nëse mungojnë kushtet e mesipërme (kjo çështje do të diskutohet në kapitullin tjetër ku diskutohet sektori privat).



Pra, ne kontekstin Shqiptar modelet me te rendesishme te listuara me lart dhe arranzhimet kontraktuale per te promovuar pjesemarrjen private ne porte jane marreveshjet e qerase dhe ato te koncesioneve te rregullta. Megjithetete, per disa nga facilitetet e reja te mallrave refuxho te planifikuara ne master plan, nje B.O.T e mire-strukturuar do te ishte nje arranzhim i preferuar ne rast se Qeveria ose APD deshiron te minimizojë ekspozimin e tyre financiar.

4.4.4 'Objekti I vecante I angazhimit te sektorit privat

Problemi I "objektit" te angazhimit te sektorit privat eshte shume ngushte I lidhur me c'ka autoriteti publik konsideron term ate pranueshme per shtrirjen dhe plotesimin e planit kryesor. Ky I fundit ka lidhje me cfare do te ofroje autoriteti portal si asetet fizike tper operatorin privat te perdore (per nje terminal operimi perfshin apo jo vendin e ankorimit, siperfaqe ose jo-siperfaqe pas vendit te ankorimit, disa ose te gjitha mjetet qe perdoren aty etj.)

Kjo e fundit eshte shume e rendesishme ne portin e Durrësit. Kapaciteti I vogel per zgjerim ne port ne vendodhjen e sotme dhe konfiguracioni I tij aktual, numuri I kufizuar I pikave te ankorimit qe sherbejne per perpunimin e ngarkesave speciale si dhe shume kerkesa te reja qe vijne nga biznese tregtare dhe industriale per objekte te reja te cilat duhet te zbatohen bazuar ne prioritet e vlerave te tyre ekonomike dhe duhet qe secili nga objektet e dhena me koncesion duhet te jene te mire pershkruara. Kerkesat konkruuese jane regjistruar per terminalin e trageteve, kantierin privat dhe ne vecanti kalatat e mallrave refuxho. Keshtu, kjo e fundit, mund te perdoret per secilen nga keto qe vijojne: te furnizojë metalurgjikun e Elbasanit me materialet e para, per perpunimin e eksporteve te cimentos, per te permbushur kerkesen per mallra te tjera refuxho dhe per cdo perdorim per te cilin eshte identifikuar nje nevojë e forte reale ose potenciale.

Qellimi per kombinimin e aktiviteve te ndryshme ne te njeitin facilitet eshte i kufizuar. Kjo e ben urdheruese qe kerkesat te priorizohen ne baze te vleres se tyre te shtuar ekonomike dhe secili nga facilitetet duhet e ofruara me koncesion eshte perkufizuar dhe pershkruar qarte. Eshte esenciale qe Qeveria te deklarojë qarte prioritetet brenda planimetrisë se master planit dhe vlereson secilin nga projektet me koncesion me nje pikepamje per te realizuar performancen me te mire operationale, duke arritur keshtu nivelet me te mira te perdorimit dhe gjenerimin e kontributit me te madhe te mundshem ne ekonomine kombetare.

4.4.5 Kohezgjatja e perfshirjes se sektorit privat

Termat e perdorur ne marreveshjet e koncesionit (except for B.O.O. concessions³²) jane ceshtje strategjike sepse ndermjet te tjerash varen dhe nga faktore sic jane;

- Tipi I kontrates se koncesionit te nenshkruar;
- Investimet respective kapitale te behen nga ai qe eshte autoriteti koncesionar ndaj atij qe I jepet koncesioni
- Dhe shperblimi ose pagesa qe sektori privat bie dakort t'I paguaj autoritetit portal.

Kohezgjatja e koncesionit duhet te behet ne radhe te pare duke u bazuar ne kalkulimet financiare te cilat jane te bazuara ne termat dhe kushtet e marreveshjes koncesionare te marre

³² In B.O.O. there is no transfer back to the contracting authority of the facilities built under the concession contract and hence as a rule no duration is set for this type of arrangement.



ne shqyrtim (psh duke u mbeshtetur ne CAPEX, shperndarja e veshtiresive te investimeve te te dypaleve ne kete rast autoriteti portat dhe operatori privat,tarifat e perdoruesit,faturat e qirave,nivelet e perfitiomeve nga per nivele te ndryshme etj.)

I vetmi limit legal eshte ai i cituar ne ligjin 9663 te dates 18/12/2006 qe deklaroi se koncesionet jepen deri ne nje maksimum 35 vjecar. Nese kjo kohezgjatje per nje koncesion eshte e vlefshme mbetet per t'u gjykuar te pikave kyce te marreveshjes se koncesionit duke konsideruar parametrat financiar me objektivat e kontrates, te parashtruara nga Ministria e transportit dhe autoriteti portat te kombinuara edhe me cfare prët operatori privat nga kjo marreveshje.

Insistimi nga nje sere entitetesh publike per dhenie koncesionesh me afat te shkurter con mesazh dekurajues ne sektorin privat qe eshte i interesuar per kete sektor.Ketyre te fundit ju duhet te investojne ne nje shkalle te gjere, te transferojne dhe ndajne fitimet, nderkohe qe autoriteti koncesionar duke ngulur kembet ne periudha te shkurtera tregon minimumin e besimit per projektet e tyre afatgjata, aftesite e tyre managuese ne objekte dhe stauren e tyre financiare. Prandaj duhet treguar kujdes nga autoriteti qe jep koncesion qe te jape sinjalet e duhura kur bie dakort per pikat e kontrates me sektorin privat, duke marre ne konsiderate dhe kerkesat e tyre.

Nga eksperiencia boterore kontrata e qiramarrjes vetem perr investime te kufizuara eshte 15 vjet, kontratat pe nje game me te madhe investimesh qe perfshin investimet ne superstrukture (zyrat, portat, workshops) dhe paisjet eshte tipikisht 25 vjet dhe per tipet e kontratave B.O.T.kohezgjatja eshte 25 deri ne 35 vjet me variantin per t'u rinovuar.Gjeja kryesore qe te vendosen marredhenie bashkepunimi eficiente midis autoritetit qe ben koncesione dhe atyre te pales qe perfitojne nga koncesioni, ne menyre qe te dy palet te bejne te mundur te punojne sebashku.

4.5 Interesi i sektorit privat

Me qellim qe te paraqitet nje status i Masteplanit te propozuar eshte organizuar seminari me Biznesin, ku jane shpjegur planimetria e preferuar dhe opsionet e terminalizimit dhe ristrukturimit te Portit.

Semina i organizuar ne Portin e Durrësit, me nje asistencë te vlefshme te skuadres se portit per te organizuar takimin. Workshop-i mblodhi 40 deri 50 perfaqesues bashke me skuadren e konsulences.

Pas prezantimit te statusit te studimeve te masterplanit, seksioni kryesor pati qellim nderaktivitetin dhe shkembimet ndermjet Portit te Durrësit dhe Konsulentit dhe kryesisht paleve te ndryshme te sektorit privat.

Rezultati kryesor i ketij seminari ishte rafinimi ose marrja ne konsiderate e propozimeve qe do te permbledhen ne planimetrine e masterplanit te preferuar dhe qe duhet te jene ne linje me vizionin dhe njohurite e sektoreve specifike te biznesit qe do te luaje nje rol madhor ne ristrukturimin e portit.

Temat kryesore qe u diskutuan jane si vijon:

Propozimi i terminalit te perpunimit te Cimentos / Klinkerit



Pyetjet e ngritura mbi temat e meposhtme nga Prodhuesit e Cimentos ne Shqiperi:

- Nderveprimi ndermjet kalates dhe sheshit te depozitimit dhe aftesise per te siguruar nje fluks te vazhdueshem ndermjet te dyjave
- Koha e implementimit potencial
- Propozimi i vendodhjes se zones aktuale ku ndodhet kantieri i Kurumit dhe problemet komplekse ligjore qe ngre ky propozim
- Interesi ne propozimin BOT ne privatizimin e terminalit

Masterplani merr parasysh transferimin potencial kalate – toke. Koncepti bazohet ne depozitimin Silo per te kursyer hapesire depozitimi dhe transferimi I bere nga konvejeri ose sistemet pneumatike. Transferimi direkt ne kamion nuk rekomandohet per shkak te sasive.

Operacionet e trageteve dhe vendodhja kundrejt termianaleve te mallrave te thata refuxho

Ka nje shqetesim ne lidhje me perputhshmerine e Terminalit te Trageteve dhe kalatave qe perpunojne mallrat e thata refuxho, dhe efektit potencial mbi pasagjeret qe kalojne transit ne port.

Keshtu qe strategjia qe fokusohet mjaft ne mallrat refuxho te pista nuk eshte zgjidhja e preferuar.

Me qellim qe te lehtesohet nje afersi e tille, parashikohet nje pontil per perpunimin e cimentos. Nese mendohet qe kjo nuk eshte zgjidhja ideale per trafikun specifik, objektivi i pergjithshem eshte qe porti do te mbeshtese zhvillimin industrial te ekonomise Shqiptare. Diskutimi i alokimit te tregtise ndermjet porteve eshte subjekt ndaj I nje strategjie me te gjere Kombetare nese Masterplani studion mundesite e biznesit dhe formulon propozim per portin e Durrësit.

Koha e sekuencave te Koncesionit

Disa shqetesime ekzistojne rreth kohes se propozuar, e cila shperndahet ne 3 deri 4 vjet per implementimin e plote te synuar te terminalave te privatizuar.

Eshte kujtuar qe secila PPP kerkon burime dhe kohe substanciale, dhe kjo sekuence ka qellim adresimin e prioriteteve. Per kete arsye, punet aktuale jane drejt biznesit te konteniereve. Disa implementime gjithashtu kerkojne ndertime madhore te infrastruktures, implementimi i pergjithshem do te performohet ne disa vjet.

Paketat PPP dhe aktivitetet portuale

Situata e investitoreve locale dhe operatoreve ne privatiziet e ndryshme eshte gjithnje e mundshme. Kjo do te varet nga kriteret e perzgjedhjes te dizenuara per secilen pakete dhe aftesine per operatoret lokale per ti pershtatur keto, pozicioni lokal i cili sjell avantazhe specifike dhe kushtet e tregut ne kohen e leshimit te nje projekti koncesioni ne treg. Paketat per marreveshjet PPP ne te vertete nuk jane te detajuara plotesisht, meqenese faza e planifikimit nuk mund te hyje ne strukturim te plote per nje PPP specifike; kjo do te behet kur nje tender real eshte dizenuar dhe ku karakteristikat specifike jane thelluar me tej.

Nuk ka kufizime te investitoreve lokale ose nderkombetare, meqenese secili tender do te jete totalisht kompetitiv. Aspekti social do te prioritizohet nga perspektiva e perdoruesit, Autoritetit Kontraktues.

Ne lidhje me sugjerimet mbi lidhjen me tregun e Kosoves, ky element eshte nderuar ne parashikimet e tregut dhe faktoret qe ndikojne. Nderkohe, thruputi i ulet qe ai paraqet deri tani pritet te kete nje impakt te kufizuar mbi zhvillimin e pergjithshem te tregtise.



Ne lidhje me zhvillimin e qendrave të logjistikës, rekomandohet zhvillimi i tyre jashtë portit. Duke patur mungesë kapaciteti dhe objektivi primar i Portit është perpunimi i ngarkesave, këto ambiente mund të zhvillohen në rrethinat, ku ka me shumë toke dhe është potencialisht me të lirë, nderkohe që mbahet një lidhje e ngushtë me terminalët.

Vendodhja e terminaleve të mallrave të thatë të pista refuxho

Në lidhje me këto mallra, është vërejtur një pakënaqësi. Kjo justifikohet me faktin që porti ndodhet direkt në një zonë urbane dhe që trafikë të tjera mund të shqetesohen nga perpunimi i cimentos ose i skrapit. Workshopi edhe pse mundësoi nënvizimin e të gjithë këtyre aspekteve që janë konsideruar, dhe që propozimi i Masterplanit është strukturuar në një mënyrë ku zhvillimi i biznesit portual dhe karakteristikat e tregtisë dhe perputhshmëria të balancohen në mënyrën më të mirë të mundshme. Besohet që teknologjia e perpunimit në port tashmë mund të ofrojë lehtësisht efekte të tilla dhe që i gjithë shpirti i mbështetjes së Ekonomisë Nacionale do të merret si element kryesor, por që do të balancohet plotësisht me efektet anësore mjedisore që pritet të ndodhin.

Porto Romano është shembulli i parë se si një ceshtje e tillë mund të përballohet. Nderkohe, objektivi i Masterplanit është optimizimi i prones aktuale që ka porti dhe të shërbejë sa më mirë komunitetin dhe tregtisë shqiptare, dhe që një konsiderim i tillë ose mund të vendoset në një nivel më të lartë ose të diskutohet në periudhë afatshkurter. Madhësia aktuale fizike mundëson perpunimin e zhvillimit të konsiderueshëm tregtar me strukturimin e përshtatshëm dhe optimizimin operacional.



5 MASTER PLANI

5.1 Hyrje

Ne kapitullin e mëparshëm është prezgjedhur opsioni i Masterplanit të preferuar. Ky kapitull paraqet një pamjet të përgjithshme të masterplanit të propozuar. Detajet mbi secilin nga terminalët, duke përfshirë llogaritjet e kapacitetit dhe vlerësimet e kostos përfshihen në aneksin 8 të këtij raporti.

5.2 Parimet udhëzuese për përpunimin e Master Planit

Parimet për zhvillimin e masterplanit u paraqiten në kapitullin 4, dhe për arsye qartësie dhe për shkak të rëndësisë së tyre ato përmbledhen mëposhtë:

- Kërkesa për shërbimet portuale sic tregohet në parashikimin e trafikut
Parashikimi i trafikut i përpunuar në Kapitullin 3 të këtij raporti do të përpunohet
 - E gjithë ngarkesa duhet të përpunohet në Portin e Durrësit
Derisa rezultati i një strategjie portuale nacionale të tregojë ndryshe, i gjithë trafiku i cili përfshin gjithashtu mallin e thatë, duhet të përpunohet në portin e Durrësit.
 - Infrastruktura e kerkuar e terminalit
Kërkesa për shërbime portuale është baza për përcaktimin e infrastrukurës së kerkuar dhe për fazimin e masterplanit. Llogaritjet e kapacitetit janë përfshirë në aneksin 8.
 - Madhësia e anijes
Masterplani është zhvilluar për një anije të dizenuar prej 30 000 DWT. Kjo është anija maksimale ndaj të cilave baseni aktual mund të bëhet kundërt standardeve ndërkombëtare të sigurisë me një investim të arsyeshëm.
 - Terminalizimi
Në kuadër të transformimit të portit të Durrësit në një port landlord (pronar toke), koncepti i terminalizimit është aplikuar për formulimin e opsioneve të masterplanit. Kjo do të thotë që porti është ndarë në disa njësi fizike – terminale – që i janë dedikuar përpunimit dhe depozitimit të llojeve të vecanta të ngarkesave që janë të përshtatshme me njëra-tjetrën. Terminalët e identifikuar janë:
 - Terminali i kontenierëve
 - Terminali i ngarkesave të përgjithshme dhe i drithit
 - Terminali i trageteve dhe kruzeve
 - Terminali i mallit të thatë refuxho
 - a. Eksporti i cimentos dhe klinkerit
 - b. Importi qymyrit dhe eksporti i mineraleve
 - c. Importi i skrapit
 - Projektet tashmë kanë filluar
Disa projekte janë aktualisht në një fazë të avancuar të ekzekutimit – për shembull ndërtimi i terminalit të trageteve dhe rehabilitimi i kalatave 7/8. Këto projekte janë të përfshira në masterplan sic janë të planifikuara.
- Supozimet në premisat aktuale portuale
- Pronesia e tokës
Për masterplanin teknik supozohet që Autoriteti Portual Durrës ka ose mund të përfitojë autoritet mbi tokën e treguar në opsionet e masterplanit.
 - Është rialokuar terminali i karburanteve



- Eshte rialokuar porti I peshkimit
 - Rripi I tokes, I cili me pare ka qene ne pronesine e autoritetit hekurudhor, I transferohet portit
 - Kantieri detar eshte ne dispozicion per infrastrukturen portuale
- Qerate aktuale te portit me palet e treta supozohet se mbyllen nese kjo kerkohet nga masteplani I ri.
 - Te siguroje perdorimin maksimal te faciliteteve ekzistuese dhe te shmange shkaterrimin e kapitalit

Plan zhvillimi I perzgjedhur karakterizohet nga vendodhja e terminalit te konteniereve ne pjesen perendimore te basenit dhe vendodhjes se mallrave te pista refuxho ne pjesen lindore. Me kete plan aktivitetet e 'pastra' ndodhen prane qytetit te Durrësit dhe aktivitetet e 'pista' ndodhen sa me larg te jete e mundur nga qyteti I Durrësit.

Avantazhet e kesaj alternative jane qe:

- Ekzekutimi i Masteplanit mund te filloje shpejt pa investime te medha meqe terminale te ndryshem do te ndodhen ne te njejtin vend sic jane.
- Ka nje mundesi per realizimin e Master Planit ne faza
- Perdorimi i basenit aktual dhe zonat portuale optimizohen
- I gjithe trafiku i projektuar mund te perpunohet, dhe ka mundesi zgjerimi (kalata 13, nese do te kerkohet
- Ajo siguron nje fleksibilitet te tille qe, nese nje strategjit kombetare portual do te kerkoje qe ngarkesat refuxho te transferohen ne nje port te ri (ose ekzistues), terminali I tyre mund te destinohet per perpunimin e konteniereve

Me kombinimin e aktiviteve te Trageteve dhe Kruzeve ne nje terminal te kombinuar, zhvillimi I turizmit mund te stimulohet. Me nje ndertese se re pasagjeresh dhe nje zone te re portuale, hyrja per ne Durrës do te jete me atraktive se sa aktualisht. Ne kete menyre keto aktivite mund te zhvillohen me tej.

5.3 Prezantimi i Master Planit

5.3.1 Pamje e pergjithshme e masterplanit te propozuar

Planimetria e Masterplanit sic paraqitet ne faqen tjeter (dhe ne vizatimin numer 9S0723.21/DFR/310 te aneksit 1) e tregon portin ne fund te horizontit te projektit. Master Plani do te zhvillohet ne 4 fazat te cilat percaktohen ne baze te kerkesave te percaktuara nga parashikimet e ngarkesave dhe konsiderimet ne lidhje me sekuencen e ndertimeve. Fazat jane kryesisht te percaktuara nga zhvillimi I tregtise se konteniereve si shumica e mallrave te tjera qe nuk tregojne nje zhvillim te rendesishem ne kohe.

9S0723.21/DFR/401180/Nijm
28 Mars 2008



manaxhim i zones do ti vishet APD-se. Kjo do te perfshije, por nuk do te jete e kufizuar ne sa vijon:

- Transferimin e rripit te tokes nga Hekurudha tek APD-ja;
- Largimi i Depozitave dhe Pontilit dhe transferimi i tokes APD-se;
- Sheshi i kantierit te Kûrûmit i transferohet APD-se;
- Sheshi qe do te rregullohet pas kalates 10/11 dhe kalates 12;
- Largimi i portit te Peshkimit dhe Transferimi i Tokes tek APD-ja.

Ripi i tokes aktualisht nen pronesine e hekurudhes ndodhet ne pjesen perendimore prapa kalatave 5 – 7/8. Me transferimin e ketij rripi toke, sheshi i konteniereve do te zgjerohet. Shinat ekzistuese do te largohen, zona do te pastrohet dhe nje rruge e re per ne port do te ndertohet.

Te gjitha aktivitetet me mallrat e lengshme refuxho do te rialokohen ne nje port te ri ne veri te Durrësit (Porto Romano), duke liruar zonen aktualisht te okupuar nga Depozitat e naftes (ne veri te portit) dhe nga pontili (pergjate skolieres lindore). Per shkak te avantazhit qe ka vendodhja aktuale prane rruges kryesore per te hyre ne port dhe gjithashtu me hekurudhen aktuale, masterplani percakton kete zone si porta kryesore e portit.

Ne Master Plan, kantieri i Kûrûmit do te perdoret per aktivitetet mallrave te thata refuxho, sheshin e tejngarkuar te konteniereve dhe zgjerimin e terminalit te Trageteve/kruzeve. Kjo zone te te duhet te pastrohet perpara se te perdoret per aktivitetet portuale.

Kalatat e reja 10/12 dhe ne kalaten 12 do te perdoren per zhvillimin dhe zgjerimin e aktiviteve te mallrave te pista refuxho. Porti i peshkimit do te perdoret per zgjerimin e aktiviteve te Trageteve dhe Kruzeve. Kater veprimet e para duhet te ndodhin ne fazen e pare te Master Planit. Pika e peste do te duhet te realizohet ne Fazen 3 te Master Planit i cili pershkruhet me tej ne raport.

5.3.3 Risqet

Masterplani i paraqitur bazohet ne disa supozime baze, prej te cileve dy jane kritike:

- E gjithë ngarkesa duhet te perpunohet ne portin e Durrësit
- Sheshi aktualisht i okupuar nga Kantieri i Kurumit do ti vendoset ne dispozicion APD-se ne peridhe afatshkurter.

Mosperputhja e njerit ose te dy ketyre supozimeve do te kerkoje nje amendim te masterplanit. Meqenese ne kete moment nuk kemi nje pergjigje finale per asnje nga ceshtjet, metoda e perzgjedhur eshte te ndertohet nje fleksibilitet ne masterplan, keshtu qe te mund te amendohet relativisht lehte (ndoshta te ndryshohet) pa shkaterruar investimet e bera.

Ne lidhje me ceshtjen e pare, mund te thuhet qe nese ne nje kohe te caktuar ne te ardhmen do te indikohet nje vendodhje e re pergjate bregdetit Shqiptar per perpunimin e mallit te thate refuxho (per shembull me qellim qe te mbeshtetet nje zhvillim me i qendrueshem i turizmit ose qytetit te Durrësit ne pergjithesi) masterplani do te duhet te adaptohet ndaj kesaj situete te re. Ne kete aspekt eshte e rendesishme te verejme qe masterplani aktualisht parashikon qe kalatat pergjate skolieres lindore do te jene me te gjera se sa aktualisht, dhe qe keto kalata jane dizenuar per nje anije me te njeften thellesi dhe gjatesi per anijen me te madhe te konteniereve qe mund te pritet ne port. Keshtu, rekomandohet te kerkohet qe kalatat e mallrave te thata refuxho pergjate skolieres lindore jane te dizenuara per te lejuar nje transformim relativisht te lehte ne terminal kontenieresh.

Problemi i dyte, dmth pasiguria per disponueshmerine e kantierit, mund te ndaloje zhvillimin e terminlit te projektuar te eksportit te klinkerit dhe cimentos.Meqe planet per kete zhvillim te vonshem jane shume te avancuara, nje vonese e tille do te kishte nje ndikim negativ ne eksportet e cimentos dhe klinkerit. Nese eshte e nevojshme, dedikimi i kalates 13 per cimenton dhe klinkerin mund te konsiderohej. Megjithate kete, kjo zgjidhje duhet te perdoret vetem si nje mundesi e fundit nese te gjitha negociatat per transferimin e tokes se kantierit do te deshtonin.

Shenim:

Zbatimi i masterplanit te propozuar varet nga transferimi me sukses tek Autoriteti Portual i pronesis se tokes qe aktualisht eshte e zene nga Kantieri Detar. Nese ky transferim nuk realizohet, atehere duhet hartuar nje masterplan tjeter alternativ – referoju kuadrit me poshte. Ne kete plan, zona e kantierit detar nuk eshte e disponueshme per zhvillimin e portit, vendankorimi 12 eshte i parashikuar per cemento/ klinkera dhe vendankorimi 13 per skrape. Duhet theksuar qe ky masterplan nuk eshte opsioni i preferuar, pasi ai redukton kapacitetin total te portit me rreth 5 milion ton ne vit krahasuar me planin e propozuar, dhe nuk i krijon portit hapësirat e nevojshme per te qene fleksible ne kerkesa te ardhshme te mundshme per zgjerim.



5.4 Diskutim mbi Terminalet

Masterplani parashikon zhvillimin e 6 terminaleve kryesore:

1. Terminali i mallrave te pergjithshme dhe drithit
2. Terminali i kontajnerave



3. Terminali i trageteve dhe krocerace
4. Terminali i cimentos dhe klinkerit
5. Terminali i mineralit dhe qymyrit
6. Terminali i skrapit

Karakteristikat kyce te secilit nga keto terminale pershkruhen meposhte. Nje diskutim me i detajuar i secilit nga keto terminale paraqiten ne aneksin 8 te ketij raporti.

5.4.1 Terminali I ngarkeses se pergjithshme dhe drithit

Ngarkesa e pergjithshme do te ngarkohet dhe shkarkohet me ane te vincave mobil. Ne terminal, ngarkesa do te transportohet me Kamiona Pirune Forklift Trucks (FLT's). duke marre ne considerate kushtet e vincave te ngarkimit dhe FLT, eshte parashikuar blerja e makinerive te reja:

- 4 vinca te rinj mobil 5 ton
- 18 FLT's ne Fazen 1
- 4 FLT's ne Fazen 4

Kjo duhet te mjaftoje per trafikun e projektuar prej 1.2 milion ton deri ne fund te horizontit te master planit. Vincat aktualisht te perdorur per shkarkimin e drithit jane ne kushte te mira. Prandaj do te blihen makineri te reja ne fund te fazes 3. Kjo do te behet ne kohen qe shkarkimi i drithit do te rialokohet nga kalata 5 ne kalaten 4. Makineria e re eshte ne jvakuator me kapacitet prej 250 t/h.

Dritherat mund te sillen nepermejt shkarkimit direkt (direkt ne kamiona), por ne rast se kerkohet magazinim, mund te krijohen nje set me kulla silosi. Lartesia e kullave duhet te kufizohet deri ne 10m maksimumi, ne menyre qe te minimizohet pengesa vizuale.

Magazinimi i ngarkeses se pergjithshme mund te behet ne vend te hapur, ose ne magazinene e pjese me veriore (afër ndertesës së kapitenerisë). Pjesa tjetër e magazinave ne anen jugore duhet te shkaterrohet dhe vendi i krijuar duhet shfrytezuar si nje vend magazinimi i hapur.

Keshilluesit i eshte raportuar qe ka disa propozime per ndertimin e nje magazine te ftohte ose frigoriferike ne portin e Durrësit. Magazina te tilla do te sherbenin per te ruajtur produkte si perime, zarzavate, mish dhe peshk. Megjithate, duke pare trendin e tregut, transporti me ruajtje ne ambjent te fresketa po kalon shume shpejt nga mjetet lundruese frigoriferike ne konteneret frigoriferike – shiko figuren me poshte. Nga figura 5-3 mund te kuptohet qe numri i mjeteve lundruese frigoriferike do jete shume i vogel rreth vitit 2015, duke supozuar nje jete mesatare per 25 vitesh per keto lloj mjetesht transporti.

Figura 5-2 Evoluimi i perqindjes se kapacitetit te disponueshem per transportin frigoriferik

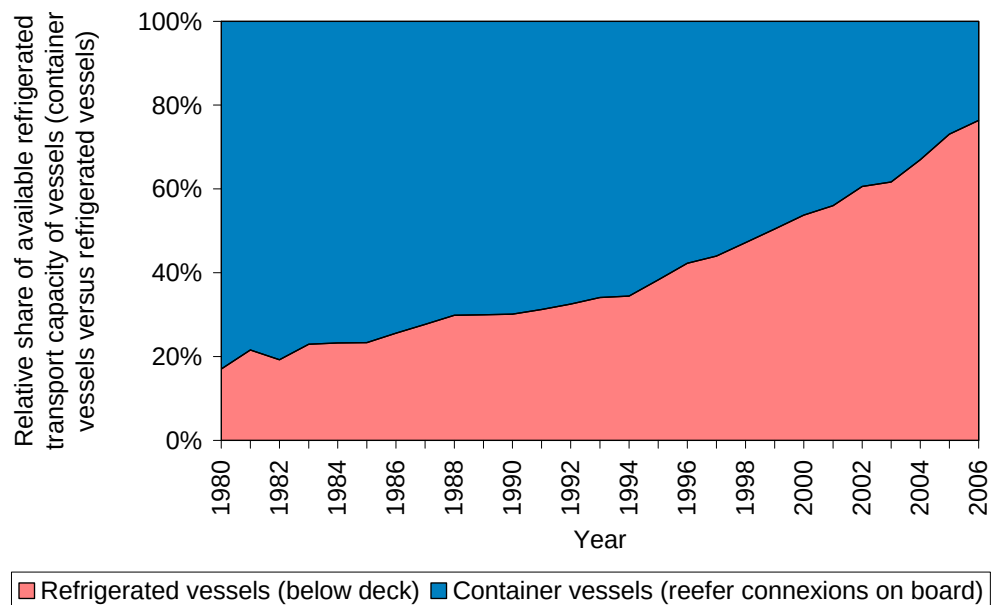
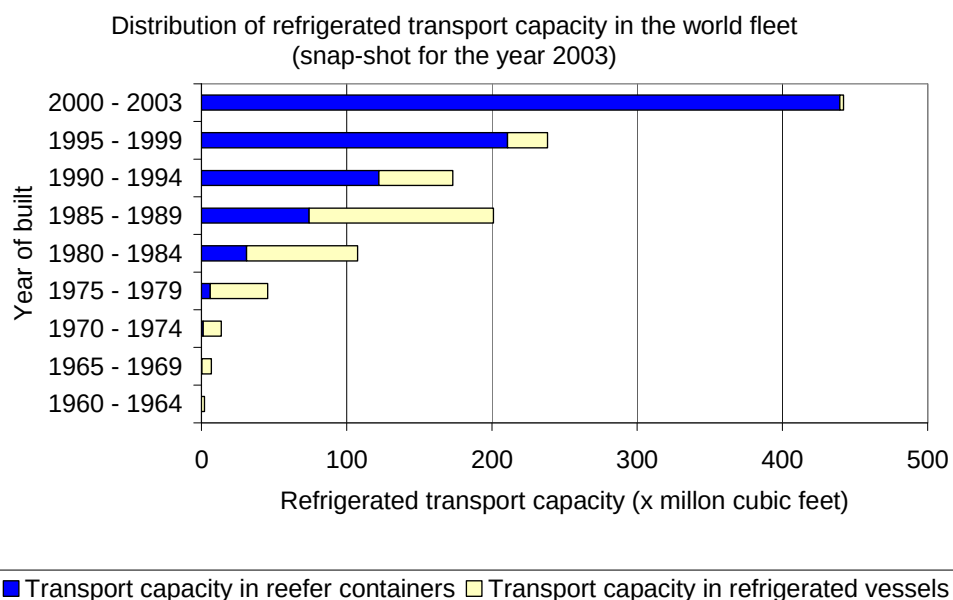


Figura 5-2 Shperndarja e kapacitetit te transportit frigoriferik ne flotat boterore (shifra te 2003, ne milion kubik feet)



Kontenieret frigoriferike mbahen ne terminalin e konteniereve, ku ata ushqehen me rryme nga lidhjet ekzistuese ne oborin e konteniereve. Vetem ngarkesat frigoriferike qe vijne nga mjete lundruese te tilla mund te perfitojne nga ekzistenca e nje magazine ftohese. Bazuar ne



pikepamjen qe numri i mjeteve lundruese frigoriferike sa vjen e bie, Keshilluesi nuk do ta rekomandonte ndertimin e nje magazine te tille.

Per me teper, duhet ritheksuar fakti qe nje port duhet vetem te siguroje magazinim afatashkurter te ngarkeses ne zonen operationale portuale, dhe ky magazinim nuk duhet te shkaktoje krijimin e hangareve apo depove me funksionalitet magazinimi, sic krijon ne fakt nje magazine frigoriferike.

5.4.2 Terminali i konteniereve

Kerkesat e zones se depozitimit

Nje ceshtje e rendesishme per planifikimin e cdo terminali kontenieresh eshte hapesia e depozitimit ne dispozicion. Ne portin e Durrësit kjo ceshtje eshte vecanerisht e rendesishme, nderkohe qe hapesia totale e depozitimit eshte relativisht e limituar.

Kapaciteti i kerkuar i depozitimit shprehet ne TEU (njesi ekuivalente me 20 foot), dhe nje dallim behet ndermjet kapacitetit te kerkuar per kontenieret e plote dhe per kontenieret bosh. Arsyet per kete dallim jane qe:

- Koha mesatare e qendrimit per kontenieret bosh eshte ne menyre te konsiderueshme me e gjate se sa per kontenieret plote,
- Kontenieret bosh mund te vendosen ne blloqe, psh te themi blloqe te medhenj prej 10 – 20 konteniere te gjere

Per shkak te kohes me te gjate te qendrimit, kontenieret bosh jane pozicionuar shume me larg nga kalatat, dhe ato mund te depozitohen ne nje shesh te vecante per depozitim e konteniereve bosh, jashte terminalit te konteniereve.

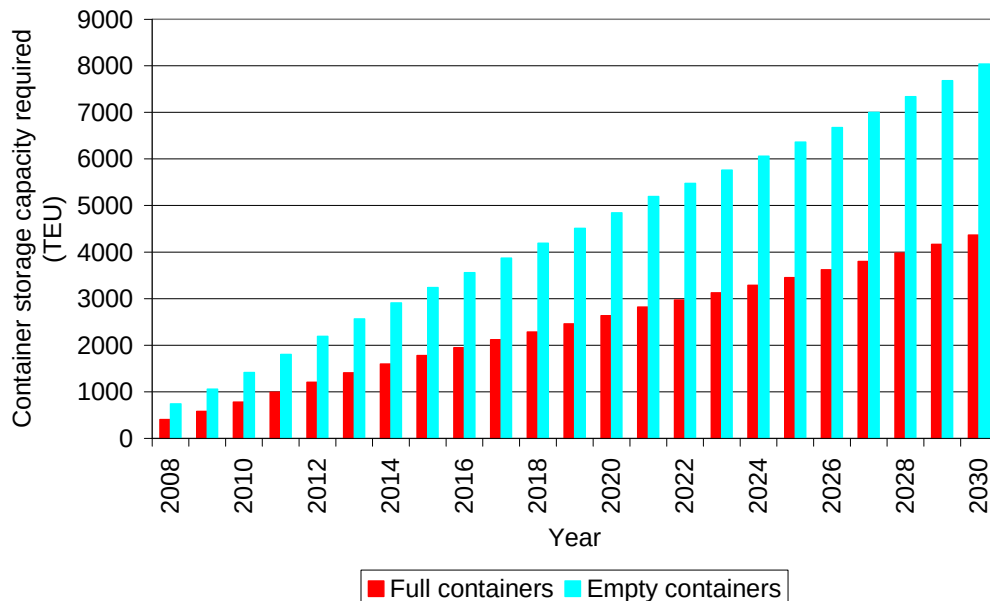
Kerkesat e depozitimit jane percaktuar ne baze te 350 diteve operationale ne vit, dhe supozimeve te meposhtme ne lidhje me kohën e qendrimit.³³:

- o Konteniere per import te plote: 7 dite
- o Konteniere me eksport te plote: 5 dite
- o Konteniere bosh: 14 dite

Kapaciteti rezultues i kerkuar per depozitim e konteniereve eshte treguar meposhte

Figura 5-3 Kapaciteti i kerkuar i depozitimit te konteniereve

³³ Koha e qendrimit i referohet kohes totale qe mbetet kontenieri ne sheshin e konteniereve (ndermjet shkarkimit dhe dergimit ne brendesi te vendit ose v.v.) eshte nje factor kritik ne percaktimin e kapacitetit te nje terminali kontenieresh. Duhet te evitohen kohet e qendrimit me shume se 5-6 dite, meqenese ato ndikojne negativisht operationet ne shesh. Koha e qendrimit eshte ne linje me observimet ne terminalet e tjere, por konsulenti rekomandon qe koha e qendrimit ne konteniere eshte e monitoruar ngushte, dhe nese eshte e nevojshme, qe tarifat relevante jane te amenduara per te inkurajuar kapjen e shpejte te konteniereve nga terminali.



Sistemi operacional

Dallimi I bere ndermjet perpunimit anije-breg dhe operacioneve ne shesh.

Perpunimi anije-breg

Ne parim jane tre mundesi per makinerite ne kalate te nje terminali kontenieresh:

- Asnje makineri ne kalate, te gjitha kontenieret perpunohen me makinerite e anijes
Avantazhi eshte se asnje investim ne vinca nuk kerkohet. Disavantazhet jane qe vetem anijet e pajisura me makineri mund te hyjne ne terminalin e kontenierëve. Gjithnje e me shume anije kontenieresh, vecanerisht me te medhate, levrohen pa vincat e vete. Me tej, normat e perpunimit kur perdoren makinerite e anijeve jane me te ulta se sa ato kur perdoren vincat ne kalate. Ne kuader te kufizimeve, kjo zgjidhje nuk konsiderohet me tej per Portin e Durrësit.
- Vincat gantry nga anija ne breg (te montuara ne shina)
Kjo eshte zgjidhja standarde e aplikuar ne terminalet me te medhenj te kontenierëve ne bote. Vincat gantry mund te arrijne normen me te larte te perpunimit (mbi 30 kuti ne ore per vinc). Kapaciteti i tyre eshte ne menyre tipike rreth 100 000 kuti ne vit. Disavantazhi kryesor eshte qe keto vinca i jane dedikuar perpunimit te kontenierëve, dhe qe ato nuk jane fleksibel per te perpunuar ngarkesa me te medha. Me tej ato kerkojne qe kalata te sigurohet me shina per vinca te rende (standard span: rreth 30m), shpesh te mbeshtetur mbi pilota.
- Vincat mobil te kontenierëve
Vincat mobil te kontenierëve, tem adhesive dhe dimensioneve te adaptuara perpunimit te kontenierëve, jane nje zgjidhje e mire per shume terminale kontenieresh te madhesive te vegjel ose te mesem. Ato mbeshteten ne goma. Edhe pse norma e perpunimit do te jete me e ulet se e vincave gantry, performanca e vincave mobil nuk duhet te nenvleresohet. Ne varesi te aftesive te operatori te vincit, normat e perpunimit ndermjet 20 dhe 25 kutive ne ore mund te arrihen me kete lloj vinci.



Ne kuader te madhesise dhe te faktit qe kalatat 5 dhe 6 nuk jane te siguruar me shina te pershtatshme per vincerat e kontenierëve, konsulenti rekomandon aplikimin e vincerave mobil per fazat e para. Megjithate per te siguruar instalimin e mundshem te vincerave ne nje faze te mevonshme, Konsulenti rekomandon qe dizenjimi i rindertimit te kalatave 7 dhe 8 te siguroje mundesine e instalimit te shinave per vincerat per nje gantry kontenieresh. Ne kete menyre operatori i ardhshem privat do kete fleksibilitet qe te vendose nese do te instaloje ose jo vincerat e kontenierëve.³⁴

Operacionet ne sheshin e kontenierëve

Per perpunimin e kontenierëve ne sheshin e kontenierëve, ka ne parim 4 alternativa:

- Reachstackers (RS)
- Straddle carriers (SC)
- Gantries me Rrota Gome (RTG), ne kombinim me traktor/trailer
- Gantries te Montuara ne Shina (RMG), ne kombinim me traktor/trailer

Keshilluesi rekomandon kombinimin e nje vinci "Rubber Tyred Gantry" me nje traktor/rimorkiator per arsyet e meposhtme:

Konsulenti rekomandon perdorimin e RTG ne kombinim me traktor/trailera, per arsyet si vijojne:

- Reachstackers shpesh aplikohen ne fazat e parate terminalive te vegjel te kontenierëve. Eshte sistemi aktualisht ne perdorim ne terminalin e kontenierëve ne Durres. Avantazhi eshte se ato jane shume fleksibel – ato mund te perdoren per te perpunuar kontenierët ne kalate, transportuar ate ne shesh, dhe per te stivuar ate. Ai nuk kerkon operator me teknika te medha dhe kushton pak (rreth 350 mije Euro). Disavantazhi kryesor eshte qe tentojne te shkatellojne betonin e terminalit, dhe qe densiteti praktik i stivimit eshte i kufizuar rreth 400 TEU per hektar.
- Straddle carriers jane shume fleksibel ne operacione, dhe kerkojne nje investim shume te kufizuar. Perdoren ne terminale te madhesive te mesme ose te medha. Kane nje sistem eficient pune dhe mundesojne nje produktivitet te larte te vincerit, per shkak te nje zone efektive barriere te krijuar nen nje vin anije-breg. Kjo mundeson qe vincerat anije- breg te operojne ne eficensn maksimale duke minimizuar keshtu produktivitetin e anijes. Sistemi straddle carrier jep selektivitet te larte per shkak te nje lartesis stivimi relativisht te ulet. Ky gjithashtu eshte disavantazh, per shkak te densitetit te kufizuar te stivimit prej 500 TEU per hektar. Disavantazhet me tej kerkojne qe te kete shofere te afte dhe kerkojne mirembajtje intensive.
- RTG-te aplikohen ne terminalet shume te medhenj, dhe gjithashtu ne terminalet me te vegjel ku eshte e kufizuar zona e stivimit. Stivimi deri ne 7 konteniere ne gjeresi, dhe 6 + 1 lartesi, con ne nje densitet te larte stivimi deri 1000 TEU per hektar. Ato

³⁴ Ne te gjitha terminalet zgjedhja e paisjeve eshte lene tek koncensionaret private. APD duhet te vendose vetem mbi specifikime te pergjithshme per ndertimin e vend ankorimit. Nese koncensionari i terminalit te kontenierëve deshiron te shperndaje, per arsye te tija operacionale, vinca granty me shina ne vertikal per zhvendosje nga anija ne breg, eshte pergjegjesi e tij qe te perballoje pasojat financiare, per shembull duke paguar nje qera me te larte per koncesionin e terminalit nepermjet tij ne ndertimin e vend ankorimit 7/8.



punojne ne kombinim me traktore/trailera. Kerketat e mirembajtjes jane te ulta dhe seminare speciale per vincat RTG nuk jane te nevojitura.

- RMG-te jane vinca ure, te mbeshtetur nga shinat. Ato mund te zene shume radhe kontenieresh te stivuar ne nje bllok, duke arritur keshtu densitetin me te larte me mbi 1000 TEU per hektare. Ato shpesh perdoren ne operacione te medha me shina meqenese mund te mbulohen disa prej tyre ne te njejten kohe. Me keto vinca RMG trafiku i kamioneve mund te ndahet lehte nga operacionet hekurudhore. Vincat RMG normalisht I jane dedikuar nje zone specifike, meqenese nuk mund te levizin ne distanca te gjata. Disavantazhi kryesore eshte qe RMG-te nuk jane fleksibel.

Tabela meposhte paraqet nje permbledhje krahasuese te 4 sistemeve alternative per sheshin e konteniereve.

Tableau 5-1 Evaluation comparative de systèmes alternatives pour la manutention dans le parc à conteneurs

	RS	SC	RTG	RMG
Densiteti I stivimit	-	0	0/+	+
Investimi	+	0	0/+	-
Kosto operacionale	0	-	+	0
Kerkesa per shtrimin	-/0	+	0/+	-
Vleresim I pergjithshem per portin e Durrësit	-	-/0	+	-/0

- = me e ulet se performanca mesatare

0 = performance mesatare

+= me e mire se performanca mesatare

Vecanerisht ne kuader te densitetit te larte te stivimit te RTG, dhe duke marre parasysh hapesiren e ulet te depozitimit ne Portin e Durrësit, Konsulenti rekomandon aplikimin e RTG-ve ne terminalin e konteniereve ne Portin e Durrësit.

Pervet RTG-ve konsulenti rekomandon perdorimin e nje reachstacker (per te perfutur nga fleksibiliteti I tij), dhe perpunuesit e konteniereve bosh (empty container handlers).

Duke konsideruar faktin qe hapesira per magazinim pas vend ankorimit eshte e kufizuar, eshte parashikuar te krijohet nje oborr shtese per kontenieret ne pjesen veriore te portit. Parashikohet qe ky oborr shtese kontenieresh te jete i nevojshme sidomos ne fazen e pare te ndertimit te terminalit te konteniereve. Duke supozuar nje koheqendrim prej 14 ditesh per kontenieret bosh, parashikohet qe ne fazen1 rreth 20% e trafikut te konteniereve bosh te lihet perkohesisht ne oborrin shtese te konteniereve. Nese koheqendrimi i konteniereve bosh shkurtohet ne 10 dite, i gjithë trafiku mund te perballohet nepermjet hapesires per kontenieret te pozicionuar prapa vendnkorimit, pa patur nevojë qe ky trafik te kaloje nga oborri shtese i konteniereve. Nje zgjidhje e mundshme do ishte vendosja e tarifave te penalitetit per magazinim, por shpesh kjo gje nuk mund te imponohet per arsye konkurrence, cka ben qe operatori dhe/ose autoriteti portual te heqin dore nga tarifat e penalitetit kundrejt klienteve (menaxhuesve te anijeve/ administratoreve) Si rrjedhoje Keshilluesi rekomandon fort qe te perfshihet edhe oborri shtese i konteniereve ne dhenien me koncesion te terminalit te konteniereve.



Kapaciteti

Kapaciteti total i një terminali plotësisht të zhvilluar varet nga shumë faktore, por mund të vlerësohet rreth 500 mijë TEU

5.4.3 Terminali i trageteve dhe kruzeve

Operacionet në terminalin e trageteve dhe kruzeve janë sic paraqiten në projektin e terminalit të trageteve, duke përfshirë ndërtimin e një terminali të ri pasagjërësh. Diferenca me e rëndësishme është sigurimi i një pontili për tu ndërtuar si mbështetje për anijet me ne lindje të ankoruara në terminal.

Kapaciteti

Terminali i zhvilluar plotësisht i terminalit të trageteve siguron hapësirë për 8 tragete dhe/ose kruze menjëherë.

Operacionet në terminalin e trageteve dhe kruzeve janë po ato të prezantuara në projektin e terminalit të trageteve, cka përfshin edhe ndërtimin e një terminali të ri për pasagjërë. Ndryshimi më i madh qëndron në pajisjen me një bankinë që do ndërtohet për të përballuar anijet lundruese të ankoruara me ne lindje në terminal. Kjo bankinë do të ketë një thellesë prej 10m, duke lejuar si hipjen ashtu edhe zbritjen e pasagjërëve nga trageti në ane të vendankorimit dhe anasjelltas.

Megjithatë mjetet e lundrimit të tipit kruzer e kanë derën e hyrjes në pjesën anësore, atëherë ato mund të ankorohen vetëm në vendankorime që mund të përshtaten me gjatësinë e tyre anësore (p.sh. vendankorimi në kënd me numrin 8 dhe dy vendankorime përgjatë bankinës që do të ndërtohet). Në mënyrë që të garantohet siguria e pasagjërëve përgjatë zhvendosjes së tyre drejt/nga trageti, rekomandohet t'i jepet prioritet këtyre mjeteve të lundrimit në vendankorimin në kënd me numër 8, cka krijon edhe aksesim të lehtë në ndërtuesin e terminalit të trageteve e projektuar të ndërtohet po në ane të vendankorimit. Megjithatë mbërritja e kruzerave është e ditur me parë (ndonjëherë me shumë se një vit më parë, megjithatë udhëtimet me kruzer përcaktohen shumë më përpara udhëtimet) dhe po ashtu edhe skema lëvizjes së trageteve është e njohur, nuk duhet të ketë asnjë problem me planifikimin e shpërndarjes së vendankorimeve.

Numri i trageteve që vijnë në Durrës është projektuar të arrijë një nivel prej 2700 ardhjesh në vitin 2030. Kjo i korrespondon afërsisht një mesatareje prej 8 mjeteve lundrimi në ditë.

Zhvillimi i plote i terminalit të trageteve garanton hapësirë për ankorimin e 7 trageteve në të njëjtën kohë. Kjo do të thotë që praktika aktuale që ndiqet në Durrës, duke i mbajtur tragetet jo në punë të ankoruar gjatë gjithë ditës nuk duhet të zbatohet më; gjithashtu skeduli i lundrimit të trageteve duhet rishikuar ose kur nuk ka operacione ngarkimi/ shkarkimi tragetet duhen të ankorohen dhe të leshojnë spirancën jashtë basenit të portit. Do ishte shumë joekonomike të përdorej infrastruktura e shtrenjë e portit si një vend ankorimi për tragetet jo në punë, nderkohe që ka kërkesa për vende ankorime shtesë.

5.4.4 Terminali i cimentos dhe klinkerit

Klinker dhe cemento janë produkte që mund të transportohen lehtë (me sistem pneumatik ose me konvejer), kështu që mund të përpunohet me ane të pontilit. Ato nuk kanë nevojë të jenë ngjitur me një shesh të madh mbështetës, sic është rasti me skrapin dhe mineralet.



Ne kuader te konfigurimit te pergjithshem te basenit te portit, me anijet e ankoruara ne drejtimin VL-JP pergjate kalatave 9 (tragete) dhe 10/11 (skoliera lindore), rekomandohet mjaft qe te ndertohet nje pontil ³⁵perpara kantierit detar aktual se sa nje kalate e plote pingule me kalatat 10/11. Ky pontil mund te perdoret per perpunimin e cimentos dhe klinkerit nga anijet e mallit te thate refuxho te ankoruar net e njejtin drejtim me anijet ngjitur.

Kapaciteti i pontilit te cimentos dhe klinkerit vleresohet rreth 4 milion ton ne vit. (ne varesi edhe te madhesise se mjetit te lundrimit dhe eficences operacionale³⁶)

³⁵ Gjate ekzekutimit te ndarjes, pati shqetesime rreth pershtatmerise dhe afersise se vendit te propozuar per terminalin e eksportit te cimentos dhe klinkerit me terminalin e ardhshem te trageteve, per dy arsye te ndryshme:

- Arsyeya e pare lidhet me pengesat e mundshme qe mund te krijohen nga emetimi i pluhurit gjate operacioneve te shkarkimit te cimentos dhe klinkerit. Eshte e qarte qe nese zhvillon nje port ambjentalist, pa kufizime te imponuara nga operacione dhe infrastrukure ekzistuese, vendodhja e afert e cimentos dhe klinkerit me operacionet e trageteve nuk eshte nje zgjidhje ideale. Gjithesesi ne ndarjen e caktuar aktualisht duhet vendosur nje balance midis maksimizimit te kapacitetit te basenit aktual te portit dhe kufizimeve minimale si rrjedhoje e pajtueshmerise se aktiviteve qe gjenden afer njera-tjetres. Me aplikimin e teknikave bashkekohore te kontrollit te pluhurit per trajtimin e ngarkesave te medha te thata, si per shembull nje sistem shiritash transportues per klinkerat totalisht te mbyllur, krahe shkarkuese te tipit kaskade per klinkerin dhe sistem shkarkimi pneumatik per cimenton, emetimi i pluhurit gjate shkarkimit mund te reduktohet deri ne nivele te pranueshme. Kjo mund te shoqerohet me vendosjen e rrjetave ndarese aerodinamike ne ane te terminalit cimentos/ klinkerit dhe trageteve.
- Arsyeya e dyte lidhet me token ne dispozicion dhe distancen midis vendit te magazinimit dhe shkarkimit te mjeteve lundruese. Skicat e prezantuara tregojne se toka ne dispozicion eshte sigurisht e mjaftueshme per magazinimin e trafikut te projektuar, madje edhe nese kjo shifer dyfishohet.
- Arsyeya e trete lidhet me faktin qe toka e marre parasysh per terminalet eshte aktualisht ne pronesi private. Eshte cituar edhe ne paragrafe te tjera ne kete raport qe kjo toke duhe te behet e disponueshme per zhvillimin e portit. Megjithate, nese procesi i transferimit te pronesesise kerkon shume kohe, vendankorimi i ri 12 qe planifikohet te ndertohet (si zgjatim i venankorimeve lindore ekzistuese) mund te perdoret per eksportin e cimentos dhe klinkerit. Vetem se kjo do te kufizonte kapacitetin eksportues te cimentos dhe klinkerit ne me pak se gjysmen krahasuar me bankinen e propozuar (me ankorime ne te dyja anet), dhe do t'i hiqte portit mundesi ta ardhshme per zgjerim. Nga pikepamje e mbeshtetjes se ekonomise kombetare, sigurisht kjo nuk eshte nje zgjidhje e rekomandueshme.

³⁶ Eshte e rendesishme te theksohet qe eshte e nevojshme te parashikohet nje sistem eficient per perballimin e kapacitetit te larte. Nje sistem i tille sigurisht do te varet shume nga magazinimi i cimentos dhe klinkerit ne port. Ideja per ekzistencen e operacioneve direkte nga kamionet tek mjetet e lundrimit ose anasjelltas (pa magazinim) eshte totalisht e gabuar sepse ne kete menyre nuk njihen kosto shume te larta jodirekte dhe ne kete menyre humb funksioni i vetem shume i rendesishem i nje vendankorimi, i cili duhet te funksionoj si rruga me e shkurter dhe me efciente e mundshme midis transportit tokesor dhe detar. Shkarkime indirekte per volume te medha, te parashikuara ne projektim, te cimentos dhe klinkerit, do te conin ne kohe pritjeje shume te larte per mjetet lundruese kundrejt kohes normale te qendrimit ne vendankorim dhe ne nje



5.4.5 Mineralet dhe terminali I qymyrit

Mineralet dhe terminali I qymyrit ndodhet pas kalatave 10 dhe 11. Duke konsideruar kushtet e zones se terminalit dhe kalatave, jane parashikuar pune rehabilituese. Per me teper, zona e terminalit do te shtrihet ne drejtim te detit. Kjo zone e re do te sistemohet me materialin e draguar nga kanali dhe baseni.

Kapaciteti I mineraleve dhe terminalit te qymyrit varet shume nga natyra e materialeve qe do te perpunohen, por mund te vleresohen rreth 3 milion ton ne vit.

5.4.6 Terminali I skrapit

Terminali I skrapit do te ndodhet ne nje zone te re prane kalates 11. Puna qe vijon do te behet ne Fazen 1:

- Ndertimi I kalates se re;
- Rregullimi dhe pergatitja e nje zone te re;
- Realizimi I ndertesave dhe faciliteteve duke perfshire; administraten, punishtet, utilitetet.

5.4.7 Zgjerimi

Masterplani siguron mundesine per te zgjeruar portin me nje kalate shtese numer 13 e cila do te ndodhet ngjitur me kalaten 12. Kjo kalate ka nje gjatesi prej 240m, me nje zone mbeshtetese prej 9ha, duke e kthyer ne nje kalate shume fleksibel qe mund te perdoret per te gjitha llojet e ngarkesave, si mallrat refuxho, te pergjithshme madje edhe konteniere.

Kapaciteti I perpunimit te ngarkesave te zgjerimeve te tilla eshte I pamundur per tu percaktuar pa ditur gje per llojin e ngarkesave. Megjithate, nje indikim I perafert, mund te mendojme se kjo mund te perpujtoje 2 milion ton ngarkese te thate refuzho ose 150 mije TEU.

5.4.8 Dragimi dhe punet rregulluese

Ne fazen e pare do te thellohen kanali dhe baseni. Materiali I draguar do te perdoret pjeserisht per rregullimin e tokes se re prapa kalatave 10/11 dhe kalates 12, keshtu qe thellesia totale e terminalit eshte rreth 400m (ka material te mjaftueshem, me kusht qe te paken 50% e materialit te draguar eshte I pershtatshem per rregullim). Per me teper, materiali I pershtatshem do te shkarkohet ne zonen e zgjerimit prapa "kalates 13". Per shkak se materiali do te perdoret per korrigjimin e zones se re te terminalit, eshte e rendesishme qe punet e dragimit te behen ne fazen e pare te Master Planit.

5.5 Fazimi I Masterplanit

Jane perkufizuar 4 fazat e zhvillimit si meposhte:

- Faza 1: nisja. Si nje indikim, dhe bazuar ne parashikimet e trafikut te perpunuara ne kapitullin 3, kjo faze vazhdon deri ne vitin 2010. Pamja e pergjithshme e infrastructures se portit jepet ne vizatimet 9S0723.21/DFR/320 (gjysma e pare) dhe 321 (gjysma e dyte) te perfshira ne aneksin 1 te ketij raporti. Zonat me gri jane nen ndertim.

reduktim te dukshem te kapacitetit te terminalit (dhe si rrjedhoje edhe te kapacitetit te portit).



- Ne fillim te kesaj faze, te gjithë terminalët janë ne operacione dhe terminali I kontenierëve zgjerohet me kalatat 7/8. Bazuar ne parashikimin e trafikut, kjo faze vazhdon deri ne 2015. Kjo faze jepet ne vizatimin 9S0723.21/DFR/330
- Faza 3: ne fazen 3 terminali I kontenierëve është zgjeruar me sheshin prapa kalatës 5. Bazuar ne parashikimin e trafikut, kjo faze shkon nga 2016 dhe deri ne 2022. Ajo paraqitet ne vizatimin 9S0723.21/DFR/330
- Faza 4: Ne fazen 3 terminali I kontenierëve është zgjeruar me kalatën 5 dhe me sheshin prapa kalatës 4. Ne fund te Fazës 4, Master Plani do te jete perfunduar. Kjo faze paraqitet ne vizatimin 9S0723.21/DFR/340
- E ardhmja pertet horizontit te masterplanit: ka nje shesh per te alokuar per zhvillimin e nje terminali pas horizontit te projektit ose per aktivitetet qe nuk jane te parashikuara ne plan.

Duhet te vihet re qe kornizat kohore te ketyre fazave jane indicative pasi nevoja e realizimit te nje faze varet nga zhvillimi ne kohe I tregtise dhe trafikut I cili eshte nje factor I pasigurte. Keshtu keshillohet axhornimi I Master Planit disa here dhe axhornimi I planit ne varesi te tregtise dhe trafikut.

Seksionet qe vijojne paraqesin punet kryesore per terminal, te zhvilluara per secilen nga fazat.

5.5.1 Faza 1

Faza 1 do te jete fillimi I Master planit. Ajo fillon ne vitin 2008 deri ne vitin 2011. Ne kete faze do te behet nje hap i pare per realizimin Master Planit.

Gjate kesaj faze do te kete pune te medha ndertimore, dhe sfida eshte te planifiohet radha e puneve ne menyre qe te shkaktohen pengesat me te te vogla per punet ne port. Kjo radha paraqitet duke dalluar punet qe do te behen gjate gjysmes se pare te fazes 1 (referuar si faza 1a³⁷) dhe punet qe do te ndermerren gjate pjeses se dyte te kesaj faze (referuar si faza 1b).

Ne menyre qe te garantohet siguria e lundrimit gjate aktivitetëve ndertuese, duhen marre disa masa. Gjate periudhes se ndertimit, eshte e keshillueshme te publikohet nje njoftim per marinaret ne te cilen te specifikohen aktivitetet e ndryshme me kufizimet perkatese. Gjithashtu ne kete njoftim mund te perfshihen procedurat e pershtatura te lundrimit (p.sh. detyrimi per te perdorur nje ose me shume rimorkime, kufizime gjate orarit te darkes ose kushteve te keqija atmosferike, hasja e kufizimeve, etj). Tabela/ shenja konvencionale te dukshme duhen vendosur gjate punimeve te ndertimit ne zonat e aferta ku levizin apo manovrojne mjetet e lundrimit. Gjate ndertimit te bankines se cimentos dhe klinkerit dhe rehabilitimit te vendankorimit 11, hapësira manovruese rreth vendankorimit 10 duhet kufizuar. Gjate kesaj periudhe mund te jete e nevojshme futja ne zbatim e rregullave shtese apo kufizimeve. Per shembull perdorimi i dy rimorkimeve mund te behet i detyrueshem; ose mund te vihen ne zbatim kufizime qe zbatohen ne rast kushtesh jo te mira atmosferike. Megjithate opinioni i keshilluesit eshte qe gjate punimeve ndertuese, vendankorimet qe ndodhen afer vendpunimeve te jene te arritshme.

Faza 1 Gjate fazes 1 do te implementohen projektet dhe masat afatshkurtra si vijon:

³⁷ Faza 1a dhe Faza 1b jane te dyja pjese te Faze 1 dhe nuk duhen dalluar si faza te ndryshme. Arsyeja pse ato prezantohen ne paragrafe te ndryshme eshte qe te tregohet rradha e punimeve te ndertimit ne afat te shkurter, brenda fazes 1.



Fushat:

Infrastruktura e pergjithshme ne port dhe facilitetet

Puna e kerkuar per facilitetet e pergjithshme ne port dhe infrastruktura mund te ndahen ne:

- Investime ne permiresimin dhe pastrimin e sheshit dhe kalatave ndihmese.
- Facilitetet e pergjithshme portuale si zyra administrative, hekurudha, rruga, portat dhe gardhet.

Duke konsideruar sa me lart, jane parashikuar ne Master Plan investimet e meposhtme:

- Pastrimi i zones se depozitave;
- Zyra Administrative (midis "gate"-it 2 dhe qendres se trainimit)
- Mbyllja e te gjitha "gate"-eve pervec 2 pikave hyrese/ dalese ne port: "gate"-i ekzistues 1 afer nderteses se administrates, kryesisht e perdorur nga personeli, "gate"-i kryesor 4;
- Repart qendror per pajisjet e pergjithshme portuale³⁸ (ngjitur me ndertesen e re te zjarrefikesave, shiko piken 7 ne skicen Nr. 9S0723.21/FR/470 ne Aneksin 1)
- Pastrimi i ish zones hekurudhore, heqja e stacionit te gazit, nderteses se Albtelekomit dhe magazines se dritherave (ana lindore e portit sapo puimet e ndertimit per kalaten lindore te fillojne) dhe vendosjen e ketyre zonave te ciluara nen autoritetin portual. Keta masa jane pershkruar ne detaje ne skicen nr. 9S0723.21/FR/480 te perfshire ne Aneksin 1;
- Pastrimin e zones se kantierit detar perfshire ketu edhe heqjen e bankines;
- Ndertimi i pontileve ndihmese per rimorkimet dhe varkat pilot;

Facilitetet e pergjithshme ne port jane ato qe nuk mund ti atribuohet nje terminal specific por qe kerkohen per funksionimin e portit. Pikat qe mund te alokohen nen kete titull jane per shembull:

- Lidhjet me hekurudhe dhe me rruge ndermjet terminaleve dhe rruges publike;
- Zonat e parkimit jashte terminaleve;
- Facilitetet e administrimit te portit.

Duke konsideruar zgjerimin e zones portuale sic eshte pershkruar me lart, dhe duke konsideruar kushtet e hekurudhes ekzistuese dhe lidhjen me rrugen, do te ndertohet nje rruge e re ne port dhe linja hekurudhore ne anen lindore te portit do te permiresohet dhe zgjerohet me sheshet e terminaleve te reja. Zhvillimi i rruges se re pergjate perimetrit perendimor dhe verior i portit do te kete nje prioritet ndersa kjo rruge do te kerkohet per lidhjen e ngarkeses se pergjithshme, konteniereve dhe terminali i krizeve dhe trageteve me rrugen publike. Rruga dhe lidhja hekurudhore ne anen lindore te portit do te realizohet pas perfundimit te puneve rregulluese (te pershkruara me tej ne kete seksion). Momentalisht duhet hequr magazina aktuale e dritherave (jashte perdorimi).

³⁸ Porti i Durrësit eshte ne proces transformimi ne nje port pronar, dhe operacionet e terminaleve te vecanta do t'i lihen koncencionareve perkates. Megjese keta operatore kerkojne te mbajne kontroll direkt mbi pajisjet e tyre, parashikohet te ndertohen reparte pune ne cdo terminal. Operatori privat do te vendose nese do ta organizoje ose jo mirembajtjen sipas specifikimeve te reparteve te terminalit. Per me teper, nje repart qendror per pajisje te pergjithshme portuale dhe instalime parashikohet te ndertohet per te mbeshtetur aktivitetet e mirembajtjes qe do te kryeje vete APD. Ky repart qendror ka pergjegjesi per mirembajtjen e pajisjeve dhe infrastrukturës se portit, perfshire ketu edhe sistemet e sigurimit dhe kontrollit, sistemet HVAC, parkimin e makinave te portit dhe pajisjet kundra zjarrit.



Ne zonen e depozitave ne anen veri-lindore te portit, do te realizohet hyrja kryesore ne port. I gjithë trafiku i ngarkesave do te hyje ne port permes kesaj porte. Gjithashtu do te kete hapësire per realizimin e nje qendre sherbimesh per kamionet dhe nje shesh te pergjithshem parkimi. Realizimi i ketij sheshi kerkon pastrimin e depozitave e cila duhet te ekzekutohet ne fazen e pare te Master Planit.

Facilitetet ekzistuese te administrates se portit do te mbeten ne pozicionin e tyre, Asnje pune rehabilituese nuk eshte parashikuar ne Master Plan.

Ngarkesa te pergjithshme dhe dritherat

Per terminalin e ngarkesave te pergjithshme dhe drithit, aktivitetet e meposhtme jane parashikuar ne Fazen 1:

- Rehabilitimi i kalates 3 dhe 4 (fillimi i Fazes 1);
- Rehabilitimi i kalates 1 dhe 2 (fundi i Fazes 1 pas perfundimit te kalates 3-4);
- Rehabilitimi i sheshit te terminalit prapa kalates 1 dhe 2;
- Ndertimi i ndertesave;
- Utilitetet.

Gjate rehabilitimit te kalates 3/4, ngarkesa e pergjithshme do te perpunohet ne kalaten 1 dhe 2 dhe ne nje pjese te kalates 5. Dritherat do te perpunohen ne kalaten ku dritherat aktualisht perpunohen ne kalaten 5. Pas perfundimit te puneve te rehabilitimit ne kalaten 3/4, kalata 1 dhe 2 do te rehabilitohet. Kjo do te behet njera pas tjetres. Ne kete menyre, gjithnje do te kete afersisht 400m kalate ne dispozicion per perpunimin e anijeve me ngarkese te pergjithshme. Dritherat do te perpunohen ne kalaten 5 deri ne fund te Fazes 3 pas te ciles kalata 5 do te perdoret per perpunimin e konteniereve.

Terminali i konteniereve

Ne fazen 1 terminali i konteniereve konsiston ne:

- kalata 6 (plotesisht, 265m gjatesi)
- sheshi mbeshtetes prapa kalates 6
- sheshet prapa kalates 7/8 per ndertimin e infrastructures se pergjithshme te tilla si porta, ndertesa administrimit, punishtja dhe sheshet e parkimit. Kjo kerkon zgjerimin e menjehershme te sheshit portual me rripin e tokes transferuar nga hekurudhat Shqiptare.
- Sheshi i konteniereve ne rast tejngarkese, tashme ekzistojne ne veri te portit

Aktivitetet qe vijojne dhe qe kerkohen per terminalin e konteniereve jane planifikuar ne Fazen 1:

- Zgjerimi i perdorimit te kalates 6 (fillimi i Fazes 1);
- Rehabilitimi i kalates 7/8 (gati fundi i Fazes 1);
- Zgjerimi i sheshit te konteniereve (fillimi Faza 1):
 1. Duke shtuar rripin e tokes shtese prej afro 40m e gjere i cili ndodhet ndermjet qytetit dhe terminalit te konteniereve sic pershkruhet me lart;
 2. Duke shtuar sheshin prapa kalates 7/8.
- Ndertimi i portes, ndertesave dhe punishteve.

Ripi i ri i tokes do te perdoret kryesisht per zhvillimin e nje parkingu kamionesh kontenieresh dhe depozitimi i konteniereve bosh. Kjo zone prapa kalates 7/8 do te perdoret ne Fazen 1 per realizimin e portes, nderteses se administrates, faciliteteve dhe punishteve.



Ne fazen 2 sheshi I mbetur prapa kalates 7/8 do te perdoret per anijet e konteniereve. Duke konsideruar kushtet e kalates 7/8, ato duhet te rehabilitohen. Ky rehabilitim duhet te mbyllet perpara fillimit te Fazes 2.

Terminali I trageteve dhe kruzeve

Per terminalin e trageteve dhe kruzeve kerkohen pune te medha ndertimone ne Fazen 1. Investimet qe parashikohen bazohen ne studimin e Master Planit per terminalin e Trageteve (Royal Haskoning, 2003). Pervet investimeve te paraqitura ne Master Planin e Trageteve do te ndertohet nje pontil dhe kalatat 7/8 do te rehabilitohen. Ne permbledhje te puneve te meposhtme parashikohen:

- Rehabilitimi I kalatave 7/8 (185m. pjesa e mbetur prej 220m alokohet ne terminalin e konteniereve);
- Ferry jetty;
- Shtrimi dhe pastrimi I sheshit duke perfshire rruget e terminalit;
- Ndertesat duke perfshire
 - Ndertesa e terminalit,
 - Facilitetet e pushimit te shofereve;
 - Hyrja dhe portat e daljes;
 - Kanapeja e inspektimit;
- Footbridge;
- Rruga e afrimit;

Klinkeri dhe terminali I cimentos

Masterplani sugjeron qe terminali I klinkerit dhe cimentos te zhvillohen kryesisht ne zonen aktualisht te perdorur nga kantieri I Kùrùmit. Plani eshte qe ky terminal te filloje punen ne fund te fazes 1. Puna e meposhtme parashikohet per realizimin e terminalit te cimentos dhe klinkerit.

- Pastrimi i zones duke perfshire shkaterrimin e strukturave dhe ndertesave;
- Ndertimi I pontilit;
- Ndertesat duke perfshire:
 - Administrata, lehtesirat dhe punishtet;
 - Depozitim ne toke per klinkerin, kapacitet rreth 40000 ton
 - Mundesia per te ndertuar sillosa ose magazina per depozitimin e cimentos (disa sillosa lejojne depozitimin e llojeve te ndryshme te cimentos ne te njejten kohe); kapaciteti rreth 40000 ton

Mineralet dhe terminali I qymyrit

Mineralet dhe terminali I qymyrit ndodhet prapa kalatave 10 dhe 11. Duke konsideruar kushtet e terminalit dhe kalatave, parashikohen punet e rehabilitimit. Pervet kesaj, sheshi i terminalit do te shtyhet ne drejtim te detit. Kjo zone e re do te rregullohet me materialin e draguar nga kanali dhe baseni. Rehabilitimi I kalates 10 dhe 11 do te behet nje nga nje.

Punet e meposhtme jane parashikuar ne Fazen 1:

- Rehabilitimi I kalates 10/11;
- Rehabilitimi I sheshit te terminalit;
- Sistemimi i sheshit te ri;
- Realizimi I ndertesave duke perfshire: Administraten, lehtesirat dhe punishtja
- Shtrimi me granil I sheshit te te hapur te depozitimit;
- Realizimi I shkarkimit te trenit.



“Seament”, një kompani importuese cimentoje që është e lidhur me fabrikën e cimentos në Fushe Krujë, ka aktualisht një kontratë qeraje për një zonë prapa vendankorimit 11, ku ka ndërtuar një vend rrafshinë për magazinimin e cimentos dhe impiantin e paketimit. Kontrata e qeraje përfundon në 2014. Megjithatë zgjerimi i kalatës lindore zgjeron konsiderueshëm hapësirën e disponueshme në port për magazinimin e mineraleve dhe qymyrit, ka shumë gjasa që hapësira e vogël që zë “Seament” të mos pengojë operacionet në këtë terminal. Keshilluesi rekomandon që kontrata origjinale e qeraje të respektohet deri në fund të afatit. Nga faza 3 e në vazhdim, magazina e cimentos dhe impianti paketues duhen hequr nga zona prapa vendankorimit 11.

Kalatat 10/11 dhe sheshi pranë terminalit do të rehabilitohet njëra pas tjetres. Në këtë mënyrë gjithnjë njëra kalatë do të jetë në dispozicion për përpunimin e qymyrit dhe mineraleve.

Terminali I skrapit

Terminali I skrapit do të ndodhet në një shesh të ri të sistemuar ngjitur me kalatën 11. Punët e mëposhtme do të bëhen në Fazën 1:

- Ndërtimi i kalatës së re;
- Sistemit dhe përgatitja e sheshit të ri ;
- Realizimi i ndërtësive dhe faciliteteve që përfshijnë: Administratën, lehtësirat, utilitetet, dhe punishtja.

Punët e dragimit dhe sistemit

Në fazën e parë do të thellohen kanali dhe baseni. Materiali i draguar do të përdoret pjesërisht për sistemin e tokës së re prapa kalatës 10/11 dhe kalatës 12. Përveç kësaj, materiali i përshtatshëm do të shkarkohet në sheshin e shkarkimit “kalata 13”.

Për shkak të materialit që do të përdoret për sistemin e një sheshi të ri terminali, është e rëndësishme që puna e thellimit të bëhet në fazën e parë të Master Planit. Toka e re do të mbrohet nga një veshje me gurë.

Lidhja me rrjetin hekurudhor

Porti i Durrësit është i lidhur me rrjetin kombëtar hekurudhor (shiko gjithashtu kapitullin). Transporti hekurudhor është vecanerisht interesant për distancën transportimi që kalojnë 500km, ose për transport të sasisve të mëdha me një shërbim direkt vajtje-ardhje të produkteve midis fabrikave ose minierave dhe portit (pa patur nevojë të transporohen edhe në kamiona). Ashtu siç tregohet edhe në kapitullin..... vetëm një pjesë e vogël e ngarkesës që mbërrin në Durrës ose nisët nga Durrësi vjen/ shkon nga/ në zonë me shumë se 500 km larg. Si pasojë, transporti hekurudhor nuk konsiderohet si një alternativë interesante për transportin tokësor të ngarkësive të përgjithshme, përfshirë këtu kontenerët, për transferimin e ngarkesës së të cilëve në destinacionin final do të ishte e nevojshme transferimi nga mjete hekurudhor në kamion. Megjithatë, në rast se vendoset se duhet të ketë një lidhje hekurudhore me terminalin e kontenierëve, mund të vendosen binare shinash gjatë fundit jugor të oborrit shtesë të kontenierëve, përgjatë kufirit me terminalin e cimentos/ klinkerit – kjo do të shmangte përdorimin e hapësirës së vlefshme në oborrin shumë të kufizuar të magazinimit të kontenierëve prapa vendankorimeve.

Ndryshe nga ngarkesat e përgjithshme, Keshilluesi sheh një rol shumë të rëndësishëm tek linja hekurudhore për transportin e ngarkësive të mëdha të thata (dry bulk). Në masterplan



është rezervuar një rrip toke prej 50m gjeresi prapa kalates³⁹ lindore për aksesin e linjes hekurudhore tek terminali i ngarkesave të mëdha. Gjithashtu një oborr i devijueshem parashikohet në këndin veri-lindor të portit.

5.5.2 Faza 2

Në fazën dy punët janë parashikuar në terminalin e kontenierëve dhe terminalin e Trageteve.

Ngarkesa e përgjithshme dhe terminali I drithit

Ngarkesa e përgjithshme do të përdore kalatën 1-4 të cilat janë rehabilituar gjatë fazës së parë të Master Planit. Dritherat do të shkarkohen në kalatën 5.

Terminali I kontenierëve

Në Fazën 2, terminali I kontenierëve do të okupojë:

- Kalatat 6 (265m) dhe 7/8 (220m)
- Sheshi prapa kalatave 6 dhe 7/8

Terminali I kontenierëve

Për gardhet nuk do të përdoren gardhe të reja por ekzistuesit do të ripozicionohen përgjatë perimetrit të ri të terminalit.

Trageti dhe terminali I kruzeve

Në fund të Fazës 2, porti I përkufizimit do t'i shtohet terminalit të Tragetit dhe Kruzeve. Këto do të duhet të pastrohen dhe kalata 9 do të duhet të zgjerohet. Puna e mëposhtme parashikohet për Fazën 2:

- Pastrimi I zonës së peshkimit;
- Sheshi i shtrimit;

Koha e këtyre punëve do të varen nga zhvillimi I aktiviteteve të trageteve dhe kruzeve. Megjithatë, koha e zhvillimit të kësaj zone nuk do të ketë një ndikim të rëndësishëm në Master Planin e përgjithshëm.

Terminalet e mallit refuxho

³⁹ Ndryshe nga c'ndodhte gjysëm shekulli më parë, portet moderne nuk kanë linja hekurudhore përgjatë kalatës për transport direkt të ngarkesave të mëdha të thata. Me teknologjinë moderne të sotme është e mundur të arrihet një normë transporti prej 500 ton në orë për mjet lundrimi në porte të madhësive së portit të Durrësit. Duke supozuar se kemi shkarkim direkt në tren, për shembull të qymyrit, një treni do t'i duheshin dy orë për t'u mbushur. Duke supozuar që një treni i nevojiten 6 orë për të shkuar në destinacionin final, për t'u shkarkuar dhe për t'u rikthyer në port, do të duheshin një total prej 8 lokomotivash + 120 vagonash për dy dite vetëm për të shkarkuar një mjet lundrimi me qymyr. Nëse 3 mjete lundrimi me ngarkesë të thatë duhen shkarkuar, stoku qarkullues do të duhej të trefishohej. Përveç kapacitetit të një linje treni të vetme, është me siguri e dukshme që sistemi i shkarkimit direkt do të kërkonte shuma të mëdha joreale të stokut qarkullues. Me transport jo direkt, treni mund të transportojë gradualisht ngarkesën e thatë nga zona e magazinimit të portit drejt fermës në rreth 2-3 javë (deri në mbërritjen e anijes tjetër lundruese) në vend të dy ditëve, duke reduktuar sasinë e stokut qarkullues që kërkohej në dhjetë herë me shume nga ajo që kërkohej në rastin e shkarkimit direkt.



Terminalet e mallit te thate te piste refuxho jane ne operacion te plote. Nuk parashikohen investime shtese.

Nga fundi i fazes 2, rreth vitit 2014, kontrata e qerase me "Seament" per zonen pas vendankorimit 11 do te mbaroje. Pas perfundimit te kontrates, impianti i paketimit dhe shperndarjes ne ate zone do te priset dhe zona do te integrohet plotesisht me terminalin e mineraleve dhe qymyrit.



5.5.3 Faza 3

Ngarkesa e pergjithshme dhe terminali I dritherave

Ne fund te Fazes 3 aktivitetet e drithit do te zhvendosen ne kalaten 4. Parashikohen aktivitetet e meposhtme:

- Ndertimi I sillosave;
- Rialokimi I gardheve.

Pas fazes 3, dritherat do te shkarkohen me ane te shkarkuesve penumatike dhe do te depozitohen ne sillosat e rinj. Keto sillosa do te realizohen ne sheshin ngjitur me shehin e terminalit prapa kalates 2. Sillosat e dritherave shpesh ndertohen si struktura betoni shume te larta. Per sillosat afer kalates 4, keshillohet ndertimi i sillosave te hekurit me nje lartesi te limituar. Ne kete menyre pengimi i pamjes nga qyteti ne det eshte shuem i limituar dh largimi i strukturave ne te ardhmen kerkon pune te kufizuar. Largimi i tyre do te jete i rendesishem ne rast se ky shesh do te zhvillohet si zone turistike pas horizontit te projektit (shih seksionin **Error! Reference source not found.**).

Terminali I konteniereve

Ne fazen 3 terminali I konteniereve eshte e gjithë zona nga kalata 5 ne kalatat 7/8. Kalatat e perdorura nga terminali i konteniereve do te zgjerohet me zonen prapa kalates 4 dhe kalata do te zgjerohet me kalaten 5. Per kete zgjerim puna e meposhtme duhet te jete gati ne fund te Fazes 3;

- Zona e betonuar prapa kalates 4;
- Zgjerimi dhe shtrimi i i Sheshit te Konteniereve ne rast mbingarkese ndodhet ne lindje te terminalit te Trageteve/Kruzeve;
- Rialokimi I gardheve rreth sheshit te terminalit prapa kalates 4.

Terminali I trageteve dhe kruzeve

I gjithë terminali eshte ne operim dhe asnje pune nuk eshte parashikuar ne Fazen 3.

Terminalet e mallrave te thata te pista refuxho

Terminalet e ketyre mallrave jane ne operacion te plote dhe nuk parashikohet asnje investim shtese.

Ngarkesa e pergjithshme dhe terminali I dritherave

Ne fund te Fazes 3 aktivitetet e drithit do te zhvendosen ne kalaten 4. Parashikohen aktivitetet e meposhtme:

- Ndertimi I sillosave;
- Rialokimi I gardheve.

Pas fazes 3, dritherat do te shkarkohen me ane te shkarkuesve penumatike dhe do te depozitohen ne sillosat e rinj. Keto sillosa do te realizohen ne sheshin ngjitur me shehin e terminalit prapa kalates 2. Sillosat e dritherave shpesh ndertohen si struktura betoni shume te larta. Per sillosat afer kalates 4, keshillohet ndertimi i sillosave te hekurit me nje lartesi te limituar. Ne kete menyre pengimi i pamjes nga qyteti ne det eshte shuem i limituar dh largimi i strukturave ne te ardhmen kerkon pune te kufizuar. Largimi i tyre do te jete i rendesishem ne rast se ky shesh do te zhvillohet si zone turistike pas horizontit te projektit (shih seksionin **Error! Reference source not found.**).



Terminali I kontenireve

Ne fazen 3 terminali I konteniereve eshte e gjithë zona nga kalata 5 ne kalatat 7/8. Kalatat e perdorura nga terminali i konteniereve do te zgjerohet me zonen prapa kalates 4 dhe kalata do te zgjerohet me kalaten 5. Per kete zgjerim puna e meposhtme duhet te jete gati ne fund te Fazes 3;

- Zona e betonuar prapa kalates 4;
- Zgjerimi dhe shtrimi i i Sheshit te Konteniereve ne rast mbingarkese ndodhet ne lindje te terminalit te Trageteve/Kruzeve;
- Rialokimi I gardheve rreth sheshit te terminalit prapa kalates 4.

Terminali I trageteve dhe kruzeve

I gjithë terminali eshte ne operim dhe asnje pune nuk eshte parashikuar ne Fazen 3.

Terminalet e mallrave te thata te pista refuxho

Terminalet e ketyre mallrave jane ne operacion te plote dhe nuk parashikohet asnje investim shtese.

5.5.4 Faza 4

Ne fillim te Fazes 4, Master Plani eshte zhvilluar plotesisht. Ne fazen 4 nuk eshte parashikuar asnje pune ndertimore.

5.5.5 Zgjerimi

Lidhja e sheshit te tejmbushur te kontenireve me hekurudhen me ane te nje koke hekurudhore ne shesh.

Master Plani parashikon nje zhvillim te portit brenda limiteve ekzistuese portuale. Zhvillimi I portit pas horizontit te projektit varet nga faktore te ndryshem. Nje nga keto faktore eshte Plani Strategjik Kombetar per Portet.

Plani Strategjik Kombetar per Portet do te perfshije strategjithe per zhvillimin e aktiviteve te porteve ne Shqiperi. Plani gjithashtu do te perfshije zhvillimin e mundshem te ardhshem te portit te Durrësit. A do te zhvillohet porti si nje port turistik duke perfshire tragetet, aktivitetet e kruzeve dhe zhvillimin e bregut? Apo porti do te zhvillohet si nje port i kombinuar aktivitetesh ku aktivitetet e ndryshme portuale aktuale do te zhvillohen me tej? Per situaten e fundit eshte nje ceshtje nese te gjite produktet do te mbeten ne porta apo qe disa produkte do te largohen ne nje tjeter vendodhje jashte sheshit ekzistues.

Ne kohen e ketij studimi Master Plani nuk ka nje Strategji Portuale Kombetare. Keshtu qe ka pasiguri rreth zhvillimit te mundshem ne te ardhmen te portit te Durrësit. Master Plani siguron hapesire per zhvillime te mundshme net e ardhme ne varesi te permbajtjes se Planit per Strategjine Kombetare per Portet dhe zhvillimin e shifrave te perpunimit te ngarkesave.



5.5.6 Kapaciteti

Zhvillimi i infrastruktures, pajisjeve te domosdoshme dhe personelit gjate 4 fazave te masterplanit prezantohen ne detaje ne ankesin 8 te ketij raporti si dhe ne skicat t9S0723.21/FR/320 deri ne 350 te perfshira ne Aneksin 1.

Tabela e faqes tjeter jep nje pamje te pergjithshme ta pajisjeve te parashikuara dhe kapacitetit te terminaleve te ndryshme gjate 4 fazave te masterplanit.



Tabela 5-1 Kerkesa per pajisje dhe kapaciteti i treguar i terminaleve sipas fazave te zhvillimit

Terminali	Faza	Pajisje per transportin nga anija ne breg		Pajisje transporti midis kantierit dhe kalates ose anasjelltas		Pajisje kantieri		Kapaciteti i perafert (tpy / TEU.y) (pike nxitese per fazen pasuese)	Mjaftueshem deri ne vitin
		Lloji	Numri	Lloji	Numri	Lloji	Numri		
Ngarkese e Pergjithshme	1	Vinc mbi shina	5	pirun	18	pirun	-	1.2 - 1.5mt	2030
	2	Vinc levizes	4	pirun	18	pirun	-	1.2 - 1.5mt	2030
	3	Vinc levizes	4	pirun	18	pirun	-	1.2 - 1.5mt	2030
	4	Vinc levizes	4	pirun	18	pirun	-	1.2 - 1.5mt	2030
Drithera	1	Vinc mbi shina	2	-	-	-	-	700,000 ton/vit	2030
	2	Vinc mbi shina	2	-	-	-	-	700,000 ton/vit	2030
	3	Vinc mbi shina	2	-	-	-	-	700,000 ton/vit	2030
	4	Shkarkues pneumatik	1	-	-	-	-	>700,000 ton/vit	>2030
Konteniere	1	Vinc levizes	2	Traktor/ rimorkiator	6	RTG	2	75,000 TEU/yr	2010
						Reachstacker	4		
						Empty handel	2		
	2	Vinc levizes	3	Traktor/ rimorkiator	12	RTG	4	175,000 TEU/yr	2015
						Reachstacker	4		
						Empty handel	4		
	3	Vinc levizes	3	Traktor/ rimorkiator	18	RTG	6	300,000 TEU/yr	2022
						Reachstacker	4		
						Empty handel	6		
	4	Vinc levizes	4	Traktor/ rimorkiator	24	RTG	8	450,000 TEU/yr	2030
						Reachstacker	5		
						Empty handel	8		
Cimento/ Klinker	1	-	-	-	-	-	-	-	-



Terminali	Faza	Pajisje per transportin nga anija ne breg		Pajisje transporti midis kantierit dhe kalates ose anasjelltas		Pajisje kantieri		Kapaciteti i perafert (tpy / TEU.y) (pike nxitese per fazen pasuese)	Mjaftueshem deri ne vitin
	2	Ngarkues cimentoje + klinkeri	1+1	Konvejer	-	-	-	2,000,000 ton/vit	2030
	3	Ngarkues cimentoje + klinkeri	1+1	Konvejer	-	-	-	2,000,000 ⁴⁰	2030
	4	Ngarkues cimentoje + klinkeri	1+1	Konvejer	-	-	-	2,000,000	2030
Minerale dhe Qymyr	1	Vinc levizes	2	Riportabel		shkarkues ballor		1,000,000	2010
	2	Vinc levizes	2	Riportabel	10	shkarkues ballor	3	2,000,000	2030
		Vinc me goma	2						
	3	Vinc levizes	2	Riportabel	10	shkarkues ballor	3	2,000,000	2030
		Vinc me goma	2						
	4	Vinc levizes	2	Riportabel	10	shkarkues ballor	3	2,000,000	2030
		Vinc me goma	2						
Skrapi	1	-	-	-	-	-	-	-	-
	2	Vinc levizes	2	Manovrues I skrapit levizes	8	-	-	1,000,000	2030
	3	Vinc levizes	2	Manovrues I skrapit levizes	8	-	-	1,000,000	2030
	4	Vinc levizes	2	Manovrues I skrapit levizes	8	-	-	1,000,000	2030

⁴⁰ Capacity of cement/clinker terminal can be increased to around 4 million tonnes if necessary by using both sides of the jetty for loading operations instead of only one side, accompanied by the installation of additional ship loading equipment.





5.6 Vleresimi Ekonomik i Investimeve te Propozuara

5.6.1 Hyrje

Analiza ekonomike krahason kostot dhe perfitimet e projektit krahasuar me rastin baze. Ne studimin aktual, analiza do te behet ne nje baze rritese , p.sh. bazuar ne kosto shtese te ndodhura ne rastin baze krahasuar me rastin e projektit dhe anasjelltas. Kostot dhe perfitimet jane te llogaritura duke filluar nga viti 2008, deri ne vitin 2030. Meqenese komponentet e rendesishem te projektit jane bere operacionale pas vitit 2010, deri ne ate vit jane marre parasysh vetem investimet per zbatimin (kostot e lidhura me transportin tokesor dhe me menaxhimin portual jane njesoj midis projektit dhe rastit baze).

Logjika kryesore per investimin ne facilite te reja portuale eshte per te perpunuar rritjen ne trafikun e portit te Barit. Nje ceshtje e vecante per studimin aktual eshte qe kohet e fundit Porti i Durresit ka njohur nje akselerim te shpejt ne zhvillimin e tij, pas vitesh ngecje gjate eres komuniste, dhe krizes se viteve 1990. Situata aktuale eshte qe jane zbatuar shume projekte te medha (psh.rindertimin I plote I kalatave 5 dhe 6) dhe jane ne process zbatimi (rindertimi I kalatave 7/8 dhe terminali I trageteve, rialokimi I terminalit te vajit dhe porti I peshkimit), ose mund te konsiderohen si nje pjese e “ongoing business” (mirembajtja e infrastructures, blerja e makinerive apo superstructures). Nje vleresim ekonomik nuk duhet te perfshije keto investime, plus perfitimet qe dalin nga implementimi I ketyre I ketyre masave nuk jane te pavarura nga masterplani I propozuar⁴¹. Problemi me i rendesishem i masterplanit, dmth.(ri-) ndertimi I terminaleve te mallrave refuxho eshte megjithate nje element I ri. Keshtu, vleresimi aktual ekonomik do te fokusohet ne realizimin e terminaleve te mallrave te thata refuxho sic projektohen ne masteplan. Prandaj, logjika pas masterplanit te propozuar eshte qe ti siguroje industrise se rende Shqiptare nje hyrje ne tregjet boterore me nje kosto efektive per importet dhe eksportet e importeve te mallrave te tyre refuxho.

Krahasimi I alternativave te zhvillimit qendron ne zemer te vleresimit ekonomik. Opsione te ndryshme zhvillimi te portit te Durresit jane investiguar, dhe I eshte bere nje analize e meteishme opsionit te preferuar. Keto opsione alternative zhvillimi, ose opsionet ‘bej dicka’, jane diskutuar me detaj ne kapitullin 5 te ketij raporti. Opsini I preferuar I zhvillimit ateheres eshte I perzgjedhur per nje vleresim te meteishem dhe zakonisht quhet rasti I projektit (rastet) ose opsioni ‘bej dicka’.

Nje aspect shume I rendesishem per analizen ekonomike eshte perkufizimi I rastit baze, edhe pse nje emertim me I preferueshem do te ishte ‘status quo-ja’, ‘biznes I zakonshem’ ose opsioni standard. Termi rasti baze tashme rezervohet per vleresimin me te mire se sa nje opsion do te kushtojte ne terma ekonomike, duke lejuar edhe nje tolerance per riskun dhe optimizmin (keshtu, cdo opsion ka rastin e tij baze). Eshte e rendesishme te verehet qe rasti baze nuk perfshin realizimin e asnje investimi. Investimet ne infrastrukturen baze per te cilat tashme eshte rene dakort, investimet per makineri adekuate, dhe kostot per punet e mirembajtjes mund te formojne nje pjese te rastit baze.

Paragrafet e meteishem permblendhin supozimet baze dhe konkluzionet e vleresimit ekonomik. Nje diskutim me i detajuar eshte perfshire ne aneksin 7 te ketij raporti.

⁴¹ For example, if an extra crane is required to increase the berth capacity, this crane is assumed to be acquired in the base case as well as in the project case. Otherwise the base case would suffer from (unrealistically) low utilisation of basic infrastructure (quays).



5.6.2 Rasti Projekt kundrejt Rastit Baze

Ne Rastin Projekt, supozohet qe investimet ne Portin e Durrësit do te ndodhin ne perputhje me planet e propozuara te zhvillimit. Keto plane bazohen ne supozimin qe porti i Durrësit mbetet porti kryesor ne Shqiperi per te gjith ngarkesat, pervec produkteve te naftes.⁴²

“Skenari pa project”, ose I ashtu quajtur “Rasti Baze”, paraqet situaten aktuale net e cilen nuk behet asnje investim shtese ne portin e Durrësi, pervec investimeve tashme te percaktuara. Keto perfshijne:

- Kalatat 1-4 jane rehabilituar sipas parashikimit (mirembajtje)
- Kalatat 7/8 jane rindertuar (projekti eshte ne rruge)
- Sistemi operacioneal ne sheshin e konteniereve eshte ndryshuar ne nje system RTG
- Investiment e parashikuara per zhvillimin e terminalit te konteniereve ne kalatat 5 – 7/8 jane zbatuar. Keto investime lidhen me makinerite kryesore, dhe betonimit.
- Terminali I trageve eshte ndertuar sipas parashikimit (projekti eshte ne zbatim)

Diferenca kryesore me rastet e projekteve konsiston ne zhvillimet e planifikaura per perpunimin e mallit te thate refuxho. Investimet e meposhtme nuk perfshihen ne rastin baze:

- Ndertimi I terminalit te cimentos/klinkerit
- Ndertimi I terminalit te skrapit
- Rindertimi I kalatave 10/11
- Dragimi per ngarkesat e mallit te thare refuxho- perqindja e atribuar mallit refuxho eshte 1/3 e dragimit total.

Ne kuader te kushteve shume te keqja, sidomos te kalates 10⁴³, nuk do te ishte realiste caktimi I asnje lloj kapacitet perpunimi ngarkese kesaj kalate pa u zbatuar nje rindertim I saj. Kalata 11 eshte ne kushte me te mira, duke lejuar nje kapacitet te limituar perpunimi ngarkesash. Kapaciteti I grupit te kalates pa implementimin e puneve te propozuara rindertimore bazohet ne:

- 350 dite operacionale ne vit
- 22 ore operacione ne dite
- 180 ton ne ore per anije (e ngjashme me vlerat e veshguara ne vitin 2007)
- 40% zenie kalate

Mund te verifikohet lehte qe kapaciteti perpunues I kalates ateher do te jete rreth 550 mije ton ne vit.

Per te shmangur cdo komplikim te panevojshem te vleresimit, supozohet qe ne rastin baze trafiku I mineraleve (rreth 625 mije ton ne vit) mund te eksportohet nepermjet kalatave 10/11. Pasoja eshte qe ne rastin baze cemento, klinker, qymyri dhe skrapit nuk mund te perpunohen me ne portin e Durrësit. Ne pastim ka dy perqasje te mundshme:

- Ose supozohet qe eksportet e cimentos/klinker dhe eksportet e qymyrit dhe skrapit nuk do te realizohen (p.sh trafiku ndryshon),
- Ose supozohet qe keto trafike kalojne permes portit te Bar.

Ne perqasjen e pare, ne rastin baze Shqiperia nuk do te kishte mundesi te zhvillonte potenciali e eksporteve te cimentos/klinkerit ose potencialin e prodhimit. Perfitimet e rastit project ateher mund te vleresohen si vlere e shtuar e ketyre industrive, qe do te conin ne nje vleresim me

⁴² The petroleum products are moved to a new port (under construction) at Porto Romano

⁴³ See also the results of the condition survey of the basic port infrastructure, included in chapter 2 and Annex 2 to this report.



pozitiv ekonomik te projektit. Megjithate, me qellim qe te qendrojme ne anen konservative dhe te shmangim rezultate teper optimiste te vleresimit, Konsulenti perzgjodhi perqasjen e dyte. Kjo mbeshtetet nga fakti qe gjate interstave Porti I Bar shpesh u permend si alternative e preferuar si port dalje ne ne rast se Porti I Durresit nuk mund te perunoje ngarkesen per nje arsye apo tjetren. Kjo do te thote qe ne rastin baze cemento, klinker, qymyri dhe skrapi do te kalojne nepemjet portit me te afert alternative, atij te Barit ne Mal te Zi.

Distanca nga impiantet e cimentos/klinkerit dhe impianteve te hekurit per ne portin e Barit eshte 250km me shume se drejt portit te Durresit. Kjo paraqet nje perfitim shume te rendesishem te rastit te projektit kundrejt rastit baze; kursime e transportit me rruge tokesore. Kjo me tej perpunohet ne aneksin 7 te ketij raporti.

5.6.3 Supozimet e bera

Permbledhje e parashkimeve per tregtine

Pika e fillimit per te dy skenaret eshte volume I projektuar si tregtise sic tregohet ne kapitullin mbi parashikimet e tregtise dhe trafikut. Ne rastin projekt I gjithë trafiku do te perpunohet ne portin e Durresit, ndersa ne rastin baze nje pjese e trafikut do te kaloje nga Porti i Barit (Mal i Zi).

Keto parashikime tregtie do te merren per Rastin Baze si dhe per Rastin Projekt. Supozimi qe trafiku do te jete i njejte ne Rastin Baze si ne Rastin Projekt do te coje ne nje vleresim me konservativ per perfitimet e Rastit Projekt, sic eshte e mundur qe per shkak te zhvillimit te portit te Durresit, eksportet shtese te ngarkesave do te ndodhin fale nje sistemi me eficen transporti.

Kostot e realizimit te Planeve te Zhvillimit Portual te Propozuara

Te gjitha kostot jane shprehur ne vlera kostante te vlerave te vitit 2008, dhe shprehen ne Euro (milion).

Per nje analize ekonomike duhet te behet diferenca ndermejt kostove te ndodhura ne Shqiperi (qe do te quhen kosto ekonomike, pa asnje takse apo pagese tjeter transferimi) dhe kostot jashte Shqiperise (duhet te konsiderohen duke perfshire te gjitha taksat et qe do te paguhen ne vendin tjeter).

Per te kthyer kostot financiare te investimeve te ndodhura ne Shqiperi ne kosto ekonomike, nje norme prej 0.8 eshte supozuar me qellim qe te llogariten taksat locale dhe per punen locale jo profesionale. E njejta norme supozohet per operacionet dhe kostot e mirembajtjes ne portin e Durresit.

Per kostot e shkaktuara jashte Shqiperise, kosto ekonomike merret e barabarte me kostot financiare apo tarifat qe duhet te paguhen.

Identifikimi I Kostove dhe Perfitimeve

Supozohet qe cmimi FOB (Bar ose Durrës) I produkteve te eksportit ne portin e daljes eshte percaktuar nga tregu boteror, dhe nuk varet nga vete porti (Durrës ne rastin project dhe Bar ne rasti baze). Ngjashmerisht per importet supozohet qe cmimi CIF I importeve (ne Portin e Bar ose ne Portin e Durrësit) percaktohet nga tregu boteror, dhe kjo nuk varet nga hyrja ne port.

Cdo reduktim ne kostot ekonomike per:

- Perpunimin ne port
- Dhe/ose per transportin rrugor



Atribuhet si nje perfitim per projektin.

Seksionet e meposhtme paraqesin nje vleresim te ketyre dy kategorive kryesore te kostove per rastin project dhe rastin baze.

Trajtimi I kostove mjedisore

Kostot mjedisore perfshijne investimet e kerkuara ne masat lehtesuese ne shpenzimin e kapitalit.

5.6.4 Kosto ekonomike per perpunimin e mallit refuxho anije-breg (dhe v.v.)

Ne rastin baze, kostot e portit konsistojne nga te gjitha pagesat dhe taksat qe duhet te paguhen ne portin e Bar per perpunimin e ngarkeses. Ne rastin projekt, i gjithe malli refuxho perpunohet ne portin e Durrësit. Kostot financiare per kete perfshijne shpenzimet e kapitalit dhe operacionet dhe kostot e mirembajtjes, te llogaritura ne kapitullin 5. Kostot korresponduese ekonomike llogariten duke shumezuar kostot financiare me norme hije prej 0.9.

5.6.5 Kostot ekonomike per transportin rrugor

Per llogaritjen e kostove te transportit supozohet qe i gjithe malli refuxho transportohet me hekurudhe. Ne rastin baze nje pjese e parashikimit te trafikut te mallit refuxho (shih kapitullin 3), dmth. Cimento/klinker, qymyri dhe skrap do te kalojne nepermjet Portit te Bar. Ne rastin baze + kostot ekonomike per transportin hekurudhor ndermjet Fushe Krujes (qymyr, cimento dhe klinker) ose Elbasanit (skrap) ne kufirin ndermjet Shqiperise dhe Malit te Zi llogariten duke shumezuar kostot financiare (jo tarifat) e 0.026 Euro/ton/km.

Ne rastin projekt kosto ekonomike per transportin ne Portin e Durrësit konsiderohen 0.026 Euro/tonne/km.

5.7 Kosto Totale Ekonomike

Rasti Baze

Kostot totale per ton ne rastin baze jane:

- Cimento dhe klinker:
 - Kosto transporti rrugor:: 7.0 Euro/ton
 - Kosto perpunimi ne Portin e Bar: 3.6 Euro/ton
 - Diference kosto fabrike - FOB Bar: 10.6 Euro/ton
 - Kosto vjetore, 2 milion tpy: 21.2 milion Euro/vit
- Qymyri:
 - Kosto transporti rrugor: 7.0 Euro/ton
 - Kosto perpunimi ne Portin e Bar: 4.8 Euro/ton
 - Diference kosto CIF Bar – fabrike: 11.8 Euro/ton
 - Kosto vjetore, 0.9 milion tpy: 10.6 million Euro/year
- Skrap:
 - Kosto transporti rrugor : 9.2 Euro/ton
 - Kosto perpunimi ne Portin e Bar: 7.2 Euro/ton
 - Diference kosto CIF Bar – fabrike: 16.4 Euro/ton
 - Kosto vjetore, 0.9 milion tpy: 14.8 milion Euro/vit



Rasti Projekt

Ne rastet projekt kostot konsistojne ne kostot e transporti rrugor per ne Portin e Durrësit plus kostot ekonomike te investimeve te projektuara dhe shpenzimeve operacionale ne ate port per perpunimin e cimentos/klinkerit, qymyrit dhe skrapit.

Kostot ekonomike ne rastin e kostobe te rastit projekt jane:

- Transporti hekurudhor ndermjet Portit te Durrësit dhe origjines ose destinacionit:
 - Cimento dhe klinker: Fushe-Kruje – Porti I Durrësit:
0.024 Euro Euro/ton km x 35 km = 0.8 Euro/ton
 - Qymyr: Port i Durrësit – Fushe Kruje:
0.024 Euro Euro/ton km x 35 km = 0.8 Euro/ton
 - Skrap: Elbasan – Port i Durrësit:
0.024 Euro/ton km x 73 km = 1.8 Euro/ton

Ne rastin projekt vlera e mbetur e investimeve eshte trajtuar si nje fluks hyres parash ne fund te horizontit te projektit. Vlera e mbetur llogaritet si nje diference ndermjet shumes totale te investuar dhe zhvleresimit kumulativ, shumezuar me normen hije prej 09. Vlera e mbetur ne 2030 eshte rreth 48 milion Euro.

Nese kosto ekonomike e te gjitha investimeve ne rritje dhe shpenzimeve operacionale shperndahet mbi tonazhin ne rritje te trajtuar ne rastin e projektit, atehere kosto ekonomike e trajtimit te terminaleve ne portin e Durrësit eshte rreth 2.7 Euro/ ton, kosto mesatare e transportit ne portin e Durrësit eshte rreth 1.4 Euro/ton dhe kosto ekonomike totale per ton eshte rreth 4.1 Euro/ton. Duke e krahasuar kete kosto me ate te rastit baze, perfitimi ekonomik I projektit mund te perllogaritet rreth 8 Euro/ton eksporti te ngarkesave te medha te thata qe kalojne ne kalaten e re ne Durrës.

5.7.1 Perfitimet me sasi te papercaktuar

Jo gjithmone eshte e mundur ose praktike te vlerohen kostot dhe perfitimet ne terma monetare. Gjithashtu duhet te verehet qe pervec perfitimeve te identifikuar ne paragraet e mepatshem, ekzekutimi i projektit gjithashtu pritet te kete perfitime te tjera qe jane me pak te lehta per tu percaktuar, ose jane me pak te qarta per t'ja atribuar ekonomise Shqiptare. Pa qene e plote, perfitimet e meposhtme mund te realizohen nga investimet e propozuara ne portin e Durrësit:

- Fushata e dragimit lejon perdorimin e anijeve me te medha, duke reduktuar keshtu kostot e transportit detar (edhe pse eshte e veshtire te percaktohet nese ky perfitim mund ti atribuohet ekonomise shqiptare apo linjes se transportit)
- Nje port operues eficient mund te rrise investimet (vendase ose te huaja) ne ne industrite e orientuara nga eksportet ne Shqiperi
- Permiresimi I lidhjeve sociale dhe kulturore me shtetet fqinje
- Forcimi i rolit te Portit te Durrësit, i cili vepron si nje porte detare me Europen Qendrore dhe vecanerisht si nyje kryesore per Korridorin VIII
- Zhvillimi i Portit te Durrësit ka nje efekt pozitiv ne punesimin ne zone.

Keto perfitime ekzistojne por nuk eshte dhene sasia e tyre apo nuk merren parasysh ne vleresimin e fizibilitetit ekonomik te planit te propozuar



5.7.2 Indikatore të kësaj fizibiliteti ekonomik

Rezultati i vlerësimit ekonomik është që për skenarin e mesëm të trafikut:

- eIRR = 33%
- eNPV(12%) = 139 milion Euro

eIRR konsiderohet me e lartë se norma cut-off prej 12%, dhe NPV është pozitive për normën e përzgjedhur të skontimit prej 12%. Në bazë të supozimeve të bëra projekti mund të konsiderohet i mundshëm.

Një analizë sensitiviteti u krye për të kontrolluar vërtetësinë e rezultateve të marra. Tabela mëposhtë vlerëson sensitivitetin e fizibilitetit ekonomik të projektit kundrejt ndryshimeve në supozimet mbi parametrat kyçe për projektin:

- Parashikimi i trafikut: I lartë/ i mesëm/ i ulët
- Investimet në portin e Durrësit (CAPEX): +/- 20%
- Kostot për operacionet dhe mirëmbajtjen në Portin e Durrësit (OPEX): +/- 20%
- Kostot për transportin hekurudhor: +/- 20%
- Tarifat e përpunimit në portin e Bar: +/- 20%

Tabela 5-2 Analiza e sensitivitetit të vlerësimit ekonomik

Parametri	Scenario	eIRR	NPV (@ 12%) në milion Euro
Skenari i supozuar i projektit		30%	143
Skenari i trafikut			
	low	14%	16
	base	30%	143
	high ⁴⁴	45%	275
CAPEX	80%	37%	163
	120%	26%	122
OPEX	80%	31%	148
	120%	30%	137
Kostot për transportin hekurudhor	80%	26%	108
	120%	34%	174
Tarifat e përpunimit në Bar	80%	28%	121
	120%	33%	164
Rasti me i keq skenar:			
• Skenari me trafik të ulët • CAPEX: 120% • OPEX: 120%		7%	-36

⁴⁴ Kufizimet e kapacitetit në portin e Durrësit nuk merren parasysh në analizën e sensitivitetit – supozohet gjithashtu që skenari me trafik të lartë mund të përpunohet kur të implementohen zhvillimet e projektuara.



• Kosto per transportin hekurudhor; 80% • Tarifat e perpunimit ne Bar: 80%			
--	--	--	--

Faktori me I rendesishem qe percakton fizibilitetin e projektit eshte skenari I trafikut, I ndjekur nga kostot per transportin hekurudhor dhe tarifat e perpunimit ne Portin e Bar. Ne skenarin qe konsiston ne kombinimin e skenarit me pak te favorshem per secilin variable, norma e cut-off (nderprerjes, perfundimit) prej 12% nuk eshte arritur.

Mund te konkludohet qe realizimi I zhvillimit te propozuar ne portin e Durresit eshte nje project I mundshem me nje nivele te mira dhe te forta te EIRR-se.



6

PLANI I BIZNESIT

6.1 Zhvillimi ligjor dhe institucional

6.1.1 Kuadri ligjor – hyrje ne konceptin e Pronarit

Me miratimin e Ligjit Nr. 9130 te dates 8 Shtator 2003, Parlamenti i Republikes se Shqiperise prezantoi nje koncept te ri mbi portin pronar dhe percaktoi parimet organizative te autoritetit qe menaxhon porte te tilla, rregullat e tyre, funksionet dhe anen adminisitrative, gjithashtu marredhenien me operatoret, organet shtetere dhe perfaqesuesit e tyre.

Nje nen shume i rendesishen ne kete ligj eshte Neni 5 i cili e percakton funksionimin e Autoritetit Portual. Zeri f) shpreh shume qarte qe Autoriteti Portual duhet te marre statusin e portit “pronar” brenda periudhes te percaktuar ne Artikullin 9.3. (p.sh. brenda periudhes 3-vjecare). Si rrjedhoje zhvillimi i masterplanit duhet te marre ne konsiderate kushtet e ligjit mbi Autoritetin Portual, cka percakton portin pronar si nje port te administruar nga Autoriteti Portual i cili menaxhon hapësirën dhe infrastrukturen e portit, por qe nuk perfshihet ne performancen e sherbimeve portuale dhe ne sigurimin me pajisje portuale. Kjo duhet te jete edhe baza per zhvillimin dhe menaxhimin e ardhshem te portit te Durrësit.

Ne kete menyre roli i portit pronar kerkon qe Autoriteti Portual t'i jape sektorit privat nje rol me te madh ne drejtimin e portit dhe ne vecanti ne operacionet qe ralizohen per sherbime te ndryshme portuale, madje edhe ne ato te dhena me koncension.

Ligji mbi Autoritetin Portual eshte pergatitur me qellim reformimin e sektorit portual ne Shqiperi dhe pajisjen e autoritetit portual, si per shembull APD, me autorizimin e nevojshem dhe me aftesine per te vepruar si nje organizate pronare per llogari te Qeverise Shqiptare.

Megjithate, Neni 31 i ligjit mbi Autoritetin Portual, i cili e lejon Bordin Mbikqyres te Autoritetit Portual te jape me koncension, dhe referohet tek Ligji i Konkencioneve i vitit 1995, eshte ne kundërshtim te dukshem me Nenin 5 te Ligjit te ri te Konkencioneve nr. 9663 te 18 Dhjetorit 2006, i hyre ne fuqi ne 12 Janar 2007, i cili percakton qe autoritetet kontraktues mund te jene vetem Ministrite ose njesite qeverisese lokale. Autoriteti Portual nuk eshte asnjeri prej tyre dhe meqenese Neni 24 i Ligjit te ri te Konkencioneve percakton qe ne rast konflikti midis ligjit te koncencioneve dhe cdo ligji ekzistues, perparesi ka ligji i Konkencioneve, kjo do te thote qe Autoriteti Portual nuk eshte i lejuar te jete autoriteti kontraktues.

6.1.2 Perfshirjat dhe struktura ligjore

Pasojat kryesore te kuadrit ligjor aktual ne Shqiperi te pershkruara ne Seksionin 2.7 jane si vijon:

Autoriteti Kontraktues

Entiteti i cili akordon koncesionet per facilitetet portuale, qe eshte Ministria e Puneve Publik, Transportit dhe Telekomunikacioneve, nuk eshte e njejte me ate e cila do te administroje portin, dmth Autoriteti Portual Durres (APD). Kjo e fundit ne kapacitetin e saj si pronar toke duhet jete



rregullator i linjes se pare per shkak te rolit te saj brenda zinxhirit te furnizimit si dhe brenda komunitetit portual APD caktohet si pala qe duhet te ndermarre kete detyre. Prandaj, APD duhet te siguroje qe operatoret private ne pozicionin e tyre si koncesionare te respektojne kushtet kontraktuale sic percaktohen ne marreveshejen koncesionare. Fatkeqesisht, keto kushte, nen ligjin aktual Shqiptare, do te duhet te jene ne coherence me Ministrine e transporteve dhe koncesioanret e ndryshem. Ne rastin me te keq keto mund te jene te panjohura per APD-ne dhe mundesisht te shkojne kunder interesave afatgjata te autoritetit.

APD si nje investitor

Ne nje suate ne te cilen APD investon ne facilitate (ose mban barren financiare te investimit), manaxhon infrastrukturen e pergjithshme ne port dhe superstrukturen dhe permbush detyrat e pergjithshme si port landlord (pronar toke) duke optimizuar vleren e prones portuale, ndersa qeveria akordon koncesionet, rolet dhe pergjegjesite gershetohen ne menyre te padallueshme. Nje vendimarrje e tille e ndare ne dy pjese dhe e pakoordinuar ne menyre te paevitueshme con ne nje qeverisje te paqarte, te papershtatur dhe parciale. Per shkak se linjat e autoritetit jane te ngaterruara dhe te paqarta, ofertuesit potenciale do ti afrohen tenderave per akordimin e koncesioneve per facilitetetet ne Portin e Durrësit me nje nivel te caktuar dyshimi dhe mosbesimi. Keshtu ata ose nuk do te paraqesin propozime ose ka me shume gjasa qe ti pergjigjen atyre me nje mundesi me te madhe per risk shtese te krijuar nga ajo qe ata e perceptojne si qeverisje e pafokusuar.

Nje pamundesi nga APD per te paguar investimet ose perkushtimet e tjera financiare mund te rezultojne ne pamundesine e operatorit privat per te permbushur obligimet e tij sic perkufizohen ne kontraten koncesionare qe ka firmosur me Ministrine e Transportit (MPWTT)

Duke supozuar qe kontrata koncesionare siguron pagesen e tarifave dhe qerave, do te jete MPWTT si pale kontraktuese qe do te marre pagesat. Ne menyre logjike, keto duhet ti shkonin APD-se sigurisht nese investimet infrastrukturore ne facilitetet do te beheshin nga APD. Nje arranzhim i tille do te siguronte qe APD te siguronte vazhdimesine e saj dhe autonomine financiare. Ceshtja e investimeve infrastrukturore ngre ne j ceshtje tjeter, dmth ate te nevojës per te vendosur ne vend nje strukture e cila permbledh parimin e alokimit te detyrimeve te investimeve publike ndaj autoritetit qe firmos kontratat e koncesionit bazuar ne perkushtime afatgjata jo te paqarta nga Qeveria ne lidhje me nivelin e financimeve te infrastruktures portuale qe ajo do te siguroje.

Koncepti i Joint Venture duke perfshire APD

Duke konsideruar mundesine qe veprimtaria e terminaleve te strukturohet me "Joint Ventures", ku APD mund te jete partner, eshte e rendesishme qe fillimisht te ndahen perspektiva e aksionereve nga ajo e kreditorëve: nje "Joint Venture" nuk realizohet per te zehedesuar marrjen borxh te kapitalit dhe qe palet qe do te marrin pjese ne nje Kompani me nje Qellim te Caktuar si joint venture nuk do te jene huadhenesit e zakonshem (banka tregtare ose te zhvillimit, thesari i shtetit, kontraktuesit ose siguruesit e pajisjeve kur ato ofrojne terma kredie SPC ne nje projekt).

Pertej kosideratave korporative, elementi institucional ben qe Keshilluesi te rekomandoje fort evitimin e krijimit te strukturave Joint Venture, per arsyet e meposhtme:



- APD pret te behet pronar. Shihet nje konflik potencial interesi ne te qenit rregullatori i nje koncensionit dhe ne te njejten kohe nje pale ekzekutuese ne te njejtin koncesion/ marreveshje BOT. Si rrjedhoje do te shkaktohej nje perplasje e pamohueshme interesash. Ndaj ne rekomandojme mbajtjen e nje strukture te qarte ne situaten e te qenit Port pronar.
- Kuadri ligjor dhe institucional ne Shqiperi eshte i hapur ne kuptimin qe ligji mbi reformen portuale kerkon qe porti te shkeputet nga operacionet portuale dhe te fokusohet ne funksionet e pronarit. Pjesemarrja ne nje Joint Venture do te ishte kontradiktore me shpirtin reformues te porti shqiptar.
- Joint Venture eshte nje marreveshje ligjore komplekse qe kerkon angazhime te forta kontraktuale. Kjo gje do ishte normale midis dy entiteteve private por pak e pazakonte midis nje autoriteti publik dhe nje entiteti privat. Ne fakt, rasti i dyte mund te coje ne konflikte qe mund te lindin si perballje e dy sistemeve te ndryshme ligjore, perkatesisht ligji kontraktual (ose ligji i korporatave private) dhe ligji administrativ (p.sh. Ligji mbi autoritetin portual).

Ne termat e nje analize fizibiliteti, konsiderohet jo relevante modelimi i nje strukture te tille, dhe e pamundur ne kuptimin qe pronesia dhe struktura aksionere nuk mund te percaktohet me pare, por vetem pasi propozimet te jene pranuar, kontratat te jene negociuar me cmimin e preferuar dhe pala fituese te jete shpallur. Gjithashtu rekomandohet te evitohet nje Joint Venture 50/50 midis partenereve private, meqenese lloji i strukture mund te mos garantoje asnje prej dy aksionereve (kjo eshte arsyeja pse ndarja 51/49 vendoset kur ka vetem dy partnere te perfshire ose cdo formule me tre ose me shume aksionere ku aksioneri drejtues sigurohet qe do te jete partneri decisiv).

Perfundimisht pritet qe shume operatore private ta konsiderojne kete lloj strukture joterheqese, sepse kuadri ligjor ne Shqiperi eshte relativisht i paqarte ne lidhje me fuqine kontraktuese te Agjensive Publike. Ne kuadrin aktual APD ligjerisht nuk ka te drejte te firmose marreveshje PPP ne emer te Shtetit. Ndaj nje Joint Venture me APD si partner mund te coje ne bllokim total te pozicionit ligjor te procesit te koncensionit.

6.1.3 Marrevshja e llojit "Tri-paleshe", skenar i mundshem per kontraktimin e PPP contracting

Problemi i autoritetit kontraktues ende nuk ka marre nje zgjidhje definitive ne kornizen institucionale te porteve Shqiptare. Me koncesionimin e planifikuar te terminalit te kontenierëve perpara fundit te vitit 2008, propozimi i bere nga Korporata Nderkombetare Financiare (IFC) e cila eshte keshilltari kryesor i Qeverise per pergatitjen dhe lancimin e nje tenderi nderkombetar per perzgjedhjen e nje operatori terminalësh kontenierësh mjaft te kualifikuar per ta operuar ate, investuar dhe permiresuar kete terminal ne nje kontrate koncesioni afatgjate, eshte firmosja e nje marrevshje tre paleshe ndermjet APD, MPWTT dhe Koncesionarit. Nen kete marreveshje MPWTT, sipas ligjit te Koncesioneve, do te jete autoriteti kontraktues, dhe APD do te behet manaxheri i koncesionit. Per me teper, nje qera ose nje marreveshje license do te firmoset ndermjet APD-se dhe Koncesionarit per te siguruar qe ka vetem nje marreveshje koncesioni ndermjet paleve.



Keshtu APD do të ishte përgjegjëse për zbatimin e aktiviteteve të koncesionit në emër të autoritetit kontraktues MPWT. Nëse qëllimi i përbashkët i MPWTT dhe APD-së është të zbatohet të gjitha aktivitetet e koncesionit dhe të marrë të gjitha të ardhurat, marrëveshja e koncesionit duhet të strukturohet kështu që në masën më të madhe të mundshme (p.sh. siç lejohet nga Ligji i Koncesioneve) APD të performojë të gjitha aktivitetet ose në emër të saj (p.sh. rregullorja për koncesionet, monitorimi i performancës, informacioni dhe procesi i raportimit, investimet në infrastrukturën portuale) ose në emër të MPWTT me këto të fundit duke qenë efektivisht autoritet kontraktues vetëm në lehtë. Në fushën e vecantë, MPWTT, si autoritet kontraktues, do të duhet të marrë veprime në emër të vetë. Ndërsa MPWTT akordon koncesionin, ajo duhet të jetë edhe pala që e perfundon atë në rast mangesish. Megjithatë, do të jetë e mundur që të inkorporohet një marrëveshje koncesionare tre palësh me qëllim që veprime të tillë të ndermerren vetëm nga MPWTT por në marrëveshje me APD-në.

Marrëveshja tre palësh koncesionare e përmendur më lart, sidomos duhet të konsiderohet si tranzitore dhe mund të aplikohet për atë kohë sa që ligji për koncesionet nuk është amenduar kështu që autoritetet portuale të kthehen në autoritete kontraktuese për të gjithë koncesionet në pronat portuale Shqiptare. Tre arsye kryesore militojnë për amendimin e Ligjit për Koncesione dhe lejojnë përjashtimin e autoriteteve portuale dhe në vecanti APD në lidhje me deklarin e Nenit 5, në lidhje me autoritetin kontraktues. Në fillim, APD është autoriteti i cili aktualisht është përgjegjëse për menaxhimin dhe operacionet në portin e Durrësit dhe në të ardhmen do të mbetet përgjegjëse për këto. E dyta, Qeveria ka qëllim të kthejë APD në një entitet të cilin në të ardhmen do të investojë në infrastrukturë dhe superstrukturën e portit të Durrësit. Dhe e treta, APD është autoriteti që mund të akordojë të drejtat e tokës mbi token e Portit të Durrësit.

6.1.4 Konsiderime dhe implikime

Edhe pse APD duhet të jetë autoriteti kontraktues i preferuar, disa argumenta mund të shtrohen në favor të Ministrisë për të qenë autoritet kontraktues. Një investitor privat mund të komfortohet nëse koncesioni akordohet nga një ministri në rast se niveli i investimit që kërkohej nga sektori publik është i lartë dhe nëse vlera e marrëveshjes financiare që APD lejohet të leshojë mund të jetë një sfidë.

Atëherë është çështja që pozicioni aktual financiar i APD-së nuk nënkupton që APD në të ardhmen mund të jetë financiarisht autonom. Nëse APD do të ishte financiarisht autonom dhe shumica e investimeve që APD kërkohej të marrë është e konsiderueshme, një operator privat mund të kthehet nga qeveria qendrore për garanci financiare. Ky është një pozicion që qeveria dëshiron ta shmange dhe që nuk do të duhet të përballesh nëse autoriteti i qeverisë qendrore do të ishte autoritet kontraktues. Me në fund, një tjetër problem është fakti që APD nuk ka mandate në lidhje me shërbimet e marines. Kjo nga ana e saj ngre pyetjen themelore të përgjegjësisë së përgjithshme për menaxhimin portual dhe operacionet në portin e Durrësit.

6.1.5 Pronesia e kantierit detar

Për të zgjidhur situatën komplekse që është ngritur për shkak të pronesisë së kantierit nga Durrës-Kürüm Shipyard Sh.a., mund të konsiderohet opsionet e mëposhtme për rimarrjen e pronesisë nga një perspektivë teorike:



- Kūrūmi vullnetarisht I shet token Qeverise (mundesisht APD-se) me nje cmim te rene dakort qe do te reflektonte cmimin real te tregut te tokes pavaresisht nga akordimi I mundshem I nje koncesioni ne nje terminal tjetër ne portin e Durrës;
- Durrës-Kūrūm Shipyard Sh.a. deklaroi falimentimin dhe Qeveria mund te vazhdoje atehere te riposodoje token dhe te percaktojë lirisht perdorimin e saj ne ardhmen;
- Kūrūm Group perfshihet ne nje lufte te gjate ligjore me Qeverine dhe ose APD-ne per te shmangur shpronësimin dhe largimin e kantierit nga prona e portit; rezultati I kesaj lufte ligjore eshte I pasigurve dhe per nje kohe te gjate do te ndaloje perdorimin e tokes per zhvillime te tjera terminalesh.

Vetem zgjidhja e pare do te ndihmonte ne evakuimin e kantierit ne nje faze te hershme dhe do te lejoje zhvillimin e saj per perdorime te tjera.

Bazuar ne kerkesat e kompanise, manaxhimi I Kūrūmit ne shume raste ka vene perpara propozime ne lidhje me rolin e tyre te ardhshem ne portin e Durrës. Per shembull, ne Shtator 2007, u be nje propozim nga Kūrūmi per te zgjeruar terminalin e trageteve duke shtuar 82 000 metra katrore nga kantieri, me qellim qe te akomodohej rritja e trafikut (kryesisht I prituri nga Maqedonia dhe Kosova). Qellimi do te ishte qe ai te drejtohej permes nje Kompanie me Qellim te Vecante ne te cilen, pervec Kūrūm Group, nje operator nderkombetar tragetesh dhe APD te ishin aksionere. Propozimi nenkuptoi qe kantieri detar do te mbyllej.

Kjo megjithate, do te ndodhte vetem nese dhe kur Kurumit ti plotesohen kerkesat e meposhtme: qe pervec se te marre pjese ne terminalin e trageteve, nje terminal I specializuar I dedikuar te vihet ne dispozicion atyre per importin e 800 000 dhe 900 000 ton skrap ne vit. Per me teper, Kūrūmi ka deklaruar qarte pozicionin e tij ne lidhje me pronesine e tokes nese propozimet e tij do te refuzohen. Atehere do te pergatej per nje lufte ligjore per ti rezistuar shpronësimit te kantierit dhe per te shmangur qe aktivitetet e kryera aty te zhvendosen nga porti aktual.

6.1.6 Struktura ligjore dhe institucionale vs. arranzhimet direct komercial

Bazuar ne ligjin aktual per koncesionet propozimi I Kurumit per te patur te drejten e koncesionit per nje terminal te zgjeruar pasagjeresh dhe tragetesh dhe te drejten per te operuar terminalin e skrapit ne kembim te pronesise se tokes, nga pikepamja ligjore nuk mund te merret nen konsiderate. Kjo do te kerkonte ndryshimin themelor te ligjit. Perpara nje koncesioni duhet te filloje nje process I rregullt tenderi (ne baze te shume neneve nen Titullin 2 te Ligjit per Koncesionet). Kjo perjashton direkt nderrimin e tokes me akordin e nje koncesioni. Ne nje mjedis plotesisht komercial, mirepritur arranzhimet e reja dhe novatore dhe mund te negociohen lirisht. Por kjo nuk ndodh kur njera nga palet eshte autoritet kontraktues public dhe Ligji shqiptar per koncesionet nuk le asnje alternative tjetër pervec organizimit te nje procesi tenderimi.

Prej kesaj, propozimi i Kūrūmit per te kembyer token e tij duhet te shkeputet nga akordimi I nje koncesioni I te drejtave operative. Keto jane ne essence dy transaksione komplet te ndryshme dhe jo-te lidhura. Asnje kembim I njerës per tjetren eshte I mundur. Shitja e tokes nga Kurumi APD-se eshte thjesht nje ceshtje ku te dy palet duhet te bien dakort me njera tjetren per nje CMIM qe reflekton sic duhet potencialin qe toka e aktiviteve te ndertimit te anijeve I ofron perdoruesve te ardhshem sipas Kurumit dhe Cmimi qe APD konsideron te arsyeshme per te blere token, Brenda



prones se portit, dhe qe deshiron ta bleje per shkak te vendodhjes se saj Brenda prones se ketij porti. Nese autoriteti portual behet pronar I tokes, ai mund ta perdore ate per cfaredolloj qellimi per sa kohe qe nuk ka konflikt me ligjet ekzistuese dhe perdorimi I synuar nuk kundërshton statutet e APD-se.

Akordimi I koncesioneve eshte nje process plotesisht i ndare, gje qe mund te ndodhe perpara ose pasi shitja/blerja e tokes ne fjale eshte perfunduar dhe Pronesia Ligjore ka kaluar nga njera pale tek tjetra. Edhe piket bonus qe mund ti akordohen ofertuesit I cili ben nje oferte te pakerkuar nuk mund te jete fitues ne kembim per token. KËRÛMI do te marre nje bonus ne rast se ai paraqet nje oferte te pakerkuar autoritetit perkates dhe ku propozim vleresohet dhe aprovohet nga autoriteti kontraktues. (Neni 23 I Ligjit per Koncesion). Nese KËRÛM deshiron te sigurohet se do ti akordohet koncesioni koncesioni, duhet te sigurohet qe eshte I parakualifikuar (dmth permbush kriteret e para-kualifikimit) dhe I pergjigjet kerkeses per propozime me nje project I qe eshte me I miri I propozimeve dhe permbush kriteret e vleresimit.

6.2 Roli I APD –se dhe investimet e lidhura

6.2.1 Pergjegjesia e investimeve per Portin Landlord

Brenda reformes strukturore te iniciuar ne sektorin portual, i nxitur nga implementimi I ligjit te Autoritetit Portual, roli I Autoritetit Portual I Durresi si nje organizate landlord eshte kryesisht I fokusuar ne token dhe manaxhimin e infrastruktures.

Duke ndjekur kete llogjike, objektivi i Autoritetit eshte qe te terhiqet nga operacionet e eprpunimit te ngarkesave. Ndersa kjo gjithashtu nenkupton perjashtimin e cdo te ardhure te lidhura me perpunimet, kjo ne parim do te kompensohet me vendosjen e mekanizmave koncesionare nga operacionet e privatizuara, duke mundësuar financimin e infrastruktures baze te kerkuar per zhvillimin e portit dhe mirembajtjen.

Masterplani i propozuar pervijon nje liste te investimeve te nevojshme qe kerkohen ne kuader te zhvillimit te ngarkesave te projektuara ne Durres. Pervec investimit te pergjithshem, disa zera mbështeten nga APD, pasi ecin ne te njejten linje me detyrat e pritura nga modeli i ri administrativ i portit portar. Detajet e ketyre investimeve jepen ne tabelen 6-1 me poshte dhe shperndarja e tyre ne kohe ne figurine 6-1 ne faqen tjetër:

Zeri	Kosto ne Euro	Zeri	Kosto ne Euro
Thellimi I kanalit ne -13.5m	14,770,405	Kalata ndihmese + te ndryshme	1,500,000
Thellimi I basenit ekzistues CD-11.5m	300,000	Veshja me gure e zonave te reklamuar	4,000,000
Mirembajtja e Gerryerjes	4,125,360	Hekurudha	4,000,000
Pastrimi I cisternes farm	870,000	Rruge	1,250,000
Hegja e bankines	1,000,000	Gates + Zona e parkimit + Ndertesa Sherbimi	1,280,000
Pastrimi I zones se Kurumit+ heqja e stacionit te gazit	926,500	Rrethimi + vezhgimi + Weighbridge	850,000
Vendankorimi 7/8	13,365,000	Heqja e magazines se dritherave + cimentos	300,000



Vendankorimi 3/4	5,100,000	Plani rezerve (ne rast pasiguire) I rikuperimit te tokes	3,000,000
Vendankorimi 10/11	13,530,000		
TOTAL EUR 70,167,265			

6-1 Detaje te investimin ne APD per 2008-2012

Zeri i fundit i perfshire ne planin e kostove te APD lidhet me buxhetin e pasigurve qe mund te perdoret nga APD per te rimarre toka qe jane te pozicionuara brenda kufijve te portit por qe aktualisht zoterohen nga pale te jashtme ose private. Nese APD do jete ne pozicionin per te negociuar nje cmim kompensimi per to, nje parashikim, i bazuar ne vleren e tregut, prej 150 deri ne 205 EUR per m2 eshte perfshire ne buxhet. Duke aplikuar nje faktor pasigurie ne keto cmime, eshte buxhetuar nje total prej 3.5 Milion Euro per keto shpenzime te paparishikueshme.

Investimet kryesore ne infrastrukture dhe rehabilitim qe do ndermerren nga Autoriteti duhen bere kryesisht gjate 4 viteve te para te Masterplanit te propozuar, nderkohe qe disa prej tyre jane duke u realizuar ose pritet te fillojne shume shpejt:

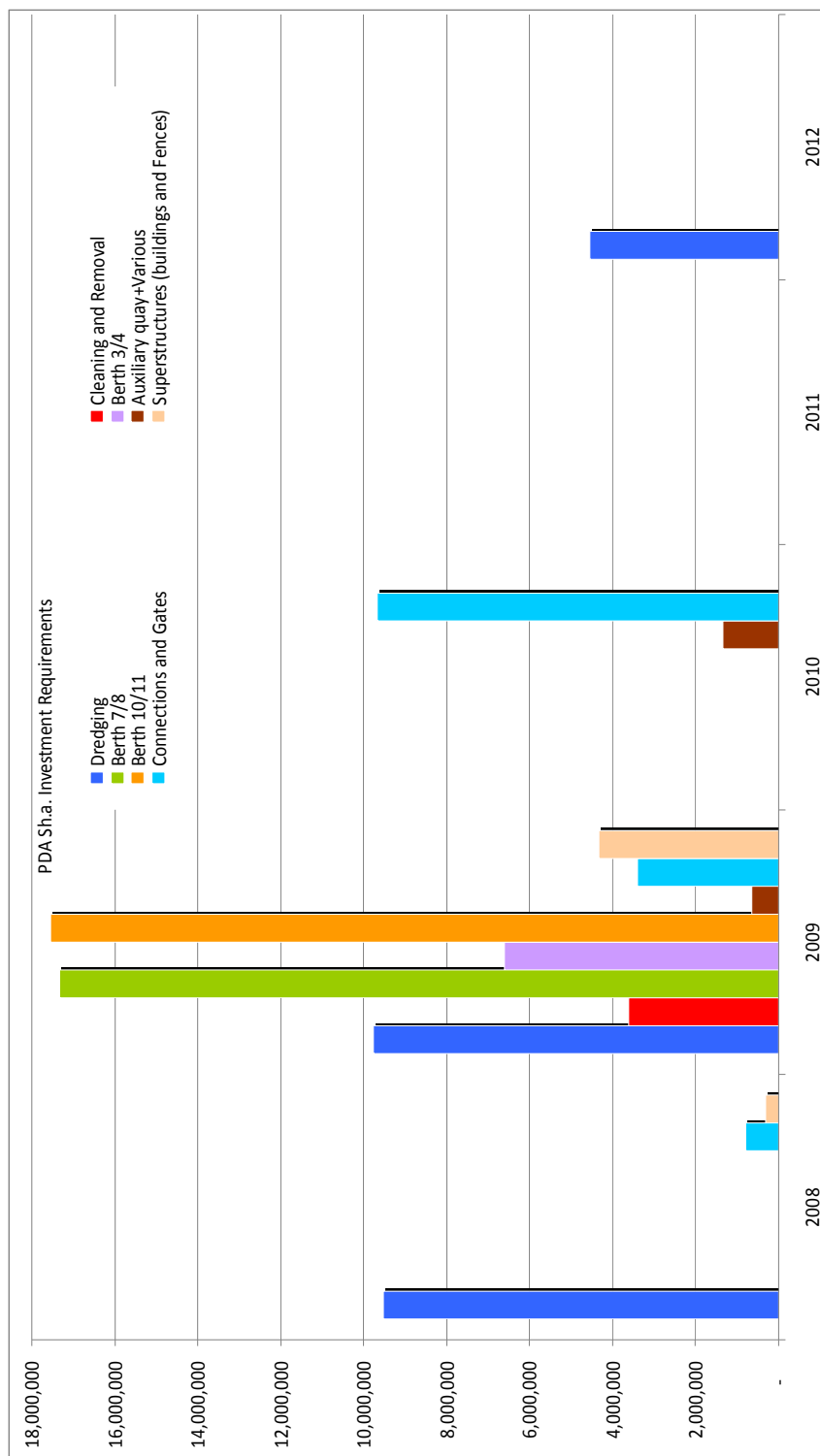


Figura 6-1 Profili I Investimeve I APD



6.2.2

Sherbimet Portuale dhe utilitetet

Ne strukturen aktuale institucionale te Shqiperise, sherbimet detare, nje detyre e permbushur bashkarisht nga Autoritetet Portuale (ose direct ose nepermjet nje koncesioni), jane vendosur jashte pergjegjesive te APD-se. Kjo bazohet ne kete rend pergjegjesish:

- Funkcioni I Kapitenerise ndodhet jashte Autoritetit Portual dhe supervizohet direct nga Ministria e Transportit;
- Licensat operuese per operatoret private te sherbimeve te marines levrohen dhe rregullohen nga Ministria e Transportit, nepermejt koordinimit te perditshem me stacionet e Kapitenerise.

Pilotazhi dhe ankorimi, mbeldhaj e mbetjeve dhe kontrolli i ndotjes kryhen nga kompani private te licensuara; sherbimet e rimorkimit ndjekin te njejtin parim, me diferencen qe keto performohen nga nje entitet me pronesi publike.

Nga perspektiva e tregut, keto sherbime kontraktohen direkt nga klientet, kompanite e transportit qe vijne ne Durres dhe caktojne sherbime te detyrueshme kompanive qe hyjne ne port, nen miratimin e Kapitenerise.

Nga perspektiva e APD-se, nuk ka implikime financiare ne Durres per Autoritetin, meqenese nuk jane mbledhur taksa per sherbimet e marines dhe nuk ka ndodhur asnje investim per shpenzimet operacionale. Me fjale te tjera, nuk ka asnje efekt ne pasqyren Fitim dhe Humbje dhe ne Bilanc te aktiviteve te sherbimeve te marines per APD-ne.

Ne baze te tipareve te manaxhimit landlord, sherbimet e marines, ende ne varesi te kodit te Autoritetit Portual, shpesh koncesionohen dhe hiqen nga pasqyra e fitim&humbje dhe bilanci i Kompanise se Portit. Prandaj, korniza aktuale ne Shqiperi aktualisht eshte ne linje me kete strukture financiare, me diferencen qe nuk mund te kete pagesa koncesionare (ne kete rast License) ndaj APD-se; pages ate tilla nese ka, shkojne direct tek Ministria e Transportit e cila leshon licensen.

Per APD-ne, nuk kerkohen aksione specifike ne kuader te koncesionimit te sherbimeve detare, zhveshjes, ose transferimit apo rinovimit te makinerive.

Ne lidhje me Sigurine, APD ka ne ngarkim siguriim e zjarrfikeses dhe organizimit te Sistemeve te Sigurise ne zonen portuale. Disa investime te lidhura priten ne lidhje me kete (shih Kapitullin 5).

6.2.3

Tarifat Portuale

Ashtu sic eshte permendur edhe me siper, struktura e arketimeve te tarifave portuale ne Durres konsiderohet jo ne favor te Autoritetit Portual. Ne thelb, tarifat portuale nuk reflektojne koston ekonomike te nje infrastrukture (permendur si Tarifat) por perfaqesojne nje kontribut te caktuar ne koston e tij; pjesa tjeter mbulohet nga fondet publike ose ne shume raste nepermjet ndersubvencionimit te aktivitetit te terminaleve.



Ne te njejtën kohe, fakti që tarifat e Portit nuk mbledhet nga Autoriteti është disi e pazakonte. Nderkohe që dihet që funksionet e Kapitenerise Portuale, duke qenë e pozicionuar jashtë APD, kërkojnë disa burime financimi që sigurohen jo direkt nga Autoriteti, besohet se mbledhja 100% e tarifave të portit nuk reflekton koston ekonomike të këtij shërbimit; tarifat e portit duhe përdorur fillimisht për të mbuluar koston e mirëmbajtjes së infrastrukturës ekzistuese, vecanërisht shpenzimet thelbësore periodike që Autoriteti realizon për gërryerjen e basenit për të ruajtur thellësinë. Këshilluesi rekomandon fort që kjo situatë duhet marrë në konsideratë në aspektin e kërkesave financiare të Portit; një vlerësim të impaktit që mund të ketë një mekanizëm i ndarë prezantohet në analizën financiare më poshtë.

6.3 Paketat PPP të konsideruara

6.3.1 Ndërtimi i përshtatshëm PPP për një projekt specifik

Cështja e PPP-së me të përshtatshme për një projekt specifik është e lidhur ngushtë me pikat e ndryshme që janë ngritur në seksionet e mëparshme, të tilla si qëllimet dhe objektivat e politikave qeveritare për ta sjellë sektorin privat në operacionet dhe menaxhimet portuale, përqindja e investimit ndërmjet sektorit publik dhe privat dhe kohezgjatja e propozuar e kontratës. Në portin e durrës mund të bëhet një dallim ndërmjet terminalit të kontenierëve, terminalit të trageteve dhe pasagjerëve dhe faciliteteve të ndryshme të mallrave refuxho.

Për terminalin e kontenierëve në kalatën n°6, ku superstruktura e kalatës po sigurohet, forma me të përshtatshme e PPP është një koncesion i rregullt afatgjatë. Në marrëveshje koncesionari duhet të ofrohet kalata të sistemuara, ndërsa betonimi, shkatërrimi i faciliteteve ekzistuese, prokurimi dhe zëvendësimi i makinerive përpunuese duhet të jete përgjegjësi e koncesionarit privat. Koncesioni duhet të strukturohet me një opsion për ndërtim terminali, i cili do të bëhet i ushtrueshëm kur volumet e përpunimit të kontenierëve të arrijnë një nivel të caktuar.

Për terminalin e trageteve/pasagjerëve zgjidhja është me komplekse. Shumë do të varet nëse terminali aktual do të jete 'objekt' i marrëveshjes, ose nëse fasiliteti që do të ofrohet, gjithashtu mund të inkorporojë një pjesë të tokës që i përket Kūrūm Group. Për më tepër duhet të konsiderohen rendesia e investimeve të kërkuara për të zhvilluar një terminal të zgjeruar, përdorimit të tij të mundshëm përveç se për trafikun e trageteve, dhe kompensimet që do të bëhen pronarëve aktualë të kantierit. Këto faktore kërkojnë studime të mëtejshme dhe qartësime përpara vendimeve për të respektuar formatin me të përshtatshëm PPP dhe duhet të përfshijë negociime me palët e interesuara.

Për terminalin e mallrave refuxho, Qeveria ka në fakt dy opsione. Ajo mund të tenderojë akordimin e një koncesioni të rregullt, në të cilin operatori privat do të duhet të investojë në zhvillimet e superstruktures dhe të gjitha makineritë e përpunimit. Ose mund të tenderojë për akordimin e një lloji koncesioni B.O.T. duke reduktuar në mënyrë sinjifikative perkushtimet e vet atë investimeve.

Në seksionin tjetër do të eksplorohet dimensionin tjetër i kësaj cështjeje, dmth cilat entitete potenciale nga sektori privat do të ishin të interesuara për të marrë pjesë në tendera.



6.3.2 Entitete e sektorit privat te cilat do te ishin te interesuara te merrnin pjese ne ndertimin e PPP

Tipi I facilitetit portual do te jete qe i ofrohet sektorit privat per nje operim afatgjate do te percaktoje ne marrjen e vendimit se cili do te ishte perfaqesuesi me I mire I sektorit privat qe do te ishte I gatshem te merrte persiper ndertimin e PPP. Duhet te behet nje dallim ndermjet terminalit te konteniereve, terminaleve te mallrave te thata refuxho industriale, dhe terminalit te trageteve/pasagjereve.

Terminali i konteniereve

Per facilitetet e perpunimit te konteniereve dhe me ne vecanti terminali I propozuar ne kalaten 6 (mundesisht me zgjerime qe perfshijne kalatat 5 dhe 7), zgjedhja eshte midis kompanive te pastra qe operojne terimanalet e konteniereve, kompanive kapitali I te cilave sigurohet nga nje ose me shume linja transporti plus nje ose me shume operatore terminalesh dhe kompani ne te cilat vetem konsorciumet e linjes se transportit dhe ose linjat individuale kane aksione ne kapitalin e vete. Nxitja nga linjat e transportit per te blere capital ne terminalet e konteniereve ne portet strategjike I ka hapur debate mbi avantazhet dhe kufizimet e aksioneve te tille.

Ceshtja kryesore eshte nese objekti i transportit te konteniereve do te perdoret si object ne pergjithesi per dergimin e mallrave apo do te jete ne dispozicion vetem te nje linje (ku keta do te fundit do te perfitojne nga te drejtat pe vendin e ankorimit dhe prioritetet e perdorimit)

Kjo ceshtje deri ne nje fare mase vare nga 'pronesi e terminalit dhe nga madhesia relative dhe kapaciteti I terminalit ne lidhje me furnizimin total te kapacitetit te konteniereve ne port. Psh. Porti I Singaporit ka nje maredhenie te perbashket me Mediteranian Ship Line (MSC)per perdorimin e 5 vendeve te ankorimit ne perdorim ekskluzive te kesaj linje (MSC). Por duke konsideruar kapacitetin e portit te Singaporit kjo marreveshje per perdorim eshte marxhinal (2 million TEUs prej nje totali 28 million TEU). Nje marreveshje e tille eshte arritur dhe midis PSA dhe MSC per nje terminal ne Anterp, qe I eshte dhene ne perdorim vetem per operacionet e kesaj te fundit. Ketu kapaciteti I terminali eshte perafersisht $\frac{1}{4}$ e kapacitetit total funksional te perpunimit te ngarkesave ne port.

Eshte e qarte se ne portet ku ekzistojne disa terminale kontenieresh, mund te jete e pershtatshme te rezervohen nje ose me shume terminale per perdorim te dedikuar nga nje linje e vetme transporti ose nje aleance nga anijet meqenese I jep portit nje garanci te caktuar per te kapur biznesin e tyre per nje periudhe afatgjate. Per terminalin Euromax Rotterdam (I cili do te inagurohet ne 2008) nje grupim operatoresh terminali dhe nje aleance anijesh firmosen marreveshjen e koncesonit me Port Enterprise of Rotterdam. Joint venture eshte ndermjet operatorit te terminalit HPH (through ECT) dhe aleances se anijeve CKYH me ndarje kapitali 51/49. Euromax kur te zhvillohet plotesisht do te perfaqesoje vetem me pak se $\frac{1}{4}$ e kapacitetit total te perpunimit te konteniereve ne Portin e Roterdamit, duke mos llogaritur zhvillimet e Maasvlakte 2 dhe me pak se $\frac{1}{6}$ kapacitetit total sapo Maasvlakte 2 te kete perfunduar. Keshtu, Roterdami eshte siguruar qe net e ardhmen linjat e trasportit do te kene me shume zgjedhje



terminali, gje qe nuk l perjashton ata nga pjesemarrja direkte ne nje joint venture me Kompanite me Qellim te vecante (SPC) qe operojne terminalin e konteniereve. Kjo politike eshte konfirmuar me firmosjen e nje marreveshje koncesionare per terminalin e pare te ri qe do te ndertohen ne Maasvlakte 2, ndermjet Autoritetit Portual dhe grupimit qe perbehet nga DP World (si operator i terminalit), CMA-CGM (si carrier individual) dhe tre linja anetare te New World Alliance (MOL, Hyundai and OOCL).

Tabela 6-2 paraqet nje permbledhje te argumentave ne favor dhe kunder akordimit te nje kontrate koncesionare per manaxhimin dhe operimin e nje terminali kontenieresh ne nje linje transporti. Linjat e transportit ofrojne avantazhin qe atom und te japin garancite e kerkuara te trafikut dhe thruput-it , pasi deri ne nje fare mase atom und ti drejtojne anijet ne porte te perzgjedhura. Keshtu per dy terminale te reja ne portin e Tangiersdy SPC-te (njera me APMT nga grupi Maersk i kompanive si aksioner kryesor dhe tjetri me CMA/CGM - Comanav dhe MSC si interesa te linjes se anijeve) kane garantuar nje minimum thruputi prej 1 500 000 TEU ne vit me nje pjese te madhe te kesaj qe tani te caktuar per vitin e pare te operacionit.

Nga ana tjeter duhet pasur parasysh se fakti se nje kompani transporti e ketij lloji mund te mos kete prioritet nje port te caktuar ku operon si koncesionar i terminalit te konteniereve. Per shembull, APMT, Grupi Maersk ka 33.3% te investuara ne terminalin e konteniereve ne Medcenter ne Gioia Tauro, por i zhvendosi sherbimet e veta ne terminalin lindor ne Port said ne menyre qe te perftonte teresi operacionale. Eshte e paevitueshme nese linjat e transportit punojne ne keto terminale do te kete dhe investime te drejtperdrejta ose indirekte dhe terminali do te zgjerohet dhe permiresohet net e gjitha aspektet. Kjo e shpjegon arsyen pse keta terminale funksionojne shume mire dhe sherbejne ne menyre te perkryer. Fakti qe keto kompani kane ne dore te transportin ne kohe sherben dhe si incentive per produktivitetin e tyre. Dhe kjo eshte ne avantazh te linjave vete

Ana negative e ketij lloji koncesioni eshte se keto linja mund te kthehen ne diskriminuese per perdorues te tjere te portit. Ne portet e vogla me kapacitet te kufizuar keto linja mund te monopolizojne operacionet. Duke qene se ne keto porte mund te kete nje trafik me te kufizuar kjo mund te coje ne nenperdorin e terminalleve dhe objekteve. Nga ana tjeter ne keto raste linjat e transportit mund te marrin epersi ndaj operatorit te objektit. Nga ana tjeter ne porte te vogla meqe s'ka shume terminale, qe te mos perdoren ne menyre efikase sepse shumelinja transporti nuk duan te perdorin terminale te perdorura nga linja te tjera c'ka sjell dhe uljen e trafikut portual. Nje tjeter rrezik eshte dhe superspecializimi i nje porti gje qe mund te coje ne veshtiresi per te gjetur perdorues te tjere te te njejt nivel qe te marre persiper keto operacione.

Duke pasur parasysh kapacitetin e kufizuar te portit te Durrësit ne 15 – 20 vjetet e ardhshme (ne thelb nje terminal i vetem me nje gjatesi kalate 700m), rekomandimi sigurisht eshte qe per te perpunuar kontenieret do te ishte me vend qe terminalin te vihen ne perdorim te me shume se nje kompanie. Eshte ne interes e portit te Durrësit qe ose t'ja tenderoje nje kompanie qe merret me drejtimin e veprimeve ose te beje nje Joint venture me te ne te cilet kombinimet e siguruesve te kapitalit te vete per SPC, sic paraqitet ne Tabelen 6-1, dhe Tabelen 6-2, jane baza te mundshme per nje perdorues te zakonshem dhe perdorim jo-diskriminues per facilitetet.



Arguments in favour • Offers the best guarantee that required traffic and throughput levels will be achieved as the shipping line commits its own trade • Ensures the loyalty of the shipping line to the port • The terminal will be developed with the user/ shipping line requirements fully in mind • The terminal will have a high performance level because the ships of the SPC are the first beneficiaries of efficiency gains	Arguments against • The shipping line may discriminate against other port users (monopoly risk) • Shipping line interests take precedence over terminal interests • The shipping line may not be able to fully utilize the intrinsic capacity of the terminal • Some shipping lines may refuse to call at a terminal operated by a competing line and the port may lose traffic and throughput • The facility may be too specialized to interest a new operator at the end of the concession period
--	---

Tabela 6-2 Anet Pozitive dhe Negative te operatoreve hibride / klienteve



Joint venture partners	Remarks
Public Container Terminal Operator with Private Container Terminal Operator	Assumes the existence or the establishment of a public container terminal operating company
Public Container Terminal Operator with one or more Carriers	Assumes the existence or the establishment of a public container terminal operating company
Public Container Terminal Operator with Private Container Terminal Operator and one or more Carriers	Assumes the existence or the establishment of a public container terminal operating company
Public Container Terminal Operator with Private Investment Group	Assumes the existence or the establishment of a public container terminal operating company
Port Authority with Private Container Terminal Operator	Assumes the Public Port Authority aims to maintain a level of control over the terminal – generally requires the establishment by the Port Authority of a separate investment company
Port Authority with one or more Carriers	Assumes the Public Port Authority aims to maintain a level of control over the terminal – generally requires the establishment by the Port Authority of a separate investment company
Port Authority with one or more Carriers and a Private Container Terminal Operator	Assumes the Public Port Authority aims to maintain a level of control over the terminal – generally requires the establishment by the Port Authority of a separate investment company
Port Authority with Private Investment Group	Assumes the Public Port Authority aims to maintain a level of control over the terminal – generally requires the establishment by the Port Authority of a separate investment company



Joint venture partners	Remarks
Private Container Terminal Operator and Private Container Terminal Operator	Can be the result of cross participations
Private Container Terminal Operator and one or more Carriers	Becoming a favoured formula for large high capacity terminals, with dedicated berths offered to the Carriers
Private Container Terminal Operator with one or more Logistics Company	A possibility that has not been much explored as yet, except where the joint venture is set up between the terminal operating company and a railway company
Private Container Terminal Operator with one or more Carriers and one or more Logistics Companies	A formula that seems to be working for inland container terminals where transport between the seaport and the hinterland needs to be ensured
Private Container Terminal Operator with Private Investment Group	Will only be the chosen formula if the Terminal Operating Company is reluctant to cede all shares and the Investment Group accepts part ownership
Private Container Terminal Operator with Private Investment Group and one or more Logistics Companies	A potential formula which has not yet been implemented, but could become attractive if logistics companies show greater interest in the acquisition of port assets to increase the reliability of their supply chains
One or more Carriers and Private Investment Group	Of interest if the Carriers want to run the terminal but are looking for alternative funding

Table 6-3 Karakteristikat e strukturave alternative te Joint Ventures Terminalit e lendes industriale rifuxho

Per keto lloj terminalesh situatë është e ndryshme dhe duke pasur parasysh se trafiku vjetor është i mjaftueshëm për të përdorur shumicën e kapacitetit të tyre, mund të ketë interes të mjaftueshëm nga kompanitë që merren në mënyrë të specializuar me këtë lloj transporti si dhe nga ato që kontrollojnë kargot, sic janë importuesit dhe eksportuesit e mëdhenj të agrokulturave, ata të prodhimit të celikut dhe të minierave.

Problemi kryesor këtu është se autoritetit të cilit i jepet koncesioni, shpesh rezulton nga dominimi i tyre në një treg me pak se të kontestueshëm.

Akordimi i kontratave të koncesionit mund të tenderohet dhe kështu konkurrencioni i krijuar 'për tregun', por grupi i interesit që eventualisht do të firmosë kontratën mund të rezervojë të gjithë facilitetin për përdorimin e vetë dhe të mos shqetësohet nga një detyrim i përdoruesit të përbashkët. Në fakt, mund të pyesim me të drejtë pyetjen nëse për shumicën e këtyre terminalëve të konsideruara në masterplan, kërkesa e përdoruesit të përbashkët ka shumë kuptim mëqë volumet që kontrollojnë operatorët e mallit refuxho janë shpesh të mjaftueshme për të përdorur plotësisht kapacitetin intrinsik të terminalit.

Kombinimi i disa flukseve të ndryshme të mallrave refuxho në një terminal është i realizueshëm, por krijon në shumë raste një rremujë operacionale, duke e parë nga këndvështrimi i kostove të



objekteve dhe ato te operimit (kosto me te medha per investimet, mberritjet e paprogramuara te anijeve te cilat shkaktojne cregullime te jashtezakonshme, sherre midis aksionereve qe kane dhe jane pergjegjes per pjese te ndryshme, veshtiresi per te ndare lendet e para, lende te para qe lihen ne terminal per kohe te papercaktuar gje shkakton zenien e tij etj.) Keshtu qe portet qe kane nje linje ankorimi me te madhe jane ne gjendje te nenshkruajne kontrata koncesionare afatgjata per facilitate te specializuara qe perpunojne mallrat refuxho me nje perdorues te vetem.

Per kete jane vetem nje pjese e perfaqesuesve te shoqerive private qe konkurrojne. Nevoja ekonomike per keto terminale sigurisht duhet te sigurohet ne avance dhe nga ofertuesit e ndryshem duhet te jepen garanci mbi nivelet minimale te volumeve.

Shumica e porteve kane tendencen qe te japin me koncesion tip B.O.T. objektet per mallrat e thata refuxho te specializuara ose te vecanta (me ose pa tenderim) sepse grupi qe kontrollon kargon:

- Eshte pronar I kompanive te tjera qe operojne terminale;
- Gjenerojne nje sasi te mjaftueshme kargosh ne menyre qe te perdorin plotesisht terminalin;
- Jane ne gjendje te japin garanci per volume afatgjata;
- Menaxhojne operacione te integruara nga vendi I nisjes deri ne destinacion ku porti eshte vetem nje hallke e zinxhirit;
- Dhe eshte ne gjendje te investoje ne objekte ankorimi te specializuara dhe jane ne gjendje te montojne dhe c'montojne pajisjet.

Ne nje kontekst Shqiptar dhe me specifikisht ne kontekstin e Portit te Durrës, akordimi I kontratave afatgjata per facilitetet e specializuara te mallit refuxho perdoruesve individuale (ose grupeve industriale) mund te jete veshtire, ne vecanti per shkak te pasigurise ne lidhje me pronesine dhe perdorimin e kantierit tashme nen pronesine e Kurumit dhe prej ketej perdorimi I synuar qe mund te behet me kalatat e reja te planifikuara ose ato te rehabilituara. Parashikimet e trafikut kane identifikuar nevojën per nje terminal malli te thare refuxho per mineralet dhe qymyrin, nje kalate per mallrat e thata refuxho per cemento dhe klinkerin, nje kalate per perpunimin e skrapit dhe nje kalate perpunimin e drithit.

Kalatat e mundshme qe mund te ndertohen ose rehabilitohen jane kalata n° 9 b (nje pjese e se ciles I perkete tokes se KËRÛMIT), kalata n° 10 dhe 11 (te rindertohet) dhe kalata n° 12 te ndertohet serisht. Kalata 4 do te rezervohej per ngarkesat e pergjithshme dhe perpunimin e grurit. Duke supozuar qe nje arranzhim mund te gjendet ndermjet Qeverise dhe grupit te Kurumit ne lidhje me rikthimin e tokes Qeverise dhe me pas APD-se, kalata nr.9 mund te perdoret si kalate cemento, ndersa ne kalatat n° 10 dhe 11 do te alokoheshin mineralet dhe qymyri dhe kalata 12 aterehe mund te rezervohej per perpunimin e skrapit.

Gjithsesi, nese nuk arrihet asnje marreveshje ne lidhje me transferimin e pronesise per token, aktualisht nen pronesin e Kurumit, atehere do te behet e pamundur qe te lokalizohen terminali I cimentos dhe klinkerit ne kalaten n°9b dhe do te duhet te gjendet neje alternative tjeter. Nje alternative e tille gjithashtu kerkohet nga nje prej grupeve per eksportimin e cimentos per arsye operationale dhe mjedisore. Kjo atehere mund te vere ne pikepyetje perdorimin e synuar te



kalatave 10, 11 dhe 12. Nuk ka gjasa që kalatat 10 dhe 11 të alokoheshin për ndonjë lloj tjetër trafiku se sa për mineralet dhe qymyrin. Por kalata nr.12 ka një tjetër propozim. Për arsye teknike vendohja me e mirë për përpunimin e skrapit do të ishte kalata 12. Megjithatë për të duhen bërë investime të mëdha. Në mënyrë të përvetësueshme, nëse porti është përgjegjës për rindertimin, kalata n° 12 do të jetë një projekt që do të duhet të konkurojë me projekte të tjera prioritare të portit, të tillas si ndertimi i një kalate për mallrat e thata refuxho në kalatën 10 dhe 11 ose zhvillimin e terminalit të trageteve/pasagjereve.

Nëse APD do të ishte autoriteti kontraktues, ai do të konsideronte ndertimin e kalatës 12, për sa kohë që ai mund të preset e rikuperojë investimet e tij nëpërmjet tarifave dhe qerave. Sapo infrastruktura operationale është e nderuar në mënyrë të tillë që muri i kalatës të përfshijë sistemin e tokës dhe dragimin përgjatë saj, APD mund të tenderojë kalatën. Por në këtë pikë çështja komplikohet. Nëse qëllimi është marrja e ofertave konkurruese me qëllim që të terhiqet interesi i ofertuesve private, tenderimi do të duhet të bëhet pa specifikuar llojin e ngarkesave të mallit refuxho që duhet të përpunohet në prioritet. Dokumentat e tenderit duhet të specifikojnë që tenderi lidhet me terminalin e mallrave të thatë refuxho i cili ofrohet në një koncesion afatgjatë. Destinacioni përfundimtar i përdorimit të terminalit atëherë do të përcaktohet nga procesi i tenderimit. Përdorimi aktual i terminalit do të kthente atë në një facilitet të specializuar të dedikuar një lloji dominant ngarkesë. Në rast se grupi kryesor i konkuresve se bashku në një konsorcium (duke supozuar që do të kishte interesa për ngarkesat refuxho ose kompanitë që kontrollojnë zinxhirin e tyre të furnizimit që do të pranonin e punonin si konsorcium), atëherë do të kishte "kompeticion në treg". Kjo do të përmirësonte shancet për koncesionarin e terminalit që të arrijë shpejt nivelin e premtuar të përpunimit. APD mund të vendostte gjithashtu të mos investojë në ndertimin e kalatës 12, por të tenderojë për një koncesion B.O.T. me qëllim që të lehtësojë përgjegjësinë e saj financiare dhe përmirësojë shancet për një përfundim me të hershëm të kalatës.

Nëse autoriteti koncesional do të jetë Ministria e Transportit, atëherë konsiderimet politike dhe ambiciet ka gjasa që të vendosin prioritetin që i duhet dhënë projektit të kalatës për mallrat refuxho (shanset mund të jenë me të mira ose me të keqja duke u ndërruar nga atmosfera politike). Çështja nderlikohet dhe për faktin se nuk dihet sasia e investimeve që Ministria e Transportit është në gjendje të bëjë në mënyrë që të leshojë fonde në përdorim të autoritetit për investime kapitale. Nëse këto investime nuk janë të mjaftueshme projektet për ndertimin e kalatave 12 dhe 13 të ankorimit nuk do të jenë në gjendje të realizohen shpejt. Nëse, nga ana tjetër ministria, me qëllim që të reduktojë kërkesën për thesarin, do të vendosë të iniciojë llojin e koncesionit B.O.T për këto kalata, kështu ndertimi i tyre do të ndodhte shpejt.

Në rast se është dorëzuar një ofertë e pakërkuar nga një ose më shumë subjekte private të interesuara për çargt e mëdha refuxho, risku i mbetet operatorit që ka dhënë ofertën dhe për pasoje ka fituar koncesionin. Ligji për koncesionet diskuton marrjen e ofertave të pakërkura, dhe ashtu siç thuhet në artikujt 11 deri në 21 të ligjit kërkohej të bëhet tenderimi. Edhe nëse tenderimi është për arsye specifike, bie interesi i atyre që janë të interesuar për këtë gjë, tenderi duhet të jetë me përfshirje. Fituesi në këtë rast ka shansin të fitojë extra një koncesion për të ndërtuar. Duhet të supozojmë se nuk ka asnjë objeksion në ligj që ndalon koncesionet e tipit B.O.T. Edhe pse terminali që do të ndërtohet do të përmblushte kërkesat e një subjekti privat, kjo nuk do të thotë që ky projekt nuk ka vlerë të konsiderueshme ekonomike, prandaj dhe duhet të



konsiderohet si interes public i kerkuar nga ligji per koncesionet. Cili eshte perkufizimi i 'interesit public' ne Shqiperi, ky mbetet per tu percaktuar.

Nga sa u tha me lart, eshte e qarte se nje refuzim nga Grupi Kurum per te dhene pronesine e kantierit do te krijonte nevojen per nje vendim me te shpejt per llojin e terminalit ne kalaten 13 meqenese nevoja per nje terminal skrapit dhe cemento mund te mos plotesohet me kalatat 10 deri 12 (meqe ato duhet te perpunojne mallin refuxho te mineraleve). Gjithashtu eshte evidente se do te konkuronin si imporuesit e skrapit dhe te cimentos per koncesionin e kalates 12, dhe do te kishte vetem nje kandidat qe do ta fitonte kete konceion. Presioni nga ofertuesit propozimet e te cilave nuk u pranuan mund ta shtyjne autoritetin portual te kerkoje nje koncesionar B.O.T. per kalaten 13.

Terminali I Trageteve / pasagjereve

Koncesioni per kete terminal do ti ofrohej nje koncesionari tee tem i cili do te ishte:

- Nje operator sherbimesh trageti ose linjave te kruzeve
- Nje operator i terminaleve te trageteve/pasagjereve
- nje joint venture ndermjet nje terminali pasagjeresh/tragetesh dhe nje ose me shume operatoreve te trageteve dhe linjave te kruzeve.

Meqenese infrastruktura dhe superstruktura operacionale e terminalit duhet te zhvillohet me tej nga APD, formula me e pershtatshme per hapjen e ketij faciliteti ndaj sektorit privat do te ishte tenderimi i tij per nje koncesion te rregullt afatgjate, duke e lene pergjegjesine per sigurimin e makinerive te perpunimit dhe superstrukturat e lidhura me pasagjeret dhe konvencencat mbeshtetese (autobuza, trolley, etj) tek operatori privat.

6.4 Strategjia financuese e APD-se dhe kerkesat

6.4.1 Detyrimet aktuale afatgjata

Bazuar net e dhenat e bilancit te 31/12/2007 (shifra te paaudituar), borxhi afatgjate qe ka APD shkon afersisht 3.7 Miliard Leke, qe i korespondon vlere EUR 30 deri 31 Milion (me normen e kembimit 1 EUR = 120 ALL). Ky borxh afatgjate perbehet ga 4 facilitete, 2 prej te cilave do te fillojne te ripaguhen ne vitin 2008. Detajet e ketyre faciliteteve sigurohen tani e tutje (specifikimet e afateve):

Burimi	Faciliteti total	Data e nenshkrimit	Norma interesit	Maturimi	Periudha e faljes	Afati	FX Rate on 31/12/07 (ALL to FX)
Kuwait Development Fund	KWD 2,695,439	1994	2.5%	20 vite	5 vite	2012	310 ALL
OPEC	USD 5,000,000	1998	2%	16 vite	5 vite	2014	85 ALL
IDA (USA)	USD	1998	0.75%	40 vite	10 vite	2037	85 ALL



	16,808,778 (converted SDR)						
EIB	EUR 17,000,000	2002	4.72%	20 vite	5.5 vite	2022	125 ALL

Tabela 6-4 Huate afatgjata te APD Sh.a. ne 31/12/2007(Burimi: Bilanci I APD)

6.4.2 Borxhi aktual nga aktivitetet e APD-se

Sipas informacionit te mbledhur gjate intervistave, disa kredi potenciale jane identifikuar dhe jane ne dispozicion te APD-se ne dy vitet e ardhshme, ne varesi te nevojave per financim.

Ne lidhje me ndertimin e terminalit te trageteve dhe rehabilitimin e kalatave 7/8, Qeveria e Shqiperise kohet e fundit ka mbyllur dy kredi, ne perfitim te APD-se:

- Nje kredi prej 14 Million EUR nga BERZH ne Londer
- Nje kredi prej 18 Million EUR nga BEI ne Luksemburg

Pak informacion eshte ne dispozicion per elementet kohor ne kete faze. Keto kredi jane ne dispozicion per tu terhequr qe nga 1 Janar 2008 deri ne Tetor 2010; asnje prej tyre nuk eshte disbursuar nga APD-ja. Keto kredi jane garantuar nga Qeveria, gje qe tregon qe asetet mund te mos jene kolateral ndaj kredive. Ky informacion nuk eshte konfirmuar.

Nje tjeter kredi eshte permendur nga APD-ja, ne marreveshje me Ministrine e Financave- Kjo kredi e re ne dispozicion te APD-se paraqet karakteristikat e meposhtme:

Burimi	Kredia totale	Data e nenskrimit	Norma e interesit	Maturimi	Periudha e faljes	Afati	FX Rate on 31/12/07 (ALL to FX)
Hua e re (New Loan)	EUR 22,500,000	2008	4.5% (estim.)	20 vite	5 vite	2028	125 ALL

Tabela 6-5 Kredi e fundit siguruar nga Qeveria e Shqiperise /APD per financimin e ardhshem (Burimi: APD)

Nuk eshte siguruar ndonje informacion i sakte mbi kete kredi, si per shembuull financuesi, por me sa kuptohet kjo kredi eshte diskutuar tashme ne nivele qeveritare dhe perfituesi do jete APD. Ajo eshte perdorur ne analize si struktura e afatave me e ngjashme e parashikaur per nje kompani si APD (kredi nga IFI + strukture e garantuar nga shteti).



Ne rast se kerkohet financim shtese, nje kredi e trete ekstra eshte perfshire, bazuar ne afate te supozuara qe rrjedhin nga karakteristikat aktuale te financimit te APD (nga banka shumekombeshe, me interes te perafert me nivelet Euribor).

6.5 Analiza e Fluksit te Parave dhe struktura e ardhshme financiare e APD-se

6.5.1 Filozofia e inxhinjerimit dhe modelimit financiar ne studimin e Masterplanit

Modelimi financiar i realizuar ne lidhje me Masterplanin (dhe hartimin e nje strategjie afatgjate) ka si qellim projektimin financiar te APD ne lidhje me:

- Evoluimin e te ardhurave dhe strukture se kostove te APD duke marre parasysh ristrukturimin e terminaleve dhe procesin e privatizimit te operacioneve te manovrimit;
- Detyrimin e Sherbimit Debitor per financimin ekzistues afatgjate (sipas treguesve te Bilancit);
- Investimet e reja per t'u realizuar si Autoritet Pronar;
- Financime te reja qe duhen gjetur per te mbuluar keto investime dhe borxhin e konsoliduar kundrejt likuiditetit dhe pozicionimit ne Cash te kompanise portuale.

Si pasoje modelimi projekton likuiditetin e konsoliduar te Autoriteti Portual dhe cka eshte me e rendesishme lokalizon aftesine e tij per te kthyer borxhin (kredi ekzistuese dhe kredi te reja te mundshme).

Ne lidhje me evoluimin e te ardhurave dhe kostove, modelimi perfshin vleresime per flukset e ardhshme te arkës nga terminalet (kosto dhe te ardhura), bazuar ne koston operacionale dhe parashikimet perkatese, si dhe ne vleresime ne nivel te pergjithshem te atraktivitetit te ketyre investimeve nga zhvilluesit privat, si dhe perlogaritjen e nje norme kthimi te brendshme te projektit IRR (para financimit dhe pas taksave), per te parashikuar ne kete menyre aftesine per te rishperndare vleren perseri tek Autoritet, nga qendrat e fitimit te koncensionareve; ky ushtrim mundeson lokalizimin e nivelit te flukseve te arkës qe gjenerohen nga aktivitetet e portit pronar dhe ndihmon per te pare se si keto aktivite kontribuojne ne financimin e pergjithshem te portit.

Nderkohe qe pagesat koncensionare ne terminale kombinohen zakonisht me qera toke dhe pagesa te llojit patente, trajtimi i shifrave te konsoliduara ne Masterplan fillimisht izolon vleren totale te disponueshme per Autoritetin, pa dallime ne permbatjen e saj. Instrumentat e perdorur per minimizimin e riskut te te ardhurave per Autoritetin Portual shpjegohen ne seksionet qe prezantojne parametrat e PPP. Ne praktike, paketa PPP e cdo terminali drejtohet nga vete mekanizmi koncensionar; meqenese shume opsione jane te mundshme, ky nivel analize nuk perfshihet per te shmangur paqendrueshmeri. Perfundimi eshte qe nga pikepamje financiare implikimet financiare te Autoriteti Portual jane mbledhur ne nivele te konsoliduara per te vleresuar impaktin ne likuiditetin e kompanise.



6.5.2 Prezantimi I projektimit te Fluksit te Parave

Per te ilustruar nivelet e ndryshme te analizes financiare, nepermjet projekteve sekuenciale te Fluksit te Parave (operacioneve, investimeve, dhe Flukseve te Parave financiare), te prodhura ne nivele te ndryshme per te llogaritur indikatorët e ndryshme financiare, figura e meposhtme ilustron strukturen e flukseve te parave dhe pervijon shtresat alternative te analizes:

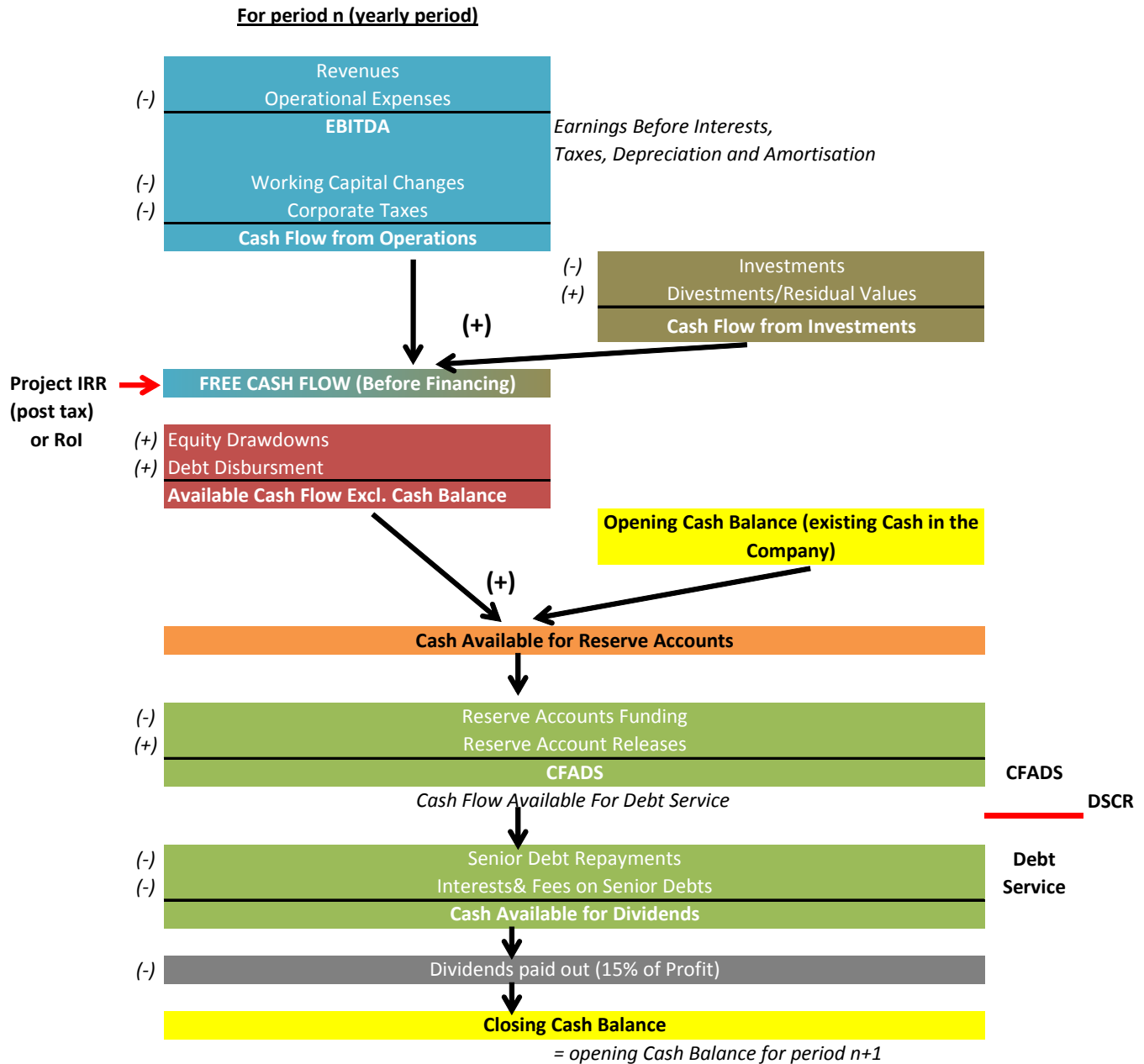




Figura 6-2 Fluksi I Parave“Ujevara” ose“Kaskada Cash (Burimi: Konsulenti)

Kjo sekuenca lejon nje rregull logjik te perdorimeve te Flukseve te Parave dhe burimeve te tyre, dhe vlereson flukset ne dispozicion ne kompani per ti sherbyer perdorimeve specifike.

Kjo figure paraqet strukturen e flukseve te parave te APD-se si nje kompani dhe se si modeli financiar llogarit indikatorët kritike per likuiditetin e portit ne mjedisin e ri institucional te modelit landlord te portit.

6.5.3 Supozimet kryesore te modelit

Ky seksion paraqet supozimet e ndryshme te marra parasysht per kryerjen e analizes financiare. Ato lidhen me te ardhurat dhe kostot por edhe me treguesit financiare te tilles si kthimet e investimeve, normat e mbulimit te borxhit, ose afatet kohore potenciale per financimet e ardhshme.

Supozimet e te ardhurave:

Pika filluese e kalkulimit eshte Libri i Tarifave aktualisht ne Durres. Ai sherben si baze per projektimet e te ardhurave dhe aktivitetet e ndryshme perpunuese dhe mbledhjen e taksave portuale nga anijet dhe pasagjeret.

Te ardhura shtese te marra parasysht per Autoritetin Portual, dmth kontratat e qerave aktualisht te lidhura per marrjen me qera te hapësirës brenda limiteve te portit.

Me ne fund, 10% e ardhur shtese perfshihet per Autoritetin Portual per sherbimet ekstra apo te ardhurat e paspecifikuara.

Sic do te nenvizohet me tej ne analize, nivelet ne librin e tarifave per normat e perpunimit nuk eshte ne linje me permiresimin e pritur te niveleve te sherbimit te terminalit; disa vleresime jane dhene ne baze te rregullimit te nivelit te normes se sugjeruar te perpunimit te kerkuar per tju pershtatur profileve te projektuara te kostove te terminaleve te privatizuara.

Ne lidhje me tarifat portuale, vetem disa tarifa sot mblidhen nga Autoriteti, si:

- Tarifat e kanalit = takse e ngritur mbi perdoruesin per te financuar dragimin dhe mirembajtjen
- Tarifat e ankorimit = tarife per perdoruesin per okupimin e kalatave gjate operacioneve te perpunimit

Taksat e Ndrimit mblidhen nga Departamenti Hidrografik I Marines Shqiptare, pergjegjese per operacionet dhe mirembajtjen e ndihmes se navigimit ne kanalin e hyrjes.

Keto taksa mblidhen jo nga Autoriteti Portual, por nga Kapiteneria.



Nje opsion i ri qe permban reforma aktuale mbi tarifat eshte vendosja e nje takse ankorimi mbi ngarkesat. Ky element ka si qellim te vendose dhe te mblidhe tarifa edhe mbi transportuesit e mallrave, te cilet jane gjithashtu perdorues te infrasktruktues portuale dhe pritet te kontribuojne ne rikuperimin e koston se pergjithshme te portit. Vendosja e ketij opsioni eshte perfshire ne analize ne sensitivitetit , duke perdorur supozimet e studimit mbi tarifat e APD dhe duke konsideruar si njesi kosto per ton per importet dhe eksportet e ngarkesave nje shume prej 0.52 Euro per ton.

Kjo strukture eshte disi e pazakonte, pas detyrime te tilla duhet te mblidhen nga Agjenti Publik pergjegjes per sigurimin dhe garantimin e infrastruktures se detyrueshme qe e ben portin funksional, nderkohe qe Kapiteneria nuk duhet te jete e perfshire financiarisht ne mirembajtje, operacione apo rinovim strukturash si baseni, valepritesi, gerryerja deri ne kufirin e portit. Nga ana tjeter eshte e pritshme qe te ardhurat nga Tarifat Portuale te mbulojne pjeserisht te gjitha shpenzimet qe kerkohen per sistement e lundrimit dhe sigurise brenda kufijve portuale, sic jane per shembull monitorimi dhe rregullimi i zhvendosjeve te mjeteve lundruese, instalimi i radareve dhe menaxhimi i trafikut, te cilat aktualisht sigurohen ne Durres nga adiministrata e Kapitenerise.

Ne nje model tradicional ku keto dy funksione do kryeheshin nga e njejta pale, p.sh. Autoritti Portual, ndarja e te ardhurave nga tarifat nuk do te kishte asnje kuptim sepse tarifat portuale do te shkonin ne favor te nje entiteti te vetem i cili eshte pergjegjes per financimin dhe menaxhimin e te gjitha ketyre strukturave dhe sherbimeve.

Ne kontestin e Shqiperise, teorikisht mund te pritet qe te ardhurat nga Tarifat Portuale te ndahen midis paleve (pro rata ose sipas nje pjeseve te ndara per te cilat eshte rene dakord parapakisht) qe jane te perfshira ne financimin dhe mirembajtjen/veprimtarine e aktiveve qe sigurojne kerkesat baze si jane per shembull infrastrukturen e lageshta dhe sistemet e menaxhimit te trafikut.

Praktikisht ky nuk eshte rasti i Shqiperise dhe deri diku kjo sfidon bazen e te ardhurave te APD si pronar.

Kostot Operacionale

Supozimet e koston per terminale te ndryshem dhe aktivitetet paraqiten ne kapitullin XX. Ne lidhje me shpenzimet e personelit, struktura aktuale e pagave ne APD eshte perdorur si etalon per terminalin dhe projektimet e autoritetit per shpenzimet e personelit.

Kostot e investimeve

Detajet e investimeve sigurohen ne Kapitullin 5 dhe ne Seksionin 6.2.1

Supozimet Financiare

Analiza financiare fokusohet ne identifikimin e treguesve te output-it te tille si:

- IRR Project (Norma e Brendshme e Kthimit) per paketa te ndryshme te terminalev. Keto IRR nuk perfshijne supozimet financuese.



- Kthimi mbi Investimet – Rol – I portit të Durrësit. Kjo është matës i efikasitetit të investimeve të përgjithshme të kryera nga porti në kuadër të kthimit. Llogaritja është e ngjashme me vlerësimin e IRR.
- Norma e mbulimit të shërbimit të Borxhit – DSCR. Kjo normë krahason pozicionin periodik të flukseve të parave të APD me shërbimin e borxhit vjetor (ripagimi i principalit (ve) +interesi). Një synim prej 1.5 është përzgjedhur si normë referencë (në termat e tjere, fluksi i parave në dispozicion përpara pagesës së borxhit do të jetë 1.5 herë më i lartë se sa shërbimi korrespondues i borxhit). Periodiciteti është vjetor. DSCR vlerësohet për shërbimin e konsoliduar të borxhit për të gjitha facilitetet.
- Normat e skontimit: një normë skontimi prej 15% është aplikuar për investitorët private dhe 8% është përdorur për Portin. Financimi i APD-së nuk është bërë nepermjet një injektimi të ri kapitali. Normat e Skontimit janë të rëndësishme në kalkulimin e Vlerave Aktuale Neto të një investimi/Projekti të dhënë.
- Faktoret e inflacionit: në varesi të zërit (rrogat ose kostot operacionale), faktoret e inflacionit prej 2.8% deri 3% janë aplikuar. Për shpenzimet e Kapitalit, duke konsideruar burimin kryesisht përtej detit, një indeksim prej 2% është aplikuar në zërat e investimeve.

Horizonti kohor:

Masterplani bazohet në një projektim prej 20 vitesh të trafikut. Në rast se kërkohet horizont më i largët, për shembull vlerësimi i vlerës së një koncesioni me një periudhë më të gjatë kohore, trafikut e ndryshme janë zgjeruar përtej 20 viteve.

Shpërndarja e fitimit dhe taksave të korporuara

Taksat e korporuara në fuqi në Shqipëri është 20%.

Në lidhje me shpërndarjen e fitimeve dhe kërkesave ligjore të njësive ekonomike në Shqipëri, dhe rregullat që qeverisin APD-në dhe të imponuara nga aksioneri i saj, Ministria e Financave. Kërkesa të tilla janë:

- 5% e fitimit të deklaruar shkon në një Rezervë Ligjore;
- 15% i shpërndahen Ministrisë së Financave si një pagesë dividendi
- 80% shkojnë në Bilanc si rezerva Zhvillimi; zëri i fundit është në dispozicion për vetë-financimin e portit dhe kështu mund të mobilizohet me anë të një vendimi Bordi, në të njëjtën mënyrë si Fitimet e Mbajtura ose Rezervat e Akumuluar të Aksionerit.

Kapitali Punes

Supozimet e mëposhtme lidhen me Kapitalin e Punes:

- Debitor = 2 muaj
- Kreditor = 1.5 muaj

Vlera e mbetur

Vlera e mbetur e aktiveve nuk është e përfshirë. Kjo përfaqëson një avantazh të mundshëm dhe/ose një rezervë rikthimi për të mbështetur prapën minimal të kthimit për terminalin. Mëqenëse Vlera e Mbetur në investime mund të trajtohet në shumë mënyra, mëqenëse partnerët e ardhshëm të mundshëm mund të jenë të shumëllojshëm dhe mëqenëse disa kontrata Konkursionale mund të specifikojnë që aktivet do t'i kthehen të ciluara Qeverisë pas përfundimit të



afateve, është vendosur që Vlera e Mbetur të mos merret në konsideratë në profilin e investimit, si një trajtim konservator për të shmangur mbivlerësime të kthimeve të projektit.

6.5.4 Analiza e qëndrueshmërisë financiare të paketave PPP

Strukturimi i investimit

Paketat e terminalëve të propozuara janë:

- Një terminal mall refuxho i cili kryesisht përpunon eksportet e mineraleve dhe importin e qymyrit, si dhe mallra të tjera të thate refuxho – duke përjashtuar drithin
- Një terminali i specializuar cemento/klinkeri, me një numër të limituar përdoruesish në shkallë të gjere përdoruesish (p.sh prodhuesit e cimentos që ndodhen në Shqipëri)
- Një terminal i cili përpunon ngarkesat e përgjithshme, i cili gjithashtu përpunon drithin dhe importet e drithit.
- Një terminal kontenerësh, aktualisht nën proces privatizimi. Megjithatë procesi aktualisht është në vazhdim, skenari dhe parametrat e koncesionit për terminalin e kontenerëve janë të ngrira aktualisht.
- Një terminal pasagjerësh që konsiston në trafikun e trageteve dhe i kombinuar me një facilitet kruazesh të lehta (i cili ndodhet jashtë terminalit të trageteve)
- Një terminal i specializuar që përpunon skrapin, i cili do të vendoset në një kalatë të re 12.

Analiza e kryer për këto terminale fokusohet në vlerësimet operacionale dhe flukset e investimeve. Në varësi të modelit të përzgjedhur PPP dhe komponentet e investimeve, infrastruktura, superstruktura, dhe makineritë i janë alokuar ose Autoritetit ose operatorit privat; ky alokim ndjek parimin kryesor në linjë me modelin e Manaxhimit të Portit Landlord, dmth:

- Të gjitha operacionet dhe vendimet komerciale merren nga zhvilluesi privat;
- Të gjitha makineritë dhe investimet e aktiveve të levizshme kryen nga zhvilluesi privat;
- Superstrukturat dhe ndërtesat paguhen nga zhvilluesi privat ;
- Muret e kalatave / infrastruktura e mbushjes së tokës ose paguhen nga APD ose nga zhvilluesi privat, bazuar në modelin e preferuar dhe/ ose të aplikueshem ndërmjet një Koncesioni ose një BOT;
- Një variacion është bërë për terminalin e Trageteve për shkak të fazës së planifikimit të ndërtimit të tij dhe financimit; ky investim i alokohet APD-së si një supozim standard, privatizimi i tij i metejshëm mund të jetë ose një zhveshje ose një manaxhim privat.

Për terminalët individuale, pikat e mëposhtme të infrastrukturës janë parametrat variacion (p.sh alokimi tek sektori publik apo privat)

- Programet e rehabilitimit për kalatat 3/4, 7/8 dhe 10/11;
- Ndërtimi i një Kalate të re 12;
- Pontili dhe punët rregulluese për terminalin e Cimentos/Klinkerit;



Projektimi I Fluksit te Parave per koncesionin / Paketat BOT

Duke ndjekur parimin e analizes se structures se fluksit te parave te paraqitur me lart, elementet e meposhtem konsiderohen per te analizuar qendrueshmerine financiare te paketave te propozuara:

- Fluksi I te ardhurave : tarifa x trafik
- Shpenzime operacionale
- Shpenzime kapitali te alokuara zhvilluesit privat
- Taksat e Korporuara
- Ndryshime ne kapitalin e punes

Pervijohet qe llogaritja e taksave te performuara ne modelin aktual nuk perfshin asnje kosto financimi per sektorin privat (pagesat e interesit per borxhin), meqe nuk llogaritet asnje structure financuese. Keshtu, ekziston nje avantazh financiar pertej analizes aktuale nese vleresimi individual I terminalit shtyhet me tej ne detaje dhe struktura financuese per ofertuesit potencial eshte e njohur me sakte.

Ky vleresim identifikon kushtet e nivelit te larte per paketat e privatizimit ne Durres. Udheheqesi eshte IRR e Projektit (Pre Finance Post Tax), e cila tregon kthimin potencial te nje projekti te dhene per nje operator. Kjo IRR projekti merr parasysh te ardhurat dhe shpenzimet e nje terminali dhe se si fluksi I parave operuese mund te balancoje investimet e kerkuara mbi nje term te specifikuar.

Parametrat variabel per analizen jane:

- Te ardhurat, duke perdorur variacionet e tarifave te perpunimit ne linje me permiresimin e sherbimeve te pritura me modernizimin e terminalit dhe privatizimin
- Kohezgjatje e kontrates ne vite
- Spektri I investimit te infrastructures

Objektivi I pergjithshem I ushtrimit eshte te identifikojte shtesat e fluksit te parave qe secili operator terminali ka mundesi ti kanalizojte Autoritetit Portual si nje kthim I dhene, dhe/ose te identifikojte se cili nga keta variabla kerkon axhustim si dhe cilet jane mjaft ndikues ne kthimin e projektit.

Kthimet e projekteve dhe struktura tregtare

Duke patur parasysh elementet e pershkruar deri tani, ky seksion paraqet kushtet nen te cilat paketa te ndryshme PPP konsiderohen te mbeshetshme nga sektori bankar dhe mund te hidhen ne treg. Keto kushte i referohen:

- Llojit te Modelit PPP
- Struktura tregtare, nivelit te rekomanduar te tarifave/ te ardhurave krahasuar me struktura aktuale te tarifave ne Durres dhe produktet e marra ne konsiderate
- Qellimit te investimit, duke perfshire ose jo komponentet kryesore te infrastructures
- Fazes se pritshme jashte APD (data e fillimit te koncensionit)
- Kohezgjatjes minimale (ne vite) te Koncensionit
- Nivelit te ndarjes se te ardhurave me Autoritetin Portual ne nje nivel minimal prej 10%



Rezultatet e paraqitura ne tabelen me poshte (tabel 6.7) tregojne **Skenarin e synuar nen kushtet minimale te strategjise PPP** ne te cilin paketat PPP mendohen ne ato nivele pranueshmerie te mjaftueshme per te terhequr kompanite pivate, dhe nen variabelt e se cilave ky skenar eshte i aplikueshem.

Indikatoret kyc te performance (KPI) qe duhen konsideruar si kritike per cdo pakete jane analizuar ne seksionin 6.7. Rezultatet jane prezantuar ne matricen e meposhtme dhe jane detajuar ne seksionet ne vazhdim. Ne Tabelen 6.8 jepet informacion shtese mbi zerat e investimit per cdo pakete PPP.



	T1	T2	T3	T4	T5	T6
Artikulli	Minerale (nikel krom eksport), Qymyr (import)	Cimento, Klinker (eksport)	Ngarkesa te pergjithshme dhe Ngarkesa te medha Agrok	Konteniere	Pasagjere (Tragete dhe Kruzera)	Import i Metaleve Skrap
Vendodhja	Vendankorimi 10/11, Lindje	Vendankorimi 9b (zona aktuale e kantierit detar)	Vendankorimi 1-4	Vendankorim 5 deri ne 8	Vendankorimi 9a (terminali aktual i trageteve + peshkimi)	Vendankorimi 12 (qe do te ndertohet)
Modeli PPP	Koncension	BOT (Build-Operate-Transfer)	Koncension	Koncension	Koncension	BOT (Build-Operate-Transfer)
Shume perdorues?	Po	Po. I limituar (marreveshje sherbimi me pak eksportues)	Po	Po	Po	Nje perdorues i vetem i pritshem
Qellimi i investimit	Zone terminali + superstrukture	Investim i plote (perfshire dhe bankinen)	Superstrukture + pajisje	Superstrukture + pajisje	Investim qe do te realizohet nga APD	Investim i plote (perfshire dhe vendankorimin)
Niveli i Investimit Privat (ne Milion EUR)	39.2	48.4	65.0	76.2	-	26.4
Fillimi	2011	2011-2012 (perfshire ndertimin)	2010	2009	2010	2011-2012 (perfshire ndertimin)
Kohezgjatja (min)	25 y.	30 y,	25 y.	15 y. +10 y.	30 y.	30 y.
Struktura e propozuar e Tarifave + rregullime	Tarifa e APD +11%	Tarifa e APD + 100%	Tarifa e APD + 41%	Strukture tarifore e bazuar ne benchmark nderkombetare	-	Tarifa e APD + 38%
IRR e parashikuar e projektit	15.0%	13.9%	15.2%	15.8%	15.1%	15.0%



Niveli equivalent i pageses koncensionare	Pjesa e te ardhurave 10%	Pjesa e te ardhurave 10%	Pjesa e te ardhurave 10%	Pjesa e te ardhurave 15%	Pjesa e te ardhurave 78%	Pjesa e te ardhurave 10%
--	-----------------------------	-----------------------------	--------------------------	-----------------------------	-----------------------------	-----------------------------

6-6 Matrica PPP – Strategjia e Privatizimit te Portit te Durrësit @ Skenari i synuar me kushtet minimale te strategjise PPP

Kthim i detajur mbi paketat PPP	T1	T2	T3	T4	T5	T6
Perdorimi	Minerale/ Qymyr	Cimenti/ Klinker	Ngarkese e pergjithshme	Konteniere	Pasagjere	Metale skrap
Niveli ekuivalent koncensionar	Pjesa e te ardhurave 10%	Pjesa e te ardhurave 10%	Pjesa e te ardhurave 10%	Pjesa e te ardhurave 15%	Pjesa e te ardhurave 78%	Pjesa e te ardhurave 10%
Investimi Total (ne Milion EUR)	62.1	48.4	71.6	94.1	31.9	26.4
Pjesa e APD (ne Milion EUR)	22.9	-	6.6	17.3	31.9	-
Pjesa e Operatorit (ne Milion EUR)	39.2	48.4	65.0	76.2	-	26.4
IRR e Operatorit	15.0%	13.9%	15.2%	15.8%	15.1%	15.0%
NPV e flukseve te lira te arkës te APD @ 8% (ne Milion EUR)	-9.8	11.2	8.1	17.4	59.6	6.1
NPV e pagesave per taksen e shfrytezimit tek Autoritetit @ 8% (ne Milion EUR)	9.4	11.2	13.8	32.2	84.8	6.1



Roi per APD ne projektet respektive PPP	2%	n/a	19%	16%	21%	n/a
Pagesa totale e Taksave te shrytezimit ne Milion EUR (terma nominale, jo NPV)	31.0	43.8	44.4	116.3	346.2	20.8

6-7 Matrica PPP – Strategjia e Privatizimit te Portit te Durrësit , rezultatet Individuale per Operatoret dhe APD

- *Zerat e investimit qe prezantohen ne vijim perfshijne te gjitha riinvestimet gjate periudhes se marre ne konsiderate.*
- *Investimet paraqiten ne kushte reale (jo nen kushtet e NPV-se)*
- *Pagesat per taksat e shfrytezimit paraqiten ne kushte reale dhe nen kushtet e NPV-se.*



AKS values in EUR	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
PROFIT & LOSS								
T1-Specialised Mineral Bulk Terminal								
Revenue	-	9,754,346	11,198,600	12,856,694	14,760,289	16,945,736	18,945,736	21,000,000
Operational Expenditures	-	4,158,784	4,287,785	5,512,026	6,345,946	7,106,171	7,906,171	8,706,171
Concessionary Payments	-	975,435	1,119,860	1,285,669	1,476,029	1,694,574	1,944,574	2,194,574
EBITDA	-	4,620,127	5,790,955	6,058,998	6,938,315	7,944,991	9,035,000	10,199,255
Depreciation	-	1,355,777	1,355,777	1,355,046	1,355,215	1,355,215	1,355,215	1,355,215
EBT	-	3,264,350	3,935,177	2,923,952	4,979,099	5,985,776	6,938,315	7,944,991
Total Interest	-	-	-	-	-	-	-	-
EBT	-	3,264,350	3,935,177	2,923,952	4,979,099	5,985,776	6,938,315	7,944,991
Taxation Charge	-	652,870	787,035	944,790	995,820	1,197,155	1,355,215	1,513,330
Net Earnings	-	2,611,480	3,148,142	2,339,161	3,983,279	4,788,621	5,583,100	6,431,661
CASH FLOW STATEMENT								
EBITDA	-	4,620,127	5,790,955	6,058,998	6,938,315	7,944,991	9,035,000	10,199,255
Working capital change	-	29,842	34,213	39,222	44,965	51,547	58,130	64,713
Pre investment pre finance pre tax cash flow	-	4,590,285	5,256,742	6,019,776	6,893,350	7,893,444	8,993,130	10,263,968
Taxes paid	-	628,148	758,730	908,237	958,719	1,154,681	1,355,215	1,513,330
Pre investment pre finance post tax cash flow	-	3,962,137	4,498,012	5,111,538	5,934,631	6,738,763	7,637,915	8,750,638
Capital Expenditure T1	49,724,891	-	-	-	-	-	-	-
Pre finance post tax cash flow	15.1%	3,962,137	4,498,012	5,111,538	5,934,631	6,738,763	7,637,915	8,750,638

Tabela 6-8 P&L dhe Pasqyra e Fluksit te Parave – Terminali I Mallrave te Thata Refuxho (minerale, qymyr)



NR values in EUR	2014	2015	2016	2017	2018	2019
PROFIT & LOSS						
Revenue	9,317,280	11,408,619	13,037,809	13,037,105	17,281,518	19,815,621
Operational Expenditures	1,679,920	1,915,214	2,229,359	2,564,194	2,958,860	3,408,842
Concessionary Payments	991,728	1,140,862	1,309,781	1,501,711	1,726,194	1,981,962
EBITDA	7,263,631	8,332,523	9,558,629	10,965,061	12,578,324	14,428,818
Depreciation	1,344,521	1,344,521	2,049,459	1,527,455	1,527,455	-
EBIT	5,919,108	6,988,000	7,509,171	9,437,606	11,050,870	14,428,818
Total Interest	-	-	-	-	-	-
EIT	5,919,108	6,988,000	7,509,171	9,437,606	11,050,870	14,428,818
Taxation Charge	1,181,822	1,197,606	1,901,814	1,887,521	2,210,174	2,885,764
Net Earnings	4,735,286	5,590,400	6,007,337	7,550,085	8,840,696	11,543,055
CASH FLOW STATEMENT						
EBITDA	7,263,631	8,332,523	9,558,629	10,965,061	12,578,324	14,428,818
Working capital change	1,446,228	1,659,332	1,964,293	2,185,143	2,567,399	2,877,165
Pre investment pre finance pre tax cash flow	5,817,408	6,672,991	7,654,336	8,779,919	10,070,925	11,551,653
Taxes paid	1,144,475	1,332,466	1,591,049	1,828,115	2,142,094	2,807,827
Pre investment pre finance post tax cash flow	4,672,933	5,320,525	6,063,287	6,951,784	7,928,871	8,744,026
Capital Expenditure T2	43,079,673	32,505,645	-	-	-	-
Pre finance post tax cash flow	15.0%	15.0%	4,510,740	6,951,784	7,928,871	8,744,026

Table 6-9 P&L dhe Pasqyra e Fluksit te Parave – Cimento /Klinker, mall refuxho



AB values in EUR	2010	2015	2020	2025	2030
PROFIT & LOSS T3-General Cargo Terminal (including Grain Handling)					
Revenue	11,737,935	11,880,262	15,602,797	21,436,215	29,497,137
Operational Expenditures	5,164,827	6,403,933	7,672,967	9,452,435	11,748,146
Concessionary Payments	1,173,794	1,198,026	1,560,280	2,143,622	2,949,714
EBITDA	5,399,314	4,378,303	6,369,550	9,840,159	14,799,278
Depreciation	1,497,447	1,719,558	1,743,115	2,405,122	2,384,209
EBIT	3,901,867	2,658,745	4,626,435	7,435,037	12,415,069
Total interest					
EBT	3,901,867	2,658,745	4,626,435	7,435,037	12,415,069
Taxation Charge	780,373	531,749	925,287	1,487,007	2,483,014
Net Earnings	3,121,494	2,126,996	3,701,148	5,948,030	9,932,055
CASH FLOW STATEMENT					
EBITDA	5,399,314	4,378,303	6,369,550	9,840,159	14,799,278
Working capital change	1,310,719	36,428	116,516	172,446	239,712
Pre investment pre finance pre tax cash flow	4,088,595	4,341,875	6,253,034	9,667,713	14,559,566
Taxes paid		503,438	818,887	1,443,314	2,257,023
Pre investment pre finance post tax cash flow	4,088,595	3,838,436	5,434,147	8,224,398	12,302,543
Capital Expenditure T3	22,959,729			25,857,883	
Pre finance post tax cash flow	18,871,134	3,838,436	5,434,147	17,633,485	12,302,543
		15.0%			

Table 6-10 P&L P&L dhe Pasqyra e Fluksit te Parave – Terminali I Ngarkeses se Pergjithshme



AB values in EUR	2010	2015	2020	2025	2030
PROFIT & LOSS T4 Container Terminal					
Revenue	5,523,707	13,806,106	22,706,483	32,830,090	45,744,917
Operational Expenditures	4,772,834	6,123,683	12,041,327	14,776,506	25,341,639
Land Lease	140,000	250,800	484,000	532,400	585,640
Royalty	443,812	1,162,802	1,987,014	2,990,097	4,340,706
EBITDA	567,060	6,268,821	8,194,142	14,531,087	15,476,932
Depreciation	1,048,080	1,316,576	2,539,347	2,642,985	4,123,551
EBIT	481,019	4,952,245	5,654,795	11,888,101	11,353,381
Total interest	824,102	328,440	86,407	58,188	80,140
EBT	1,305,121	4,623,805	5,741,202	11,946,289	11,433,521
Taxation Charge	-	924,761	1,148,240	2,389,258	2,286,704
Net Earnings	1,305,121	3,699,044	4,592,962	9,557,032	9,146,817
CASH FLOW STATEMENT					
EBITDA	567,060	6,268,821	8,194,142	14,531,087	15,476,932
Working capital change	358,407	927	15,925	3,092	53,865
Pre investment pre finance pre tax cash flow	925,467	6,269,748	8,178,217	14,534,178	15,530,797
Taxes paid	-	760,256	971,385	2,240,723	2,131,193
Pre investment pre finance post tax cash flow	925,467	5,509,492	7,206,832	12,293,455	13,399,604
EPRA Funding	-	666,667	666,667	-	-
EPRA Release	-	-	-	-	-
Capital Expenditure T4	3,213,315	3,296,816	3,803,034	-	-
Residual Value	-	-	-	-	-
Pre finance post tax cash flow	2,287,848	1,546,009	2,737,131	12,293,455	13,399,604
		16.0%			

Table 6-11 P&L dhe Pasqyra e Fluksit te Parave – Terminali Konteniereve



All values in EUR	2010	2015	2020	2025	2030
PROFIT & LOSS T5-Passenger Terminal (Ferry+Cruijs)					
Revenue	5,970,771	8,459,449	11,914,744	16,746,308	23,382,791
Operational Expenditures	1,569,538	1,811,324	2,050,406	2,412,545	2,784,393
Concessional Payments	4,639,289	6,572,992	9,257,756	13,011,881	18,168,429
EBITDA	238,056	75,133	566,582	1,321,881	2,429,970
Depreciation	-	-	-	-	-
EBIT	238,056	75,133	566,582	1,321,881	2,429,970
Total Interest					
EBT	238,056	75,133	566,582	1,321,881	2,429,970
Taxation Charge	-	-	113,316	264,376	485,994
Net Earnings	238,056	75,133	453,265	1,057,505	1,943,976
CASH FLOW STATEMENT					
EBITDA	238,056	75,133	566,582	1,321,881	2,429,970
Working capital change	798,936	97,171	135,021	187,726	242,014
Pre investment pre finance pre tax cash flow	1,036,992	22,038	431,560	1,134,155	2,187,956
Taxes paid	-	-	87,022	225,496	434,338
Pre investment pre finance post tax cash flow	1,036,992	22,038	344,538	908,659	1,753,618
Upfront Payment (Buliet)	-	-	-	-	-
Capital Expenditure T5	-	-	-	-	-
Pre finance post tax cash flow	1,036,992	22,038	344,538	908,659	1,753,618
		15.0%			

Table 6-12 P&L dhe Pasqyra e Fluksit te Parave – Terminali I Pasagjereve



All values in EUR	2010	2011	2012	2013	2014	2015
PROFIT & LOSS						
Revenue	-	5,788,118	6,446,270	7,610,114	8,760,101	5,028,572
Operational Expenditures	-	1,573,496	1,932,022	2,280,136	2,572,233	2,899,031
Concessionary Payments	-	578,912	664,627	761,031	876,010	502,857
EBITDA	-	3,535,710	4,049,621	4,568,947	5,308,858	1,626,680
Depreciation	-	800,121	800,121	1,060,177	990,113	990,113
EBIT	-	2,735,587	3,249,498	3,508,770	4,318,745	636,567
Total interest	-	-	-	-	-	-
EBT	-	2,735,587	3,249,498	3,508,770	4,318,745	636,567
Taxation Charge	-	547,317	649,900	653,278	861,745	127,110
Net Earnings	-	2,188,270	2,599,598	2,855,492	3,456,999	509,457
CASH FLOW STATEMENT						
EBITDA	-	3,535,710	4,049,621	4,568,947	5,308,858	1,626,680
Working capital change	-	26,280	10,171	34,038	39,767	22,028
Pre investment pre finance pre tax cash flow	-	3,561,990	4,059,792	4,602,985	5,348,625	1,648,708
Taxes paid	-	828,411	628,219	742,594	833,189	119,102
Pre investment pre finance post tax cash flow	-	2,733,579	3,391,573	3,860,391	4,515,436	1,529,606
Capital Expenditure TE	18,450,022	-	-	8,403,812	-	-
Pre finance post tax cash flow	18,450,022	2,733,579	3,391,573	3,860,391	4,515,436	1,529,606

Tabela 6-13 P&L dhe Pasqyra e Fluksit te Parave – Terminali I Skrapit



6.5.5

Implikimi financiar per Autoritetin Portual te Durrësit

Implemetimi I strategjise se Privatizimit dhe mundesite finaniare

Duke marre parasysh strategjine e privatizimit dhe heqjen e operacioneve nga Autoriteti, analiza vlereson implikimin financiar te reformes strukturore per portin e Autoriteti Durrës, me objektivin e projektimit te likuiditetit te APD-se, ne kuader te ndryshmeve te strukture kosto-te ardhura dhe investimet e kerkuara, si dhe aftesite financuese per ti mbuluar keto investime. Nje theks eshte vendosur ne percaktimin e borxhit te kerkuar, nderkohe qe po faktorizohen perkushtimet aktuale te sherbimit te borxhit.

Per te monitoruar qendrushmerine e APD-se ne lidhje me detyrimet financuese te saj, Logjika e Mbulimit te Sherbimit te Borxhit, DSCR perdoret si nje indikator kritik i pozicionit financiar te APD-se. Ndersa kerkesa specifike per secilen nga huate ekzistuese nuk njihen, nje DSCR perdoret per te krahasuar pozicionin e konsoliduar cash ne port me kerkesat e konsoliduara te sherbimit te borxhit.

Sic paraqitet ne seksionin 6.5.2 me lart, norma e DSCR perbehet nga:

- Sasia totale e parave ne dispozicion ne kompani per sherbimin e borxhit (principal +interes), ne nje kohe tjetër pas investimit dhe injektme potenciale te fondeve te reja (ose ne capital ose ne borxh) dhe pas sherbimit te llogarive te nese ato ekzistojne. Kjo pike ne pergjithesi referohet si CFADS per Fluksi I Parave ne Dispozicon per Sherbimin e Borxheve;
- Sherbimi Vjetor I Borxheve ose DS, I perbere prej ripageses se principaleve, iprej interesave te borxheve dhe tarifave mbi borxhet.

Norma eshte llogaritur si vijon:

$$\frac{\text{CFADS}}{\text{DS}}$$

Nje norme 1 nenkupton qe pozicioni financiar i dhene ne nje kohe te caktuar eshte shuma e DS per te njejten periudhe pas pageses prej te ciles konsumohet; nje norme negative tregon qe kompania nuk ka mundesi ti sherbeje plotesisht detyrimeve te saj te borxheve. Norma eshte idealisht mbi 1, qe do te thote qe ca para jane ne dispozicion pas sherbimit te borxhit.

Te gjithë parate e papaguara pas sherbimit te borxhit in nje periudhe te dhene eshte teorikisht e perdorshem per pagesen ndaj aksionereve. Ne rastin e APD-se, ky element percaktohet me ligj dhe paraqet 15% fitim neto te deklaruar. Keshtu, pavaresisht nga shuma e parave ne dispozicion pas sherbimit te borxhit, porcioni I pagueshem ne dividend eshte funksion I fitimeve neto te deklaruar ne P&L dhe jo nga Fluksi I Parave te disponueshme per dividend.

Llogariten dy DSCR:

- Nje DSCR ne te cilen CFADS perfshijne bilancin e parave ne kompani, ne fjale te tjera kush perfshijne parate ne dispozicion ne APD ne fillim te nje periudhe te dhene.



- Nje DSCR duke perjashtuar bilancin e parave, keshtu vetem duke vleresuar parate e gjeneruara ne nje periudhe te dhene (nga operacionet dhe investimet dhe financimi) I krahasuar me parate e kerkuara per ti sherbyer borxhit ne te njejten periudhe. Nese pozicioni I parave eshte pozitiv apo negativ ne hapjen e kesaj periudhe nuk eshte marre ne llogari. Ky tregues i dyte jep nje krahasim periodik elementeve dhe ndihmon ne vleresimin e periudhave te flukseve te ulta te parave e cila kerkon rregullime financimi specifike.

Ne analizen aktuale, nje norme e synuar prej **1.5** eshte percaktuar si pragu per APD-ne ne secilen periudhe p.sh. APD do te kete synim qe te kete ne dispozicion cash 1.5 here me shume se sa detyrimi (i konsoliduar) periodik ne nje periudhe te caktuar (periudha ne kete rast eshte fundi i vitit per nje periodicitet vjetor).

Duke patur parasysh strukuren e garancive te disponueshme per APD, ku mbeshtetje e plote jepet nepermjete nje Garancie Shtetere nga Ministria e Financave ne Shqiperi, norma eshte riperlogaritur ne analizen e skenarit perfundimtar dhe eshte reduktuar ne **1.4**, ne menyre qe ky mjet shtese per minimizimin e riskut dhe impakti i tij ne pasqyrat financiare te parashikuara te merret ne konsiderate.

Pervet hendeqeve te financimit dhe analizes se mbulimit, nje Kthim i Investimit eshte perlogaritur ne jeten e Masterplanit, me qellim qe te vleresoje eficensen e te gjithe investimeve te kryera nga APD ne linje me Masterplanin dhe me implementimin ristrukturimit. Ky indikator ben te mundur te verifikohet qe kthimit i plote per Portin si nje investitor eshte me i larte se kosto e financimit se APD-se nepermjet huave te ndryshme.

Output-I financiar I strategjise PPP

Outputi i i analizes i mundeson projektimin e situates financiare te APD-se nepermjet fazes se tranzicionit dhe ne privatizim te plote te terminaleve ne paketat PPP.

Ndryshimi kryesor eshte nje kalim nga te ardhurat e perpunimit ne terminal, aktualisht e ardhura kryesore per Autoritetin Portual, ne pagesat koncesionare, ne parallel, nje eksternalizim I kostove operuese dhe investimeve ne makineri, te cilat ne menyre progressive I transferohen me mbledhjen e te ardhures nga perpunimi.

Skenari I references per analizen e outputit bazohet ne skenarin e trafikut te rastit baze, mbeshtetur ne librin aktual te tarifave te APD-se. Inputi I koston per investimet e perdorura eshte situata si alternativa B2 e planimetrise se Masterplanit (shih kapitullin 6), koston paraprake. Horizonti kohor eshte 2008-2028. Nderkohe, me qellim qe te mundesohet fleksibiliteti ne parametrat per paketat PPP, nje maksimum prej 30 vitesh analize ne modelin build in. Me qellim qe te kemi te gjitha te dhenat ne dispozicion, trafiket zgjerohen pertej horizontit te references ne nje baze te rafshet.

Ne kete skenar, operacionet e perpunimit privatizohen ne sekuencen si vijon:

- 2009 = implementimi dhe fillimi I koncesionit te terminalit te konteniereve
- 2010 = fillimi i koncesionit te perpunimit te ngarkeses se pergjithshme / koncesioni I perpunimit te drithit



- 2011 = fillimi i nje BOT/Koncesion per terminalin e mallit te thate refuxho (pas ndertimit te plote)
- 2012 = koncesionimi i terminalit te trageteve

Keto jane datat e synuara, duke konsideruar privatizimin aktual te operacioneve te konteniereve, ndertimin e kalatave 10/11 dhe 12, si dhe terminalin e cimentos/klinkerit, dhe koncesionimin e aktiviteve te trageteve pas disa viteve operacione, te testojve fitueshmerine e aktivitetit dhe siguroje trafikut, per te rritur vleren e koncesionit ne treg (kjo vlere mund te permiresohet ne menyre drastike nese terminali ka pak vite aktivitetesh historike, duke mundesuar demostrimin e terheqjes komerciale te biznesit).

Ngritja e parametrave te koncesionit ne Skenarin e synuar nen kushtet minimale te kthimit te strategjise PPP na jep rezultatet e meposhtme per APD per investimin e konsoliduar te prezantuar me siper:

	Rol	NPV@ 8% (ne Milion EUR)	DSCR minimale...	...ne vitin	Financimi i ri Total i kerkuar
APD Sh.a.	14.1%	75.6 Milion EUR	1.39	2009	67.5 Milion EUR

6-14 Output-i financiar per APD me Skenarin e Synuar nen kushtet minimale te strategjise PPP

Figurat ne faqet si vijone sigurojne informacione per periodhen 2008-2030, sidomos per profiling korrespondues te fluksit te parave dhe zhvillimin DSCR.

Sipas ketyre kushteve mund te verehet qe marreveshjet e APD plotesohen me kushte minimale. Nga ana tejter, ky skenar merr parasysh shperndajen e drejte te gjeneruesve te te ardhurave ne port duke vendosur kushte minimumi te ardhurash per secilin nga terminalet, ne 10% te ardhura (dhe 78% per biznesin e pasagjereve ku shumica e investimit kryhet nga APD), kjo perfshin nje perseritje thelbësore te tarifave per terminalet specifike.

Nga ana tjeter, rregullimi i tarifave eshte ne linje me permiresimin drastik te performances se terminali dhe eshte ne linje me makineri te rendeishem te investuara nga sektori privat. Meqe APD gjithashtu do te beje investime ne rindertimin e kalatave, e ardhura e gjeneruar kerkon gjithashtu mbulimin e ketyre investimeve.

Ndersona implementim i koncesioneve dhe BOT kerkon nje pagese minimale koncesionare ndaj APD-se. Kerkesa e financimit e APD-se eshte atehere ne nje me dy facilitetet e identifikuar me lart dhe me nje ekstra prej EUR 2.5 Milion kredi. Kjo kredi e fundit shtese parashikohet te mundesoje likuiditet stabel te APD ne peridhje afatshkurter, ku parashikohen investimet.

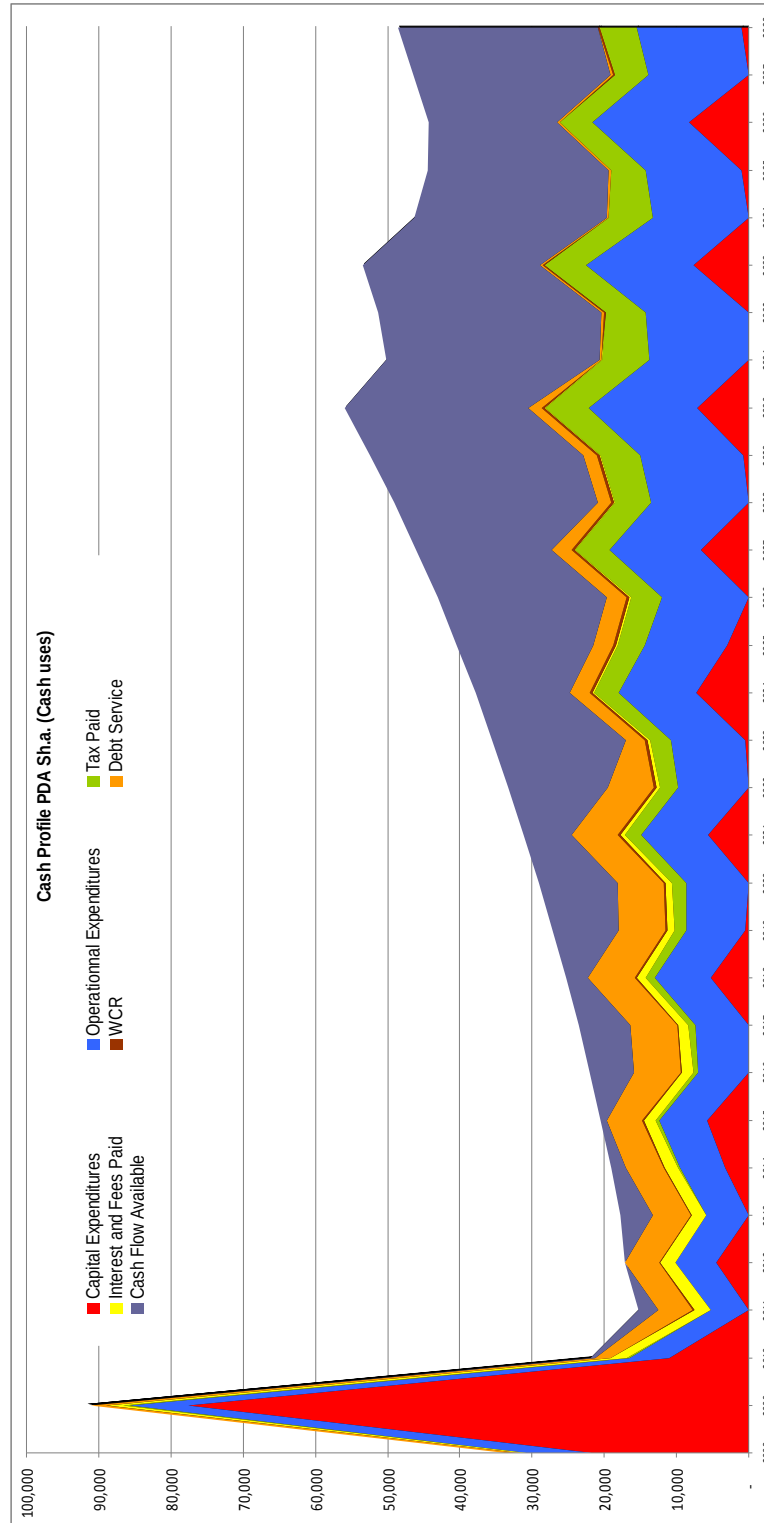
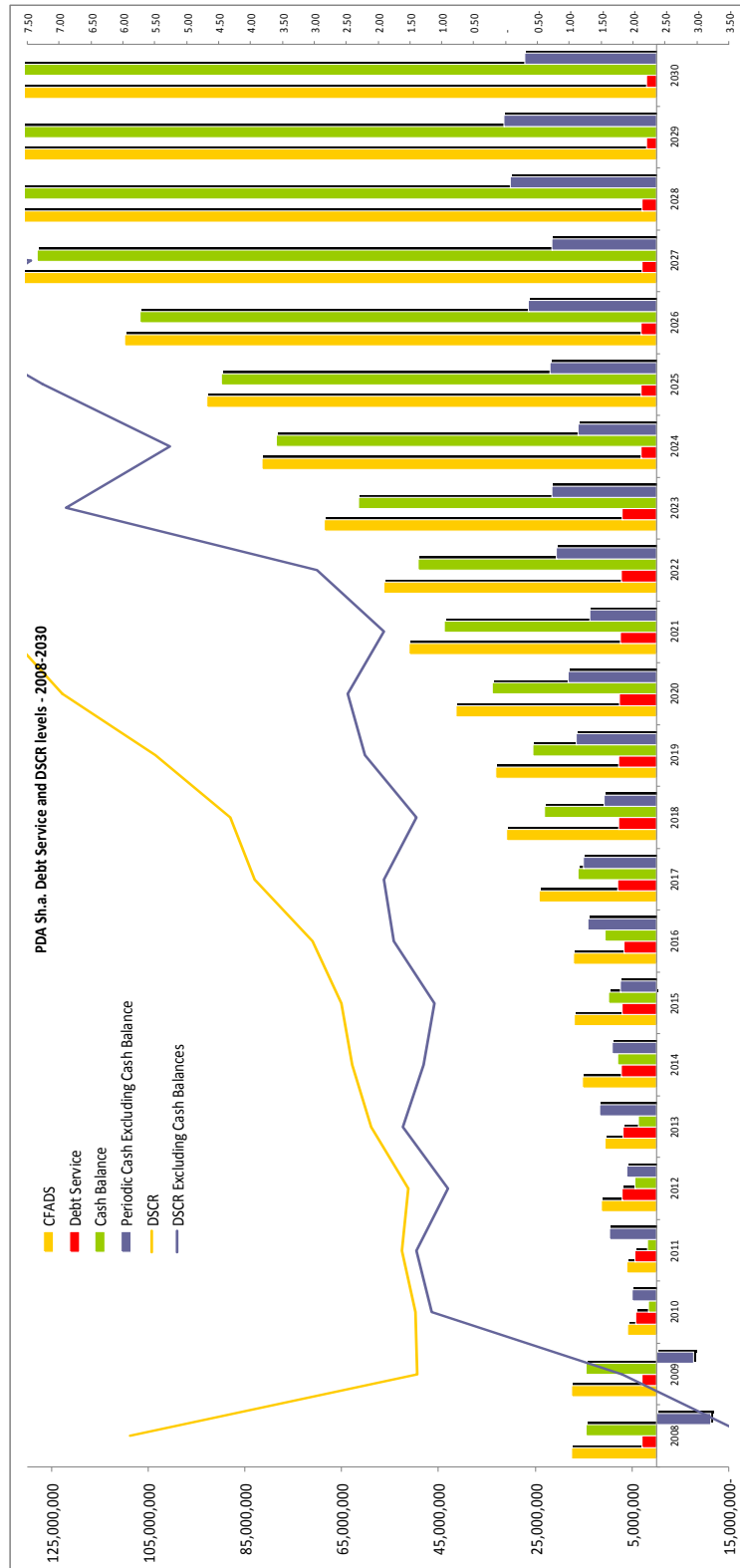


Figura 6-3 Profili I flukseve te parave te APD (skenari I synuar / kushtet minimale te strategjise PPP)



6-4 Likuditeti i APD nen Skenarin e synuar nen kushtet minimale te strategjise PPP

109Masterplani per Portin e Durrësit (Europeaid/122348/C/SER/AL)

9S0723.21/DFR/401180/Nijm

Raporti Final

109

28 Mars 2008



PROFIT & LOSS	DURRES PORT AUTHORITY S.A.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Revenue/Terminal Handling	11,330,871	14,371,272	2,312,551								
Port Dues Revenue to Landlord	2,529,511	2,591,339	3,351,087	6,091,929	12,731,980	17,764,587	20,394,317				
Concessionary and Leases Revenues	353,518	1,515,450	8,255,759	14,371,399	27,634,235	38,124,792	23,895,427				
Deferred Government Grant	250,000	250,000	250,000	250,000	250,000	174,487					
Sales of Assets											
Total revenues	14,964,889	19,728,061	14,177,409	20,713,528	40,641,215	56,064,266	44,290,744				
Personnel	4,281,828	4,387,950	2,795,653	2,444,208	3,332,585	3,864,144	4,498,586				
Other	4,826,718	1,857,821	2,834,582	4,142,706	8,128,247	11,212,851	8,851,149				
Operating Contracts Fees											
Total costs	9,008,547	8,145,771	5,569,735	6,586,913	11,410,832	15,016,997	13,266,735				
EBITDA	9,535,755	11,143,332	8,603,674	14,126,614	29,230,403	41,047,268	31,024,009				
Depreciation	388,596	2,634,570	1,746,894	4,901,379	4,954,889	5,250,809	5,432,837				
Depreciation Ferry Terminal		870,379	870,379	870,379	880,123	961,947	1,011,919				
Depreciation Existing Assets	1,765,176	1,765,176	1,750,179	8,071,779	1,961,544	1,961,544	1,961,544				
EBIT	5,381,583	3,873,206	836,481	5,263,117	21,380,919	32,870,968	22,615,709				
Total interest	894,154	2,181,186	2,288,969	1,692,611	296,526	53,746	6,665				
Total fees											
Interest on Cash Balances & Reserves											
Total financing costs	894,154	2,181,186	2,288,969	1,692,611	296,526	53,746	6,665				
EBT	4,487,429	1,692,019	1,452,488	3,570,506	21,083,993	32,817,222	22,609,044				
Taxation Charge	897,486	338,454		714,101	4,216,799	6,563,444	4,571,809				
Net Earnings	3,589,943	1,353,565	1,452,488	2,856,405	16,867,194	26,253,778	18,087,235				
Dividends Declared	538,491	203,042		428,461	2,310,879	3,918,067	2,713,085				
Legal Reserves	179,497	17,481		140,820	841,360	1,312,889	964,382				
Retained Earnings for the Period	2,871,955	1,062,892	1,452,488	2,285,124	13,493,755	21,003,022	14,469,788				

6-15 P&L APD Sh.a. 2008 – 2035

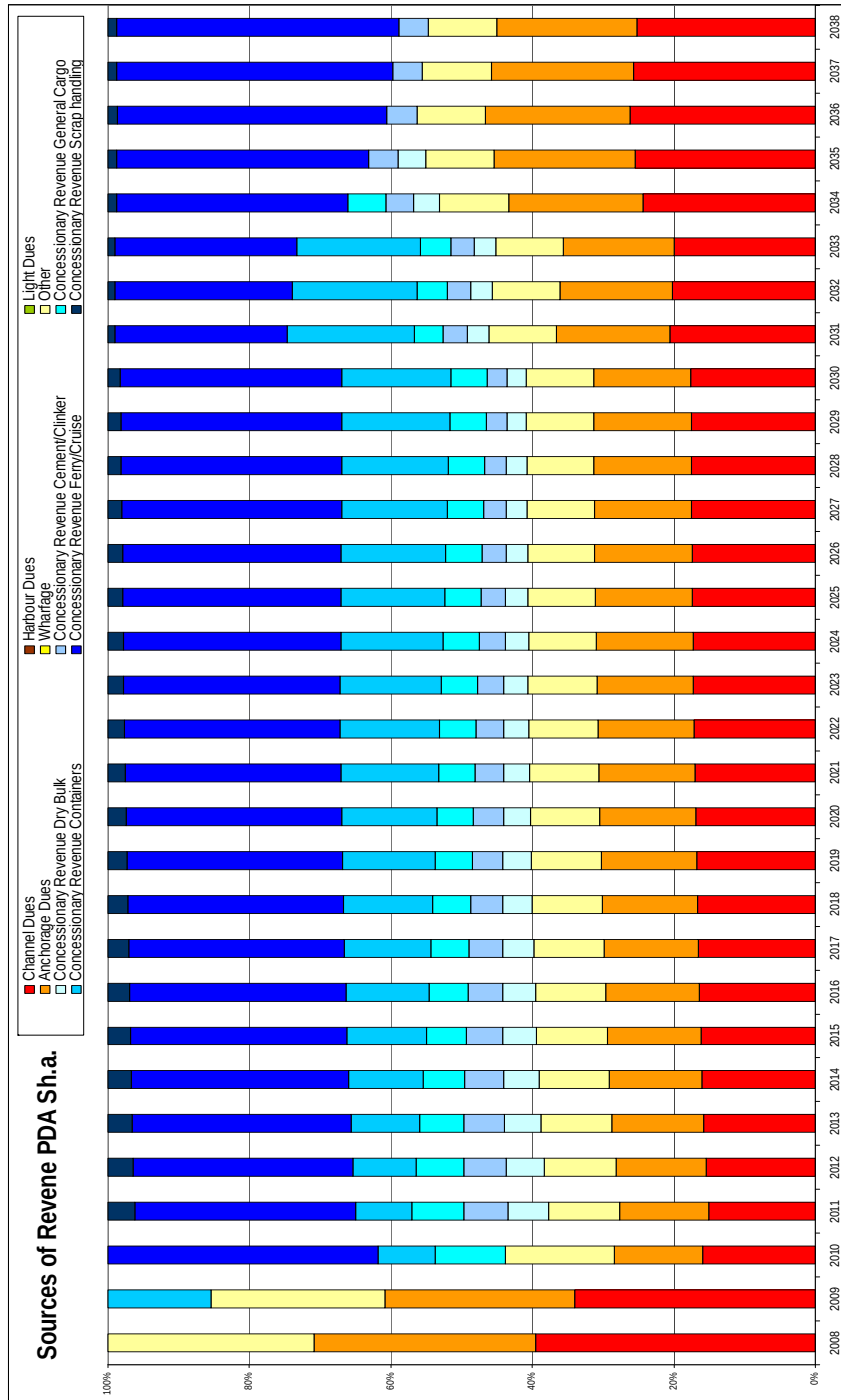


CASH FLOW STAT.	DURRES PORT AUTHORITY S.A.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Operating Activities									
Total Revenue Received (incl Cost Grants)		18,314,102	19,019,101	11,922,409	20,443,328	29,054,796	40,311,215	55,889,778	44,290,744
Total Operating Expenditure		9,028,547	8,145,271	5,569,715	6,586,811	8,691,501	11,410,812	15,016,997	13,266,715
EBITDA		9,285,555	10,873,832	6,352,694	13,856,517	20,363,295	28,900,403	40,872,781	31,024,029
Working capital change		1,384,296	231,147	530,611	192,485	285,561	347,192	471,094	130,638
Pre investment pre finance pre tax cash flow		10,470,052	10,662,185	8,884,285	13,684,130	20,095,734	28,633,206	40,401,727	31,154,647
Taxation									
Taxes paid		90,873	897,486	338,404	502,930	1,891,299	3,721,990	6,058,442	4,686,150
Pre investment pre finance post tax cash flow		10,379,178	9,764,699	8,545,881	13,181,200	18,207,436	24,911,216	34,343,285	26,468,497
Investing Activities									
Divestments		21,276,631	77,578,744	11,604,456	5,746,743	-	2,991,045	7,102,102	1,026,959
Capital Expenditure		11,347,953	67,812,045	2,458,575	7,414,457	18,202,436	21,920,171	27,241,183	25,441,337
Pre finance post tax cash flow	14.1%								
Pre finance pre tax cash flow	15.3%	11,256,380	66,914,560	2,120,171	7,917,387	20,095,734	24,642,181	33,299,623	30,127,688
Financing Activities									
Drawdowns									
Equity		-	60,000,000	7,500,000	-	-	-	-	-
Drawdown Alternative Term Loan Facility		-	-	-	-	-	-	-	-
Repayments									
Repayment Alternative Term Loan Facility 1		-	-	-	2,666,607	2,666,607	1,500,000	1,500,000	-
Repayment Alternative Term Loan Facility 2		-	-	-	866,667	866,667	866,667	1,500,000	-
Repayment Alternative Term Loan Facility 3		-	-	-	1,411,464	1,411,464	355,479	355,479	355,479
Repayment Existing Debts		2,083,210	2,083,210	2,083,210	-	-	-	-	-
Interest & Fees									
Interests Alternative Term Loan Facility 1		-	720,000	720,000	480,000	180,000	-	-	-
Interests Alternative Term Loan Facility 2		-	506,250	506,250	506,250	371,250	202,500	33,750	-
Interests Alternative Term Loan Facility 3		-	129,250	305,500	264,767	162,913	61,100	18,996	-
Interests Existing Debts		894,154	825,886	757,215	441,594	173,815	33,326	-	6,665
Fees Senior debt		-	-	-	-	-	-	-	-
Interest on Cash Balances & Reserves		-	-	-	-	-	-	-	-
Finance Cashflow		2,977,384	55,715,584	3,127,802	6,659,408	7,154,840	3,019,072	1,909,224	362,144
Post finance post tax cashflow		14,124,836	12,076,461	669,226	755,049	10,847,596	18,901,100	25,331,959	25,079,193
Distributions									
DSRA additions/release		822,455	938,491	203,042	301,758	1,135,979	2,233,194	3,655,065	2,817,810
Dividends paid		-	-	-	-	-	-	-	-
Cash Balances for the year		15,147,292	12,614,953	466,184	453,291	9,711,616	16,667,906	21,696,894	22,267,383
Cash Balance at		28,890,514	13,743,243	1,328,290	9,720,754	32,831,129	87,832,964	192,688,538	311,611,589
Cash Balance of		13,743,243	1,328,290	1,594,474	10,174,045	42,564,746	104,500,870	214,383,432	311,878,972



6-17 Pasqyra e Flukseve te Arkes APD Sh.a. 2008 – 2035

Analiza e te ardhurave





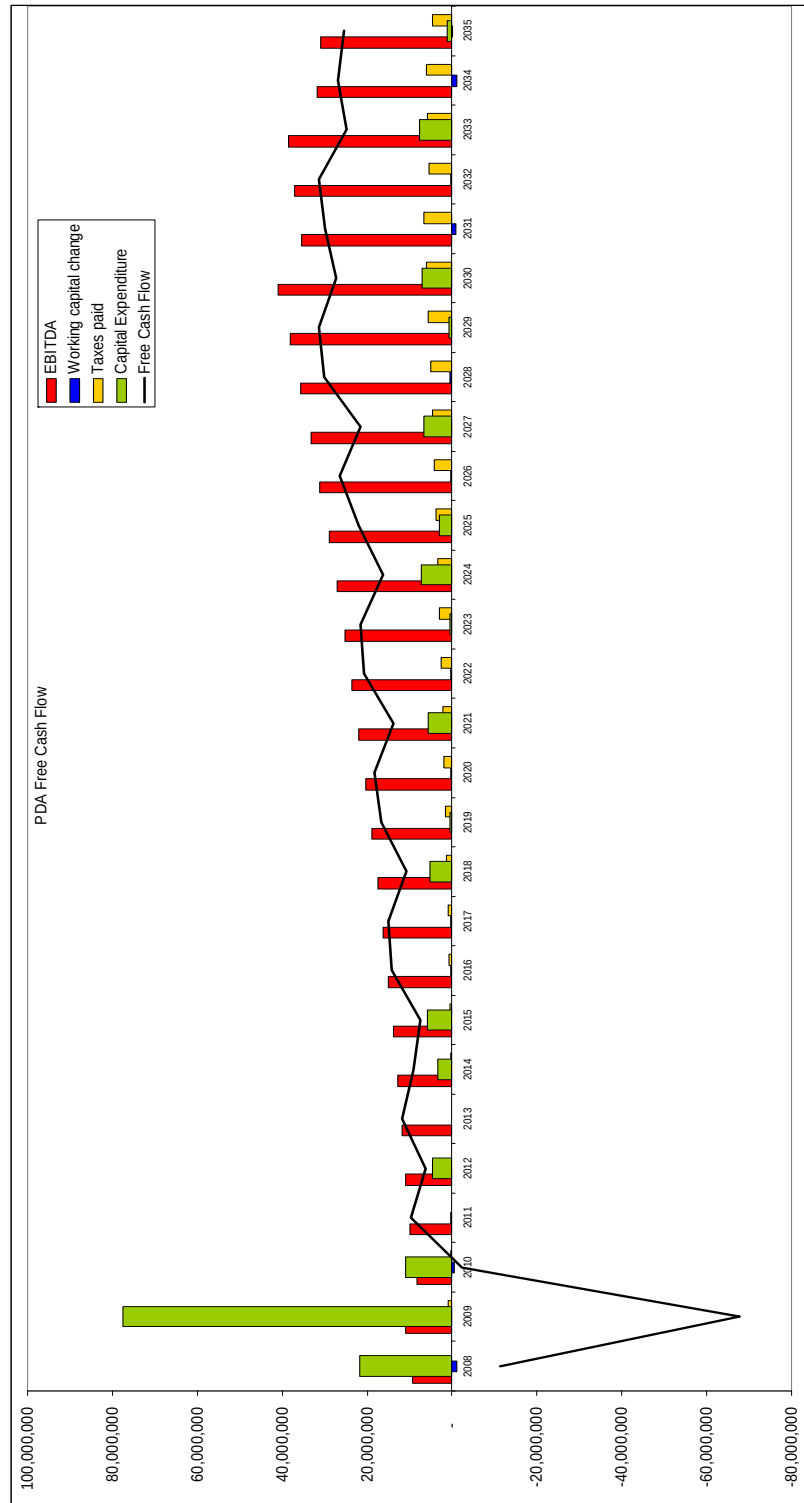
6-5 Ecuria e te ardhurave te APD

Mund te vihet re qe te ardhurat nga trajtimi i terminaleve bien me privatizimin e njepasnjeshem te tyre. Ato zevendesohen gradualisht nga pagesat koncensionare, bazuar ne vleresimin e flukseve te mbetura te arkës qe koncensionari do jete ne gjendje t'i ktheje Autoritetit.

Analiza e mesiperme e te ardhurave paraqet pritshmerite per Flukset totale te Arkës per cdo koncension ose BOT. Ndaj duhet marre parasysh qe nje pjese e ketyre te ardhurave mund te sigurohen nepermjet strukturimit te duhur te mekanizmave koncensionare, gje qe arrihet nga zbatimi i garancive mbi te ardhurat. Edhe nje here theksohet qe nje mundesi e tille varet nga struktura e outputit te kontrates dhe nga lloji i operatorit te perzgjedhur per nje terminal te caktuar. Garancite mbi volument, qe nuk perfaqesojne vetem KPI, jane mjeti qe Autoriteti Portual ka ne dispozicion per te menaxhuar ekspozimin e tij ndaj Riskut, duke transferuar riskun e tregut (ose te kerkeses) tek nje pale e afte per ta menaxhuar ate, qe s'jane tjeter vecse operatoret privat (te specializuar) te terminaleve.

Analiza e Raportit te Mbulimit

Duke perdorur strukturen financiare te prezantuar me siper, jane perlogaritur disa raporte mbulimi ne menyre qe te analizohen aspekte te ndryshme te likuiditetit te APD ne rast te zbatimit te plote te strategjise PPP.



6-6 Projektimet e Flukseve te lira te Arkes



Bazuar ne Flukset e lira te Arkes te prezantuar me siper (operacione + investime), jane llogaritur disa raporte per periudhen 2008-2035, qe paraqiten ne tabelen me poshte:

Raporti I Mbulimit te Investimit (2009-2030)	NPV e Flukseve te Lira te Arkes @ 8%	NPV e Shpenzimeve Kapitale @ 8%	ICR
APD Sh.a.	62.2 Millon EUR	114.6 Millon EUR	0.54

Raporti I Mbulimit te kredise (2009-2030)	NPV e Flukseve te Lira te Arkes @ 8%	NPV e vleres se mbetur te aktiveve	Vlera Totale e Korporates	Financimi	LCR
APD Sh.a.	62.2 Millon EUR	2.2 Millon EUR	64.4 Millon EUR	68 Millon EUR	0.96

Keto zera tregojne qe vlera totale e pronese se APD (e prezantuar si NPV e cash + aktive) eshte dicka me pak se huamarrja totale. Kjo do te thote qe vlera e korporates mund te perdoret si kolateral, duke marre parasysh edhe vleren ne kohe te aktiveve dhe flukset e arkes te gjeneruara nga aktiviteti i Autoriteti Portual ne Durres kundrejt llojeve te financimit te projektit.

6.5.6 Propozim per Strukturimin Alternativ te operacioneve ne Terminalin e Trageteve

Ne menyre qe barra financiare e APD te lehtesohet, dhe duke qene ne linje me rolin e ardhshem si port pronar, propozohet te studiohet nje alternative per strukturimin e operacioneve ne terminalin e trageteve. Ky element eshte nje ze i fuqishem te ardhurash per APD, dhe nje alternative qedo te garantoje te flukse hyrese te arkes. Ne menyre qe te te realizohet ky strukturim kushtezimi i vetem eshte qe vete terminali te rishitet sipas specifikimeve kohore qe nuk i jane vene ne dispozicion Keshilluesit. Pritet qe kjo mundesi te ekzistoje per sa kohe huamarrja e APD eshte e lidhur me garancine shteterore te Ministrise se Financave

Nese terminali i pasagjereve privatizohet para 2010 kundrejt nje pagese te menjehershme per te hyre ne koncension dhe nje pervetesimi te aktiveve te terminalit, kerketat per financim te APD do te uleshin dukshem. Cka eshte me e rendesishme, DSCR do te permiresohet deri ne nivele te sigurta. Variacioni i ketij skenari merr parasysh disponueshmerine e dy burimeve te te ardhurave te permendura per nje shume totale rreth 49 Milion Euro. Nga ana tjeter, parimin i te ardhurave



nga lundrimi reduktohet deri ne ate mase sa te perputhet me nje kthimi mininal te synuar; ne kete rast mund te kapet nje perqindje prej 35% ndarje te ardhurash duke i kthyer APD-se rezultatin e meposhtem:

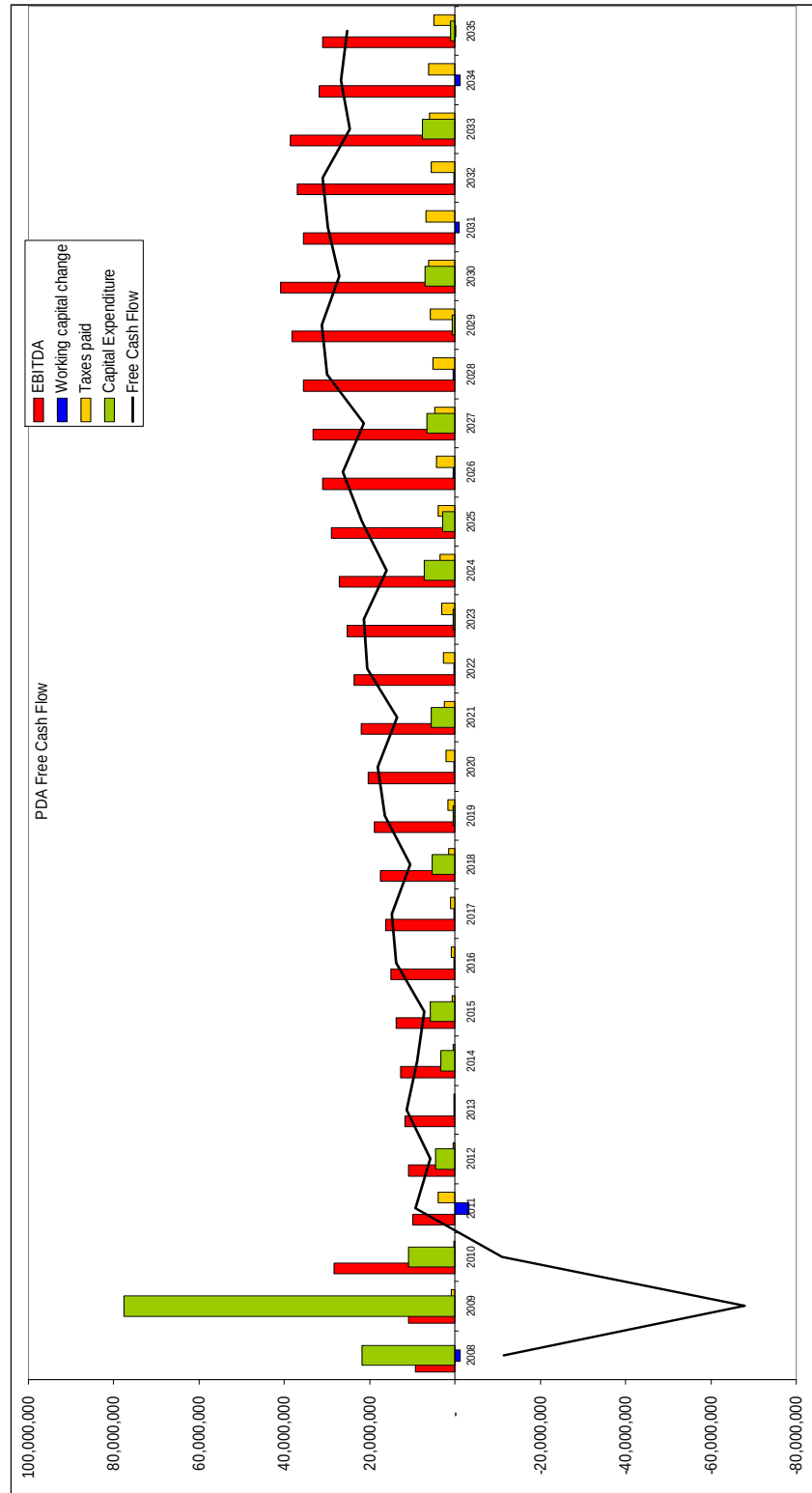
	Rol	NPV@ 8% (ne Milion EUR)	DSCR minimum...	...ne vitin	Financimi i ri Total i kerkuar
APD Sh.a.	20.2	108.95 EUR	1.39	2009	60 Milion EUR

6-18 Outputi financiar APD me alterantiven e strukturimit dhe kushteve per privatizimin e terminalit te trageteve

Ky skenar merr parasysh nje pagese prej 25 Milion Euro per operatorin e mundshem privat qe do te marre persiper te gjitha oeracionet me traget dhe kruzera ne Durrës.

Situtata eshte financiarisht me e qendrueshme per Autoritetin Portual, duke konsideruar qe nje investim i menjehereshem ne terminalin e trageteve mund te kompensohet nga nje heqje pronesie, cka do te ulte nevojat per financim dhe do te ndikonet ne situaten e borxhit vjetor te konsoliduar. Aspekti kryesor i ketij propozimi eshte qe ai mundeson Autoritetin Portual te shperndaje riskun afatgjate te flukseve te arkes ne menyre qe te minimizohen reniet e mundshme te kesaj qendre fitimi. Profili i flukseve te arkes dhe pozicioni i likuiditetit ne kete situatë prezantohet ne ilustrimet ne faqet e metejshme. Perfundimisht APD mund te negocioje pozicionin e tij debitor per borxhin qe ka dhe mund te rimbursoje disa kredi aktuale ose borxhin e krijuar ne lidhje me terminalin e trageteve.

Nese kjo alternative merret ne konsiderate, atehere eshte e rendesishme qe te krijohet nje lloj garancie te ardhurash per Autoritetin Portual. Megenese Porti do jete bartesi i vetem i riskut ne zhvillimin e terminalit te trageteve, nderkohe qe kerkesat e tij ligjore tregojne se ai do te shkeputet nga veprimtaria operacinale e terminalit, atehere kerkohet nje garanci e duhur mbi volumen nga operatori privat qe i merr keto operacione nen ngarkim; ne kete menyre reflektohet struktura e riskut dhe APD eshte ne gjendje te permbushe detyrimet e tij ne financimin e terminalit. Per me teper struktura e ndarjes se te ardhurave qe aplikohet duhet lidhur me nje garanci minimum, ne menyre qe risku i tregut te transferohet nga APD, nderkohe qe ruhen objektivat e modelit te portit pronar si pasoje e ristrukturimit te terminalit te trageteve.



6-7 Profili i Flukseve te lira te Arkes nen kushtet optimale te privatizimit te terminalit te trageteve



6.6 Ndikimi i Masterplanit ne strukturen e tarifave te APD

6.6.1 Persiatje

Aktualisht Autoriteti Portual I Durrësit është entiteti kryesor rregullator I tarifave portuale. Megjithatë ai nuk është rregullatori I vetëm sepse shërbimet e marines janë privatizuar tashmë.

Në rastet e disa terminaleve (te grurit apo ngarkesave të përgjithshme), shërbimi I ngarkim-shkarkimit është aktualisht I privatizuar (puna dhe operacionet në kantiër). Megjithatë kontrolli I tarifave ofron një mënyrë për të rregulluar ekonomikisht portin, atëherë të gjitha tarifat e aplikuar kërkojnë negocimin e duhur.

Sistemi I tarifave në Portin e Durrësit pritet të ndryshojë sepse në modelin e Portit pronar përgjegjësia e sigurimit të shërbimeve zhvendoset nga APD. Nivele më të larta shërbimi mund të shoqërohen me rritje në nivelet e tarifave.

Për të arritur në një port të qëdrueshëm dhe financiarisht autonom, duhet parandaluar subvencionimi I kryqëzuar. Megjithatë në strukturen e re terminalit janë të ndara nga njëri-tjetri dhe operatore të ndryshëm e të pavaruar operojnë me to, atëherë koncepti I subvencionimit zbehet edhe më shumë.

Në një model tipik të portit pronar, taksat e mbledhura duhen përdorur ekskluzivisht vetëm për qëllimin për të cilin ato mbledhen, p.sh. për të mbështetur operacionet portuale dhe për të kontribuar në zhvillimin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës që nevojitet për mirëfunksionimin e një porti.

Studimi aktual ka si qëllim të identifikojë pozicionet tarifore që kanë impakt në Masterplan dhe vleresojë se nën cilat kushte ato duhet përshtatur me karakteristikat e planifikimit. Është e rëndësishme të kuptohet që outputi tarifor I një terminali të caktuar, nën skemën PPP, do të ndikohet kryesisht nga zgjedhjet operacionale dhe specifikimet teknike të terminalit, dhe si pasojë do të ndryshojnë shumë nga modeli operacional që aktualisht realizohet nga APD, për arsye të mëposhtme:

- Nuk do të ketë më subvencione;
- Operatori privat ka teknologjinë e tij dhe rrjetin e vet të prokurimeve cka ndryshon nga ajo që APD përdor aktualisht (deri diku me e ulët);
- Disa terminale me përdorues të dedikuar nuk do të aplikojnë struktura tregtare tarifore por struktura të transferimit të Cmimit, pasi tani më mendohet që operacionet e portit do të integrohen në procesin e prodhimit. Kjo strukturë e re mund të aplikohet tek trafiku I cimentos dhe klinkerit; aktualisht për këto procese situata aktuale e tarifave të menaxhimit nuk lidhet me outputin e parashikuar dhe pajset që kërkojnë për të realizuar atë; për më tepër marrëveshja specifike e shërbimit midis operatorit dhe prodhuesit të cimentos do të ndikohet nga integrimi I kostove të menaxhimit me cmimin perfundimtar të produktit. Kjo tarifë mund të parashikohet vetëm nga palet në fjalë, pasi secila nga të njëjta struktura e brendshme të kostos së produkteve përkates;



- Ndryshimet e meparshme mbi tarifat jane bere disa vite me pare dhe duhen pershtatur me evoluimin e monedhes dhe inflacionit.

6.6.2 Rishikim dhe analize e strukture Tarifore te APD

Taksat portuale

Taksat portuale qe jane paguar APD-se konsistojne:

- Taksa Ankorimi, paguar ne Euro per NRT. Tarida te ndryshme aplikohne per Mallrat refuxho, ngarkesat e pergjithshme, dhe Tragetet RoRo.
- Taksat e Kanalit, te paguara ne Euro per NRT ne perputhje me perqasjen e rregullt te taksave te kanalit.
- Taksat Light, te paguara ne Euro per NRT. Per anijet nen 200 NRT tarifa aplikohet per NRT. Anije me te medha paguajne taksat e tyre light (te lehta) per cdo ankorim. Rekomandohet qe te paguhet te gjitha taksat light per cdo ankorim, gjithashu edhe per anije me te vogla.
- Taksa porti, te gjitha te aplikuara ne Euro per NRT. Per anijet me mallra te pergjithshme, Anijet e Mallrave refuxho, Anijet RoRo aplikohen tarifa te ndryshme.
- Shpenzimet e Tragetit, te paguara per kthim anije dhe te shprehura ne NRT. Aktualisht, ka tre kategori te ndryshme ne varesi te anijeve te shprehur ne NRT.

Nje permbledhje e tarifave te aplikuara eshte siguruar ne tabelen qe vijon.

Anchorage - GenCargo Vessels	EUR per NRT	0.15
Anchorage - Bulk Vessels	EUR per NRT	0.25
Anchorage - RoRo Ferries and Pax	EUR per NRT	0.15
Channel Dues	EUR per NRT	0.20
Channel Dues - Ferries	EUR per NRT	0.20
Light Dues / up to 200 NRT	EUR per NRT	0.10
Light Dues / 200-500 NRT	EUR per call	20.00
Light Dues / above 500 NRT	EUR per call	50.00
Harbour Dues General Cargo	EUR per NRT	0.40
Harbour Dues Bulk Vessels	EUR per NRT	0.60
Harbour Dues RoRo Vessels	EUR per NRT	0.35
Ferry Expenses per ship turnaround		
0-1000 NRT	EUR per call	80.00
1000-3000 NRT	EUR per call	160.00
over 3000 NRT	EUR per call	240.00

Tabela 6-19 Tarifate e Aplikuara

Ngarkesa e Pergjithshme

- Nga tarifa e ngarkeses se pergjithshme prej 58% I transferohet APD-se, 42% I shkon stivadoreve private. Kjo norme eshte negociuar me kompanine stivadore.



- Shperndarja e tarifës së aplikuar ndërmjet të gjithë paleve të përfshira krijon procedurë administrative të komplikuar të panevojshme në port.
- Të gjitha tarifat aplikohen për ton që është në përputhje me metodën e përgjithshme të tarifave GC. I vetmi përjashtim bëhet për Automjetet me Rrota Gome dhe Automjetetë Zinxhir për të cilat tarifa aplikohet për njësi.
- Tarifat e Ngarkesave të Përgjithshme ndryshojnë ndërmjet 2.92 EUR për ton (Mallrat të njesuara në Paleta 4 njësi për ngritje) dhe 10.92 EUR për ton (Mish I Ngrirë)

Ngarkesa e Mallit refuxho

- Terminali I drithit operohet nga një kompani stivadore private. Është rënë dakort ndërmjet APD-së dhe kompanisë stivadore që 89% e tarifës së aplikuar i transferohet APD-së. Pjesa që mbetet prej 11% i shkon kompanisë stivadore.
- Për shërbimet stivadore në vakum të drithit 85% e tarifave i shkon APD-së dhe 15% i shkon kompanisë stivadore.
- Tarifat për mallrat e tjera refuxho i shkojnë 100% APD-së.
- Duhet të verëhet që ndarja e tarifës APD-së dhe kompanisë stivadore është burimi aktual i procedurave të komplikuar administrative.
- Tarifat për importin e cimentos janë aktualisht krahasueshmerisht të ulta, sic janë tarifat për mallin e lengshëm të rrezikshëm refuxho.
- Tarifat e mallit refuxho variojnë ndërmjet 1.75 EUR për ton (mallin e lengshëm të rrezikshëm refuxho) dhe 5.83 EUR për ton (Import kripe)

Kontenieret

- Aktualisht tarifat e aplikuar për importet dhe eksportet janë të barabarta. Megjithatë, eksporti nga Shqipëria mund të ngrihet duke përdorur tarifa të ndryshme për importet dhe eksporte.
- Përpunimi i kontenierëve në Durres është me cmim të ulët në krahasim me portet rrethuese.
- Gjithashtu, tarifat për transferimet në shesh janë të ulta në krahasim me portet rrethuese.
- Aktualisht tarifa ndryshon ndërmjet kontenierëve 20ft dhe 40ft edhe është e ulët. Kjo vecanerisht aplikohet për kontenieret bosh.
- Numri i depozitimit të lirë është 20 ditë, shumë kohe e gjatë. Kjo inkurajon kohe të gjata qëndrimi duke refutuar efektivisht kapacitetin e terminalit.
- Cmimi i kontenierëve është në mënyrë të përshtatshme i aplikuar për njësi.

Tarifat aktuale paraqiten në tabelën që vijon.

Kontenier		Anije-Kalate		Transferimi në Shesh	
Stevedoring		Import	Eksport	Import	Export
20 ft full	(euro/box)	64.05	64.05	8.48	8.48
40 ft plot	(euro/box)	76.88	76.88	8.48	8.48
20 ft bosh	(euro/box)	32.03	32.03	8.48	8.48
40 ft bosh	(euro/box)	38.44	38.44	8.48	8.48

Tabela 6-20 Tarifat aktuale të përpunimit të kontenierëve



Tragetet

- Tarifa te barabarta aplikohen per arritjen dhe largimin nga terminali I trageteve.
- Cmimet aplikohen per pasagjere dhe ne rastin e makinave dhe kamioneve ato aplikohen per njesi.
- Nje skontim prej 50% I jepet pasagjereve nen 12 vjet.
- Norma ndermjet makinave dhe kamione eshte 2.5 e cila eshte ne perputhje me hapesiren e kerkuar.

Traget		Arritje	Nisje
Pasagjere Adulte	(euro/pax)	4.00	4.00
Pasagjere Femije	(euro/pax)	2.00	2.00
Makina	(euro/unit)	6.00	6.00
Kamione/Trailer	(euro/unit)	15.00	15.00

Tabela 6-21 Tarifat aktuale te terminali te trageteve

Ne sugjerojme qe te lejojme qe operatori te percaktoje lirisht strukturen e perpunimit te tarifave dhe nivelt keshtu qe ai te mund te kontrolloje kthimin e investimit dhe te reagoje ndaj kompeticionit te tregut. Liria per te percaktuar tarifat, gjithashtu do ta lejoje ate ti ule ato dhe te terheqe me shume volume. Megjithate, per te mbrojtur perdoruesit e portit dhe konsumatoret ndaj tarifave te larta dhe sjelljes monopoliste duhet te percaktohet nje tarife maksimale. Kjo e mban portin kompetitiv ne krahasim me portet e tjera ne rajon. Duke supozuar qe implementimi i modelit landlord ne Durres do te rrise eficensen dhe nivelet e sherbimeve ne terminale, pritet te kete rritje te tarifave.

6.6.3 Pershtatja e tarifave me zbatimin e Masterplanit

Duke patur parasysh projektimet e kostove dhe investimeve dhe lidhjet e tyre me outputin e parashikuar, modernizimin e operacioneve portuale dhe ristrukturimin e portit sipas modelit port pronar, eshte e nevojshme te behen disa rregullime ne nivelet tarifore per te krijuar kushte te qendrueshme financiare per projektet e investimit PPP.

Trajtimi i Konteniereve

Ne vend qe te aplikohet ne faktor rrites ne pozicionet e manovrimit te konteniereve, nje strukture alternative tarifash eshte zhvilluar, bazuar ne 2 parime udhezuese:

- Tregtia e kontenierizuar eshte shume konkruese ne detin Adriatik dhe shume sensitive ndaj nivelit te sherbimit; si rrjedhoje tarifat duhet te jen ne te njejten linje me ato qe aplikohne nga portet e tjera te Adriatikut.
- Terminali aktual i konteniereve ka nje strukture shume te ndryshme nga ajo e terminalit modern te projektuar, sidomos ne pjese e operacioneve te kantierit ku mendohet te vendosen pajisje komplekse per te perballuar kapacitetin (p.sh. RTG).)



Duke konsideruar keto dy pika, keshilluesi ka zhvilluar nje studim krahasimor mbi nivelin e tarifave te manovrimit dhe strukturen ne terminaleve te perzgjedhura ne rajon (Kroacia, Bari, itali, etj). Manovrimi i konteniereve ne Durres te modernizohet ne menyren e duhur eshte patjeter e domosdoshme nje tjeter lloja tarife.

Me poshte paraqitet krahasimi midis strukture ekzistuese dhe strukturave te propozuara si benchmara. Te gjitha tarifat paraqiten ne Eur:

	APD	Benchmark
Import I plote		
40' [€ per levizje]	75.00	90.00
20' [€ per levizje]	62.50	85.00
Export I plote		
40' [€ per levizje]	75.00	80.00
20' [€ per levizje]	62.50	65.00
Levizje bosh		
40' [€ per levizje]	37.50	60.00
20' [€ per levizje]	31.25	60.00
Transferim ne kantier		
40' [€ per levizje]	8.30	30.00
20' [€ per levizje]	8.30	30.00

Sic mund te vihet re, ka nje mosperputhje ne strukturen tarifore te Durresit krahasuar me strukturen e zakonshme; kjo shkaktohet kryesisht nga organizimi operacional i manovrimit horizontal ku virtualisht s'perdoret asnje mjet per transferim (vetem nje **reach stucker**), nderkohe qe edhe ne rajon ekziston sistemi i rende i manovrimit ne terminal. Si rrjedhoje krijohet nje boshllek financiar, nderkohe qe planifikohet futja e flotiljes (fleet) per manovrimin ne kantier (ne fillim RS e me pas RTG per te dyfishura kapacitetin) dhe organizimi i transferimit me shasi dhe rimorkio.

Per qellime te ketij studimi, preferohet struktura benchmark, e cila eshte edhe ne te njejten linje me vizionin operacional te terminalit te konteniereve.

Trajtimi i Ngarkesave te medha (bulk)

Ne parashikimin e tarifave jane perfshire nivele te perzgjedhura te ngarkesave te tipi cemento/klinker, disa minerale dhe drithera.



Ne menyre qe studimi te kete nje strukture te veten te parashikimi, eshte bere nje perzgjedhje e pozicionit te tarifave per manovrim:

		APD	E rregulluar
Cimenti/ Klinker	[€ per ton]	2.19	2.19
Qymyr	[€ per ton]	4.52	4.52
Krom	[€ per ton]	5.42	5.42
Frure/ Drithera/ Misra	[€ per ton]	6.56	6.56
Hekur Nikel	[€ per ton]	5.42	5.42
Skrap	[€ per ton]	4.28	4.28

Trajtimi i Ngarkesave te Pergjithshme

Duke ndjekur te njejten llogjike si per tregtine e ngarkesave te medha, tarifat e manovrimit per Ngarkesat e Pergjithshme jane analizuar ne te njejten linje me zhvillimet e parashikuara. Duke patur parasysh kompleksitetin e tarifave per ngarkesa te pergjithshme, nderkohe qe niveli i detajimit nuk eshte perdorur ne vete parashikimin, eshte perlogaritur nje kosto mesatare manovrimi per ton e ponderuar , vec per importin dhe vec per eksportin, si nje cmim reference per monovrimin ne kete studim.

Propozet gjithashtu aplikimi i kushteve rregulluese per ngarkesen e pergjithshme, duke konsoliduar manovrimon e Grurit dhe te te ngarkeses se pergjithshme ne nje operator te perbashket (nderkohe qe manovrimi i grurit ka tarifat perkatese). Ky krahasim jepet ne tabelen me poshte:

	APD	E rregulluar
Import	5.75 EUR/ton	10.53 EUR/ton
Eksport	4.74 EUR/ton	10.31 EUR/ton

Vezhgime mbi strukuren e tarifave te manovrimit

Dihet qe rritja ne tarifa do te kete nje impakt te konsiderueshem ekonomik jo vetem per portin por edhe me gjere; megjithate karakteristika kryesore e modernizimit te portit te Durrësit mbetet evoluimi i APD drejt nje kompanie menaxhimi te tipit Port Pronar, e shkeputur nga operacionet e terminaleve.

E gjitha kjo perkthehet ne ndryshime shume te medha ne Librin aktual te Tarifave, sepse struktura aktuale e tyre bazohet ne nje tip porti sherbimesh te modelit operativ. Ne kete skeme subvenencionimi eshte shume i shpeshte dhe konsolidimi i te ardhurave e ben te paqarte se cila pjese e te ardhurave mbulon shpenzimet operacionale dhe cila pjese mund t'i sheprndahet investimeve ne infrastrukture. Ne ristrukturimin sipas modelit te Portit Pronar ndarja e funksioneve krijon mundesine per te identifikuar struktura individuale kostosh per терминаlet si dhe i jep APD mundesine per te financuar vete infrastrukturen kryesore. Duke vene ne zbatim mekanizmat e



duhura koncensionare, pritet qe kontributi i perdoruesve te jete me i ndershem dhe transparent ne financimin e pergjithshem te portit.

Si pasoje kjo reforme kerkon nje rishikim te tarifave qe te jete ne linje me realitetin ekonomik te kostove. Aktualisht nuk dihet struktura operative reale e nje terminali te caktuar; por, nese konsiderohet alternativa e zgjedhjes se nje operatori privat dhe e vendsojes se nje qellimi tregtar per terminalin, Masterplani ne kete menyre krijon kushtet per te bere te mundur investimin privat ne port, duke identifikuar nivelin e duhur te te ardhurave qe do te gjenerojne qendrushmeri financiare dhe do te kontribuojne ne likuiditetin e pergjithshem financiar te portit brenda kushteve te pranueshme. Ky nuk eshte nje propozim per rishikimin e tarifave, por nje propozim per t'iu pershtatur nje projekti te shendoshe investimi qe do t'i mundesoje sektorit privat pjesemarrjen ne operacionet portuale cka eshte totalisht ne linje me modelin operacional te parashikuar.

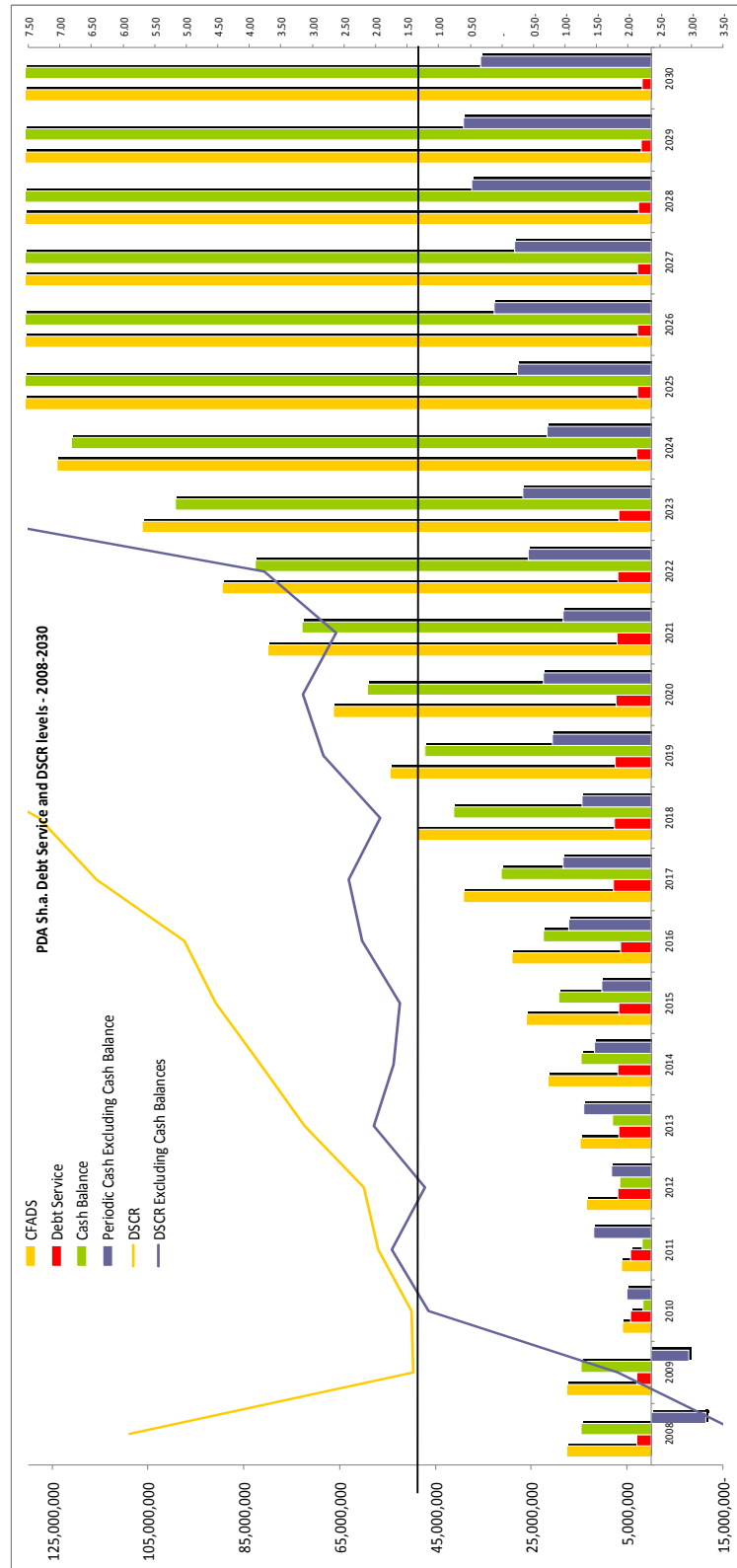
6.7 Ndjeshmeria e te Ardhurave dhe skenare alternative per tarifat

6.7.1 Ndertimi i skenareve per te ardhurat

Per te futur konceptin e ndjeshmerise ne analize, jane analizuar struktura alternative te ardhurash. Ato jane te bazuara ne rishikim aktual te tarifave te Portit te Durrësit dhe ne studimin mbi impaktin e shperndarjes se ndryshme te Portit te Durrësit (te ardhura te pronarit). Tri alterntaiva jane konsideruar:

- Prezantimi i librit te projektuar te tarifave, aktualisht ne proces rishikimi dhe aprovimi
- Analiza e tarifave te portit te mbledhura nga APD deri ne 65%
- Prezantimi i takses se ankorimit per ngarkesat

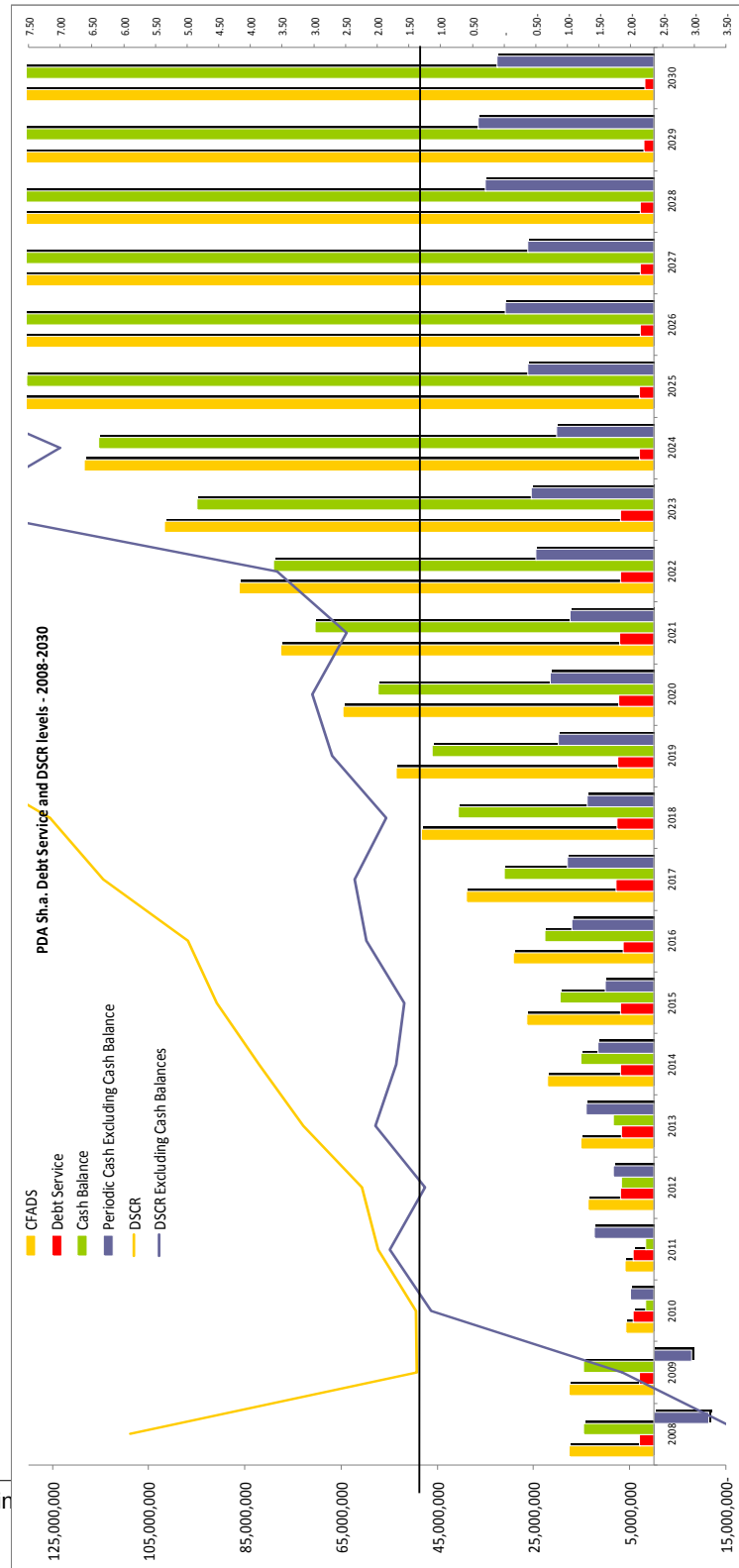
Rezultatet ne terma te likuiditetit te APD prezantohen ne faqet ne vijim. Gjithashtu jepet edhe nje tabele me impaktin e treguesve kryesore pare nga perspektiva e operatoreve te terminaleve.





6-8 Likuiditeti i APD me 65% te taksave portuale te mbledhura

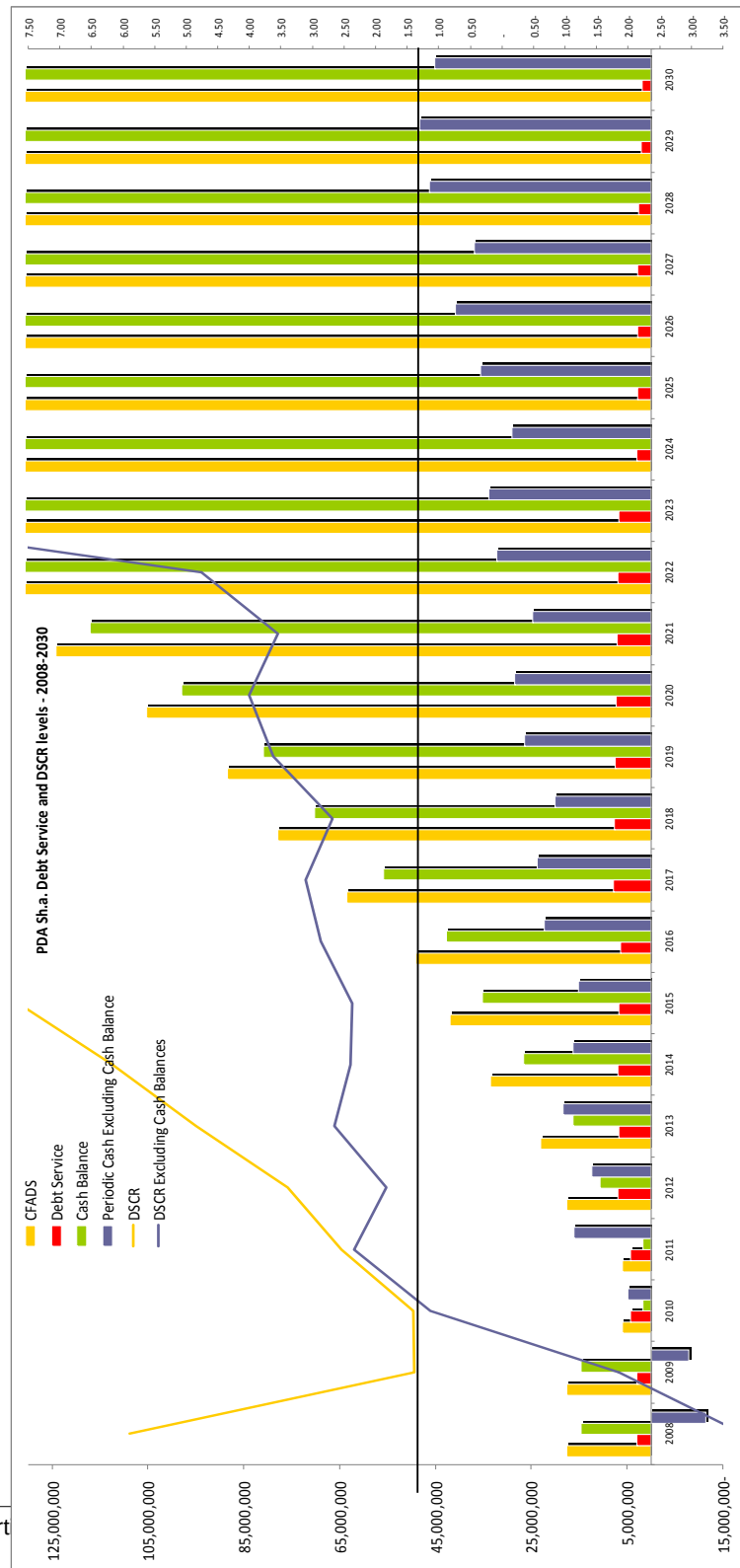
127Masterplani per Portin
Raporti Final



180/Nijm
ars 2008



6-9 Likuiditeti i APD me implementimin e taksave te ankorimit





6-10 Likuiditeti i APD me strukturen e re tetarifave (bazuar ne HPC)

Pozicioni ne cash permiresohet lehtshem nga rritja e te ardhurave te APD. Rezultati i menjehershem eshte nje ulje ne kerkesat per financim prej 3 Milion Euro (64.5 kundrejt 67.5 Milion Euro). By, e cila ul me tej ekspozimin e portit ne detyrimet e tij afatgjata. Kjo eshte nje alternative interesante sidomos nga pikepamja kontraktuale, meqenese flukset e arkesh te disponueshme drejtohen drejt shlyerjes se borxhit dhe si rrjedhoje drejt uljes se carjeve te mundshme te ADSCR.

Prezantimi i takses se ankorimit jep te njejtin efekt, duke i sjelle te ardhura shtese APD. Megjithate ky burim te ardhurash mund te konsiderohet si me pak i qendrueshem se sa tarifat portuale, nese merret parasysh numri i madh i linjave te rregullta qe vijne ne Durres me nje trafik te konsiderueshem tragetesh si dhe rritja e sherbimit te konteneireve ne port. Nga ana tjetere, vendosja me detyrim e nje takse ankorimi per volume te larta sic jane cemento, klinkeri apo skrapu bie ne kontradikte me strukturen e BOT e cila pritet te aplikohet tek keta terminale te specializuar. Nderkohe qe kerkesat ne financimin fillestar jane pothuajse njelloj, rreth 65 Milion Euro per nje periudhe shume te shkurter.

Per te permbledhur, keto dy alternativa ndikojne ne strukturen e te ardhurave te APD duke kanalizuar taksa shtese tek Autoriteti. Menyra e trete konsiderohet si me interesante sepse ajo ndikon direkt tek e gjithja struktura portuale ne sistemin e ri te portit pronar dhe krijon mundesi per te permiresuar pagesat koncensionare te APD. Ne kete menyre, preferohet nje rregullimi i tarifave sepse kjo mbart te njejtin risk me te ardhurat nga taksat portuale por mund te transferohet tek nje pale e jashtme nepermejt grancive mbi volume dhe mekanizmeve te mirestrukturuara.

Mund te vihet re permiresimi i pozicionit te cash-it ne 3 deri 4 vite me shpejt se sa parashikojne dy alternativat e para; kjo ndodh kryesisht nga rritja ne pagesat koncensionare; nga ana tjetere, kerkesa per financim reduktohet me vetem 3 Milion Euro. Interesi kryesor per venien ne zbatim te strukture se re tarifore eshte qe te krijohen kushte shtese terheqese per paketat e ndryshme PPP, te cilat mund te perkthehen direkt ne te ardhura te autoriteti te portit pronar. Nga nje pikepamje tregtare, megjithese rritja e tarifave do behet sipas impaktit qe kane perdoruesit dhe pozicionit konkurses ne Durres, mendohet si nje rregullim me transparent ne linje me realitetin ekonomik te vleres se menaxhimit te sherbimeve ne Durres, duke ndjekur modernizimin drastik te terminalave nepermjet paketave PPP.

Struktura e parashikuar e tarifave, megjithese frenon atraktivitetin e terminalit te Mineraleve/ Qymyrit, prodhon perfitime ne te gjitha paketat e tjera. Ndryshimet me te medha qendrojne ne pagesat koncensionare te disponueshme per Autoritetin Portual, te paraqitura si me poshte:



	T1	T2	T3	T4	T5	T6
Artikulli	Mineralet (eksport Nikel, Krom, import Qymyr)	Cimento, Klinker (eksport)	Ngarkesa te pergjithshme dhe Ngarkesa te medha agri.	Konteniere	Pasagjere (Tragete dhe Kruzer)	Importi i Metaleve skrap
Niveli ekuivalen concesionar me tarifen aktuale (e rregulluar per konteniere)	Pjesa e te ardhurave 10%	Pjesa e te ardhurave 10%	Pjesa e te ardhurave 10%	Pjesa e te ardhurave 15%	Pjesa e te ardhurave 78%	Pjesa e te ardhurave 10%
Niveli ekuivalen concesionar me tarifen e re te planifikuar	Pjesa e te ardhurave 7%	Pjesa e te ardhurave 31%	Pjesa e te ardhurave 16%	Pjesa e te ardhurave 30%	Pjesa e te ardhurave 78%	Pjesa e te ardhurave 36%

6-22 Mekanizmat koncensionare ne strukturen e re tarifore

Ky trajtim mund te shihet si nje menyre terheqese per te lehtesuar te ardhurat, duke kerkuar garancine minimale mbi volumet (se bashku me pjesen e qerases se tokes se mekanizmave koncensionare) per te siguruar nje pjese fikse te ta ardhurave per Autoritetin e Portit Pronar.

Nga ana tjeter, mund te vihet re qe alternativat e te ardhurave kane impakt te kufizuar ne nevojat per financim. Kjo ndodh kryesisht sepse pjesa me e madhe e investimeve qe duhen bere nga APD jane te shperndara nje periudhe 2-3 vjecare, gje qe detyron marrjen e metejshme te borxhit po ne kete periudhe te shkurter kohore.

Me supozimin qe 87% e tij mund te konsiderohet i siguruar per portin, kjo shume gjasa qe kjo borxhamrje te realizohet, dhe si pasoje pozicioni i ardhshem ne cash i APD nen sistemin e portit pronar te filloje te balancohet shume shpejt, sapo te fillojne te mblidhen pagesat koncensionare.



6.8 Implementimi PPP: perzgjedhja dhe monitorimi I partnereve private

6.8.1 Kriteret per perzgjedhjen e ofertuesit te preferuar

Kur zhvillohen paketat PPP dhe percaktojme nje strategji privatizimi ne terminal, kriteret per perzgjedhjen e ofertuesve te ftuar dhe propozimi me I mire per nje koncesion te dhene duhet te identifikohet dhe organizohet.

Kriteret e perzgjedhjes mund ten en-ndahen ne tre grupe:

- Kriteret e para-kualifikimit
- Kriteret per vleresimin teknik
- Kriteret per vleresimin financiar

6.8.2 Baza e kriterëve para-kualifikuese

Per kriteret parakualifikuese kryesisht lidhen me profilin e ofertuesit te korporates dhe financiar. Kjo do te duhet te tregojë:

- Pervojne e tij ne manaxhimin e operimin e faciliteteve portuale dhe sherbimeve
- Pervojne e tij ne manaxhime te tjera portuale, operacione dhe projekte keshillimi
- Pervojne e tij ne Shqiper (shteti qe fton ofertat per projektin)
- Biznesin e tij aktual ne bote
- Pronesine ne kompani
 - o Mjaftueshmerin e structures se korporates
 - o Aksioneret kryesore
 - o Perqindjen e aksionereve kryesore ne kapitalin e vete
- Pjesemarrjen e mundshme te perdoruesve ne kompani (psh.linjat e transportit, transportuesit, operatorët multi-modal)
- Pozicionin financiar me te fundit te kompanise se ofertuesit

6.8.3 Bazat e kriterëve teknike dhe komerciale

Vleresimi teknik, I kryer per secilin transakcion, duke marre parasysh llojin dhe specifikimin per facilitetet do te duhet te jete specific sipas projektit. Kriteret kryesisht duhet te perqendrohen ne elementet e meposhtem kyc:

- Cilesia e biznes planit te propozuar
 - o Niveli I pragmatizmit te supozimeve
 - o Garancite e siguruara dhe konfirmimi I te dhenave
 - o Niveli I detajeve teknike
 - o Mjaftueshmeria e objektivave te manaxhimit te deklaruar
 - o Besueshmerin e parashikimeve te kerkeses se tregut
 - o Performancen e pritur financiare te kompanise
 - Projektme te shendosha te flukseve te parave
 - Plane te shendosha financimi dhe fondesh
 - Prognoza te shendosha te performances financiare
- Struktura e propozuar e korporates per kompanine
 - o Niveli I autonomies



- o Funksionueshmeria e structures se propozuar
 - o Mundesia per te gjeneruar iniciativa te reja
 - o Mundesia per monitorimin e performances
 - o Kualifikimet e drejtuesve me te larte ekzekutive dhe personelit kyc operues
- Plani operues per facilitetet
 - o Mjaftueshmeria per arranzhimet operacionale
 - o Qellimi per permiresimin e kapacitetit
 - o Cilesia e makinerive dhe sistemeve te propozuara
 - o Cilesia e operimit ne terminal dhe sistemi I kontrollit
 - o Efektiviteti i planit per te zgjidhur problemet ekzistuese dhe per te perballur sfidat e ardhshme
- Kapaciteti per investime ne facilitete, makineri dhe sisteme
 - o CAPEX I propozuar
 - o Peshat e burimeve te veta
 - o Koha e programit te investimit
 - o Burimet e propozuara te financimit te jashtem
- Plani I punesimit dhe mekanizmat e propozuara per transferimin e know-how
 - o Kushtet e pergjithshme te punesimit te ofruara
 - Nivelet e rrogave
 - Bonuset, nxitjet, dhe perfitime te tjera
 - Prospekto per zhvillim kariere
 - Mbulimi i sigurimeve shqerore dhe shendetore
 - Propozimet per adaptimin e forces punetore
 - o Mbulimi I zhvillimit te burimeve njerezore ne linje me kerkesat manaxheriale dhe operacionale dhe kualifikimet ne dispozicion
 - o Inputi I punetoreve nga jashte (Expatriate)
 - Numri i expat-s dhe pozicionet e tyre
 - Kohezgjatja dhe detyrat
 - Kontribuimi I pritur I transferimit te know-how

6.8.4

Baza e kriterëve financiarë

Ashtu si per propozimet teknike, propozimet financiare do e duhet te jene specifike sipas projektit. Propozimet financiare te paratitura nga ofertuesit e ndryshem do te duan nje vleresim teknik qe lejon qe vleresimi I tyre te behet ne baze merited he tejkalo problemet e krijuara nga:

- Komponente te ndryshem te te ardhurave secala me shkallen e vete
- Variacione te kembimeve te huaja
- Pasiguria e parashikimit e thru-putit.

Problemi i pare mund te tejkalohe duke perzgjedhur zgjidhjen e 'vleres aktuale maksimale'. Vleresimi financiar atehere do te zbatohet ne baze te fluksit te agreguar te te ardhurave te secilit ofertues dhe oferta fituese eshte ajo me vleren me te madhe aktuale. Ky ushtrim duhet te kryhet duke perdorur norma skontimi reale dhe ne menyre te preferueshme jo pertej nje periudhe 20 vjecare (periudha me te gjata nuk do te kishin nje efekt te madh ne rezultatin e krahasimit te paktën nese perdoren norma skontimi reale). Ofertuesi gjithashtu duhet te paraqese nje formular



te plotesuar 'oferte financiare te ofertuesit' ku te shenohen te gjithë komponentet e te ardhurave qe ai l ofron Autoritetit Kontraktues (p.sh.license, tarife vjetore, taksa, pagesa per blerjen e makinerive qe me pare kane qene nen pronesine e autoritetit kontraktues, etj).

Problemi l dyte mund te tejkalohet nese kompensimet financiare shprehen dhe paguhen ne nje njesi e cila perfaqeson nje shporte te monedhave te perzgjedhura (kjo gjithashu nenkupton qe koncesioneri ka te drejte te vendose tarifa edhe ne monedhe te huaj).

Zgjidhja ndaj problemit te trete konsiston ne perdorjen e vete trafikut te autoritetit kontraktues dhe parashikimet e mallit te perpunuar per te vlersuar ofertat financiare te ofertuesve te ndryshem.

Vleresimi financiar gjithashtu mund te zbatohet ne baze te kritereve te tjera, te tilla si per shembull qeraja me e larte e fiksuar vjetore, ose tarifa me e larte per kontenier ose per ton. Keto alternative do te ishin te pranueshme vetem nese nje component l vetem l te ardhures duhet te konsiderohet dhe nje vleresim teknik te jete kryer paraprakisht.

Me ne fund, ekonomisti munda te argumentoje mire, qe nje faktor decisive duhet te jete cfare eshte me fitimprures per ekonomine shqiptare. Nese marrim shembull kalatat e mallit refuxho ne Durres, cfare do l shtonte vleren me te madhe ekonomise dhe cfare do te krijonte me shume punesim per te gjithë ekonomine? Apo eshte nje tjetër lloj kalate?

6.8.5 Indikatoret kyc te performances

Cdo autoritet qe akordon koncesione perballet me vendime ne lidhje me menytrat qe deshiron per te monitoruar performancen e operatoreve private. Ne njerën ane, autoriteti portual mund te kerkoje qe koncesionari te permbushë disa nivele te caktuara te performancens ne kategori te caktuara te aktivitetëve operacionale. Keto tipikisht perfshijne produktivitetin dhe masat per cilesine e sherbimeve te tilla si:

- Numrin e levizjeve apo tonazhin e perpunuar ndermjet nderfaqjes anije-breg per ore ne kalate
- Numrin e levizjeve per vinc gantry per ore, ose tonazhin e perpunuar per vinc per ore
- Numri l levizjeve te bera ose tonazhi l perpunuar per meter linerar kalate ne vit
- Koha e kthimit te anijes indikessi l cilesise se sherbimit
- Indeksi l cilesise se sherbimit te krhimit te kamionit
- Train Indeksi l cilesise se sherbimit te kthimit te trenit (kur dhe ku eshte e aplikueshme)

Per te matur se sa mire facilitetet e dhena me koncesion perdoren per autoritetet portuale shpesh perfshihen ne koncesion vlerat minimale te kontratave, te cilat variojne per lloje te ndryshme terminalesh portuale, per dy asetet e meposhtme:

- Numri l levizjeve ose tonazhi l perpunuar per meter gjatesi kalate
- Numri l TEU-ve ose tonazhi l perpunuar per meter katror te sheshit te terminalit

Kritere te tjera jo-operacionale:

- Norma e frekuences se demtimeve te kohes se humbut



- Frekuenca e programeve te trajnimit per personelin dhe efektiviteti i ketyre programeve
- Implementimi dhe aplikimi i nje sistemi manaxhimi mjedisor
- Operimi i nje sistemi sigurie manaxhimi
- **KPI kritike = garancite mbi volumet**
- Ne kontekstin e ndertimit te strategjise PPP per Durresin, garancite mbi volumet konsiderohen si parameter kyc oferte. Eshte rene dakord qe volumet do te vendosen neper kontrata qe do te lidhen nga operatorët; eshte e rendesishme te theksohet qe garancite mbi volumet nuk do te vendosen nga Autoriteti Portual. Per te qene me te sakte, Autoriteti do te perzgjedhe nje operator sipas disa disa kriteresh vleresimi, perfshire nje propozim mbi garancine e volumeve. Duke marre parasysh qe ofruesve te mundshem do t'ju kerkohet te bejne parashikimet e tyre per ngarkesat, APD do te duhet te perdore parashikimet e veta si reference per te vleresuar propozimet e ndryshme (p.sh. baze e njejte per krahasimin e te ardhurave te pritshme te APD nga koncensionit me propozimet e ardhura nga ofrues te ndryshem)
- Praktikisht, APD do te perzgjedhe bazuar ne kriteret e ndryshme, perfshire e dhe volumet e synuara. Sapo rezultati i synuar te jete percaktuar ne formen e garancise minimale mbi volumet, ky rezultat i synuar do te shnderrohet ne nje KPI kontraktore dhe detyrim kontraktual per operatorin, dhe do t'i jape keshtu APD mundesine per monitoruar performancen dhe pere te siguruar nje nivel te caktuar te ardhurave koncensionare.
- Ne marreveshjet e koncensionit, nje nivel minimal i garancise mbi volumet percaktohet vertet si KPI; ai sherben si baze per pagesat minimale koncensionare duke garantuar keshtu te ardhurat e APD dhe e lejuar ate te transferoje riskun e tregut nga autoriteti portual tek operatori. Per te perfrazuar, ne propozojme trajtimin e meposhtem:

6.8.6 Sistemi i penaliteteve dhe nxitesit e performances

Nje sistem penalitetesh mund te aplikohet per tre grupet e kriterëve te performances te listuara me lart. Logjika per penalitetin bazohet ne pasojat financiare per autoritetin portual kur operatori nuk permbush nje synim ose ka mangesi ne detyrimet e tij. Ne lidhje me grupin e pare te kriterëve, nje tolerance e shprehur si nje perqindje e niveleve te synuar dhe mund te caktohet nje periudhe per te percaktuar momentin dhe nivelin e penalitetit.

Ne anen tjeter, autoriteti portual mund zgjedhe te mase performancen e koncesionarit nepermjet etapave te investimeve. Performanca e operatorit atehere matet me faktin nese ai ka sukses apo deshton ne permbushjen e etapave te investimeve te rena dakort ndermjet autoritetit kontraktues dhe operatorit te ardhshem privat si pjese e nje programi investimi projekti gjate negociimit te kontrates. Problemi me etapat e investimeve eshte se ato te mbajtura en fillim te koncesionit mund te dalin jo-realiste ne periudhe afatgjate per shkak se parametrat komerciale, teknik dhe operacionale ndryshojne ne menyre thelbësore gjate periudhes se koncesionit.

Metoda e etapave te investimit perjashton ne menyre ekspresive cdo produktivitet ose lloj tjeter Indikatori Kyc te Performances. Supozimi kryesor nen kete opesion eshte qe nje operator eficient do te siguroje pa shume supervizim qe praktika rregullatore dhe operacionale e saj do te jete sa



me eficente qe te jete e mundur nese do te permbushë etapat e investimeve dhe te shmange mangesite ne detyrimet koncesionare.

Nga kenveshtrimi I APD-se avantazhi kryesor I perdorimit te KPI-se eshte qe kjo metode lejon qe autoriteti portual te mbaje nen kontroll progresin e ardhshem te koncesionarit ne kuader te performances se tij operationale. Nese kjo performance ne nje te ardhme ulet, APD mund ta zbuloje nje mungese performance te tille heret dhe te aplikojë penalitetet ose mjete te till ate tjera ne dispozicion te tij me qellim qe ti kerkoje operatorit qe te permiresoje eficencen operationale. Megjithate, ky opsion kerkon nje perzgjedhje te kujdesshme te KPI-ve dhe vlerave te synuara qe duhet te arrihen. Duhet te perfshihen ato KPI qe reflektojne performancen e vertet te operatorit. Keto masa mbi te cilat ai ka pak apo aspak kontroll, (te tilla si per shembull kohet e qendrimit te ngarkesave apo kontenireve) duhet te perjashtohen. Kjo do te kalonte kundërshtimin qe investitorët e interesuar besojne qe ne disa raste operatorët e terminaleve nuk mund te kontrollojne efektivisht shumicat e treguesve te produktivitetit dhe sit e tilla nuk mund te konsiderohen pergjegjes per mos-permbushje te rastesishme. Ndersa per vlerat e synuara, keto do te influencohen shume nga mjaft parametra qe percaktojne kontekstin operacional te nje faciliteti te dhene me koncesion. Per me teper, KPI-te e performances potencialisht mund te hapin deren per nje nderhyrje te tepert nga APD ne operationet e koncesionarit dhe mund te cojne ne debate te panevojshme rreth praktikave operationale, standardeve te performances dhe perkufizimeve te aplikuar, formulave dhe njesive te matjes.

Avantazhi kryesor I etapave te investimit eshte thjeshtesia relative dhe fleksibiliteti qe ai I jep koncesionarit per te arritur rezultatin e detyruar. Megjithate, dobesia me e madhe e ketij opsioni mund te jete rreziku qe nese mbetet I pakontrolluar, operatori privat mund te mos permiresoje performancen standarde operationale dhe keshtu mund te rrezikojë te gjithe koncesionin. Megjithate, ky risk nuk duhet te mbivleresohet pasi investimet e premtuara te kapitalit do te rrisnin ne menyre thelbësore kostot e tij fikse nese ato nuk do te shoqeroheshin nga permiresime te rendesishme te performances. Kjo nuk do ta bente operationin e koncesionit nje propozim me shance per sukses.

Ne rastin e koncesionit te terminalit te konteniereve autoritetet kontraktuese tashme kane nje opsion te trete me prezantimin e "Standardit te Cilesise se Terminali te Konteniereve" (Propozuar nga klasifikimi I shoqerise Germanischer Lloyd). Ata thjesht mund te deklarojne qe koncesionari duhet te paraqese cdo vit certifikaten standarde te CTQI-se se rinovuar (Indikatori I Cilesise se Terminalit te Konteniereve), qe nenkupton qe ai do te permbushë kerkesat minimale nderkombetare te performances. Kjo do te kenaqte plotesisht autoritetin kontraktues, por gjithashtu shume perdorues dhe stakeholdera- te terminalit.

7

KONKLUZIONE DHE REKOMANDIME

7.1 Vleresimi I kushteve aktuale

Porti eshte formuar nga dy skoliera te cilat mbrojne basenin e brendshem prej 67ha me nje thellesi qe varion nga 7.5 deri 11.5 metra dhe 11 kalata me rreth 2200 metra kalate. Sheshi total I tokes eshte rreth 80ha.



Ngarkesa e Pergjithshme perpunohet ne kalatat 1, 2, 3, dhe 4. Ne vitin 2006 u importua nje volum total prej 924 mije ton. Rreth 70% te importeve te ngarkesave te pergjithshme lidhen me ngarkesat e perdorura ne ndertim.

Importet e drithit kane qene duke u luhatur ndermjet 300 mije dhe 400 mije ton gjate ketyre pese viteve te fundit, dhe perpunohen ne kalaten 5.

Ne kalaten 6 perpunohet trafiku I konteniereve. Eshte rritur me shpejtesi gjate 5 viteve te fundit, nga zero ne rreth 22 mije TEU ne vitin 2006.

Mineralet jane produkti kryesor I eksporteve te Shqiperise nepermjet portit te Durrësit dhe jane aktualishte te perpunuara ne kalatat 7 dhe 8. Eksportet jane rritur nga nje total prej rreth 124 mije tone ne vitin 2003 deri ne 223 mije ton ne vitin 2006 (184 mije ton xeheror + 20 mije koncentrat kromi + 19 mije ton ferro krom).

Ne kalaten 9 perpunohen tragetet. Terminali I trageteve do te rehabilitohet ne nje afat shume te shkurter.

Ne vitin 2006, 635 mije ton cemento dhe 185 mije ton klinker u importua nepermjet kalates 10 dhe pjeserisht gjithashtu ne kalaten 1. Kater vitet e fundit volume total I cimentos dhe klinkerit ka qene rreth 800 mije ton.

Duke qene porta kryesore per ne Shqiperi dhe duke u pozicionuar ne hyrje te Adriatikut, porti I Durrësit ka nje pozicion te forte strategjik. Ai ofron nje hyrje per ne Korridorin VIII, ne vecanti me shtetet fqinje si Kosova dhe Maqedonia.

Megjithate thellesia e hyrjes detare e portit dhe vendodhjes se tij ne qendren e qytetit jane faktore kufizues per zhvillimin e portit. Gjithashtu disponueshmeria e limituar e tokes ne port eshte nje pengese per zhvillimin e ardhshem.

Me nje rritje te forte te ekonomise Shqiptare dhe afersise ne hub ports te Mesdheut, Porti I Durrësit ka nje potencial per tu rritur ne nje port qendror. Per te arritur kete pozicion kerkohet qe te tejkalohen vecanerisht kompleksitetet e kornizes institucionale dhe ligjore.

Porti paraqet nje aktivitet te pergjithshem te perfitueshem, te ardhurat kryesore gjenerohen aktualisht nepermjet sherbimeve te perpunimit te ngarkesave.

7.2 Tegtia dhe Trafiku

Parashikim I Trafikut te Konteniereve

Trafiku kontenjer total eshte nxjerre duke mbledhur trafikun e kontenjerizuar te importit, eksportit dhe tregut te tranzitin, dhe duke mbledhur bilancin e kontenjerve bosh te ngarkuar ne anije. Diagrama e meposhtme paraqet trafikun kontenjer per planin e mesem te veprimit.

Figura 7-1 Trafiku I parashikuar I konteniereve nepermjet Portit te Durrësit ne planin e mesem (x mije TEU)

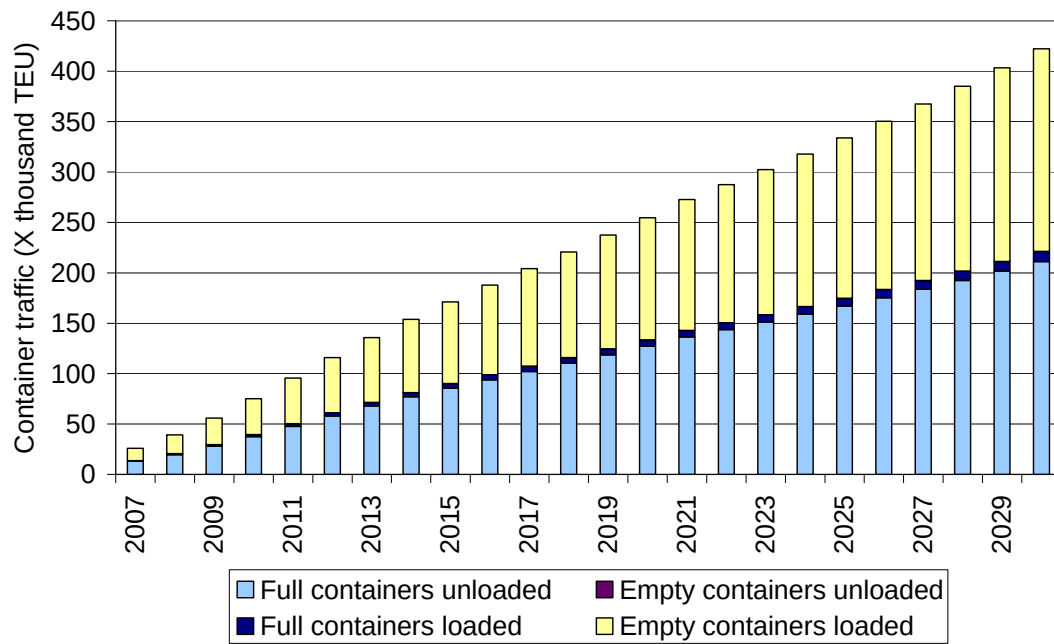


Diagrama e meposhtme paraqet trafikun kontenjer total ne portin e Durrësit per planin e larte, e mesem te ulet te veprimit.

Figure 7-2 Planet e veprimit te parashikuara per trafikun e kontenjerave ne Portin e Durrësit (x mije TEU)

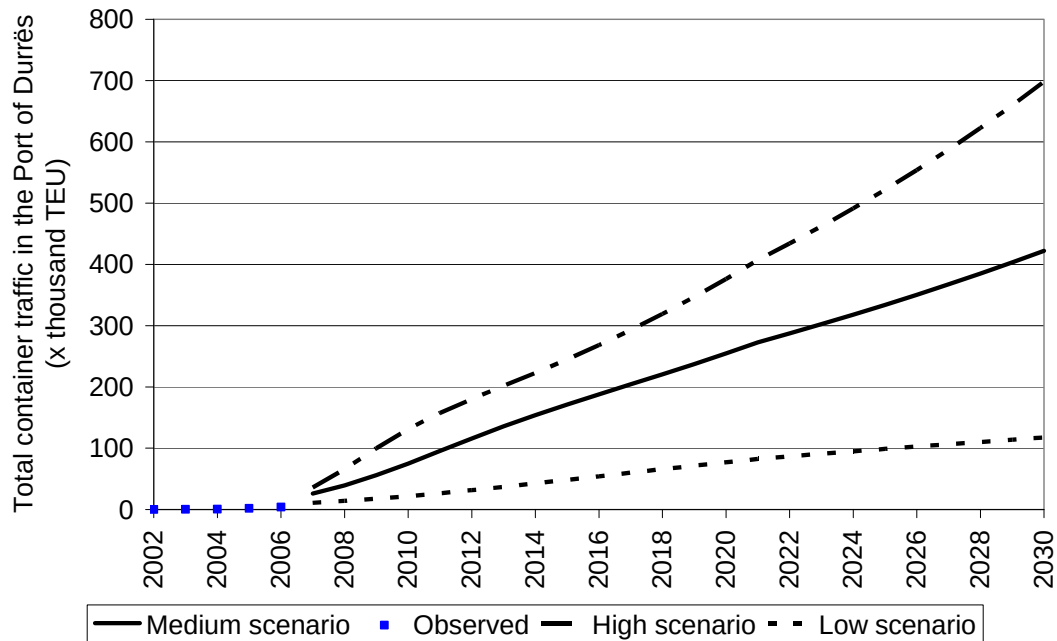


Tabela e mëposhtme paraqet në mënyrë të detajuar analizën e trafikut kontejner për çdo plan veprimi. (volumi i shprehur në TEU).

Table 7-1 Pamje e përgjithshme e detajuar të parashikimit të tregut në Portin e Durrësit (TEU)

Plani	Drejtimi		2007	2010	2015	2020	2025	2030
I Lartë								
	Shkarkimi	Plote	17,858	65,571	122,465	187,980	260,907	349,152
		Bosh						
	Ngarkimi	Plote	1,142	5,160	8,884	11,643	15,290	20,312
		Bosh	16,716	60,411	113,581	176,337	245,617	328,840
	Totali		35,716	131,141	244,930	375,961	521,813	698,304
I mesëm								
	Shkarkimi	Plote	12,966	37,497	85,573	127,370	166,949	211,103
		Bosh						
	Ngarkimi	Plote	657	2,055	4,551	6,195	7,892	10,076
		Bosh	12,309	35,442	81,022	121,174	159,057	201,026
	Totali		25,932	74,994	171,146	254,739	333,898	422,205
I ulët								
	Shkarkimi	Plote	10,525	20,883	46,515	74,019	94,836	112,741
		Bosh						



	Ngarkimi	Plote	392	813	1,811	2,914	3,912	4,932
		Bosh	10,132	20,070	44,705	71,106	90,924	107,809
	Totali		21,049	41,765	93,031	148,039	189,671	225,482

Parashikim i Ngarkeses se Pergjithshme LoLo

Malli i pergjithshem i pakontenjerizuar LoLo

Grafiku paraqet mallin e pergjithshem te pakontenjerizuar LoLo, ose mallin qe eshte aktualisht i konsideruar si mall i pergjithshem ne port. Kjo kategori do pesoje nje renje te madhe ne te ardhmen, sidomos po ta krahasojme me rritjen e vazhdueshme qe parashikohet per mallin e pergjithshem total. Kjo renje shkaktohet nga kontenjerzimi i mallit te pergjithshem.

Figura 7-3 Malli i pergjithshem i lo-lo i pakontenjerizuar i parashikuar ne Portin e Durrësit

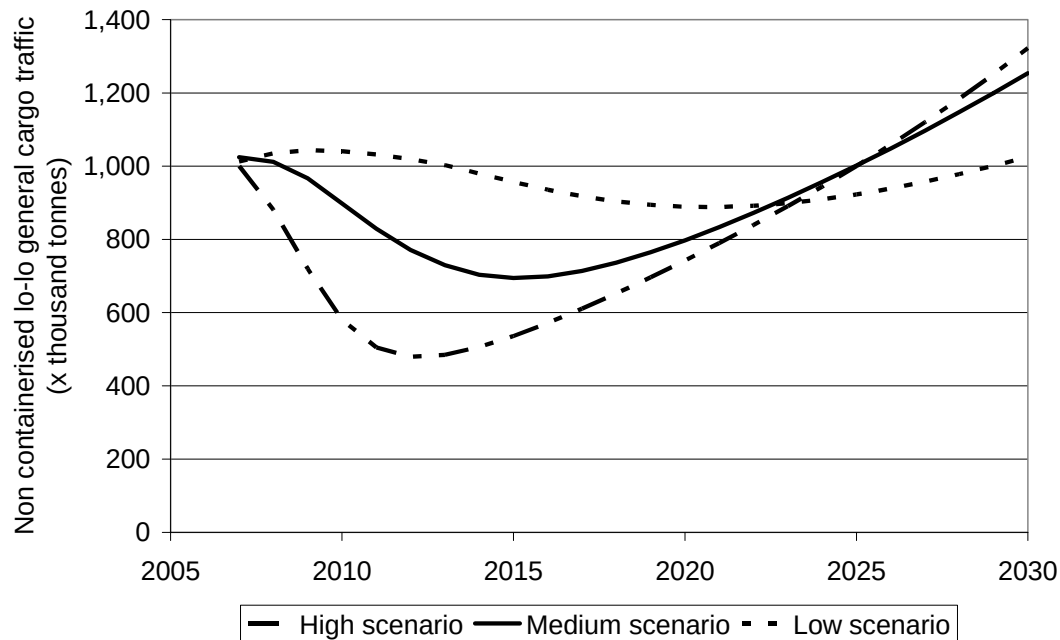


Tabela paraqet volumin e trafikut te detajuar per secilin plan veprimi.

Tabela 7-2 Detajet e volumit te parashikuar te mallrave te pergjithshem te pakontenjerizuar ne Portin e Durrësit (ton)

Skenari		2,007	2,010	2,015	2,020	2,025	2,030
I larte							
I pangarkuar		849,485	461,349	448,916	640,452	878,652	1,176,673
I ngarkuar		150,352	119,096	86,985	101,509	121,303	145,345
Total		999,837	580,445	535,901	741,961	999,954	1,322,018
Mesem							



	I pangarkuar	908,047	786,480	614,773	717,369	910,619	1,149,533
	I ngarkuar	116,469	111,861	79,619	80,267	90,826	104,323
	Total	1,024,516	898,340	694,392	797,636	1,001,445	1,253,856
Ulet							
	I pangarkuar	925,618	949,463	877,084	818,401	853,215	951,284
	I ngarkuar	86,587	91,011	79,446	70,648	69,644	73,614
	Total	1,012,205	1,040,474	956,530	889,049	922,859	1,024,899

Parashikim i trafikut te automjeteve Ro-ro

Grafiku i meposhtem paraqet parashikimin e perqindjes se importit te mallit te pergjithshem qe transportohet me Ro-Ro. Si per e mallin e pergjithshem total te parashikuar, transporti RoRo mendohet se do rritet vazhdimisht.

Figura 7-4 Numri i parashikuar i kamionave/rimorkjove qe kalojn nga Durresit (x mije njesi, ne te dyja drejtimet)

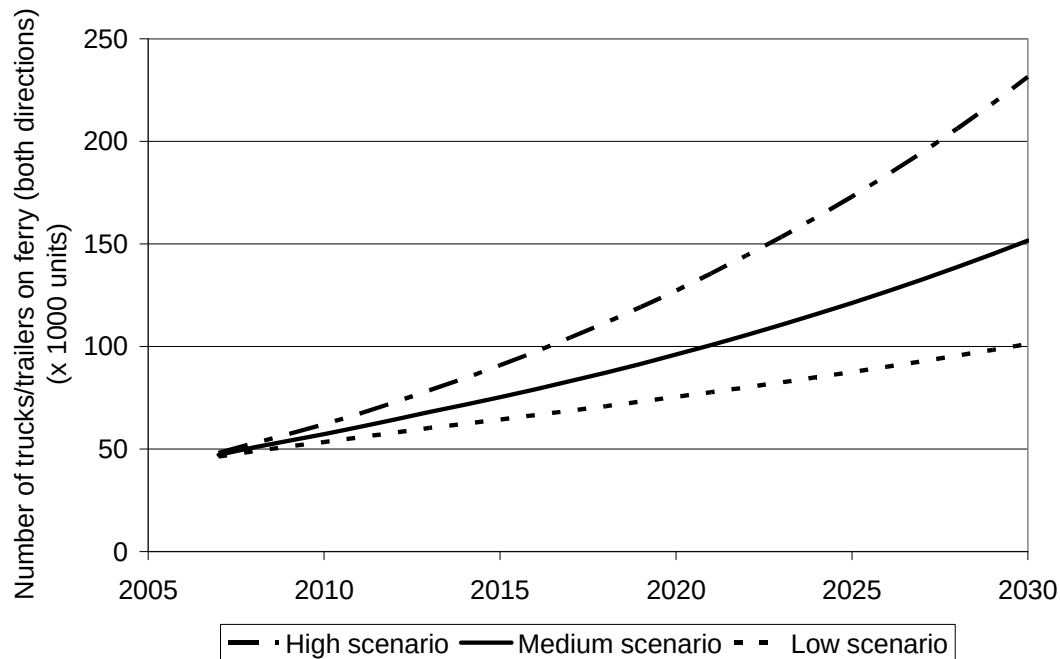


Tabela paraqet shifrat kryesore te paraqitura nga grafiku.

Table 7-2 Mberitjet/Nisjet e parashikuara te kamionave/rimorkjove qe vine me traget (njesi ne vit)

Plani		2007	2010	2015	2020	2025	2030
I larte							



	Mberritjet	25,039	32,429	47,479	65,790	88,765	118,281
	Nisjet	23,042	29,599	43,329	61,435	84,307	113,170
	Totali	48,080	62,028	90,808	127,225	173,071	231,451
I mesem							
	Mberritjet	24,595	29,797	39,324	50,682	64,607	81,367
	Nisjet	22,603	27,478	35,965	45,349	56,624	70,284
	Totali	47,197	57,276	75,290	96,031	121,231	151,651
I ulet							
	Mberritjet	24,150	27,776	33,478	39,205	45,540	52,640
	Nisjet	22,195	25,622	30,967	36,197	42,013	48,575
	Totali	46,346	53,398	64,446	75,401	87,553	101,215

Ne grafikun e meposhtem eshte paraqitur numri i makinave dhe i pasagjereve.

Figure 7-5 Mberritjet totale te pasagjereve dhe largimet nepermjet Portit te Durrësit (x milion pax)

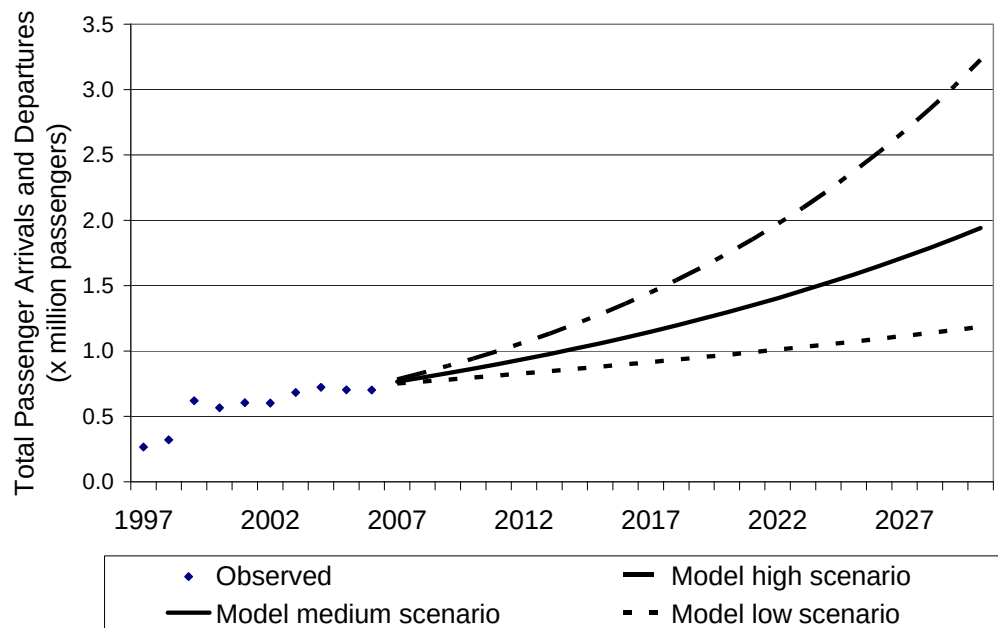
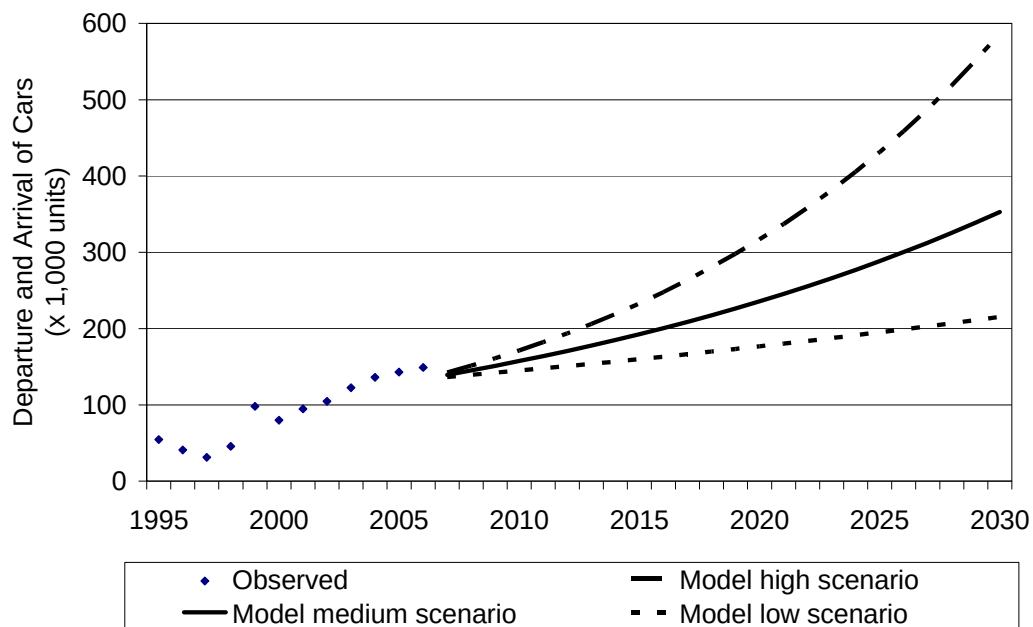


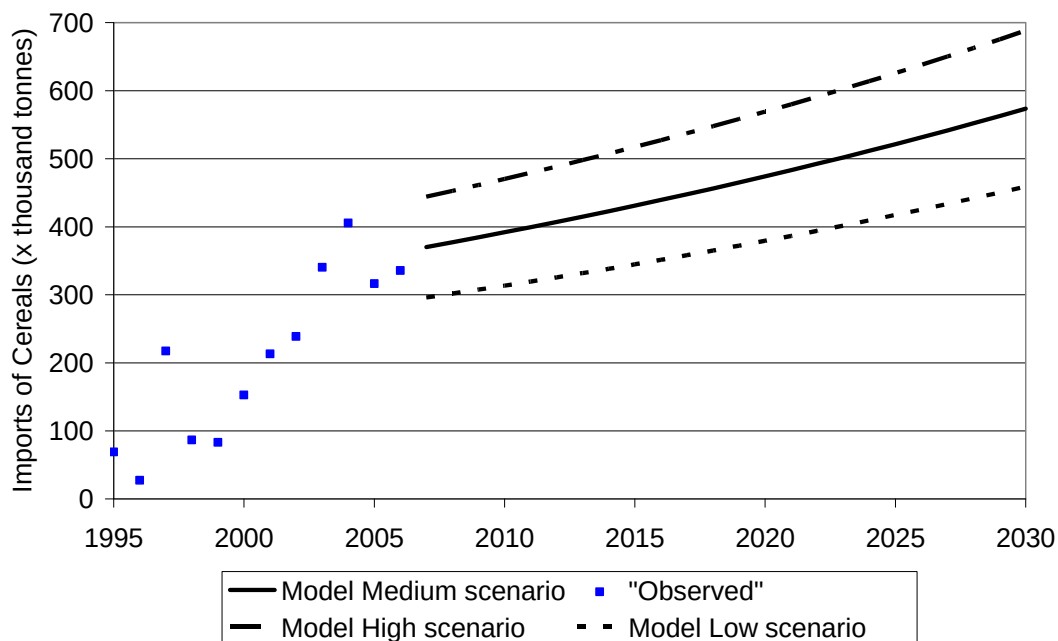
Figure 7-6 Mberritjet e vezhguara dhe te parashikuara dhe largimet e makinave (x mije njesi)



Parashikim mbi mallin refuxho

Dallimi behet midis dritherave dhe mallrave rifuxho te tjere (kryesisht ndotes). Parashikimet perkatese jane permblodhur ne grafikun e meposhtem.

Figura 7-7 Volumi i parashikuar i importeve te dritherave nga Porti i Durrësit (x mije ton)





Rezultatet janë permblodhur në tabelën e mëposhtme.

Tabela 7-3 Detajet e parashikimit të importeve të drithërave

	2007	2010	2015	2020	2025	2030
Plani i lartë	444,178	470,293	517,275	568,949	625,786	688,301
Plani i mesëm	370,149	391,911	431,062	474,124	521,488	573,584
Plani i ulët	296,119	313,529	344,850	379,299	417,191	458,867

Mallrat rifuxho të tjere përfshijnë:

Mineralet e eksportuara:

- Ferro-nikel: 400 mijë ton
- Krom dhe ferro-krom: 200 mijë ton

Çimento dhe klinker (nga viti 2011 e tutje):

- 1 milion ton të eksporteve të çimentos
- 1 milion ton të eksporteve të klinkerit

Importet e qymyrgurit: 850 000 ton (lidhur me prodhimin e çimentos dhe klinkerit, nga viti 2011 e tutje)

Tabela e mëposhtme paraqet trafiqet kryesore të mallit rifuxho (në ton) të parashikuara në portin e Durrësit. Ky merret si plan i mesëm i veprimit, nga i cili rrjedhin plani i lartë i veprimit (trafiku mesatar x 1.5) dhe plani i ulët i veprimit (trafiku mesatar x 0.5).

Tabela 7-4 Planet e veprimit për volumnin e mallrave rifuxho (përveç drithërave) që kalon nga Porti i Durrësit (ton)

	2007	2011	2015	2020	2025	2030
Eksporti i çimentos	0	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Eksporti i klinkerit	0	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Eksporti i kromit	222,459	222,459	222,459	222,459	222,459	222,459
Eksporti i ferro-nikelit	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000
Importi i qymyrgurit	0	857,143	857,143	857,143	857,143	857,143
Totali	622,459	3,479,602	3,479,602	3,479,602	3,479,602	3,479,602

Duhet theksuar se volumni aktual i mallit rifuxho i referohet kryesisht një plani veprimi të mundshëm, se sa një parashikimi të plotë të trafikut – edhe në qoftë se trafiku varet nga vendimet e investitoreve përkatës.

7.3 Masterplani

Një total prej 8 alternativash për zhvillimin e portit të Durrësit janë identifikuar dhe dorëzuar për një vlerësim krahasues. Bazuar në diskutimet me përfaqësues të APD-se, me Biznesin, mbi



komentet e marra gjate nje takimi me biznesin ne Janar 2008, nje analize multikriteriale u ekzekutua. Rezultatet e kesaj analize eshte nje plan zhvillimi net e cilin kapaciteti i perdorimit te basenit aktual eshte maksimizuar dhe ne te njejten kohe siguron fleksibilitet per te ardhmen. Masterplani parashikon zhvillimin e 6 terminaleve kryesore:

7. Terminali i ngarkesave te pergjithshme dhe drithit
8. Terminali i konteniereve
9. Terminali i tragateve dhe kruzeve
10. Terminali i cimentos dhe klinkerit
11. Terminali i mineraleve dhe qymyrit
12. Terminali skrapit

Parimet per zhvillimin e masterplanit jane:

- Kerkesa per sherbimet portuale sic tregohet ne parashikimin e trafikut:
- E gjithë ngarkesa duhet te perpunohej ne Portin e Durrësit
Derisa rezultati i nje strategjie portuale nacionale te tregoje ndryshe, i gjithë trafiku i cili perfshin gjithashtu mallin e thate, duhet te perpunohej ne portin e Durrësit.
- Infrastruktura e kerkuar e terminalit
Kerkesa per sherbimet portuale eshte baza per percaktimin e infrastruktures se kerkuar dhe per fazimin e planit te zhvillimit.
- Madhesia e Anijes
Masterplani eshte zhvilluar per nje anije te dizenuar. Kjo eshte anija maksimale ndaj te ciles baseni aktual mund te behet konfron standardeve nderkombetare te sigurise me nje investim te arsyeshem.
- Terminalizimi
Ne kuader te transformimit te portit te Durrësit ne nje port landlord (pronar toke), koncepti i terminalizimit eshte aplikuar per formulimin e opsioneve te masterplanit. Kjo do te thote qe porti eshte ndare ne disa njesi fizike – terminale- qe i jane dedikuar perpunimit dhe depozitimit te llojeve te vecanta te ngarkesave qe jane te pershtatshme me njera-tjetren. Terminallet e identifikuar jane:
 - Terminali i konteniereve
 - Terminali i ngarkesave te pergjithshme dhe i drithit
 - Terminali i tragateve dhe kruzeve
 - Terminali i mallit te thate refuxho⁴⁵:
 - a. Eksporti i cimentos dhe klinkerit

⁴⁵ Opsioni i kombinimit te cimentos dhe klinkerit eshte perzgjedhur pasi ato kerkojne nje infrastructure dhe instalime te ngjashme. Te dy produktet jane per eksport, keshtu nuk kerkojne asnje instalim te rende si vincerat. Te dy produktet mund te transportohen lirisht nepermjet nje pontili. Qymyri importohet, keshtu qe kerkon makineri te renda shkarkimi, duke bere nje kombinim me cimenton ose klinkerin. Nga ana tjetere, vincerat e perdorur pr shkarkimin e qymyrit mund te perdoren edhe per ngarkimin e minerale.



- b. Importi qymyrit dhe eksporti i mineraleve
- c. Importi i skrapit

- Projektet tashme kane filluar
Disa projekte jane aktualisht ne nje faze te avancuar te ekzekutimit – per shembull ndertimi i terminalit te trageteve dhe rehabilitimi i kalatave 7/8. Keto projekte jane te perfshira ne masterplan sic jane te planifikuara.
- Supozimet ne premiset aktuale portuale
 - Pronesia e tokes
Per masterplanin teknik supozohet qe Autoriteti Portual Durres ka ose mund te perfoje autoritet mbi token e treguar ne opsionet e masterplanit.
 - Eshte rialokuar terminali i karburanteve
 - Eshte rialokuar porti i peshkimit
 - Rripi i tokes, i cili me pare ka qene ne pronesine e autoritetit hekurudhor, i transferohet portit
 - Kantieri detar eshte ne dispozicion per infrastrukturen portuale
- Qerate aktuale te portit me palet e treta supozohet se mbyllen nese kjo kerkohet nga mastepiani i ri.
- Te behet perdorimi optimal i faciliteteve ekzistuese dhe shesheve dhe te shmanget shkaterrimi i kapitalit

Plan zhvillimi i perzgjedhur karakterizohet nga vendodhja e terminalit te konteniereve ne pjesen perendimore te basenit dhe vendodhjes se mallrave te pista refuxho ne pjesen lindore. Me kete plan aktivitetet e 'pastra' ndodhen prane qytetit te Durrësit dhe aktivitetet e 'pista' ndodhen sa me larg te jete e mundur nga qyteti i Durrësit.

Avantazhet e kesaj alternative jane qe:

- Ekzekutimi i Mastepanit mund te filloje shpejt pa investime te medha meqe terminale te ndryshem do te ndodhen ne te njeitin vend sic jane.
- Ka nje mundesi per realizimin e Master Planit ne faza
- Perdorimi i basenit aktual dhe zonat portuale optimizohen
- I gjithe trafiku i projektuar mund te perpunohet, dhe ka mundesi zgjerimi (kalata 13, nese do te kerkohet
- Ajo siguron nje fleksibilitet te tille qe, nese nje strategjit kombetare portual do te kerkoje qe ngarkesat refuxho te transferohen ne nje port te ri (ose ekzistues), terminali i tyre mund te destinohet per perpunimin e konteniereve

Me kombinimin e aktiviteve te Trageteve dhe Kruzeve ne nje terminal te kombinuar, zhvillimi i turizmit mund te stimulohet. Me nje ndertese se re pasagjeresh dhe nje zone te re portuale, hyrja per ne Durres do te jete me atraktive se sa aktualisht. Ne kete menyre keto aktivite mund te zhvillohen me tej.



Master Plani do te zhvillohet ne 4 faza karakteristikat e te cilave paraqiten meposhte:

- Faza 1: deri ne 2010, me zgjerimin e terminalit aktual te konteniereve ne te gjithë kalaten 6, me pune te medha ndertimore ne terminalin e konteniereve dhe ne terminalet e mallit te thate refuxho. Rialokimi I terminalit te karburantit dhe portit te peshkimit.
- Faza 2: 2011 – 2015: zgjerimi I terminalit te konteniereve me kalatat 7/8, nisja e operimeve te terminalit te cimentos/klinkerit, te terminalit te skrapit dhe nje terminali te rikonstruktuar mineralesh dhe qymyri.
- Faza 3: 2016 – 2023: zgjerimi I terminalit te konteniereve me nje shesh shtese prapa kalates 5, dhe zgjerimi I terminalit te trageteve ne sheshin qe aktualisht eshte okupuar nga porti peshkimit
- Faza 4: 2024 – 2030: zgjerimi I terminalit te konteniereve me kalaten 5 dhe me nje shesh shtese depozitimi prapa kalates 4. Rialokimi I perpunimi te dritherave nga kalata 5 ne kalaten



Duhet te verehet qe nje supozim kritik per implementimin e masterplanit eshte qe kantieri aktual do te jete ne dispozicion per zhvillimin e terminalit te cimentos/klinkerit ne nje kohe afatshkurter. Nese ky kusht nuk permbushet, dhe me qellim qe te shmangim qe ekspozitet e cimentos/klinkerit te mos perpunohen ne port, mund te konsiderohet qe ti caktohet kalata 13 ketij trafiku, dhe te konsiderohet pontili perpara kantierit si nje zgjerim i ardhshem. Zbatimi i masterplanit te propozuar



varet nga transferimi me sukses tek Autoriteti Portual i pronesisë së tokës që aktualisht është e zënë nga Kantiere Detar. Nëse ky transferim nuk realizohet, atëherë duhet hartuar një masterplan tjetër alternativ – referoju kuadrit më poshtë. Në këtë plan, zona e kantiereve detare nuk është e disponueshme për zhvillimin e portit, vendndëzimi 12 është i parashikuar për çimento/ klinker dhe vendndëzimi 13 për skrapë. Duhet theksuar që ky masterplan nuk është opsioni i preferuar, pasi ai redukton kapacitetin total të portit me rreth 5 milion ton në vit krahasuar me planin e propozuar, dhe nuk i krijon portit hapësirat e nevojshme për të qenë fleksible në kërkesa të ardhshme të mundshme për zgjerim.





7.4 Plani I Biznesit

Rreth ndryshimeve ligjore dhe institucionale dhe strategjive PPP

Edhe pse ne portet Shqiptare ligji N° 9130 duhet te jete ligji baze qe te qeverise manaxhimin dhe operacionet ne port, eshte ligji I ri per Koncesionet N° 9663 qe ka precedence dhe keshtu ndalon tranzicionin e ketyre porteve nga nje port sherbimesh/mjetesh ne nje port me status landlord (pronar toke) Ceshtja e autoritetit kontraktues I ngritur nga linje I koncesioneve nga nevoje per nje zgjidhje te menjehershme. Marreveshja tri paleshe e propozuar per koncesionin e terminalit te kontenireve, sin e zgjidhje nuk mund te jete afatgjate pasi ka shume pasiguri ligjore ne lidhje me te drejtat dhe detyrat e tre paleve. E vetmja marreveshje qe funksionon brenda kontekstit te portit landlord qe eshte I qendrueshem eshte qe APD te behet autoritet kontraktues dhe te firmose direct kontratat e koncesionit me ofertuesit e preferuar per terminalet e ofruara ne koncesion. Kjo kerkon sigurisht nje amendim te ligjit per koncesione. Keshtu rekomandimi eshte qe Qeveria te nise sa me shpejt paraqitjen e makinerise ligjore qe do te coje perfundimisht ne adoptimin e amendimit te nenit 5 te ligjit te koncesioneve, keshtu duke I dhene te drejte te veproje si autoritet kontraktor.

Ceshtja tjeter kritike qe perballet porti I Durrësit dhe kerkon nje zgjidhje te shpejte, me qellim qe te lejoje APD-ne te funksionojë si nje port landlord, eshte pronesia e tokes se kantierit nga Durrës – Kürüm Shipyard Sh.a. Nje situate mjaft komplekse eshte krijuar nepermjet kombinimit te shitjes se kesaj zone me pozicion strategjik mu ne zemer te portit nje kompanie private dhe kerkesave nga Grupi I cili eshte pronar I kesaj kompanie per te marre me koncesion terminalin e trageteve/pasagjereve dhe te drejten per te operuar nje facilitet I cili do te perpunoje skrapin. Pasiguria e cila rrethon te ardhmen e kesaj toke portuale mund te coje ne nje ambiguitet ne lidhje me vendodhjen potenciale dhe realizimin e terminaleve te cilet jane propozuar ne Master plan. Gjithashtu, ne kete rast Qeveria mund te kete ne dore zgjidhjen qe mund te kenaqe si pronarin aktual te tokes (Durrës - Kürüm Shipyard Sh.a) dhe autoritetet (MPWTT dhe APD).

Nga te gjitha paketat e ndryshme PPP qe jane propozuar ne kete kapitull, ajo qe konsiderohet si me e pershtatshme brenda konceptit te portit pronar eshte koncensionin i rregullt. Kjo pakete siguron perfshirjen e perkohshme dhe te pjeseshme te sektorit privat dhe ashtu sic ka treguar eksperiencia boterore, ndihmon ne rritjen e aftesive menaxhuese te entiteteve te perfshira, zvogelon kerkesen per Thesarin e Shtetit, zhvillon cilesine e sherbimeve portuale, redukton cmimet per sherbimet portuale, nxit siper marrjen private dhe lejon transferimin e teknologjise dhe menaxhimit te tipit "state-of-the-art".

Cilat entitete te sektorit privat do te ishin partner me I mire privat per APD-ne varet shume nga lloji I facilitetit per te cilin akordohet nje koncesion. Per terminalin e konterniereve, qe te drejtohet si nje facilitet shume-perdorues, koncesionaret e mundshem ose mund te kene reputacion si operatore terminalesh ose nje joint venture ndermjet nje operatori te tille terminali dhe nje ose me shume carriers (edhe pse nje tjeter kombinim 'joint venture' nnuk duhet te perjashtohet pa nje studim te metejshem). Kjo do te garantonte ekspertizen operacionale dhe arritjen e niveleve minimale te thru-putit. Per terminale e ndryshme ne mallit te thate refuxho veshtiresia per autoritetin kontraktues eshte te akordoje nje koncesion operatorit qe mund te gjeneroje ngarkesa



te mjaftueshme per te perdorur plotesisht kapacitetin e terminalit dhe ka mjetet financiare per te bere investimet e nevojshme. Per pasoje, importuesi dhe eksportuesi I ngarkesave te mallit refuxho eshte operatori I terminaleve te tilla. Per terminalin e trageteve dhe pasagjereve zgjidhja me emire do te ishte ti akordohej koncesioni nje operatori me eksperience tragetesh/pasagjeresh, ose nje operatori te sherbimeve te trageteve/kruzeve, ose nje joint venture ndermjet nje operatori terminali dhe nje ose me shume linjave kruzesh/sherbimeve te trageteve.

Mundesia qe per cdo facilitet te permendur ne paragrafin e meparshem, konkurenca ne treg krijohet vete ne portin e duresit, eshte marxhinale ose jo ekzistente. Autoritetet do te duhet te pranojne si e dyta me e mire qe ka te pakten konkurrence per tregun nepermjet tenderave te hapur nderkombetare per kontratat. Mungesa e konkurences ne tre ose te pakten shuma e kufizuar e konkurences nder-portuale shpjegon pse perzgjedhja e ofertuesit te preferuar duhet te kryhet bazuar ne disa kriteret te percaktuara perpara se te filloje procesi I tenderimit. Eshte gjithashtu arsyeja pse nje numer indikatoresh te performances operacionale duhet te perfshihen ne marreveshjen e koncesionit dhe te cilave duhet ti permbahen ne menyre shume strikte. Nje kombinim i KPI-ve me etapat e investimeve do te ishte njelloj e pranueshme me kushtin qe etapat e investimeve jane te rregulluara ne menyre te rregullt ndaj parametrave ne ndryshim komerciale, teknik dhe operacionale.

Mbi implikimet financiare te zbatimit

Investimet e projektuara dhe zhvillimet e kostove te parashikuara ne Masterplan kerkojne ndermarrjen e investimeve shume te rendesishme ne portin ekzistues; keto investime konsiderohen shume te medha per t'u perballuar nga nje entitet i vetem si APD. Gjithashtu, pjesa qe i mbetet Autoritetit dhe qe ka te beje me shume me rinovimin e struktures dhe riorganizimin e disa prej zonave, plus kompensimin potencial per te rifituar kontrollin mbi nje toke te portit qe aktualisht eshte nen pronesi private, shfaqet qe ne periudhen e pare te zbatimit, duke kerkuar ne te njejten kohe borxhe shtese, pervec kredive tashme te marra.

Por keto investime jane te domosdoshme per te optimizuar kapacitetin ekzistues dhe per te terhequr trafik te ri ne Durres, me objektivin e madh per te mbeshtetur zhvillimin e tregtise ne Shqiperi dhe per te perkrahur prodhimin industrial dhe eksportet.

Shkeputja e APD nga operacionet e terminaleve dhe shpenzimet perkatese eshte nje strategji me vend qe sherben per te transferuar riskun e zhvillimit tregtar tek partneret private, per te marre pjese ne zhvillimin tregtar te portit te Duresit si dhe per te mbeshtetur tranzicionin e kalimit drejt modelit te menaxhimi te portit Pronar; optimizimi i burimeve financiare te APD eshte outputi pozitiv i nje strategjie te tille, e cila siguron vendosjen e nje strukture te balancuar PPP qe garanton ndarje te drejte dhe te barabarte te vleres (nepermjet mekanizmave te duhur koncensionare). Nga ana tjeter, zbatohet transferimi i te ardhurave, cka modifikon gjithashtu strukturen financiare te kompanise; ashtu sic eshte permendur edhe me siper, transferimi i ketyre te ardhurave do te realizohet nepermjet pagesave koncensionare duke reflektuar me se miri riskun e ndermarre nga cdo partner ne terma investimi dhe ekspozimi tregtar. Ne kete kuptim, APD duhet te meshoje mbi aftesine e operatoreve portuale private per te menaxhuar trafikun, ne menyre qe a ivete te perqendrohet ne perpjekjet financiare per optimizimin e hapesires dhe per



rinovimin e infrastruktures, me qellim qe te mbeshtese atraktivitetin e prgjithshem dhe eficencen e portit te Durrësit per te gjithë klientet dhe perdoruesit e tij.

Paketa PPP eshte krijuar ne parime qe balancojne nga njera ane riskun dhe nga ana tjeter te ardhurat, te garantuara sigurisht nga mekanizmat e duhura koncensionare. Nderkohe qe operatorët dhe investitorët jane te angazhuar te zhvillojne projekte investimi me nje kthim minimal te caktuar, APD do te shperblehet nga risku i ndermare ne investimet portuale (rinovimi i infrastruktures si per shembull muret e kalates apo gerryerja) e cilat realizohen per te rritur atraktivitetin e portit per klientet dhe perdoruesit.

Ky parim realizohet me mekanizma pagese koncensionare, ne te cilat operatorët private rishperndajne pjese te vleres se pergjithshme tregtare qe gjenerohet ne portin e Durrësit, per sa kohe vetefinacimi i tyre eshte shperblyer ne menyre te mjaftueshme bazuar edhe ne riskun qe ata kane vene ne zhvillimin e biznesit te Durrësit. Nderkohe qe mekanizmat koncensionare zakonisht prezantojne kombinime te ndryshme, pikepamja aktuale eshte te identifikohen nivele te mjaftueshme te flukseve te arkes per te mbuluar pagesa te tilla, pavaresisht cdo strukturimi; strukturimi mendohet te perpunohet me tej kur paketa koncensionare te jete ndertuar dhe vene ne zbatim.

Per APD rekomandohet qe te cliroje bilancin e tij nga investimet qe do t'i tranferohen sektorit privat, si per shembull pajisjet, makinerite dhe disa superstruktura. Nga ana tjeter APD mund te kete me shume fleksibilitet ne financimet e veta, per sa kohe qe korniza tregtare ne port krijon vlere te mjaftueshme per t'u rikuperuar nga Autoriteti i Portit pronar sipas strategjise se re PPP.

Kjo gje prek strukturen e tarifave qe zbatohet aktualisht ne Durrës. Ne menyre qe te ardhurat te rriten ne te njejten linje me investimet e propozuara dhe me rinovimin e portit, kerkohet patjeter nje rishikim i tarifave. Se pari, eshte vene re se aktualisht porti i Durrësit ka tarifa te ulta, cka eshte ne linje me strukturen e shpenzime operacionale aktuale; se dyti, disa investime te medha kerkohen te behen ne disa prej terminaleve te specializuara qe i sherbejne klienteve te medha industriale. Ne keto raste cmimi i tregut nuk ka shume lidhje dhe struktura tregtare lidhet me shume me transferimin e cmimit, meqenese kosto e tranzitit integrohet me koston e prgjithshme te produktit te prodhurar. Meqenese kjo gje dihet vetem nga ofrues te mundshme te ardhshem, supozimi qe behet eshte qe duhet e kete nje rritje ne tarifa per te reflektuar te ardhurat qe kerkohen per te mundesuar investimet ne kete zone dhe per ta perkthyer me pas ne cmim tregu (i rregulluar per nerritje)

Te ardhurat jane faktori kryesor prapa suksesit te zbatimit te strategjise PPP ne Durrës; nderkohe ekzistojne edhe parametra te tjere si per shembull kohezgjatja e kontrates, por ato kane impakt me te vogel sepse pjesa me e madhe e investimit qe lidhet me rinovimin e organizimit operacional te portit dhe zhvillimit te trafikut te ri, realizohet ne periudhe afatshkurter. Kontratat afatgjata jane terheqese per investitorin privat nga nje pikepamje cilesore, por ato nga ana tjeter penalizojne APD per te qene fleksibel ne afat te gjate qe te cliroje token e tij ne linje me ndryshimet afatgjata. Aty ku eshte e mundur, opsionet 15 vjecare + 10 vjecare rekomandohet se mund te ofrojne aktraktivitet afatgjate per investitorët, nderkohe qe siguron edhe pak fleksibilitet ne rast parashikimi te nje performance te ulet.



Ne terma financimi, rekomandohet qe te minimizohen investimet e bera nga APD. Meqenese investimi ne terminalin e trageteve perfaqeson nje investim thelbesor, tashme te planifikuar dhe te financuar nga porti, ne opsion interesant do te ishte te hiqej dore nga ky investim i bere, ose te jepej me koncension kundrejt nje pagese te madhe te menjehershme qe do te mundesonte portin te rikuperonte vleren prej operacioneve me tragetet, qe perfaqesojne nje pjese te madhe ne te ardhurat tregtare te portit. Ne te njejten kohe, ky aspekt dueht kontrolluar me kuadrin perkates ligjor ne lidhje me pronesine e terminalit kundrejt financuesit te projektit.

Pa kete opsion specifik, APD do t'i duhet te financonte detyrim ne masen 63 deri ne 67.4 Million EUR (pjeserisht e rregulluar deri ne masen 87%). Nderkohe qe vihet re qe ka te ardhura te medha koncensionare nga aktivitetit me tragetet/ kruzerat, rekomandohet qe te vendosen disa kushte minimale per terminalet e tjere per mekanizmat e pagesave, ne menyre qe te ardhurat dhe risku i portit ne disa linja biznesi te shperndahen sa me mire (duke rregulluar edhe tarifat qe zbatohen aktualisht). Propozohet si fillim nje prag prej 10% te te ardhurave i cili i korespondon me rinovimin specifik te tarifave.

Implikimi financiar per APD eshte qe ai do te arrije te mbaje raporte dhe angazhime te kenaqshme sapo zbatimi i plote te jete realizuar, me kusht qe te sigurohen mjete te ndryshme financimi me kushte interesante, si per shembull kredi nga banka shumekombeshe te kombinuar me garanci shteterore.

Nderkohe qe 32 Milion Euro jane gjetur ne lidhje me disa projekte specifike, pjesa qe mbetet duhet mbuluar me kredi te tjera ose me dy burime alternative financimi. Nese APD mund te siguroje nje tjetër kredi prej 22.5 Milion Euro, sipas informacionit te mbledhur ne Shqiperi, pjesa qe mbetet mund te mbulohet fare mire me nje kredi afatshkurter, qe do te merret kryesisht per te mbajtur pozicionin e shendoshe te flukseve te arkës ne vitet kritike kur do te realizohen investimet madhore.

Perfundimisht, ne terma tarifash, pritet qe struktura e re e Librit te Tarifave te sjelle perfitime per te gjithe portin e ristrukturuar, duke lidhur te ardhurat e operacioneve te terminaleve me investimet thelbesore qe kerkohen per te rinovuar superstrukturat dhe pajisjet, si dhe per te zbatuar konceptin e ri te terminalizimit qe bazohet ne sisteme moderne menaxhimi. Nga ana tjetër, kjo strukture bazohet ne menyren "Activity Based Costing" duke patur parasysh portin me statusin e sotem. Ne sistemin e porti pronar, ne terminale do te operojne entitete private te cilet mund te kene nje tjetër strukture te kostove operacionale. Si rrjedhoje keto tarifa te reja perfaqesojne nje "benchmark" te mire qe do te sherbeje ne studimin e propozimeve te ardhshme per privatizimin e terminaleve si dhe ne lehtesimin e masava qe APD duhet te marre per sigurimin e te ardhurave.

=0=0=0=

Aneksi 1

Harta

Barbarossastraat 35
P.O. Box 151
Nijmegen 6500 AD
The Netherlands
+31 (0)24 328 42 84 Telephone
++31 24 360 96 34 Fax
info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 CoC

Titulli i Dokumentit Establishment / Update of the Masterplan for
the Port of Durrës

Document short title

Status

Date 10 July 2008

Project name Establishment/Update of the Masterplan of
the Port of Durrës

Project number 9S0723.21

Client European Commission

Reference 9S0723.21/FR/401180/Nijm

Drafted by

Checked by

Date/initials check

Approved by

Date/initials approval



PERMBAJTJA

Page

ANEKSI 1 : PLANIMETRITË DHE VIZATIMET

1



ANEKSI 1 : PLANIMETRITË DHE VIZATIMET

Lista e planimetrive dhe vizatimeve:

9S0723.21/	FR/	110	Infrastruktura ekzistuese e portit
9S0723.21/	FR/	120	Batimetria ekzistuese
9S0723.21/	FR/	130	Detajet e batimetrise se basenit
9S0723.21/	FR/	140	Ndarja aktuale ne zona e portit
9S0723.21/	FR/	150	Infrastruktura e pergjitheshme e portit
9S0723.21/	FR/	210	Plan i zhvillimit afatgjate Opsioni A Alternativa 1
9S0723.21/	FR/	220	Plan i zhvillimit afatgjate Opsioni A Alternativa 2
9S0723.21/	FR/	230	Plan i zhvillimit afatgjate Opsioni B Alternativa 1
9S0723.21/	FR/	240	Plan i zhvillimit afatgjate Opsioni B Alternativa 2
9S0723.21/	FR/	250	Plan i zhvillimit afatgjate Opsioni B Alternativa 3
9S0723.21/	FR/	260	Plan i zhvillimit afatgjate Opsioni B Alternativa 4
9S0723.21/	FR/	270	Plan i zhvillimit afatgjate Opsioni C Alternativa 1
9S0723.21/	FR/	280	Plan i zhvillimit afatgjate Opsioni C Alternativa 2
9S0723.21/	FR/	310	Planimetria e pergjitheshme e Master - Planit
9S0723.21/	FR/	320	Masterplan Faza 1a
9S0723.21/	FR/	325	Masterplan Faza 1b
9S0723.21/	FR/	330	Masterplan Faza 2
9S0723.21/	FR/	340	Masterplan Faza 3
9S0723.21/	FR/	350	Masterplan Faza 4
9S0723.21/	FR/	360	Planimetria e pergjitheshme e Master - Planit Opsioni me kufizime ne siperfaqen e disponueshme
9S0723.21/	FR/	370	Planimetria e pergjitheshme e Master - Planit e ngjyrosur
9S0723.21/	FR/	410	Terminali i propozuar per drithrat dhe mallrat e pergjitheshme
9S0723.21/	FR/	420	Terminal i propozuar per kontenieret
9S0723.21/	FR/	430	Terminal i propozuar per tragetet dhe krocerat
9S0723.21/	FR/	450	Terminali i propozuar per mineralet dhe mallrat rifuxho
9S0723.21/	FR/	470	Plan vendosja e sherbimeve te pergjitheshme portuale
9S0723.21/	FR/	480	Superstruktura qe duhet hequr

Aneksi 2

Vleresimi i Infrastruktures Ekzistuese

Establishment / Update of the Masterplan for the Port of Durrës

European Commission

28 March 2007

9S0723.21

Barbarossastraat 35
P.O. Box 151
Nijmegen 6500 AD
The Netherlands
+31 (0)24 328 42 84 Telephone
++31 24 360 96 34 Fax
info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 CoC

Document title	Establishment / Update of the Masterplan for the Port of Durrës
Document short title	
Status	
Date	28 March 2007
Project name	Establishment/Update of the Masterplan of the Port of Durrës
Project number	9S0723.21
Client	European Commission
Reference	9S0723.21/DFR/401180/Nijm

Drafted by	
Checked by	
Date/initials check	
Approved by	
Date/initials approval	



PERMBAJTJA

	Page
ANNEX 2: VLERESIMI I INFRASTRUKTURES EKZISTUESE	1-1
1 HYRJE	1-2
2 VLERESIMI I INFRASTRUKTURES OPERACIONALE PERGJATE SKOLIERES PERENDIMORE	2-1
2.1 Kalata 0	2-2
2.2 Kalata 1	2-3
2.3 Kalata 2	2-6
2.4 Kalata 3	2-9
2.5 Kalata 4	2-12
2.6 Sheshet e Depozitimit ne Kalatat 1 deri 4	2-14
2.7 Magazinat e Kalatave 1-4	2-16
2.8 Magazina13	2-16
2.9 Magazina 4 / 5	2-16
3 VLERESIMI I INFRASTRUKTURES OPERACIONALE NE PJESEN PERENDIMORE TE PORTIT	3-1
3.1 Kalata 5	3-1
3.2 Magazinat dhe sheshet mbrapa kalates 5	3-4
3.2.1 Magazina 7	3-4
3.2.2 Magazina 9	3-4
3.2.3 Magazina 10	3-4
3.2.4 Magazina 11	3-4
3.3 Kalata 6	3-6
3.4 Sheshi kontainerave mbrapa kalates 6	3-7
3.5 Kalata 7	3-9
3.6 Kalata 8	3-11
4 VLERESIMI I INFRASTRUKTURES OPERACIONALE NE PJEKSEN VERIORE TE PORTIT	4-1
4.1 Kalata 9	4-1
4.2 Sheshet e depozitimit ne kalatat 7 dhe 8	4-4
4.3 Sheshi I depozitimit te ontainerave bosh	4-4
4.4 Porti Peshkimit	4-6
4.5 Kantieri Detar	4-8
5 VLERESIMI I INFRASTRUKTURES OPERACIONALE PERGJATE KALATES LINDORE	5-1
5.1 Kalata 10	5-1
5.2 Kalata 11	5-5
5.3 Sheshet e magazinimit ne kalatat 10 dhe 11.	5-7
5.4 Sheshet mbrapa kalates 10	5-8
5.5 Pontili I Karburanteve	5-9
5.6 Depazitat e naftes	5-11



6	LIDHJA ME RJETIN NACIONAL	6-1
6.1	Rruget e mbrendeshme dhe lidhja me rjetin rrugor nacional.	6-1
6.2	Internal railways + connexion to national rail network	6-3
7	VLERESIMI I INFRASTRUKTURES DETARE	7-1
7.1	Baseni I Portit	7-1
7.2	Kanali I hyrjes ne port	7-1
7.3	Dallgethyeset	7-3
7.3.1	Dallgethyesja kryesore	7-3
7.3.2	Dallgethyesja lindore.	7-4
7.4	Paisjet ndihmese te lundrimit (ATON)	7-6
8	VLERESIMI I INFRASTRUKTURES SE PERGJITHESHME TE PORTIT.	8-1
8.1	Oficina	8-1
8.2	Godina e administrates	8-3
8.3	Kapiteneria	8-5
8.4	Godina te tjera	8-6
8.5	Hapsirat e parkimit	8-7
8.6	Masat e sigurise	8-7
8.7	Muri rethues	8-7
8.8	Portat	8-9



LISTA E FOTOVE

Page

Figure 2-1 Pamje ee kalates 0 perdorur per ankorim	2-2
Figure 2-2 Kalata 1 perdoret per policine	2-3
Figure 2-3 Picture taken from underneath the deck of berth 1	2-4
Figure 2-4 Berth 2 is used for general cargo and grain in bulk.....	2-6
Figure 2-5 Berth 3 is used as mooring facility for tugs	2-9
Figure 2-6 Berth 4 is used for general cargo and direct unloading of grain.....	2-12
Figure 2-7 The only remaining unpaved area behind Berth 1 to Berth 5.....	2-14
Figure 2-8 Shed 13	2-16
Figure 2-9 Shed 4/5	2-17
Figure 3-1 Berth 5 is used for unloading grain and general cargo and a lay by berth ...	3-2
Figure 3-2 Silos at Berth 5	3-3
Figure 3-3 Shed 7, 9, 10 and 11	3-4
Figure 3-4 Shed 11	3-5
Figure 3-5 Berth 6 is used for containers	3-6
Figure 3-6 Reach stacker at the container yard	3-8
Figure 3-7 Berth 7 is used for export of minerals and import of steel.....	3-9
Figure 3-8 Berth 8 is partially used by the ferries.....	3-11
Figure 4-1 Ferries berth with their stern to the ferry terminal at Berth 9	4-1
Figure 4-2 Picture from underneath the deck of quay no. 9	4-2
Figure 4-3 Berth 9 view Port Basin	4-3
Figure 4-4 Sheshi I depozitimit te kontainerave bosh	4-4
Figure 4-5 Pamje nga siper I portitte peshkimit.....	4-6
Figure 4-6 Pamje nga siper e Kantierit Detar	4-8
Figure 5-1 Kalata 10 eshte perdorur per ankorimin e anijeve	5-1
Figure 5-2 Korrozioni ne armaturen e traut mbajtes ne kalaten 10/11	5-3
Figure 5-3 Kalata 11 eshte perdorur per ankorimin e anijeve te peshkimit dhe anije te medha.....	5-5
Figure 5-4 Magazina dhe fabrika e paketimit te cimentos te komp.Ceament mbrapa kalates 11.....	5-6
Figure 5-5 Pontili I karburanteve	Error! Bookmark not defined.
Figure 5-6 Depozitat e naftes.....	5-11
Figure 6-1 Rjeti rrugor dhe hekurudhor Brenda teritorit te portit.....	6-1
Figure 6-2 Rampa e krijuar nga nderprerja e punimeve.....	6-2
Figure 6-3 Railcar dump station with elevated track behind berth 10.....	6-3
Figure 7-1 Seksioni terthor i dallgethyeset kryesore.	7-3
Figure 7-2 Seksioni terthor i pjeses se jashteme te dallgethyeses kryesore.	7-4
Figure 7-3 Pamje nga siper e bashkimit te seksionit baze me seksionin e jashtem ne dallgethyesen kryesore.	7-4
Figure 7-4 Pamje anesore e dallgethyeses lindore.	7-5
Figure 7-5 Ekrani I te dhenave te Sistemit te Kontrollit te Trafikut ne Portin e Duresit.	7-6
Figure 8-1 Foto ne te majte: repartet kryesore te ofcines. Foto net e djathte: Reparte te vjetra per riparimete vogla.....	8-1
Figure 8-2 Pamje te brendeshme te reparteve.....	8-2
Figure 8-3 Godine e administrates se Portit.....	8-3
Figure 8-4 Ndertesa e zyrave te Kapitenerise.....	8-5
Figure 8-5 Pamje e portit marre nga zyrat e kapitenerise.	8-5



Figure 8-6 Ndertesa aktuale (majtas) dhe ndertesa e ardheshme per departamentin e zjarrfiksave.....	8-6
Figure 8-7 Hapsire e lire ne port per parkim.....	8-7
Figure 8-8 Muri I terminalit te konteniereve (majtas) Dhe muri I jashtem rethues (djathtas)	8-8
Figure 8-9 Muri kundra eres (majtas) Muri rethues (djathtas)	8-8

LISTA E TABELAVE

	Page
Table 2-1 Karakteristikat kryesore te kalates 0	2-2
Table 2-2 Karakteristikat kryesore te kalates 1	Error! Bookmark not defined.
Table 2-3 Karakteristikat kryesore te kalates 2	2-7
Table 2-4 Karakteristikat kryesore te kalates 3	2-9
Table 2-5 Karakteristikat kryesore te kalates 4	2-13
Table 3-1 Karakteristikat kryesore te kalates 5	3-2
Table 3-2 Karakteristikat kryesore te kalates 6	3-7
Table 3-3 Karakteristikat kryesore te kalates 7	3-10
Table 3-4 Karakteristikat kryesore te kalates 8	3-11
Table 4-1 Karakteristikat kryesore te kalates 9	4-1
Table 5-1 Karakteristikat kryesore te kalates jane dhene ne tabelen e meposhteme ...	5-2
Table 5-2 Karakteristikat kryesore te Kalates 11.....	5-5
Table 7-1 Tabela e thellimeve te kryera ne vite ne basenin e portit dhe ne kanalin e hyrjes.	7-2



ANNEX 2: VLERESIMI I INFRASTRUKTURES EKZISTUESE



1 HYRJE

Ky aneks prezanton karakteristikat dhe gjendjen ekzistuese te kalatave dhe infrastructures baze ne Portin e Durrës. Kjo është bazuar ne studimit te prejekteve, dhe raporteve te projektimit si dhe te studimeve te ndryshme, intervistave qe jane bere me perfaqesuesit e portit te Durrës, investigimeve vizuale qe jane bere mbi uje dhe nen uje (me polombar) te infrastructures nga perfaqesuesit e Konsulentit ne Nentor 2007.

Permbajtja e Aneksit fillon me planimetrine e portit, duke filluar nga skoliera jugore dhe duke vazhduar ne sensin orar ne kalaten perendimore, sheshin e trageteve dhe ne infrastrukturen prane skolieres lindore. Me tej vazhdon me rjetin e transportit dhe lidhjet me jasht, me infrastrukturen marine dhe me infrastrukturen ne pergjithesi.



2 VLERESIMI I INFRASTRUKTURES OPERACIONALE PERGJATE SKOLIERES PERENDIMORE

Ky seksion pershkruan strukturat, perdorimin dh kushtet fizike te kalatave dhe te hapsirave te magazinimit pergjate skolieres jugore te portit duke perfshire kalatat 1 deri 4 sheshet dhe magazinat respective.

2.1 Kalata 0

Kalata Nr. 0 është vendosur direct Mbas skolieres kryesore prane kokes se rumbullaket.

Seksioni I jashtem I kalates , prane kokes se skolieres është perdorur per vend ankorimi per anije luftarake me flamur shqiptar por jo mallrash. Qoshja tjetër prane kalates Nr. 1 është perdorur per anijete italiane te doganes dhe te kontrollit te kufirit.

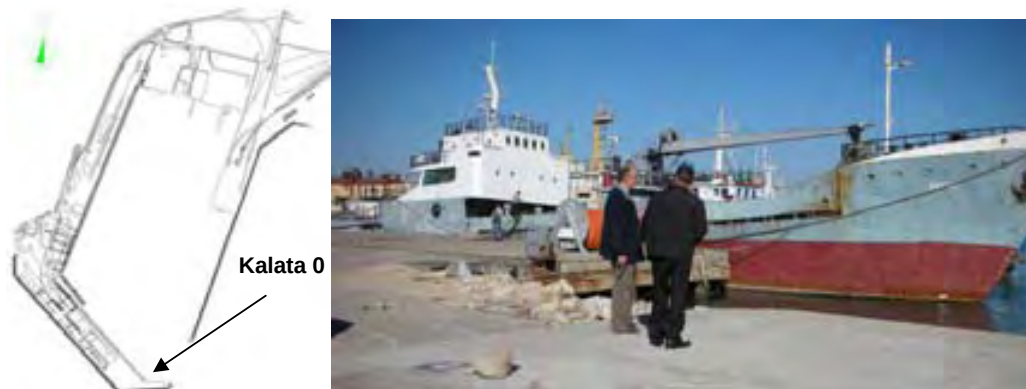


Figure 2-1 Pamje e kalates 0 perdorur per ankorim

Table 2-1 Karakteristikat kryesore te kalates 0

Kalata është ndertuar ne vitin 1972 dhe qysh atehere nuk ka patur ndonje mirembajtje apo rikonstruksion. Struktura është e perbere nga trare te e soleta te mbeshtetura mbi pilota. Karakteristikat e kalates jane dhene ne tabelen e meposhteme:

Gjatesia	78 m	Ngarkesa projektuar	e 4 ton/m ²
Thellesia e projektit	CD- 7.35 m	Thellesia ne fakt.	CD- 7.3 m

Pjesa esiperme e soletes është ne kushte te pershtateshme per qellimin qe aktualisht po perdoret. Ne fundet e trareve dhe ne pjesen e perpareme te traut ballor jane verejtur zbulim dhe korrodim i shufrave te hekurit. Po kjo gje është verejtur dhe tek pilotat te cilave ju ka rene shtresa mbrojtese e betonit dhe kane dale shufrat e hekurit dhe jane ekspozuar ndaj agjenteve te jashtem Siperfaqja e sheshit mbrapa është e vogel por ne kushte te mira per tu perdorur, Gjithashtu ndodhet dhe nje kanal kablli i cili është mbuluar me kapaqebetoni te thyera dhe qe është i mbushur me mbeturina.

Kalata ka ne vend te mbrojtese kunder goditjeve prej gome (fender) kapertona kamionash te varura tek kalunet. Ekzistojne kalune 30 toneshe te bera nga porti. Ne kalaten Nr.0 nuk ka shkalle fikse. Ne kohen qe është ndertuar kalata jane vendosur shinat e vincave me idene qe mundet ne te ardhmen te instalohej vinc por aktualisht nuk ka ndonje vinc.

Ne kete kalate nuk ka asnje paisje sherbimi.

2.2 Kalata 1

Kalata Nr.1 eshte vendosur mbas kalates nr. 0, nga hyrja e anijeve ne port ne drejtim portit.



Figure 2-2 Kalata 1 per doret per policine

Duke filluar nga qoshja e kalates nr.0 kalata nr.1 per doret per policine dhe doganen shqiptare. Seksioni tjetër i kalates eshte perdorur per anijet e policise por duhet kujtuar qe eshte e vlefshme edhe per mallra. Ne kete kalate kryesisht jane perpunuar mallra rifuxho si qymyret dhe koksi.

Kalata eshte ndertuar ne vitin 1972 dhe ne vitin 1994 eshte bere rikonstruksioni I shesheve mbas kalates. Manje kontrate qe mbulonte kalatat 1-4, 7 dhe 8. Me perfundimin e kesaj kontrate ndertimi , niveli I soletes eshte ngritur si rezultat I shtreses se se betonit qe eshte derdhur per riparimin e shtreses se siperme,duke ruajtur te njejten solete.¹ Njelloj si ne kalaten nr.0 edhe kjo kalate perbehet nga nje solete me trare te mbeshtetura mbi pilota. Karakteristikat kryesore te kalates jane shprehur ne tabelen e meposhteme.

Gjatesia:	178.5 m	Kapac.	Mbastes	4 ton/m ²
-----------	---------	--------	---------	----------------------

¹ Ne shprehim interesimin tone ketu se cili ka ngritur kete program per te hedhur nje shtrese betoni mbi kalate duke zvogeluar kapacitetin mbajtes (duke ritur ngarkesen e konstruksionit). Per kete duhej te vihej ne dijeni porti qe po I ulej kapaciteti mbajtes I kalates.



			sipas projektit:	
Thellesia sipas projektit:	7.35 m		Thellesia faktike:	7.35 m

Gjeresia e sheshit mbas kalates eshte rreth 124ml.

Ne pergjithesi kalata duket se eshte ne kushte te pranueshme megjithese ka disa plasaritje . Trau ballor i kalates eshte demtuar vende vende dhe jane ekspozuar shufrat e hekurit te cilat kane filluar te korodohen. Pjesa e mbrapme e kalates ka pepesuar cedime dhe shinat e vincit jane ngritur disa centimeter per t'u niveluar.

Shtresa e asfaltit mbas kalates duket qe eshte ne kushte te mira vetem se ne nje vend ka pesuar thyerje dhe cedim si rezultat i leshimit te grifit nga vinci me force ne toke. Kjo gje verehet vetem ne zonen ku jane perpunuar mallrat dhe jo ne pjesen qe perdoret nga policia.

Per mbrojtetet nga goditjet (paraurtat) jane perdorur kapertona Kamionash te cilat jane varur mbi kalune njelloj si ne kalaten nr. 0. Kalunet jane 30 tonesh dhe te vendosur ne nje distance rreth 30ml nga njeri tjetri.

Nuk ekziston asnje plan per rikonstrukcion apo mirembajtje te kalates.

Ne total kalata 1 dhe 2 kane 5 vinca Ganz me kapavitet 5 tonsh secili. Gjithashtu ne sheshin mbas kalates 1 eshte nje vinc-ure jashte perdorimit qe pret te behet skrap.

Ne termat e perdorimit ne kalate eshte nje kanal kabell tensioni qe furnizon vincat dhe ka dalje prizash qe marrin korent anijet e policise.

Mbi kalate jane dhe linjat hekurudhore por qe nuk jane te lidhura me rjetin hekurudhor sepse kane shkeputje ne hyrje te portit.

Gjendja e Konstruksionit

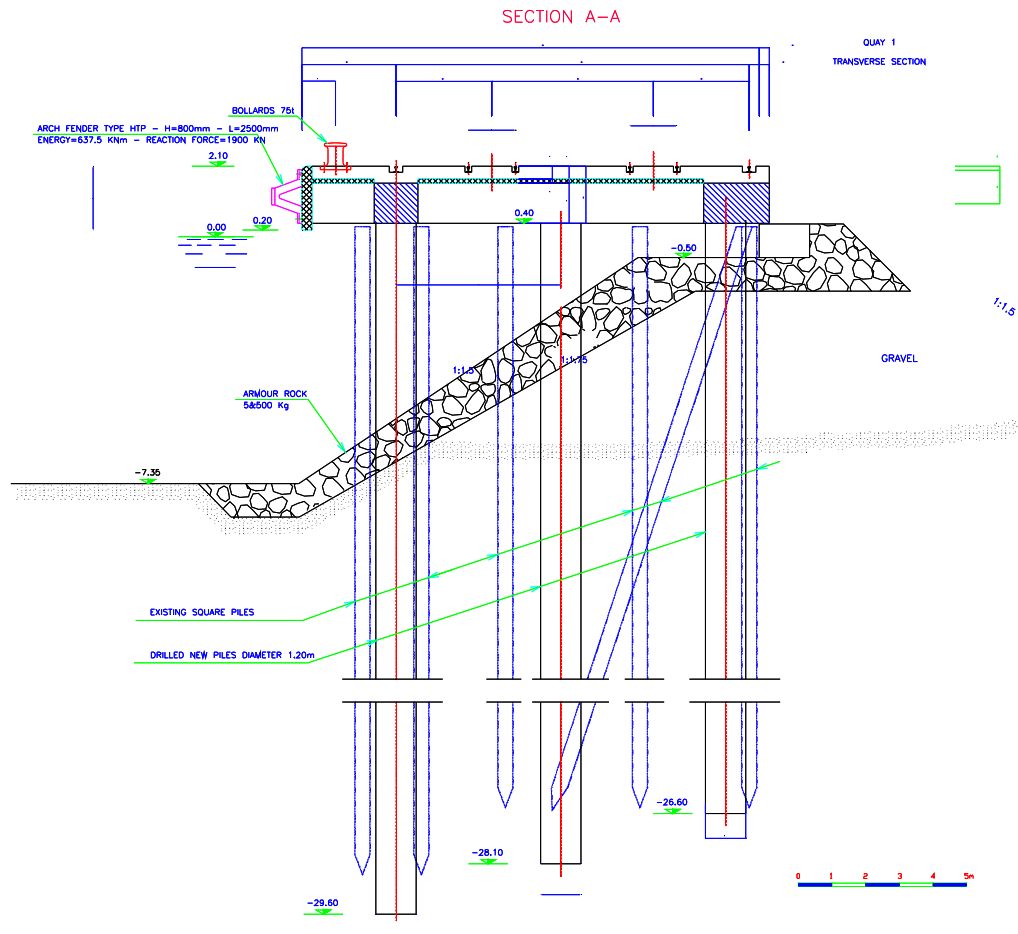
Qysh kur eshte ndertuar kalata nuk ka pasur asnje mirembajtje nen kalate keshtu qe shtresa mbrojtese e betonit ka rene ne shume vende dhe ka shkakruar zbulimin e hekurit i cili eshte komplet i ndryshkur. Ng grupi I zhytesave jane marre disa foto qe demostrojne gjendjen aktuale te hekurit nen kalate. Per kete arsye porti duhet te marri masa per reduktimin e kapacitetit mbajtes te kalates.

Figure 2-3 Foto e marre ne pjesen e poshteme te kalates 1





Seksioni terthor i projektit te rikonstruksionit te kalates nr.1 dhene nga TECHNITAL – SOGREAH ne v.1998.- Nepermjet sthimit te disa pilotave te derdhura dhe rikonstruksionit te trareve dhe soletes. adding drilling pile.and reconstruction of beam and slabs.



2.3 Kalata 2

Kalata 2 është e vendosur në veri të kalatës 1 në një vijë.



Kalata është përdorur për përpunimi e mallrave të përgjithshme dhe drithërat. Me vone është përdorur duke bërë shkarkimin direkt në kamiona.



Figure 2-4 Kalata 2 e përdorur për mallra të përgjithshme dhe për drithërat rifuxho

Kalata është ndërtuar në vitet 1949 – 1951 dhe ka pasur një rikonstruksion në vitin 1994 me financim të Fondit Kuvajtjan. Pjesërisht struktura e kalatës është përbërë nga soleta me trare të vendosura mbi pilotat. Soleta traret dhe pilotat janë tërësisht betonarme. Pjesa tjetër (pranë kalatës nr 3) është e përbërë nga një mur ballor i përbërë nga palankola betonarme i kombinuar me solete me trare dhe pilotat në brendësi.



Table 2-2 Karakteristikat kryesore te kalates 2

Gjatesia:	292.2 m	Kapaciteti mbajtes projektuar: I	4 ton/m ²
Thellesia projektuar:	7.35	Thellesia faktike:	7.35

Pjesa e sipeperme e kalates duket qe eshte ne kushte te mjaftueshme per cfrytezim. Gjithashtu verehen zbulime dhe korrodime te shufrave te hekurit qe ju ka rene shtresa mbrojtese e betonit. Ne traun ballor verehen disa shenja te shkeputjes nga palankolat (muri ballor). Rreth 3 m nen nivelin e kalates gjithashtu verehen zbulime dhe korodime te hekurit. Megjithese palankolat jane nga ndertimet me te vjetra te portit ato duken se jane ne gjendje te mire panvaresisht nga nje plasaritje qe duket nga siper. Palankolat jane te lidhura mire me traun ballor pa pasur ndonje demtim serioz. Shtresa e prapme e kalates eshte nje shtrese betoni e cila duket se ka disa demtime prane shinave te vincit. Ky demtim duket qe ka ardhur nga perdorimi I rende I vincit gjate perpunimit te mallit duke e leshuar griffin ne token pa kujdes,

Per mbrojesen nga goditjet e anijeve (fender) jane perdorur kapertona kamionashte varura mbi kalunet e kalates. Kalunet jane 30 tonsh njelloj si ne kalaten nr.0 te vendosura ne distance cdo 30m. Nuk ka asnje plan per mirembajtjen e kalates sose te shtresave mbi te. Ne total kalata 1 dhe 2 kane 5 vinca Ganz me kapacitet 5 tonsh secili. Nga pikpamja e sherbimit, ekziston kanali I kabllit elektrik dhe kablli 3 fazor per furnizimin e vincave me korent dhe marrjen e korentit per anijet. Ndermjet shinave te vincit ndodhen dhe shinat e hekurudhes por qe nuk kane lidhje me rjetin hekurudhor jashte portit. Shkeputja eshte ne hyrje te portit.

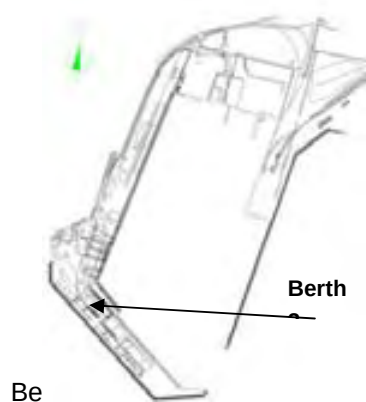
Gjendja e konstruksionit.

Kalata nr.2 ashtu si dhe kalata nr.1 eshte ne kushte shume te veshtira. Megjese asnjehere nuk i eshte bere riparim ne pjesen e poshteme soletes dhe trareve, ne shume vende ka rene shtresa mbrojtese e betonit dhe hekuri ka filluar te korodohet. Kjo kerkon nje riparim te shtreses mbrojtese prej betoni. Foto e meposhteme tregon gjendjen e trareve nen solete. Kjo kerkon te meren masa per reduktimin e kapacitetit mbajtes te kalates.



2.4 Kalata 3

Kalata nr.3 eshte perpendicualar me kalaten nr.2 dhe kater duke krijuar nje lloj shkallezimi ne vijen e kalatave te tjera.



Be

Kjo kalate eshte perdorur per ankorimin e rimorkiatoreve.



Figure 2-5 Kalata 3 sherben per ankorimin e rimorkiatoreve.

Kalata nr.3 eshte ndertuar ne vitet 1949-51 dhe rikonstruktuar ne vitin 1994me financimet e Fondit Kuvaitjan.

Ashtu si dhe fundi i kalates nr.2 kjo kalate eshte perbere nga soleta me trare mbeshtetur mbi pilota me nje mur mbajtes beton arme perpara.

Table 2-3 Karakteristikat kryesore te kalates 3

Gjatesia:	30 m	Kapaciteti mbajtes projektuar.	4 tons/m ²
Thellesia projektuar:	7.35m	Thellesia aktuale.:	7.1m



Pjesa e sipërme e kalatës duket që është në gjendje për tu përdorur ashtu si dhe trau ballor. Në trau ballor duket që ka shenja të riparimit net e shkuar. Shtresat e kalatës janë ato të kalatës nr.4 dhe duket që janë në kushte të mira.

Për mbrojtjen nga goditjet e anijeve (fender) janë përdorur kapertona kamionashte varura mbi kalunet e kalatës. Kalunet janë 30 tonsh njëloj si në kalatën nr.0 të vendosura në distancë cdo 30m.

Në këto kalate nuk ka elektricitet apo furnizim me ujë. Gëndet vetëm një hydrant dhe një pompë që shërben për mbrojtjen kundër zjarrit pranë magazinës 3/4 mbrapa kalatës 4.

Në vitin 2002 është bërë projekti i detajuar për rikonstruksionin e kalatave 3-4 (TECHNITAL). Kriteri bazë i projektit ka qenë kapaciteti mbajtës 4ton/m² dhe thellësia 11 m. Nuk është akoma e qartë kur do të fillojnë punimet e rikonstruksionit.

Gjendja e Konstriksionit (kalatat nr.3-4)

Kalatat 3 dhe 4 kanë gjatësi respektive 30m dhe 173.8m. Kalata nr.3 ka një shtrirje perpendikulare me linjat e vincave, kurse kalata nr.4 ka një shtrirje paralele me linjat e vincave.

Struktura ekzistuese konsiston në palankola betonarme në formën e një muri ballor që shtrihen gjatë gjithë gjatësisë. Ngarkesat e vincave dhe gjithë pjesa e sipërme janë të mbështetura mbi një rjetë pilotash të parapregatitura (4 pilota për cdo rjesht me distancë 2.5m aks – aks dhe të lidhura me trare gjatësore dhe tërthore. Shina e mbrapme e vincit është mbështetur mbi një tra metalik dhe mbi pilota 3m distancë nga njëra tjetra. Forcat horizontale që vijnë nga goditjet apo tërheqjet e anijeve përballohen nga ankora që e transmetojnë tërësisht mbas kalatës si dhe nga pilotat e pjeretë.

Është bërë një inspektim i pjesshëm i pilave në koke është bërë kështu që aftësia mbajtëse e tyre mbetet e panjohur. Gjithsesi ashtu si dhe në kalatat e tjera korodimi i hekurit duhet të ketë ndodhur edhe këtu. Vihet re kur shifet ndërmjet hapsirave të krijuara tek palankolat se gjendja e kokave të pilotave është e keqe.

Trau ballor është në shumë vende i koroduar. Sidomos kjo vëhet re në pjesën e poshtme të traut.

Traret lidhës nuk janë inspektuar. Paraprakisht nga inspektimi mund të themi që janë në kushte të mira.

Shtresa e kalatave 3-4 është nderuar në vitet 1994-95 duke përdorur 150mm trashësi shtrese beton arme. Ky beton duket që është në cilësi të pa mjaftueshme për të kapur standartin. Në shumë vende duket që ka një ngjeshje të dobët të betonit.

Projekti i ri është bërë nga TECHNITAL.

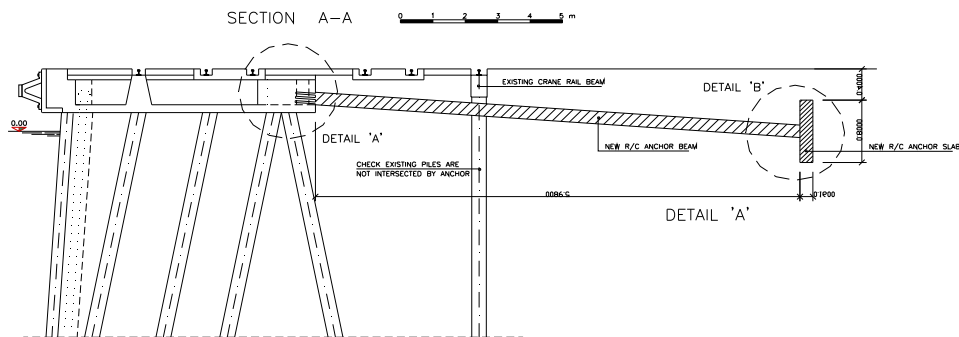
Kalata e re është një kalatë diafragmë me një soletë të mbështetur mbi pilota.

Kalata e re është projektuar me 8 seksione, 6 seksione janë standart 25.00m të gjata dhe 13.82m të gjera. Kanali i kabllit elektrik mbështetet mbi pilotat ekzistues të cilat janë përdorur për të mbështetur shinën e mbrapme të vincit. Cdo seksion ka 10 cope



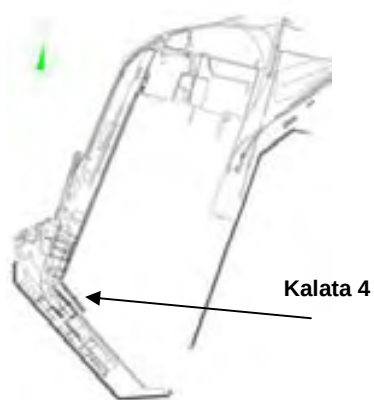
pilota me diameter 900mm dhe gjatesi rreth 24ml. Dy pilota ne cdo rjesht me nje distance 5.00ml aks me aks. Ne pjesen e perparme jane palankolat metalike rreth 23ml te thella.

Eshte propozuar nje system paraurtash me nje distance 12.5m nga njera tjetra.



2.5 Kalata 4

Kalata nr.4 eshte perpendicular me kalaten nr. 3



Kalata perdoret per mallrate pergjitheshme dhe net e shkuaren ka qene perdorur per importin e qymyreve dhe te koksit. 40ml nga fundi I kalates ku bashkohet me kalaten 5, eshte rethuar me gardh dhe perdoret per anijet e pilotimit.



Figure 2-6 Kalata 4 eshte perdorur per mallra te pergjitheshme dhe per ngarkimin e drithrave direkt.



Klata eshte ndertuar ne vitin 1949-51 she konsiston ne nje solete me trare mbeshtetur pjeserisht mbi pila dhe pjeserisht mbi pila dhe palankola. Gjeresia e sheshit mbrapa kalates varion nga 120-154ml.

Table 2-4 Karakteristikat kryesore te kalates 4

Gjatesia:	173.8 m	Kapaciteti mbajtes:	4 tons/m ²
Thellesia e proj.:	CD- 7.35m	Thellesia faktike.:	CD- 7.1 m

E pare nga siper kalata duket qe eshte ne gjendje per tu perdorur.

Nga ana e detit trau ballor duket qe eshte i demtuar ne shume vende dhe ka dale hekuri dhe eshte i koroduar. Shtresa mbrapa kalates eshte rikostruktuar ne vitin 1994 dhe duket qe eshte ne kushte te mira.

Ne vend te paraurtave (fender) jane perdorur kaper kapertona kamionesh varur tek kalunet. Kalunet jane 30 tonsh te vendosur ne distance cdo 30ml.

Deri tani nuk ka asnje plan per rikonstrukcion te kalates.

Ne kalate ndodhen 3 vinca Ganz me kapacitet 5 ton secili.

Persa I perket paisjeve te sherbimit ne kalate ndodhet nje kabell elektrik me prizat per shperndarjen e e energjise vincave. Kablli eshte ne kanalin e kabllit. Gjithashtu ndodhen dhe shtullat e ndricimit per kalaten 3 dhe 4 dhe nen njerin prej tyre ndodhet dhe nje hydrant per mbrojtjen kundra zjarrit.

Njelloj sin e kalatat 1 dhe 2 mbi kalate jane shinat e vincave dhe ndermjet tyre shinat e hekurudhes, por qe ashtu sin e kalatat e e tjera linja hekurudhore eshte e nderprere ne hyrje te portit.

Nevitin 2002 eshte bere project zbatimi I rikonstrukcionit te kalatave 3 dhe 4 nga kompania italiane TECHNITAL. Kriteret kryesore te projektimit jane: Ngarkesa kapacitive 4 ton/m², thellesia e projektimit 11ml. Nuk eshte akoma e qarte kur do te fillojne punimet e rikonstrukcionit.

Gjendja e Rikonstrukcionit

Shif kalaten Nr.3.

2.6 Sheshet e Depozitimit ne Kalatat 1 deri 4

Mbrapa kalates 1 eshte nje shesh qe sherben per depozitimin e hekurit per skrap, prane kalates se anijeve te kufirit. Gjithashtu ndodhet nje magazine (Nr.13) dhe nje hapsire ndermjet rruges dhe magazines qe jane perdorur per mbeturinat dhe kontainerat e "Pelikanit".

Mbrapa kalates 2 ndodhet nje shesh i pa shfrytezuar si dhe nje magazine (Nr.4/5). Mbrapa kalates 4 ndodhet nje shesh qe shpesh perdoret per depozitimin e mallrave te pergjitheshme. Kur ka pasur transporte te bloqeve /pllakave te mermerit ato jane depozituar atje. Sheshet mbas kalates 5 nuk jane perdorur si sheshe depozitimi.

Pjesa me e madhe e shesheve mbrapa kalatave 1 deri ne 5 jane te asfaltuara, me perjashtim te zones ndermjet dy magazinave Nr.13 dhe Nr.4/5.



Figure 2-7 Hapsira e paasfaltuar mbrapa Kalateve 1 - 5

Shtresat ne hapsirat e shtruara konsistojne ne nje shtrese betoni, stabilizant, etj (detaji i plote i shtreses do te jepet ne Draft Final Report). Rikonstruksioni i shesheve eshte perfunduar ne vitin 2006. Ngarkesa kapacitive e shesheve eshte 6 ton/m^2 . Ne pergjithesi punimet jane kryer me cilesi te mire. Mbrapa kalates nr. 2 eshte nje magazine e shkateruar dhe e braktisur, por qe pjesisht godina nuk eshte pastruar nga sheshi.

Nderrmjet kalates nr. 0 dhe 1 hapsira eshte ndare me gardh/mur. Hapsira e mbetur eshte kufizuar nga nje gardh/mur i perbera nga nje tra b/arme dhe ne pjesen e sipërme metalik me hapje per te kaluar mjetet.



Mbas kalates 1 ndodhen dy vinc-ura jashte perdorimit qe vlejne vetem per skrap. Ne kete hapsire ndodhet nje reachtacker qe eshte ne perdorim (Fantuzzi), nje pirun (Fantuzzi) per kontainerat dhe 4 piruna te zakonshem. Ne kalaten 5 ndodhen 5 sillosat e grurit.

Sheshet mbas kalates 4 dhe 5 kane shtullat e ndricimit.

2.7 Magazinat e Kalatave 1-4

Magazinat janë emruar nga porti me numra simbas kohës kur janë ndërtuar dhe jo sipas vendosjes së tyre në hapsirat e portit. Disa magazine e kanë numrin e tyre të shënuar me bojë, kjo gjë nuk është shumë e pershtatshme. Magazinat në do të trajtojmë jo sipas numrit të tyre por sipas vendndodhjes në kalata duke filluar nga kalata 0 e duke vazhduar deri në sheshin e trageteve e në kalatën 11.

2.8 Magazina13

Kjo magazine është me qëllim magazinimin e produkteve bujqësore, kurse tani përdoret për depozitimin e cimentos me thasë dhe kjo vetëm të katin e parë sepse kati I dytë nuk shfrytëzohet. Sipërfaqja totale e katit është 4.000 m². Ndërtesa është konstruksion b/armed he mure tulle në një gjendje tejte e amortizuar.



Figure 2-8 Magazina 13

2.9 Magazina 4 / 5

Në qoshen tjetër të kalatës 2 ndodhet magazine 4 dhe 5 e cila është rikonstruktuar në vitin 2002. Jashtë magazines janë dy bunkera që shërbejnë për të ushqyer magazinën në procesin e shkarkimit të drithit. Drithi ose shkarkohet direkt në kamiona për transport jashtë portit ose shkarkohet në bunker për tu dërguar në magazine. Magazina ka një rampe për ngarkimin e kamionave. Sipërfaqja totale e magazines është 6.000m².



Figure 2-9 Shed 4/5



3 VLERESIMI I INFRASTRUKTURES OPERACIONALE NE PJESEN PERENDIMORE TE PORTIT

Ky seksion pershkruan strukturen, shfrytezimin dh kushtet fizike te kalatave dhe te hapsirave te depozitimit gjate pjeses perendimore te portit.te vendosura ndermjet stacionit te vjeter hekurudhor dhe basenit. Kjo perfshin kalatat nga 5 deri 8 dhe magazinat dhe sheshet.

3.1 Kalata 5

Kalata nr. 5 shtrihet nga pjesa jugore e portit ne drejtim te terminalit te trageteve (perpara nderteses se administrates).



Kalata nr.5 eshte perdorur per importin e drithrave e per kete arsye eshte paisur dhe me 5 sillosa. Ndonjehere perdoret dhe per perpunimi e mallrave te pergjithshem. Rreth 85ml e kalates perdoret per anije te tjera sic jane jahtet.



Figure 3-1 Kalata 5 është përdorur për shkarkimin e drithrave dhe mallrave të pergjithshme si dhe për ankorimin e anijeve

Kalata është ndërtuar në vitin 1966 dhe është rikostruktuar në vitin 1999-2000. Kalatat 5 dhe 6 janë konstrukcion b/arme me soleta me trare të mbështetura mbi 3 radhe pilotash me 1200mm diametër secila dhe janë skarpate mbrojtëse zhavorri nën të. Pilotat janë vertikale dhe forcat horizontale transmetohen në toke nëpërmjet një muri ankorazhi. Gjerësia e sheshit mbas kalatës është rreth 140m. Karakteristikat kryesore të kalatës jepen në tabelën e mëposhtme:

Table 3-1 Karakteristikat kryesore të kalatës 5

Gjatesia	235.9 m	Ngarkesa kapacitive	4 ton/m ²
Thellessia projektuar	9.85 m	Thellessia faktike.	7.9 m to 9.85 m

Pjesa esiperme e kalatës është në kushte të mira. Trau ballor është i ri por gjithsesi mund të shifet ndonjë e plasaritur që mund të ketë lidhje me kontaktet e anijes me kalatën. Në disa vende duket që dardhat e kicës të anijes të kenë goditur kalatën. Shtresa e betonit mbrapa kalatës duket që është në gjendje të mirë.

Kalatat 5 dhe 6 janë të paisura me paraurta (Fentek A800) në formë harku. Disa prej tyre duket që janë demtuar me sa duket nga shpejtesia e lartë me të cilën anijet kanë kontaktuar ato. Paisje të tjera në kalatë janë dhe kalunet 30 tonesh cdo 30-40m.

Aktualisht nuk ka ndonje plan per mirmbajtjen net e ardhmen.

Kalata nr. 5 ka dy vinca 10 tonesh (2002) dhe 3 vinca Ganz 5 tonesh tecilet jane te gjithe elektrik.

Ne kalateka furnizim me energji elektrike nepermjet je kablli me dalje per te furnizuar te gjithë vincat. Ne pjesen e mbrapme jane dhe shtyllat e ndricimit si dhe hidrantet per mbrojtjen kundra zjarrit.

Mbi kalate jane dhe 5 sillosat e drithit te cilat sherbejne per depozitimin e drithit (grure , miser, etj.).



Figure 3-2 Sillosat e grurit ne Kalaten 5

Sillosat kane nje kapacitet nga 270 deri ne 380 ton secili sipas Muffat dhe Nochl(2001). Ato duken qe jane ne gjendje te mire.

Gjendja e konstruksionit.

Kjo kalate eshte rikonstruktuar duke I shtuar pilota me derdhje (3 pilota cdo 6.0ml), me diameter 1.2m secili dhe gjatesi 24ml. Gjithashtu jane zevendesuar traret dhe soleta me te reja.

3.2 Magazinat dhe sheshet mbrapa kalates 5

3.2.1 Magazina 7

Ndermjet kalates 5 dhe rruges se brendeshme qe lidh kalatat 1 deri 4 ndodhen magazinat 7 dderi 11. keto magazine jane te vendosura 40 deri 40m larg nga buza e kalates. Nga ana e kalates ato kane te njejtin nivel me kalaten ndersa nga ana e mbrapme ato kane nje rampe per te ngarkuar kamionet. Magazina 7 eshte mbuluar me nje shed njesh me nje cati me dy harqe. Magazina ka nje hyrje me nje dere reshqitese. Magazina ka gjithsejt 4 dritare nga ana e perparme dhe mbrapme gje qe e ben magazinën shume te erret. Siperfaqja totale e kesaj magazine eshte 1,200 m². Godina eshte ne gjendje shume te amortizuar.



Figure 3-3 Magazinat 7, 9, 10 dhe 11

3.2.2 Magazina 9

Magazina 9 eshte magazine me e larte e mbuluar me mbulese ne forme harku. Kjo ka dritare nga te gjitha anet. Sic e gjitha magazinat edhe kjo duket qe nuk eshte ne perdorim . Brenda ne te ka disa paisje qe tregojne qe eshte nje oficine pe saldim.

3.2.3 Magazina 10

Magazina 10 eshte nje magazine e lter me te verdhe me dy dyer reshqitese. Si te gjitha magazinat edhe kjo duket qe nuk eshte ne perdorim. Siperfaqja totale e magazines eshte 2.500 m². Gjendja e godines eshte shume e keqe dhe tejet e amortizuar.

3.2.4 Magazina 11

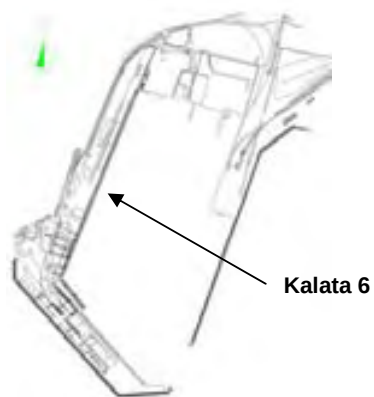
Magazina 11 kanje forme jo te regullt dhe ka nje siperfaqe prej 2,000 m². Keshtu qe nuk eshte e pershtateshme te lidhet me hekurudhe. Gjendja e godines eshte shume e amortizuar. Magazina nuk eshte ne perdorim. Ne kete godine ka vetem nje zyre.



Figure 3-4 Magazina 11

3.3 Kalata 6

Kalata nr.6 eshte ndermjet sillosave te grurit dhe sheshit te mineralit.



Kalata nr.6 eshte caktuar per perpunimin e kontainerave. Per kete arsye kalata dhe sheshi jane te ndara nga pjesa tjeter e portit me nje mur/gardh. Kontainerat jane te reshtuar e stivosur brenda sheshit.



Figure 3-5 Kalata 6 eshte perdorur per kontainerave



Kalata është ndërtuar në vitin 1966 dhe është rikostruktuar në vitin 1999-2000. Kalatat 5 dhe 6 janë konstrukcion b/arme me soleta me trare të mbështetura mbi 3 radhe pilotash me 1200mm diametër secila dhe janë skarpate mbrojtëse zhavorri nën të. Pilotat janë vertikale dhe forcat horizontale transmetohen në tokë nëpërmjet një muri ankorazhi. Gjeresia e sheshit mbas kalatës është rreth 140m. Karakteristikat kryesore të kalatës jepen në tabelën e mëposhtme:

Table 3-2 Karakteristikat kryesore të kalatës 6

Gjatesia:	265 m	Ngarkesa kapacitive:	4 tons/m ²
Thellessia e projektit:	9.85 m	Thellessia faktike:	9.85 m

Pjesa esiperme e kalatës është në kushte të mira. Trau ballor është i ri por gjithsesi mund të shifet ndonjë e plasaritur që mund të ketë lidhje me kontaktet e anijes me kalatën. Në disa vende duket që dardhat e kicës të anijes të kenë goditur kalatën. Shtresa e betonit mbrapa kalatës duket që është në gjendje të mirë.

Kalatat 5 dhe 6 janë të paisura me paraurta (Fentek A800) në formë harku. Disa prej tyre duket që janë demtuar me sa duket nga shpejtesia e lartë me të cilën anijet kanë kontaktuar ato. Paisje të tjera në kalatë janë dhe kalunet 30 tonesh cdo 30-40m.

Aktualisht nuk ka ndonjë plan për mirmbajtjen në të ardhmen.

Kalata 6 është e paisur me një vinc 100 tonsh (Fantuzzi) me goma. Sheshi mbrapa është i paisur me 2 reachstaker dhe 1 pirun për kontainerat.

Në kalateka furnizim me energji elektrike nëpërmjet një kablli me dalje për të furnizuar vincat. Në pjesën e mbrapme janë dhe shtyllat e ndricimit si dhe hidrantet për mbrojtjen kundër zjarrit. Në një numër shtyllash ndricimi janë dhe prizat ku mund të marrin energji kontainerat.

3.4 Sheshi kontainerave mbrapa kalatës 6

Sheshi i kontainerave është mbrapa kalatave nr.6 dhe 7.

Sheshi është destinuar vetëm për kontainerat por dhe stivosja dhe reshtimi i kontainerave është i limituar. Ky shesh ka statusin e zonës doganore kështu që është i rëthuar dhe i mbyllur nga pjesa tjetër e portit



Figure 3-6 Reach stacker ne sheshin e kontainerave

Sheshi i kontainerave është rikonstruktuar në vitin 2006. Sheshi konsiston nga një paket shtresash dhe pjesën e sipërme përfundon me shtresë zhavorri dhe shtresë betoni. Ngarkesa kapacitive është 6 ton/m^2 . Gjendja e shtresave është e mirë. Në sipërfaqen e shtresave vërehen disa plasaritje që mund të kenë ardhur nga ngarkesa e madhe aksiale e reach stackerave.

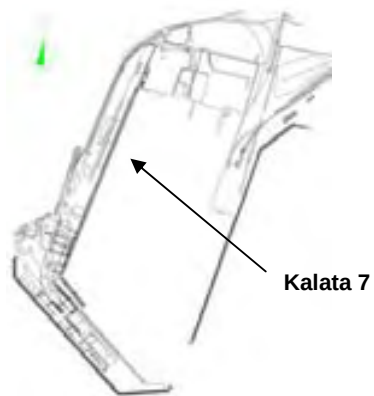
Në kalatëka furnizim me energji elektrike nëpërmjet një kablli me dalje për të furnizuar vëncat. Në pjesën e mbrapme janë dhe shtyllat e ndricimit si dhe hidrantet për mbrojtjen kundër zjarrit. Në një numër shtyllash ndricimi janë dhe prizat ku mund të marrin energji kontainerat.

Sheshi është i pajisur me dy reach stackers dhe një pirun për kontainerat. Atje është gjithashtu dhe një peshorë.

Ka një plan për dhënie me koncesion të operacioneve në terminalin e kontainerave tek ndonjë kompani private.

3.5 Kalata 7

Kjo kalate eshte vendosur ndermjet terminalit te kontainerave dhe terminalit te trageteve.



Kalata 7 dhe 5 jane perdorur per exportin e minaralit dhe per importin e hekurit.



Figure 3-7 Kalata 7 eshte perdorur per eksportin e mineralit dhe inportin e hekurit.

Kalata 7 dhe 8 jane dertuar ne vitet 1961 – 1964. Struktura e tyre eshte perbere nga palankola dhe pilota dhe mbi to traret dhe soleta. Ne vitin 1994 Kalata ka pasur nje rikonstrukcion te siperfaqes me financim te Fondit Kuvaitjan.

Karakteristikat kryesore te kalates jane dhene ne tabelen e meposhteme



Table 3-3 Karakteristikat kryesore te kalates 7

Gjatesia	200 m	Ngarkesa kapacitive	4 tons/m ²
Thellesia e projektuar	CD- 9.85m	Thellesia faktike	CD- 8.5 m

Pjesa esiperme eshte ne gjendje te mire. Ne traun ballor ne disa vende kane dale hekurat dhe jane ndryshkur. Hapsira mbrapa kalates ka ceduar si rezultat i ngarkeses se madhe, muri i kalates mundte jete spostuar ose te jete inklinuar dhe kjo eshte nuk eshte e mundur te indentifikohet me sy ne se ka ndodhur vertet. Shtresa e kalates eshte ne kushte te pranueshme per shfrytezim. Si rezultat i mbulimit te siperfaqes me pluhur nuk dallohen mire plasaritjet e shtreses.

Kalunet jane 30 tonsh dhe te vendosur ne distance rreth 30 ml nga njeri tjetri. Paraurtat ashtu si dhe kalatat e tjera jane prej kapertona makinash. Gjate vizites ne vend vume re qe 60.000 DWT anije ishte mbeshtetur ne kalate vetem me dy kapertona kamionash. Konsulenti e ngriti shqetesimin per mungesen e paraurtave gje qe mund te shkaktoje nje mbingarkim te kalates me forcat horizontale.

Ne kalate jane 4 vinca 5 tonesh qe levizin lirshem ne kalatat 7 dhe 8. Shinat e vincave jane te lidhur nga kalata 5 deri tek kallata 8, por gardhi I vendosur tek sheshi I kontainerave e pengon kete levizje.

Energjia elektrike eshte e vendosur ne kalate nepermjet kanalit te kabllave ne fillim te kalates dhe ka dalje per furnizimin e vincave. Kalata ka lidhje dyshe me hekurudhen qe perdoret shpesh per importin e hekurit.

Gjendja e Konstruksionit

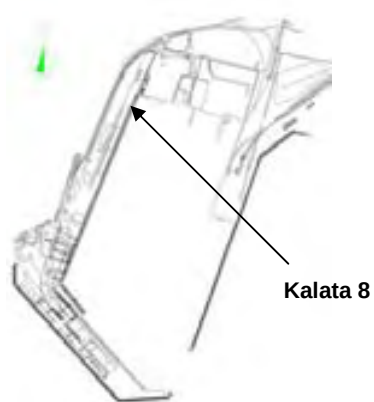
Struktura ekzistuese konsiston ne palankola b/armer qe vazhdojne gjate gjithe gjatesise. Te gjitha ngarkesat e rrotave te vincit apo ngarkesa te tjera shkarkojne ne nje system traresh dhe soletash qe mbeshteten mbi pilot ate ngulura.

Eshte bere e mundur nje ispektim vetem tek kokat e pilotave qe gjithesesi aftesia mbajtese e tyre mbetet e panjohur. Meqene se kokat e pilotave jane te demtuara apo vete trupi I pilotes ka demtime koroziioni I hekurit duhet te kete ndodhur njelloj sin e kalatat e tjera. Kjo duket edhe nga te carat e palankolave qe te lejojne te shikosh brenda. Pra ne pergjithesi gjendja e pilotave eshte e dobet. Trau ballor eshte demtuar shume nga koroziioni. Hekuri punues eshte I ekspozuar ndaj agjenteve te jashtem meqene se I ka rene shtresa mbrojtese e betonit.

Projekti I Rikonstruksionit te kalatave 7 dhe 8 eshte duke u pergatitur nga TECHNITAL.

3.6 Kalata 8

Kalata 8 eshte qoshen veriore te portit pothuaj perpendikulat me terminalin e trageteve.



Kalatat 7 dhe 8 jane perdorur per eksportin e mineralit dhe per importin e hekurit. Nje pjese e madhe e kalates 8 eshte perfshire nga terminali trageteve (kalata 9)



Figure 3-8 Kalata 8 eshte perdorur pjeserisht nga terminali trageteve

Kalata 7 dhe 8 jane dertuar ne vitet 1961 – 1964. Struktura e tyre eshte perbere nga palankola dhe pilota dhe mbi to traret dhe soleta. Ne vitin 1994 Kalata ka pasur nje rikonstruksion te siperfaqes me financim te Fondit Kuvaitjan.

Karakteristikat kryesore te kalates jane dhene ne tabelen e meposhteme

Table 3-4 Karakteristikat kryesore te kalates 8

Gjatesia:	200 m	Ngarkesa kapacitive:	4 tons/m ²
Thellesia e	CD- 7.35	Thellesia ne fakt:	CD- 8.9 to CD- 7.7



projektuar:			
-------------	--	--	--

Pjesa esiperme eshte ne gjendje te mire. Ne traun ballor ne disa vende kane dale hekurat dhe jane ndryshkur. Hapsira mbrapa kalates ka ceduar si rezultat i ngarkeses se madhe, muri i kalates mundte jete spostuar ose te jete inklinuar dhe kjo eshte nuk eshte e mundur te indentifikohet me sy ne se ka ndodhur vertet. Shtresa e kalates eshte ne kushte te pranueshme per shfrytezim. Si rezultat i mbulimit te sipërfaqes me pluhur nuk dallohen mire plasaritjet e shtreses.

Kalunet jane 30 tonsh dhe te vendosur ne distance rreth 30 ml nga njeri tjetri. Paraurtat ashtu si dhe kalatat e tjera jane prej kapertona makinash.

Ne kalate jane 4 vinca 5 tonesh qe levizin lirshem ne kalatat 7 dhe 8. Shinat e vincave jane te lidhur nga kalata 5 deri tek kallata 8, por gardhi I vendosur tek sheshi I kontainerave e pengon kete levizje.

Energjia elektrike eshte e vendosur ne kalate nepermjet kanalit te kabllave ne fillim te kalates dhe ka dalje per furnizimin e vincave.

Kalata ka lidhje dyshe me hekurudhen qe perdoret shpesh per importin e hekurit.

Gjendja e konstruksionit

Shif kalaten nr.7

.

4 VLERESIMI I INFRASTRUKTURES OPERACIONALE NE PJEKSEN VERIORE TE PORTIT

Ku seksion pershkruar strukturat, shfrytezimin dhe kushtet fizike te kalatave, shesheve dhe magazinave ne pjesen veriore te Portit (Terminali Trageteve).

4.1 Kalata 9

Kalata 9 shtrihet pothuaj perpendicular me kalaten 8 dhe eshte ne qoshen veriore te portit.



Kalata eshte perdorur nga transporti Ro-Ro i trageteve qe ankoroheshin ne kete kalate.



Figure 4-1 Tragetet e ankoruara ne kalaten 9 (Kalata e Trageteve)

Kalata nr.9 ne fillim ka qene ndertuar ne vitet 1960 – 1963, por ne vitet 1999-2001 eshte rindertuar nje kalate e re me financimet e Programit PHARE (about 4.7milion EURO). Struktura e kasaj kalate perbehet nga trare e soleta te mbeshtetura mbi pilot ate derdhura.

Table 4-1 Karakteristikat kryesore te kalates 9

Gjatesia:	122 m	Ngarkesa kapacitive:	4 tons/m ²
Thellesia e	CD- 7.35m	Thellesia faktike:	CD- 8.0 to CD- 7.3m

projektuar:			
-------------	--	--	--

Konsulenti ngriti shqetesimin se thellesia e matur ne Prill 2007 eshte me e madhe se thellesi e projektimit. Kjo do te kete ndodhur sepse largimi I traqeteve nga kalata eshte bere duke ritur fuqine e elikave me shume sec duhet.

Pjesa e sipërme e soletës është në kushte të mira dhe e pa demtuar. Megjithatë në pjesën balllore duken disa demtime si rezultat i kontaktit me traqetë. Demtimet nuk do të kishin ndodhur në rast se kalata do të ishte paisur me paraurta. Në disa vende hekuri ka dalë në sipërfaqe edhe ekspozuar nga agjentët atmosferik.

Shtresat nëbas kalatës janë të demtuara dhe kanë nevojë për rikonstruksion. Kalata ka disa kalune 30 toneshe dhe një shkallë për siguri në bashkimin me kalatën 8.

Projekti i zbatimit për rikonstruksionin e shesheve është bërë nga ROYAL HASKONING dhe punimet e rikonstruksionit fillojnë së shpejti.

Gjendja e konstruksionit

Figure 4-2 Pamje nga pjesa e poshteme e soletës në kalatën 9



Kushtet e kësaj kalate në pjesën e poshteme janë të mira nuk vërehen prishje të shtresës mbrojtëse të hekurit, pra nuk ka hekura të ekspozuar.

Mund të shikojmë nga pikura me poshte se pjesa balllore nuk ka paraurta.



Figure 4-3 Kalata 9. pamje nga baseni



4.2 Sheshet e depozitimit ne kalatat 7 dhe 8

Sheshet mbrapa kalates 7 dhe pjeserisht mbrapa kalates 8 jane perdorur per depozitimin e mineralit per eksport. Nje pjese e sheshit mbrapa kalates 8 nuk perdoret sepse eshte zene nga 2 vinca te zmontuar. Sheshet mbrapa kalates 9 jane sheshet e terminalit te tragateve dhe perdoren si shesh parkimi per mjetet qe perdorin tragetet per vajtje ose ardhje me target.

Sheshet mbrapa kalates 7 jane rikonstruktuar njelloj si sheshet nga kalatat 1 deri 6 vitin e kaluar. Ndersa sheshi mbrapa kalates 8 eshte rikonstruktuar pjeserisht dhe pjesa prane terminalit te tragateve nuk eshte rikonstruktuar akoma (jane perfshire ne projektin e ROYAL HASKONING). Sheshi mbrapa kalates se tragateve eshte i shtruar por eshte i demtuar dhe ka nevojte per riparim. Ngarkesa kapacitive e shesheve mbrapa kalatave 7 dhe 8 eshte 6 ton/m² dhe eshte ne kushte te mira pune.

Sheshet e kalates 8 ndahen nga kalata 9 me nje gardh te zakonshem. Kalata 9 eshte teresisht e rethuar me gardh/mur.

Ne sheshin mbas kalates 8 eshte nje vinc i zmontuar qe prët te behet skrap. Atje eshte gjithashtu dhe nje peshore ne terminalin e tragateve.

Ne sheshet e kalates 8 ka disa godina qe nuk i dihet destinacioni. Ne sheshet e kalates 9 ka ndertime qe sherbejne per zyra per terminalin e tragateve.

Sic e permendem edhe me siper se shpejti fillon rikonstruksioni i shesheve dhe rrugeve te terminalit te tragateve dhe pjeset e pa rikonstruktura mbrapa kalates 8.

4.3 Sheshi i depozitimit te ontainerave bosh

Mbrapa kantierit detar ndodhet nje hapsire rreth 2 hektare e cila kohet e fundit eshte asfaltuar dhe ndricuar. Kjo hapsire perdorej prej Kantieri KURUM Sh.A., por eshte shkëmbyer me nje siperfaqe tjeter me portin dhe tani eshte reabilituar per tu perdorur per Sheshin e Depozitimeve te Kontainerave bosh.

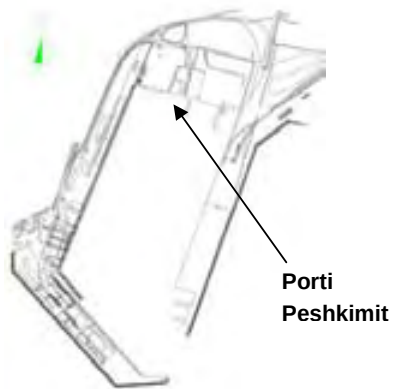
Figure 4-4 Sheshi i depozitimit te kontainerave bosh





4.4 Porti Peshkimit

Porti peshkimit eshte ndermjet kalates 9 dhe kantierit detar.



Porti Peshkimit vazhdon te perdoret nga kmpanite private te qytetit te Duresit. Port I Peshkimit permbledh aktivitetet ne lidhje me peshkimin, si magazinat e peshkut, sheshet per riparimin e rjetave, Shesh per riparimin e anijeve te drurit, etj. Ne kete zone verehen anije te zmontuara, te mbytura etj.



Figure 4-5 Pamje nga siper I portitte peshkimit



Ne zonen e porti te peshkimit jane dy mole qe perdoren per ankorimin e anijeve dhe per shkarkimin e peshkut . Keto mole jane me solete te mbeshtetur mbi pilota.

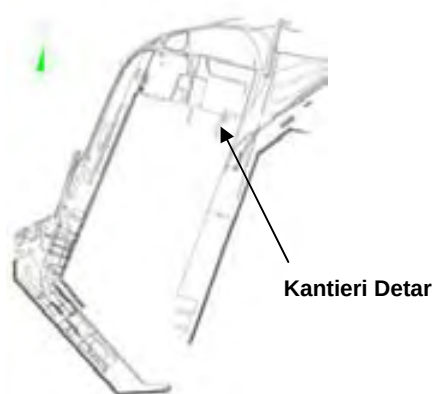
Pergjithesisht gjendja e moleve eshte shume e keqe. Ne shume vende ka dale hekuri dhe eshte ndryshkur. Struktura mbeshtetese e pilave eshte ne kushte te mjaftueshme. Ne shume vende ka rene shtresa mbrojtese e betonit dhe ka dale hekuri. Shtresat ne hapsirat e sherbimit jane ne gjendje shume te keqe dhe ndryshon nga betoni ne shtresa zhavorri te ndotur.

Paraurtat jane me gona makinash si dhe kalunet jane 5 toneshe. Shume nga keto kalune jane ne kushte shume te keqija dhe disa prej tyre jane shkukur fare. Nje kabell elektrik kalon neper mol dhe perfundon tek disa anije.

Ekziston nje plan per zvendosjen e portitte peshkimit prej kesaj zone dhe per ndertimin e nje porti te ri ne jug te skolieres kryesore. Mendohet qe te mbushet rreth 1 hektar nga deti per te krijuar sheshet e portitte peshkimit si dhe nje rruge lidhese qe do te kaloje prane skolieres kryesore jashte teritorit pe portit.

4.5 Kantieri Detar

Kantieri detar eshte hapsire private ne port. Megjithese konsulentin nuk e lane te hynte per inspektim nga distance verejtem se kantieri eshte ne shfrytezim per riparimin e anijeve.



Kantieri Detar ka nje dok per riparimin e anijeve I cili nga distance dukej qe kishte nevojë per mirembajtje. Disa nga pllakat e punes dukeshin qe ishin te koroduara nga me vrima nga korozi. Dukej nje ashensor per ngritjen e anijeve por qe nuk I dihet kapaciteti, NJe plan reshqites, nje mol dhe nje magazine.

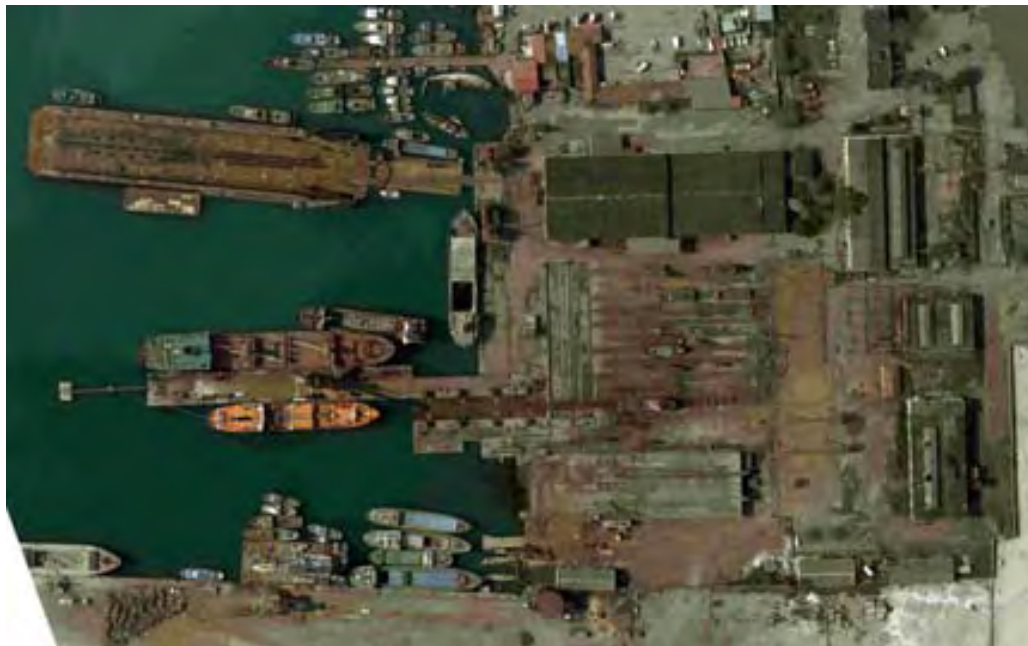


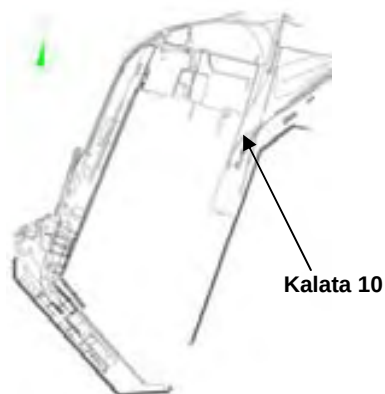
Figure 4-6 Pamje nga siper e Kantierit Detar

5 VLERESIMI I INFRASTRUKTURES OPERACIONALE PERGJATE KALATES LINDORE

Ky seksion do te pershkruaj strukturat, shfrytezimin dhe kushtet fizike te kalatat dhe te hapsirave te depozitimit pergjate sllieres lindore duke perfshire kalatat 10 -11 sheshet mbrapa, nagazinat dhe pika e shkarkimit te karburantit.

5.1 Kalata 10

Kalata nr.10 eshte ne pjesen lindore te portit duke filluar nga pjesa jugore e kantierit detar.



Kalata perdorej per eksortin e mineralit ndersa tani perdoret vetem per ankorimin e anijeve. Ne 100ml e para duke filluar nga kantieri detar perdoret si vend ankorimi I perhereshem per ankorimin e anijeve. Pjesa e mbetur e gjatesise eshte e vlefshme per shfrytezim.



Figure 5-1 Kalata 10 eshte perdorur per ankorimin e anijeve



Kalata 10 është ndërtuar në vitin 1978 dhe është përbehet nga një dysheme b/arme me trare dhe soleta të mbështetura mbi pilota. Gjeresia e sheshit mbrapa është afërsisht rreth 120ml.

Karakteristikat kryesore të kalatës janë dhënë në tabelën e mëposhteme.

Table 5-1 Karakteristikat kryesore të kalatës janë dhënë në tabelën e mëposhteme

Gjatesia:	250	Ngarkesa kapacitive:	4 tons/m ²
Thellessia e projektuar:	CD- 9.85 m	Thellessia faktike:	CD- 7.3 to CD-9.9 m

Ngatë dhënave batimetrike të Prillit 2007 nuk është shumë e qartë nëse CD -9.9m është në kalatën 10 apo në kalatën 11, e cila ka një thellesi projektimi 11ml. Pra nuk është e sigurtë nëse thellessia e ujit përpara kalatës është me pak se thellessia e projektuar. Kështu që është e rekomandueshme të bëhet një verifikim i detajuar batimetrik për të verifikuar se është prishur shtresa mbrojtëse e skarpates nga turbulencat e krijuara nga anijet.

Trau ballor është i demtuar në pjesën e sipërme dhe duket që ka dale hekuri. Gjithsesi hekuri duket që e ka akoma shtresën mbrojtëse të betonit. Kanali kabllorëve mbrapa kalatës duket që është i mbushur me plerë e është i prishur.

Sheshet mbrapa kalatës kanë qenë përdorur për depozitimin e mineralit. Sasia e madhe e mineralit ka bërë që të cedojë mbushja e sheshit gjë që ka ndikuar direkt në strukturën e kalatës. Pjesa e mbrapme e kalatës ka ceduar në drejtim vertikal rreth 20 cm dhe pjesa e përparme ka një spostim rreth 4 cm në drejtim të detit. Nëse spostim i tillë mund të japë efektet në stabilitetin e strukturës dhe qëndrueshmërinë e përgjithshme të kalatës. Shtresat në pjesën mbrapa kalatës janë demtuar si rezultat i cedimeve.

Paraurtat janë prej kapertona makinash dhe janë të varura tek kalunet. Kalunet janë 30 tonesh dhe cdo 30 - 40 m distance nga njëri tjetri. Sheme prej tyre kanë dale jashtë përdorimit dhe nuk mund të përdoren më.

Në kalatë është një vinc që na është thënë që është jashtë përdorimit dhe që prë të bëhet skrap. Përgjatë kalatës është një tobacion naftë që lidh tankerat e naftës me pontilin e likuideve. Gjithashtu përgjatë kalatës është kanali i kabllit të elektrikut i cili siguron furnizimin me energji trefazore kalatën. Ekzistojnë dalje të trefazorit që shërbejnë për lidhjen e vincave me energji. Nuk është shumë e qartë nëse kablli që ndodhet në kanal është nën tension ose jo.

Në këto kalate ekziston linja hekurudhore që vazhdon edhe tek kalata 11 dhe që lidhet me rjetin hekurudhor jashtë portit.

Gjendja e Konstruksionit.

Meqenese kalata nuk ka patur ndonjëherë mirembajtje nën soletë, shtresat mbrojtëse të betonit kanë rënë dhe hekuri është ekspozuar ndaj agjentëve dhe ka një korozion të theksuar. Është bërë inspektimi nën kalatë dhe janë marrë disa foto për të demonstruar situatën nën kalatë. Kështu që për arsye sigurie duhet të reduktohet kapaciteti mbajtës i kalatës.



Figure 5-2 Korrozioni ne armaturen e traut mbajtes ne kalaten 10/11

5.2 Kalata 11

Kalata 11 eshte ne pjesen lindore te portit dhe vjen mbas kalates 10



Kalata perdorej per eksortin e mineralit ndersa tani perdoret vetem per ankorimin e anijeve. Tani perdoret si vend ankorimi i perhereshem per ankorimin e anijeve. Ne fund te kalates 11 ndodhen disa anije te dala jashte perdorimit qe kane qene mbytur ne basen dhe jane vecuar kur eshte bere thellim. Tania to presin te behen skrap.



Figure 5-3 Kalata 11 eshte perdorur per ankorimin e anijeve te peshkimit dhe anije te medha.

Kalata 11 ka filluar ndertimin qysh nga vitet 1972 dhe kavazhduar me nga nje seksion cdo vit ku dy seksionet e fundit (30+30m) jane ndertuar ne vitet 1994-1997. Struktura konsiston ne nje solete mbeshtetur ne nje rjete traresh dhe e tera mbeshtetur mbi pilota. Karakteristikat kryesore te kalates jepen ne tabelen e meposhteme.

Table 5-2 Karakteristikat kryesore te Kalates 11

Gjatesia:	250	Ngarkesa kapacitive:	4 tons/m ²
-----------	-----	----------------------	-----------------------

Thellesia projektuar:	e	CD- 11.5 m	Thellesia faktike:	CD-11 m
-----------------------	---	------------	--------------------	---------

Trau ballor ne pjesen e sipërme duket qe eshte ne kushte te mira. Ne disa pjese ka nevoje te riparohet se ka dale hekuri por ne pergjithesi shtresa mbrojtese e betonit ekziston. Ne fund te kalates dysHEMEJA duket e demtuar ndoshta nga anijet qe ankorohen ne te duke e goditur ate. Shtresat mbas kalates duken ne gjendje te mire.

Paraurtat jane adoptuar nga kapertonat e makinave dhe jane varur ne kalun. Kalunet jane 30 tonesh dhe jane vendosur cdo 30-40m distance.

Ne kalate eshte vendosur nje system konvejeti dhe nje vinc per perpunimin e cimentos rifuxho. Vinci eshte i prishur dhe nuk punon me. Mbrapa kalates eshte kanali i kabllit elektrik trefazor qe sherben per te furnizuar me energji vincat. Ky kabell nuk dihet ne se eshte nen tension ose jo.

Gjithashtu nga kalata 10 vazhdon linja hekurudhore e lidhur me rjetin e jashtem te hekurudhave.

Projekt zbatimi eshte gati per rikonstruksin e kalatave 10 – 11 me nje thellesi te projektuar 11.5m.

Figure 5-4 Magazina dhe fabrika e paketimit te cimentos te komp.Ceament mbrapa kalates 11.





5.3 Sheshet e magazinimit ne kalatat 10 dhe 11.

Sheshet jane perdorur per mineral rifuxho por tani nuk perdoren me per mallra rifuxho. Kjo hapsireduket sikur eshte abandonuar prej operacioneve te portit. Ne sheshet mbas kalates 10 jane duke u riparuar disa anije te vogla peshkimi. Sheshet mbas kalatave 10 dhe 11 jane te betonuara dhe kane nje ngarkese kapacitive 6 ton/m²

Sheshet mbas kalates 10 kane ceduar qe sic na eshte thene ka ndodhur nga mbingarkesa me mineral i shesheve. Si dhe kanali i kabllit eshte i prishur. Sheshet mbas kalates 11 jane te perdorshme.

Sheshet jane te rethuara vetem nga rethimi i jashtem i portit.

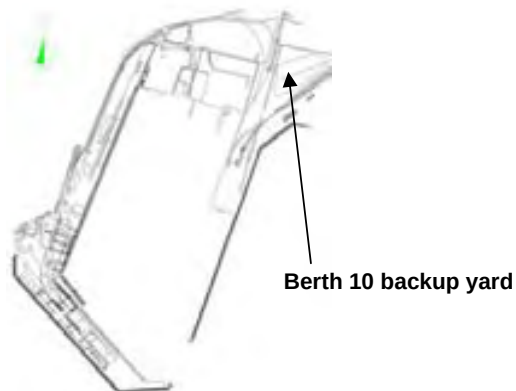
Paisjet e ndodhura ne kalata (shif kapitulin Kalata 10 dhe Kalata 11), ndersa ne sheshe nuk ka asnje paisje sherbimi. Sheshi mbas kalates 11 ka 3 shtylla ndricimi.

Godinat qe ndodheshin ne sheshe:

- Godina e transformatorit per shtyllat e ndricimit.
- Mbeturina godinash te prishura
- Magazinat dhe zyrat e kompanise SEAMENT
- Ambjentet e firmes private te pastrimit te portit

5.4 Sheshet mbrapa kalates 10

Ndermjet tankerave te naftes dhe ish teritorit te NATOs ndodhet nje hapsire depozitimi ne forme trekendore qe perdoret per magazinimin e mineralit dhe blloqeve te gurit.



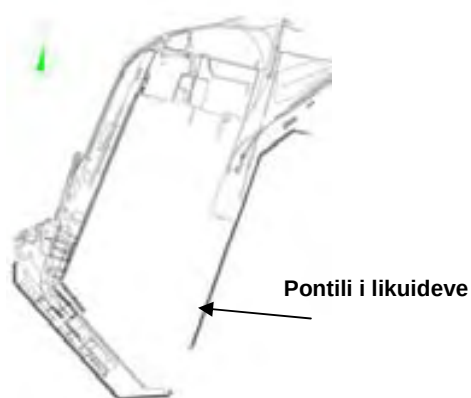
Sheshi eshte i shtruar por ngarkesa kapacitive eshte e panjohur. Mbas kalates 10 eshte nje magazinazh i materialit rifuxho (mineralit) prane te cilit eshte nje estakade hekurudhore per transportin e materialit per import - export

Sheshi eshte rethuar vetem nga rethimi i jashtem i portit ky mund te kapet me rruge nepermjet rruges se kalates 10 e 11, ose nepermjet estakades qe sjell nga porta 7 linjen hekurudhore. Asnje paisje nuk kishte ne kete shesh. Nje vinc i prishur qe prët te behet skrap dhe per me teper linja hekurudhore e zene nga disa vagona pasagjeresh qe e kane bllokuar linjen.



5.5 Pontili I Karburanteve

Pontili i likuideve eshte prane hyrjes se anijeve ne port ne kalaten lindore. Nje tubacion naftes e ka lidhur kete pontil me tankerat e naftes duke kaluar neper skoliere prane rruges.



Pontili i Likuideve eshte perdorur per importin e produkteve te naftes.



Figure 5-5 Pontili i Likuideve.

Pontili konsiston nga nje solete e mbeshtetur mbi pilota qe mban tubin e naftes deri tek koka e pontilit. Koka e pontilit eshte nje bllok betony qe me sa duket eshte e mbeshtetur mbi pilota.

Ankorimi I anijes behet ne dy kalune qe jane te vendosur ne skoliere. Nuk ekzistojne ankora qe te perballojne forcat horizontale qe lindin gjate ngarkimit oseshkarkimit te anijes. Tubacionet e pontilit duket qe jane ne gjendje te keqe.

The pipe rack of the jetty seems to be in a fair state. Soleta e pontilit eshte gjendje te pariparueshme. Pilotat gjithashtu jane ne gjendje te pariparueshme. Ne keto kushte perdorimi behet I rezikshem dhe kerkon masa urgjente.



Nafta kalon nepermjet tubave fleksibel (zorre) deri sa futet ne tubacionin e naftes. Nuk eshte kryer asnje inspektim mbi paisjet e sigurise ne lidhje me rastet e emergjences. Je mbrojtese kundrazjarrit eshte vendosur ne skoliere. Vete porti eshte i paisur me nje rimorkiator zjarrfikes. Gjithashtu ndodhet dhe nje paisje per mbrojtjen nga ndotja me nafte e cila eshte vendosur ne nje kontainer ne skoliere. Gjendja egadishmerise se kesaj paisje nuk ishte e mundur te kontrollohej. Eshte planifikuar qe te largohen nga Porti i Durrës tankerat e naftes dhe per rjedhoje dhe Pontili i Likuideve. Ato do te vendosen ne Portin e Ri te Poro Romanos.

Konsulenti ka shqetesimin per kushtete sigurise se structures se pontilit dhe konseguencave qe mund telindin ne rast se shkaterohet. Meqenese eshte planifikuar qe te transferohet ne Porto Romano ky sherbim Konsulenti nuk rekomandon ndonje ndertim ne kete pontil por inspektim i vazhdueshem eshte i rekomandueshem.

5.6 Depazitat e naftes

Tankerat enaftes manaxhohen nga nje kompani private. Megjithë kerkesen per ta inspektuar nuk na u lejua te hynim.

Nga sa u pa nga jashte menyra e punes brenda tregonte pergjegjesi dhe nje menyre te bazuar ne sigurine dhe standartet. Perreth tankerave ishte nje mur kufizues qe sherbente per mbrojtjen nga ndonje rjedhje e naftes, si dhe paisjet zjarrfikese ishin te instaluara. Nje mur rethues ishte perreth gjithë tankerave me tela me gjemba siper dhe per siguri kishin dhe kamera survejimi. Ne pergjithesi sheshi i tankerave dukej se manaxhhej mire, gjithashtu ishte ndaluar qe te hyje ete inspektoje brenda. Meqene se plani per largimin e tankerave eshte i larget, duhet te behet jne inspektim i tokes per nivelin e kontaminimit dhe te jepen rekomandimet perkatese per te rigjeneruar token dhe kufizuar ndotjen

Figure 5-6 Depozitat e naftes



6 LIDHJA ME RJETIN NACIONAL

6.1 Rruget e mbrendeshme dhe lidhja me rjetin rrugor nacional.

Rruget e brendeshme jane ne pergjithesi ne kushte shume te mira dhe jane te lidhura me rjetin kombetar ne shume pika sic tregohet dhe ne harte.

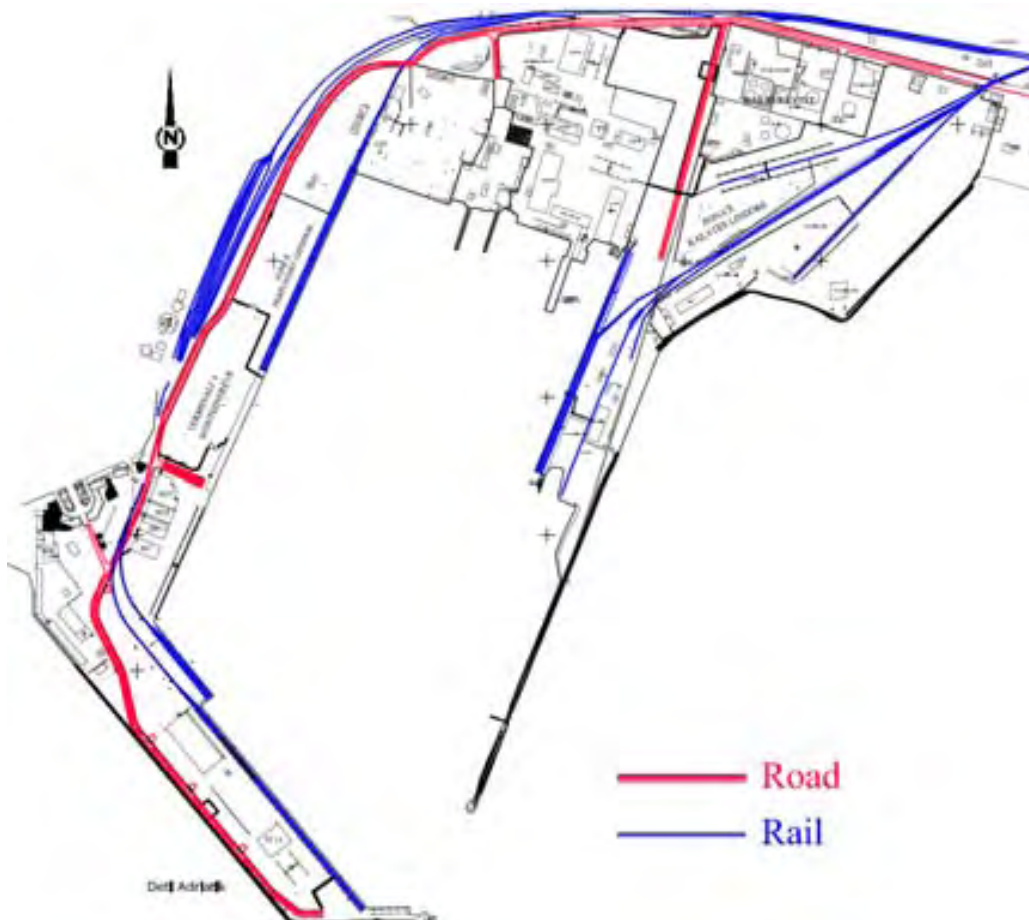


Figure 6-1 Rjeti rrugor dhe hekurudhor Brenda teritorit te portit.

Ekziston vetem nje vend ku rruget kane nevoje te riparohen:

- Rruga ne skolieren kryesore mbrapa kalates 1 dhe 2 ne zonen prane magazines 13 ka nje disnivel te te madh pikerisht ne vendin ku ka mbaruar kontrata e riabilitimit te rruges sheshe vitin e 2006. meqene se kontraktori nuk e ka bere duhet qe me pak volume pune te zbutet rampa e krijuar per te mos demtuar makinat e ulta qe kalojne.



Figure 6-2 Rampa e krijuar nga nderprerja e punimeve.

- Nga zona mbrapa kalates 8 ku jane nderprere punimet e riabilitimit te shesheve vitin 2006 dhe deri ne daljen ne autostrade rruga eshte e demtuar dhe me gropa. Kjo gje mund te shkaktoje demtime ne mjetet qelevizin ne te.

Demtimet e mundeshme tek mjetet ben qe te rritet trafiku ne keto seksione dhe per rjedhoje te pershejtoje degjenerimin e rruges. Gjithashtu demtimi i mjeteve reflekton ne rritjen e koston se transportit qe do te reflektoje indirekt ne ekonomine e portit, sidomos kur te shtohet trafiku.

6.2 Internal railways + connexion to national rail network

Shume kalata ne port kane te shtruara linjat hekurudhore por shumica etyre jane te shkeputura nga rjeti kombetar.

Kalatat 1 deri ne 4 kane linja hekurudhore por jane te shkeputura nga rjeti kombetar nezone mbrapa magazines 11.

Linat e kalatave 7 dhe 8 jane lidhura me rjetin kombetar dhe perdoren kryesisht per importin e hekurit. Eshte e kuptueshme qe me ndertimin e Terminalit te ri te trageteve do te bllokohet lidhja e kesaj linje me rjetin kombetar.

Nga ana tjeter e portit ne kalatat 10 e 11 ka te shtruara linjat hekurudhore net e dy kalatat dhe jane te lidhura me rjetin kombetar te hekurudhave. Ne sheshet mbas kalatave ka linje qe perdoret nga SEAMENT pernevojat e veta. Kjo linje eshte pjeserisht me estakade. Estakada ka dale jashte perdorimit dhe tani kane mbetur mbeturinat estakades.

Sheshi ndermjet terminalit te naftes dhe pjeses se mbrapme te kalates 10 gjithashtu ka nje estakade qe e lidh me hekurudhe. Kjo linje hekurudhore eshte akoma prezente. Gjate inspektimit ne vend u vu re qe kjo line se bashku me estakaden kane nevojte per riparime te cilat jane plotesisht te mundura sepse nuk kane shume shpenzime. Linja duhet pastruar dhe nga vagonat e pasagjereve qe kane mbetur atje per magazinim.

Figure 6-3 Railcar dump station with elevated track behind berth 10



Me ne lindje te kesaj linje eshte nje lije tjeter qe perfundon tek zona e perdorur nga NATO. Hapsira nuk eshte perdorur me por lina hekurudhore mund te perdoret. Perpara perdorimit duhet qe ta bime ne gjendje per pune. Eshte mire qe perpara te behet je inspektim dhe te caktohet se cfare kerkon per riparim dhe me pas te kryhen punimet e riabilitimit per ta prure ne gjendje pune.



7 VLERESIMI I INFRASTRUKTURES DETARE

7.1 Baseni I Portit

Baseni I portit ka je gjeresi afersisht 550m lindje – perendim dhe 1200 m dhe 907 m veri – jug. Kjo e matur respektivisht nga kalata 10 deri tek koka e hyrjes ne skolieren kryesore dhe nga kalata 9 deri tek qoshja ndermjet kalatave 4 dhe 5. Thellesia ezhytjes varion sipas kalatave nga CD – 11.5 deri ne CD – 7m. Ne qenderte akuariumit thellesia varion nga CD – 11 deri ne CD – 10.

7.2 Kanali I hyrjes ne port

Aksi I kanalit te hyrjes ne port fillon ne boven e fundit me 17 grade Veri dhembas afersisht 5.5 milje ben nje kthese ne drejtim e portit me 57 grade drejt hyrjes se portit. Gjatesia totale e kanalit eshte afersisht 6milje detare. Kanali eshte projektuar dhe thelluar ne te gjithë gjatesie totale me CD – 11 dhe me nje gjeresi 100 m. Ne kthesen e kanalit gjeresia eshte ritur me 150ml. Ne kushtet aktuale thellesia e kanalit ne piken me te ceket eshte CD – 9m dhe gjeresia 120m. Gjendet nje ankorazh offshore pertej boves se fundit ne pjesen ejashteme 10m uje. Tabani I detit tek ankorazhi eshte si tek te gjitha gjiret me lym.

Gjate kanalit hyres ka nje numer anijesh te mbytura te cilat jane markuar me bova te ndricuara.

Si nje thellesi natyrale gjiri I Durrësit ne zonen e kanalit eshte rreth 7 mose me shume, anijet qe nuk kerkonin me shume thellesi si per shembull tragetet nuk kane nevoje ta perdorin kanalin. Ato marrin me shume kurs nga jugu dhe bejne nje hyrje me te bute e graduale ne port.

Fundi I detit ka nje pjerresi graduale nga 10m tek bova e fundit ne 5 m ne hyrje te portit. Thellimi I herepashershem eshte kryer per te ruajtur thellesine konstante te kanalit per je thellesi me te madhe zhytjeje.

Thellimi periodic

Porti I Durrësit kishte ne pronesi dy draga dhe tani nuk ka asnje sepse njera u dogj dhe tjetra u mbyt ne vitin 1997. Tani ato jane prane kalates 11 Nuk dihet ku ndodhen tre qe shoqeronin dragat.

Raporti I Mouchelit (1994) thote qe ne menyre qe te mirembahet kanali duhet qe cdo vit te hiqen nga 46.000 deri 99.000 m³ material. Po ne te njejtin studim thuhet qe 30 -35cm duhen hequr nga kanali dhe cdo vit 15-20 cm.



Table 7-1 Tabela e thellimeve te kryera ne vite ne basenin e portit dhe ne kanalin e hyrjes.

Vitet	komente	Volumi i thellimit (m³)
1985		99,647
1986		262,951
1987		73,100
1988	Nuk ka raportim per thellim	
1989		38,110
1990	Nuk ka raportim per thellim	
1991		26,800
1992	It was decided to reduce the channel width to 40 m	13,500
1993		29,212
1994	Nuk ka raportim per thellim	
1995		85,200
1996		70,560
1997	Nuk ka raportim per thellim	
1998	Nuk ka raportim per thellim	
1999	Nuk ka raportim per thellim	
2000	Nuk ka raportim per thellim	
2001	Nuk ka raportim per thellim	
2002	Nuk ka raportim per thellim	
2003	Nuk ka raportim per thellim	
2004	Kontraktori ka braktisur kantierin pa evaduar rreth 250.000 m ³	1,250,000
2005	Nuk ka raportim per thellim	
2006	Nuk ka raportim per thellim	
2007	Nuk ka raportim per thellim	

7.3 Dallgethyeset

Porti është i mbrojtur nga dy skoliera. Skolieren perendimore do ta quajmë skoliera kryesore. Ndërsa skoliera lindore është quajtur dhe skoliera e dytë.

7.3.1 Dallgethyesja kryesore

Skoliera kryesore është ndërtuar në dy stade në seksionin kryesor: Seksioni baze dhe seksioni i jashtëm ose seksioni i sipërm. Në të dy seksionet në krahun e basenit të portit mbështeten kalatat.

Seksioni baze i skolierës shkon deri në 720 ml përgjithësisht në drejtimin e jug-perëndimit.

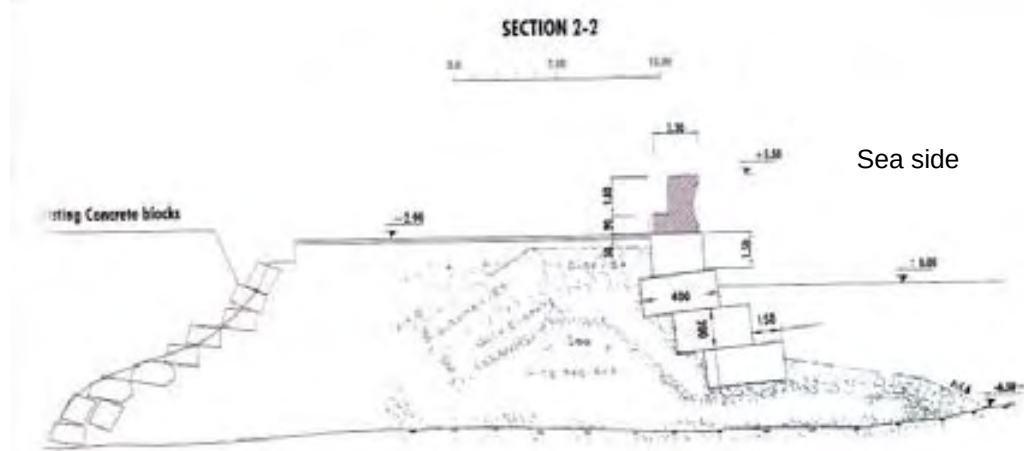


Figure 7-1 Seksioni terthor i dallgethyeset kryesore.

Kjo është ndërtuar me blloqe betoni të vendosura në një taban shkëmbor e veshur me blloqe shkëmbore për mbrojtje. Blloqet shkëmborembrojtëse vijnë deri në nivelin e detit. Një mur me panele është vendosur nga ana e jashtme e portit për ta mbrojtur nga hyrja e dallgeve në port. Në pjesën e sipërme të skolierës kjo strukturë ndryshon në një masiv betoni si mur kundër dallgeve.

Projekti nuk ka qenë i pershtatshëm sepse nuk ka zgjidhur problemin e drenazhimit dhe shpëlarjes së materialit. Në rrugën mbi skolieren kryesore janë vërejtur cedime vecanerisht në zonën mbas magazines nr.13 tek kalata nr.2. Gjatesia e zonës së prekur nga cedimet është rreth 300ml.

Me sa duket dallget kanë shpëlarë materialin nën rrugë dhe kjo përben një rrezik që skoliera do të ketë demtime më serioze. Këtu gjë e konfirmon dhe fakti që pranë fundit të murit kundër dallgeve bazamenti është shpëlarë dhe shkëmbinjtë mbrojtës kanë lëvizur nën dy seksione, rreth 25m nga muri. Duhet të kryheshin përmirësime në projekt në mënyrë që të sigurohet drenazhimi i mirë i ujërave. Muri kundër dallgeve i parapregatitur ka filluar të korodohet, sidomos tek kollonat mbajtëse të murit. Disa nga anesoret mungojnë.

Seksioni i sipërm i skolierës është rreth 240ml i gjatë dhe shtrihet në anën lindore të bazës. Struktura përfundon me një koke të rumbullakët me diametër 18m e markuar me ndricim navigacioni.



Struktura e jashteme e kasaj skoliere eshte perdorur si mbeshtetje per te shtrire tubacionet e naftes qe shkojne nga pontili i likuideve deri tek tankerat e naftes. Prane kokes se skolieres jane vendosur 8 blloqete medhenj betoni mbi skoliere. Eficensa dhe qendrushmeria e kasaj skoliere nuk mund te gjykohet si rezultat i mungeses se informacionit per valet dhe klimen dhe gjithashtu eshte gjykuar si nje ceshtje qe nuk i perket ketij studimi.



Figure 7-4 Pamje anesore e dallgethyses lindore.

7.4 Paisjet ndihmese te lundrimit (ATON)

Paisjet ndihmese te lundrimit perfshijne:

- Bovat
Ne kanalin e hyrjes jane vendosur 3 cifte bovash qe kane ndricim dhe nga nje reflector radari. Ne cdo bovat jane instaluar dhe nje numer drejtuesesh per anijet. Bovat jane vendosur nga ushtria italiane 10 vjet me pare.
- Ndriculesat ne hyrje te portit
Hyrja e portit dallohet nga ndricuesat ne dy kokat e skolierave (port side, starboard entrance light). Ndriculesat jane instaluar nga ushtria italiane 10 vjet me pare dhe punojne me bateri qe karikohen nga drita e diellit.
- Linja e ndricimit
Hyrja ne port guidohet nga ndricuesat me drejtim 17 grade Veri.
- Radar dhe radio
Nje kulle e re kontrolli eshte ndertuar se bashku me zyrat e Kapitenerise ne vitin 2006 dhe eshte paisur me nje raar 90 milje sistem. Paisje te tjera qe jane te vlefshme per t'i asistuar anijeve jane VHF radio dhe nje sistem kamerash qe shikojne deri ne 6 milje distance. Se fundmi jane perdorur per te kontrolluar pluhurin dhe shkakun qe e krijon pluhurin.

Figure 7-5 Ekrani I te dhenave te Sistemit te Kontrollit te Trafikut ne Portin e Durrësit.



8 VLERESIMI I INFRASTRUKTURES SE PERGJITHESHME TE PORTIT.

Nje pershkrim i shkurter i infrastrukturavete tjera ne porti, funksionet e tyre dimensioned kryesore dhe gjendja fizike.

8.1 Oficina

Oficina kryesore e portit ze nje hapsire ne qoshen jug – perendimore te portit prane godines se administrates dhe prane portes Nr.1



Ky grup ndertesash permban oficine per mjetet, repart elektrik, repart saldimi, repart prodhimi, repart lyerjes, repart xhenerik, magazinën. Gjithashtu ka pike servisi per riparimin e pirunave, bobcut, autovincave, etj. Si dhe nje hapsire parkimi per mjetet e ndryshme.

Figure 8-1 Foto ne te majte: repartet kryesore te oficines. Foto ne te djathte: Reparte te vjetra per riparime te vogla.



Oficina eshte shume e vjeter dhe ne pamje duket e shkateruar, ndersa si ndertese duket ne gjendje te mire. Te gjitha veglat e paisjet jane tejet te vjetra, ndersa paisjet e diagnostikimit dhe te testimit mungojne fare.

Figure 8-2 Pamje te brendeshme te reparteve.



Zyrat e oficine jane shperndare jashte kompleksit te oficine jane me minimumin e fasiliteve dhe i mungojne elementet baze te punes.

Ne oficine nuk ka asnje paisje per te riparuar apo mirembajtur paisje te medhasic jane 32 tonsh pirun.

Pervec oficine kryesore ne port ka dhe oficina tetjera e vogla, si p.sh. reparti i mirmbajtjes se vincave elektrik (mbrapa kalates 4), si dhe oficina e paisjeve te mineralit (ne fundte kalates 8).

Ne e dime qe rreth 10 vjet te shkuara filloi te ndertohet nje oficine e madhe mbrapa kalates lindore per t'i sherbyer jo vetem portit te Durrës por te gjitha porteve ne Shqiperi, por vetem muret dhe catia perfunduan.

8.2 Godina e administrates

APD ka godinat e meposhteme per stafin e administrates:

- Godina kryesore
Keto jane dy godina prane Portes Nr.1 ne krah te djathte po tehysh tek porta Nr.1.
- Godina e dyte e administrates
Kjo godine eshte ne anen tjeter te portes Nr.1. kjo godine eshte ndertuar nga italianet perpara Luftes se Dyte Boterore.

Figure 8-3 Godine e administrates se Portit.



- Godina e trete e administrates.
Ne kete godine mundte gjesh departamentin e Ambjentit, Arkiven, etj.
- Godina e Treinimit
Kjo ndertese eshte ndertuar ne vitin 1968-70 me qellimin perte qene nje qender treinimi. Aktualisht godina ofron hapsira per zyra dhe nje salle qe sherben per konferenca dhe treinime.



8.3 Kapiteneria

Zyrate Kapitenerise kane perfunduar ne vitin 2006 dh jane te vendosura ne jug te ofcines.

Ndertesa perfshin zyrat, dhoma e bordit, dhe dhoma e kontrollit qe ndodhet tek kulla. Dhoma e kontrollit eshte e paisur me radar, kamera, radio si paisjet baze per nje trafik normal te anijeve.

Lartesia totale e godines se Kapitenerise eshte 31.0 ml. Kati i fundit eshte ne lartesine 25 ml. mbi toke dhe kati i pare eshte 13.5 ml mbi toke.

Figure 8-4 Ndertesa e zyrave te Kapitenerise



Figure 8-5 Pamje e portit marre nga zyrat e kapitenerise.



8.4 Godina te tjera

Ndertesa te tjera ne port jane:

- Qendra e zjarfikseve e cila ka 3 zjarfikse. Zjarfikesat do te spstohen ne nje godine te re qe ndodhet ne krah te godines se administrates ne veri-lindje te portit.
- Qendra e Ambulances.
Kjo qender eshte paisur me paisjet e ndihmes se shpejte.
- Posta e policies e cila ka hapsire per policine e portit dhe per doganen.

Figure 8-6 Ndertesa aktuale (majtas) dhe ndertesa e ardheshme per departamentin e zjarfiksave.



8.5 Hapsirat e parkimit

Zyrtarisht janë vetëm dy hapsira parkimi por praktikisht makinat parkohen ku mundën në të gjithë hapsirën e portit. Aktualisht kjo gjë është akoma e mundur, falë hapsirës së madhe që ka porti.

Figure 8-7 Hapsire e lire ne port per parkim



Shumica e hapsirave të parkimit është e shtruar me beton, përveç hapsirës përpara godinës së administratës që është e shtruar me kalldrem.

8.6 Masat e sigurisë

Porti ka një sistem me dy porta. Në portën e parë që të lidh me qytetin është një patrullë që kontrollon flet-hyrjet dhe identitetin e kembësorëve. Në këtë portë ISPS nivel siguritije është treguar.

Në portat nërmjet rrugëve të portit dhe terminalëve janë normalisht hapur dhe askerish të kërkon ndonjë flet – hyrje. Me përjashtim të terminalit të kontajnerave dhe terminalit të trageteve që kanë një status të veçantë.

8.7 Muri rrethues

Muri i jashtëm i portit ndan portin nga pjesa e qytetit. Foto tregon një mur rrethues të jashtëm dhe murin ndarës të terminalit të kontajnerave

Figure 8-8 Muri I terminalit te konteniereve (majtas) Dhe muri I jashtem rethues (djathtas)



Ne skolieren kryesore muri kundra eres eshte net e njejen kohe dhe muri I jashtem rethues.

Figure 8-9 Muri kundra eres (majtas) Muri rethues (djathtas)



Te gjitha muret/gardhet ne prt jane ndertuar se fundmi dhe jane ne gjendje te mire.
All fences in the port have recently been erected and are generally in a sound condition.



8.8 Portat

Porti ka gjithsejt 8 porta nga te cilat punojne vetem 4. Per qellimin e ketij studimi portat e portit jane numeruar duke filluar nga porta kryesore prane godines se administrates dhe duke vazhduar ne drejtim te daljes ne autostrade.

- Gate 1

Porta 1 eshte porta kryesore per hyrjen e kembesoreve si punonjesit ashtu dhe vizitoreve. Porta eshte prane godines se administrates.

- Porta 2

Porta 2 eshte perdorur per hyrjen vetem te makinave.

- Porta 3

Porta 3 Eshteperdorur per te hyre trenat ne kalatat 1 – 4. Kjo nuk eshteme ne perdorim per faktin qelina hekurudhore ne kete drejtim eshte shkeputur.

- Porta 4

Porta 4 eshte gjithashtu nje porte hekurudhore kjo eshteperdorur per te hyre trenat ne kalatat 7-8 kryesisht per importin e hekurit. Kjo porte eshte modifikuar per te hyre dhe kembesoret kryesisht pasagjeret e trageteve.

- Porta 5

Porta 5 eshte gjithashtu nje porte hekurudhore por qe nuk eshte me ne perdorim.

- Porta 6

Porta 6 eshte gjithashtu nje porte hekurudhore por qe nuk eshte me ne perdorim.

- Porta 7

Porta 7 eshte nje porte hekurudhore perte vajtur trenat ne kalatat 10 dhe 11 dhe ne sheshin eminalit mbrapa kalates 10. kjo porte nuk eshte ne perdorim per momentin, por qe mund te perdoret sapo te regullohet infrastruktura hekurudhore.

- Porta 8

Porta 8 eshte porta kryesore e portit nga ecila hyjne e dalin mallrat me kamiona dhe qe lidhet direct me autostraden.

Aneksi 3

Parashikimi i Trafikut

Establishment / Update of the Masterplan for the Port of Durrës

European Commission

28 March 2008

9S0723.21



HASKONING NEDERLAND B.V.
MARITIME

Barbarossastraat 35
P.O. Box 151
Nijmegen 6500 AD
The Netherlands
+31 (0)24 328 42 84 Telephone
++31 24 360 96 34 Fax
info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 CoC

Document title Establishment / Update of the Masterplan for
the Port of Durrës

Document short title

Status

Date 28 March 2008

Project name Establishment/Update of the Masterplan of
the Port of Durrës

Project number 9S0723.21

Client European Commission

Reference 9S0723.21/DFR/401180/Nijm

Drafted by Royal Haskoning Team

Checked by Filip Augustyns / Yann Pleindoux

Date/initials check 13 March 2008

Approved by Henry Opdam

Date/initials approval 14 March 2008

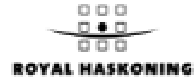


PERMBAJTJA

	Faqe
ANNEX 3: PARASHIKIMI I TRAFIKUT	1-1
1 HYRJA	1-1
2 HISTORIKU I PERPUNITIT TE TRAFIKUT NE PORTIN E DURRESIT	2-1
2.1 Hyrje	2-1
2.2 Trafiku i Pergjithshem ne Portin e Durresit	2-2
2.3 Trafiku i Pergjithshem I mallrave ne Portin e Durresit.	2-3
2.4 Mallrat e pergjitheshme qe shkarkohen ne Portin e Durresit sipas destinacioneve.	2-4
2.5 Menyra e transportimit te mallrave te pergjitheshme.	2-7
2.6 Mallrat e pergjitheshme te importuara sipas menyres se transportit	2-9
2.7 Eksporti i mallrave te pergjitheshme sipas menyres se	2-10
2.8 Mallra Rifuxho	2-11
2.9 Trafiku I pasagjereve	2-12
3 PARASHIKIMI PER IMPORTET E MALLRAVE TE PERGJITHESHME.	3-13
3.1 Performanca makro-ekonomike e Shqiperise	3-13
3.2 Mardhenia ndermjet importit te mallrave te pergjitheshme dhe GDP reale ne Shqiperi.	3-15
3.3 Parashikimi i importit te mallrave te pergjitheshme.	3-16
3.4 Parashikimi I importit te mallrave te pergjitheshme te transportohen	3-17
3.5 Parashikimi I importit me container.	3-18
3.5.1 Niveli I kontainerizimit te mallrave.	3-18
3.5.2 E shhkuara dhe e ardhmja e kontainerizimit.	3-19
3.6 Parashikimi i importeve lo-lo te pakontainerizuara.	3-23
4 PARASHIKIMI I EKSPORTEVE TE MALLRAVE TE PERGJITHESHME	4-25
4.1 Eksporti total I mallrave te pergjitheshme	4-25
4.2 Eksporti Ro-Ro I mallrave te pergjitheshme	4-26
4.3 Eksportet e mallit te kontenjerizuar	4-27
4.4 Parashikimi I eksportit te mallrave te pergjitheshme te pakontainerizuar	4-27
5 PARASHIKIMI I TRAFIKUT TE MALLIT RIFUXHO	5-29
5.1 Importet e mallit rifuxho	5-29
5.2 Eksporti I mallrave rifuxho	5-30
6 PARASHIKIMI I TRAFIKUT TE PASAGJEREVE	6-31
7 PARASHIKIMI PER TRAFIKUN RO – RO TE MJETEVE	7-32
7.1 Hyrje	7-32
7.1.1 Kamiona / rimorkjo	7-32
7.2 Importi I kamiona/rimorkio	7-34

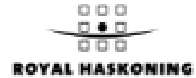


7.3	Cars	7-36
8	PARASHIKIMI I MALLIT TE LENGHEM RIFUXHO	8-38
9	PARASHIKIMI I MALLIT TRANZIT PER VENDET FQINJE	9-39
9.1	Hyrje	9-39
9.2	Vleresimi I tregut rajonal.	9-39
9.2.1	Korridori VIII	9-39
9.2.2	Lidhja me rruge	9-40
9.2.3	Linja hekurudhore	9-41
9.2.4	Perqindja e tregut e Porit te Duresit	9-43
9.3	Tranziti per Maqedoni	9-44
9.3.1	Te pergjitheshme	9-44
9.3.2	Performanca Makro - Ekomomike e Maqedonise	9-44
9.3.3	Lidhja ndermjet importit dhe GDP	9-45
9.3.4	Tregu qe I perket Portit te Durreit	9-47
9.3.5	Parashikimi I tranzitit per Maqedoni per per menyra te ndryshme te transportit.	9-48
9.3.6	Tranziti per Kosove	9-49
9.3.7	Te pergjitheshme	9-49
9.3.8	Performanca Makro-Ekonomike e Kosoves	9-49
9.3.9	Lidhja ndermjet importit dhe GDP	9-50
9.3.10	Perqindja e tregut qe I perket Portit te Duresit	9-52
10	PERMBLEDHJA E REZULTATEVE TE PARASHIKIMIT TE TREGUT	10-56
10.1	Parashikimi I trafikut te kontainerave	10-56
10.1.1	Parashikimi i importit te mallit te pergjithshem Lo-Lo	10-58
10.2	Parashikimi I trafikut Ro-Ro te veturave	10-59
10.3	Parashikimi I trafikut te mallit rifuxho	10-61
10.4	Trafiku I anijeve	10-63
10.4.1	Anijet e kontainerave	10-63
10.4.2	Anijet per Klinkeri dhe cemento	10-63
10.4.3	Anijet per eksportin e mineraleve dhe importin e qymyrit	10-64
10.4.4	Anijet e importit te drithrave rifuxho	10-64
10.4.5	Anijet per mallra te pergjitheshme	10-65
10.4.6	Krocerat (Anijet turistike)	10-65
10.4.7	Ferry Vessels	10-65
	APPENDIX A: HISTORIKU I TRAFIKUT	10-66
	APPENDIX B: DETAILED TRAFFIC FORECASTS	10-72



LIST OF TABLES

	Page
Table 2-1 Menytrat e transportit te mallrave te pergjitheshme.	2-7
Table 3-1 Historiku I GDP (x miliard Lek, konstant 1990)	3-13
Table 3-2 Parashikimi I rritjes se GDP reale ne Shqiperi	3-14
Table 3-3 Kontainerizushmeria e kategorive te mallrave.	3-19
Tabela 4-4 Analiza e eksportit te mallit te pergjithshem	4-25
Table 4-2 Eksporti i mallit Ro-Ro	4-27
Table 4-3 Eksporti i mallit te pakontenjerizuar LoLo(perfshire tranziti).....	4-28
Table 9-1 Largesia e portit me tregjet e matur ne km rrugore	9-40
Table 9-2 Largesia e Portit me tregjet e matur me km hekurudhe	9-41
Table 9-3 Perqindja e tregut te porteve te ndryshme	9-43
Table 9-4 Importet dhe GDP ne Kosovo	9-50
Table 10-1 Pamje e pergjithshme e detajuar te parashikimit te tregut ne Portin e Duresit (TEU)	10-57
Table 10-2 Detajet e volumit te parashikuar te mallrave te pergjithshem te pakontenjerizuar ne Portin e Duresit (ton)	10-58
Table 10-3 Mberritjet/Nisjet e parashikuara te kamionave/rimorkjove qe vine me traget (njesi ne vit).....	10-59
Table 10-4 Detajet e parashikimit te importeve te dritherave (ton).....	10-61
Table 10-5 Skenari per volumen e mallrave rifuxho (pervec dritherave) qe kalon nga Porti i Duresit (ton)	10-62
Table 10-6 Specifikimet e anijeve per kontainer ne fillim te operimit. (2008)	10-63
Table 10-7 Specifikimet e anijeve per container ne vitin 2030	10-63
Table 10-8 Vecorite kryesore te anijeve te klinkerit.....	10-63
Table 10-9 Vecorite kryesore te anijeve te cimentos.	10-63
Table 10-10 Karakteristikat e anijeve te mineralit dhe te qymyreve ne fillim te projektit.	10-64
Table 10-11 Karakteristikat e anijeve te mineralit dhe te qymyreve ne vitin 2030.....	10-64
Table 10-12 Karakteristikat e anijes se drithit ne fillim te projektit.	10-64
Table 10-13 Karakteristikat e anijes se drithit ne vitin 2030	10-64
Table 10-14 Karakteristikat e anijes per mallra te pergjitheshme.....	10-65
Table 10-15 Main particulars of Cruise vessels	10-65
Table 10-16 Karakteristikat e anijes turistike (krocera)	10-65



LIST OF FIGURES

Page

Figure 1-1 Skema e parashikimit te trafikut Ro-Ro, te pa kontainerizuar dhe te kontainerizuar.	1-1
Figure 2-1 Trafiku I mallrave te pergjitheshme ne Portin e Durrësit.	2-3
Figure 2-2 Vendosja gjeografike e Portit te Durrësit, portet konkuruese dhe tregjet potenciale pergjate Koridorit te VIII	2-4
Figure 2-3 Import/eksporti kundrejt trafikut transit ne Portin e Durrësit	2-5
Figure 2-4 Mallrat e pergjitheshme te shkarkuara ne Portin e Durrësit (lo-lo dhe Ro-Ro, kontainerat dhe Ro-Ro : import + transit)	2-6
Figure 2-5 Mallrat e pergjitheshme te shkarkuara ne Portin e Durrësit sipas menyres se transportit.	2-7
Figure 2-6 Importet e mallit te pergjithshem nga Porti i Durrësit (perveç tranzitit).....	2-9
Figure 2-7 Eksporti I mallrave te pergjitheshme ne Portin e Durrësit.	2-10
Figure 2-8 Trafiku I mallrave rifuxhi.....	2-11
Figure 2-9 Trafiku I pasagjereve dhe veturave me target.....	2-12
Figure 3-1 Historiku I evolucionit te GDP reale ne Shqiperi (x miliard Lek).....	3-13
Figure 3-2 Skenaret per parashikimin e GDP reale ne Shqiperi (x miliard Lek).....	3-14
Figure 3-3 Korelacioni ndermjet Importit te mallrave te pergjitheshme dhe GDP.....	3-15
Figure 3-4 Parashikimi I importit te mallrave te pergjitheshme ne Shqiperi.....	3-16
Figure 3-5 Vecimi I trafikut ro-ro ne totalin e importit te mallrave te pergjitheshme via Porti I Durrësit.	3-17
Figure 3-6 Parashikimi I importit te mallrave te pergjitheshme ro-ro nga Porti I Durrësit.	3-18
Figure 3-7 Te dhenat e grumbulluara mbi shkallen e kontainerizimit te mallrave te importuara ne Portin e Durrësit.	3-20
Figure 3-8 Procesi I kontainerizimit.....	3-20
Figure 3-9 Parashikimi i importeve te mallrave te kontainerizuara via Porti i Durrësit (x million tonnes).....	3-21
Figure 3-10 Parashikimi I importeve te kontainerizuara ne Portin e Durrësit	3-22
Figure 3-11 Importet e parashikuara te mallit te pergjithshem te pakontenjerizuar LoLo, i perpunuar nga Porti i Durrësit (x mije ton)	3-23
Figure 4-1 Eksporti I Ro-Ro I mallrave te pergjitheshme.....	4-26
Figure 4-2 Eksporti I mallit te pakontainerizuar lo-lo	4-27
Figure 5-1 Importi i verejtur dhe i parashikuar i dritherave nga Porti i Durrësit (x mije ton)	5-29
Figure 6-1 Totali i pasagjerve ne mberritje/nisje nga Porti i Durrësit (x milion pas.)....	6-31
Figure 7-1 Importet e verejtura te mallit te pergjithshem RoRo nga Porti i Durrës (x mije ton).....	7-32
Figure 7-2 Ngarkimi i verejtur i kamionave/rimorkjove ne terminalin ro-ro (ton/njesi).7-33	
Figure 7-3 Trafiku i parashikuar i kamionave/rimorkjove per importin e mallit te pergjithshem (x mije njesi)	7-33
Figure 7-4 Importet e verejtura dhe parashikimi I kamionave via ro-ro ne (x mije njesi) .7-34	
Figure 7-5 Tansporti total ro-ro I kamionave per import via Porti Durrësit ne x mije njesi)	7-35
Figure 7-6 Mesatarja e numrit te pasagjereve te trageve per automjetet te transferuar..7-36	

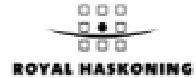
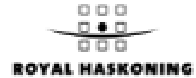


Figure 7-7 Importet e verejtura dhe te parashikuara te makinave ne Shqiperi (x mije njesi)	7-37
Figure 7-8 Mberritjet dhe Nisjet te verejtura dhe te parashikuara te makinave (x mije njesi)	7-37
Figure 9-1 Korridori VIII.....	9-39
Figure 9-2 Harta e rrjetit rrugor dhe hekurudhor te Ballkanit.....	9-41
Figure 9-3 Planet e veprimit per evolucionin e PBB-se reale ne Maqedoni	9-44
Figure 9-4 Lidhja midis çmimit te FOB-se te importeve ne Maqedoni dhe PBB-seGDP .9-45	
Figure 9-5 Vlera e parashikuar e importeve ne Maqedoni.	9-45
Figure 9-6 Skenari per tregun transit te Maqedonise duke kaluar ne Portin e Durrësit. ...	9-46
Figure 9-7 Perqindja e parashikuar e importeve te Maqedonis qe kalon nga Porti i Durrësit	9-47
Figure 9-8 Skenari per mallin tranzit Ro-Ro drejt Maqedonis, qe kalon nga Durrësi(x mije ton).....	9-48
Figure 9-9 Planet e veprimit per mallin tranzit te kontenjerizuar drejt Maqedonis qe kalon nga Durrësi(x mije TEU).....	9-48
Figure 9-10 Skenari per mallin tranzit LoLo te pakontenjerizuar drejt Maqedonis, qe kalon nga Durrësi (x mije ton)	9-49
Figure 9-11 Skenari per evolucionin e GDP-se reale ne Kosove	9-50
Figure 9-12 Lidhja ndermjet importeve FOB ne Kosove dhe GDP.....	9-50
Figure 9-13 Parashikimi I vleres se importeve ne Kosove.	9-51
Figure 9-14 Skenaret per tregun e tranzitit te Kosoves, qe kalon nga Porti i Durrësit (x mije ton)	9-52
Figure 9-15 Parashikimi I importeve qe kalojne neper Portin e Durrësit.	9-53
Figure 9-16 Skenari per mallin tranzit Ro-Ro drejt Kosoves qe kalon nga porti i Durrësit (x mije ton)	9-53
Figure 9-17 Skenari per mallin tranzit te kontenjerizuar drejt Kosoves, nga Porti i Durrësit (x mije ton).....	9-54
Figure 9-18 Skenari per mallin tranzit LoLo te pakontenjerizuar drejt Kosoves nga Durrësi (x mije ton).....	9-54
Figure 10-1 Trafikut i kontenjerave i parashikuar nga Porti i Durrësit, ne skenarin mesatar (x mije TEU)	10-56
Figure 10-2 Skenaret e parashikimit per trafikun e kontenjerave ne Portin e Durrësit (x mije TEU).....	10-57
Figure 10-3 Malli i pergjithshem i lo-lo i pakontenjerizuar i parashikuar ne Portin e Durrësit	10-58
Figure 10-4 Numri i parashikuar i kamionave/rimorkjove qe kalojn nga Durrësit (x mije njesi, ne te dyja drejtimet)	10-59
Figure 10-5 Totali i pasagjereve ne mberritje/nisje nga Porti i Durrësit (x milion pas.)..	10-60
Figure 10-6 Mberritje/Nisje te verejtura dhe te parashikuara te makinave ne Shqiperi (x mije njesi).....	10-60
Figure 10-7 Volumi i parashikuar i importeve te dritherave nga Porti i Durrësit (x mije ton).....	10-61



ANNEX 3: PARASHIKIMI I TRAFIKUT

1 HYRJA

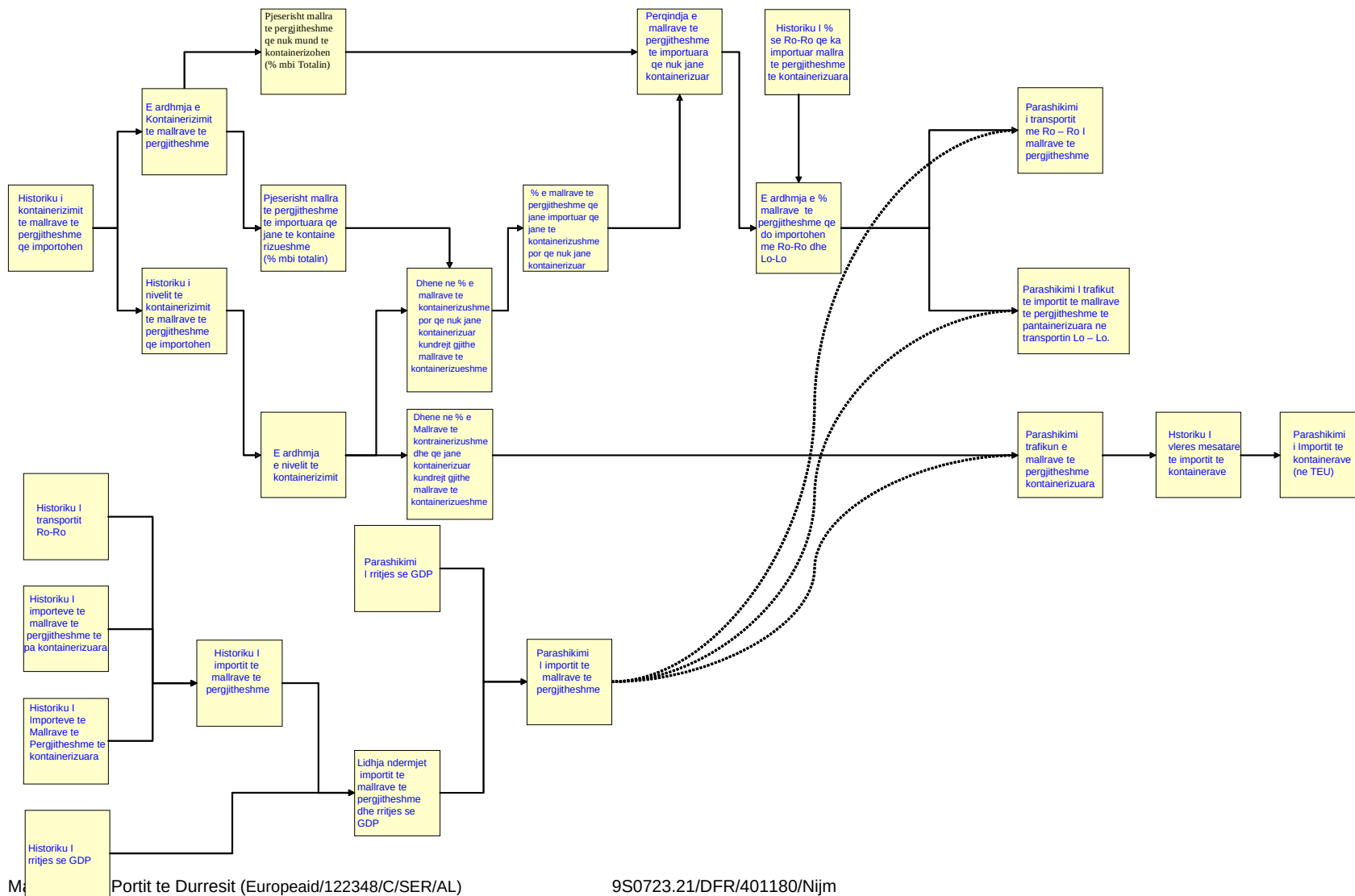
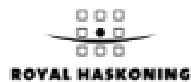
Ky kapitull paraqet perfundimin e vleresimit te Konsultetit per parashikimin e trafikur deri ne vitin 2030 ne Portin e Durrësit

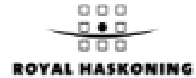
Metodologjia e meposhteme ka perdorur metoda te ndryshme per kategorite kryesore te trafikut. Kategorite e meposhteme jane vecuar nga tipet e trafikut ne port.

- Per mallrat e per studimin e trafikut te mallrave te pergjitheshme eshte pare me detaje nga e shkuara net e ardhmen. Kjo do te thote qe eshte studiuar lidhja ndermjet zhvillimit te trafikut dhe zhvillimit te ekonomise se vendit. Kjo mardhenie eshte percaktuar ne baze te studimit te te dhenave net e shkuaren dhe parashikimit te te ardhmen. Fillimisht eshte bere parashikimi I rritjes se PBB (GDP). Duke u bazuar ne rritjen e GDP dhe korelacionin qe ka traffiku I mallrave te pergjitheshme me GDP eshte percaktuar dhe rritja e trafikut ne te ardhmen. Ne hapin tjeter eshte bere ndarja e kategorive te trafikut nedermyet transportit Ro – Ro, mallrave te pakontainerizuara dhe mallrave te kontainerizuara. Gjithashtu eshte bere dallimi ne importin ne tregje te ndryshme. Ne Figuren 1-1 eshte dhene skema e shperndarjes se trafikut.
- Per eksportin e mallrave te pergjitheshme jane identifikuar grupet kryesore te prodhimit dhe eshte bere parashikimi I trafikut duke u bazuar ne rezultatet e nxjera duke I krahasuar dhe me intervistat e autoriteteve perkatese.
- Trafiku transit eshte bazuar ne zhvillimin ekonomik te vendeve tregu I te cilave eshte destinacion I mallit si dhe ne historikun e trafikut origjin – destinacion te mallrave. Ne menyre te njejte si per importin e mallrave eshte llogaritur dhe importi I vendeve destinacion duke studiuar parashikimin e trafikut nepermjet mardhenies GDP-import malli te vendeve perkatese.
- Percaktimi I trafikut te drithrave eshte bazuar ne rritjen natyrale te popullsise dhe nevojave qe ka per drithe. Prodhimi vendas eshte neglizhuar.
- Trafiku I mallrave rifuxho eshte bazuar ne planin e zhvillimit industrial te vendit.
- Trafiku I pasagjereve eshte bazuar ne analizen e levizjes ne 15 vitet e fundit.
- Ro-ro traffik eshte bazuar ne:
 - Per mallrat: ne historikun e ndarjes trafikut te Ro – Ro ne kategori kundrejt totalit e trafikut te mallrave te pergjitheshme.
 - Makinat e shoqeruara me pasagjere: bazohen historikun e raportit te numrit te pasagjereve dhe makinave.
 - Importi I kamioneve dhe I makinave eshte I lidhur me rritjen e GDP.

Kjo analize eshte prezantuar ne kapitujt e meposhtem.

Figure 1-1 Skema e parashikimit te trafikut Ro-Ro, te pa kontainerizuar dhe te kontainerizuar.





2 HISTORIKU I PERPUNIMIT TE TRAFIKUT NE PORTIN E DURRESIT

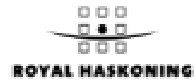
2.1 Hyrje

Ky kapitull paraqet nje permbledhje te statistikave te trafikut net e shkuaren qe kalon nepermjet Portit te Durresit. Keto te dhena do te perdoren per llogaritjen e parashikimit te trafikut.

Seksioni I pare I ketij kapitulli prezanton evolucionin e trafikut ne total. Seksioni tjetër jep ndatjen e trafikut ne kategori dhe nen-kategori sipas menyres se transportimit dhe origjin – destinacion te mallit:

- Mallra te pergjitheshme
 - Te pa kontainerizuara
 - Import/eksport
 - Tranzit
 - Te kontainerizuara
 - Import/eksport
 - tranzit
 - Ro-ro
 - Import/eksport
 - Tranzit
- Pasagjeret
- Trafiku Ro - Ro
 - Kamionet mbrijne e nisen per import dhe eksport te te mallrave te pergjitheshme (Shif piken me siper)
 - Makinat qe vijne dhe nisen sipas pasagjereve qe vizitojne Shqiperine.
 - Importi Kamioneve
 - Importi Makinave
- Mallrat Rifuxho
 - Import/eksport
- Mallrat e lengshme rifuxho

Te dhenat baze qe jane perdorur per analize jane dhene ne Apendiksin A.



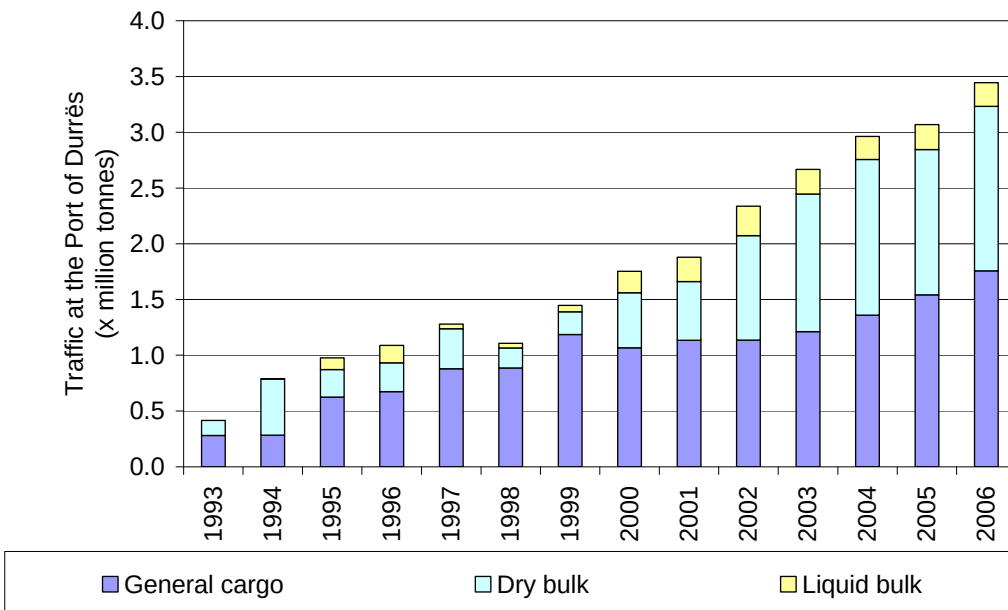
2.2 Trafiku i Pergjithshem ne Portin e Durrësit

Porti I Durrësit është një e rëndësishme për tregun ndërkombëtar të Shqipërisë, Ai ndodhet në perëndim të Tiranës 42 km larg në brigjet e Detit Adriatik pranë Detit Jon. Durrësi është gjithashtu dhe njëra me e rëndësishme e tranzitit me target. Ky pozicion strategjik i Durrësit në lidhje dhe me transportin e integruar Europian (Koridori VIII), krijon lehtësira të tranzitit të mallrave dhe pasagjerëve që dalin jashtë Europës..

Porti I Durrësit përpunon 77% të inportëve dhe 89% të eksportëve të Shqipërisë; kjo e është e barabartë me 78% të gjithë mallrave që levizin me det në nivel kombëtar. Në të njëjtën kohë Durrësi është kryesisht i orientuar për inportet, pra janë rreth 91% të inportëve që kryhen në total.

Durrësi gjithashtu paraqet interes si një alternative dhe për vendet fqinje si Kosovo dhe Maqedonia, duke qenë i pozicionuar si një urë lidhëse me tregjet e Europës jug-lindore dhe jug-perëndimore.

Sherbimi i kontainerizuar ka marrë një zhvillim kohët e fundit në Durrës. Duke mbajtur një peshë kaq të madhe, po aq sa Tirana, Porti i Durrësit ka një ndikim të madh në rritjen e ekonomisë së vendit.



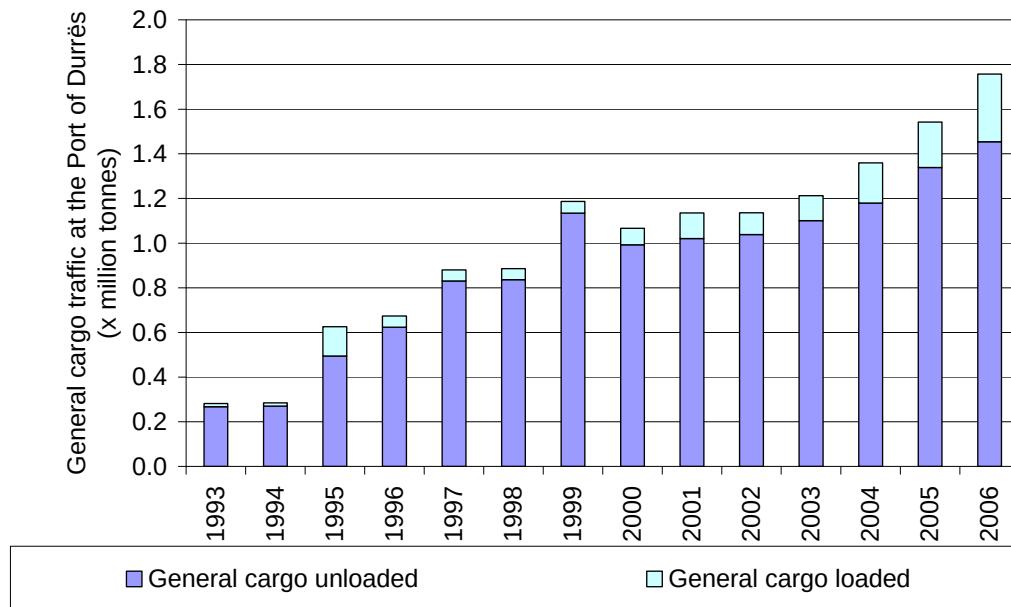
Zhvillimi që ka marrë në dekadën e fundit (1997-2006) tregon për rritje të qëndrueshme prej 12% në vit të trafikut total në port, deri në 3.4 milion ton në 2006¹. Gjithashtu një kontribut për këtë rritje të trafikut ka dhënë dhe një rritje e stabilizuar në këto 5 vitet e fundit të trafikut të mallrave të përgjithshme, por vazhdon të mbetet kontribuesi kryesor në trafik minerali dhe mallrat rifuxho. Trafiku i mallrave rifuxho ka pasur një rritje të qëndrueshme nga niveli 20% në vitet '90 në afërsisht 50% në vitin 2006.

¹ Source: PDA statistics department. Preliminary figures indicate a total traffic of 3.5 million tonnes in 2007

2.3 Trafiku i Pergjithshem I mallrave ne Portin e Durrësit.

Grafiku I meposhtem paraqet trafikun e mallrave te pergjithshme ne Portin e Durrësit². Sic shifet nga grafiku jane perfshire si mallrat me container ose pa container, transport me Tragjet ose me anije, import/eksport apo transit.

Figure 2-1 Trafiku I mallrave te pergjitheshme ne Portin e Durrësit.



² Source: Statistics department of the Port of Durrës Authority.

2.4 Mallrat e pergjitheshme qe shkarkohen ne Portin e Duresit sipas destinacioneve.

Harta ne Fig. 2-2 paraqet vendosjen gjeografike te Portit te Duresit ne rajonin e Detit Adriatik, se bashku me tregjet potenciale dhe portet konkuruese. Teregjet kryesore mund te konsiderohen:

- Albania
- Kosova
- Maqedonia
- Mali Zi
- Serbia
- Bullgaria
- Greqia

Portet e tjera qe mund ta konkurojne ne kete treg jane:

- Bar (Mali Zi)
- Selanik (Greqi)
- Varna dhe Burgas (Bullgari)

Figure 2-2 Vendosja gjeografike e Portit te Duresit, portet konkuruese dhe tregjet potenciale pergjate Koridorit te VIII



Durresi eshte hyrja kryesore per inportin e mallrave te pergjitheshme ne Shqiperi. Per me teper porti perpunon dhe mallrat tranzit kryesisht per shtetet fqinje si Maqedonia dhe Kosova.

Statistikat e Portit te Duresit nuk e ndajne mallin inport/export nga malli tranzit. Per kete jane perdorur te dhenat nga Drejt. Pergj, Doganave per te te ndare kategorite e trafikut.

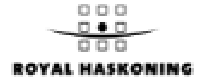


Diagrama e meposhtme jep trafikun e mallrave qe shkarkohen ne Portin e Durrësit³ dare sipas destinacioneve.

Figure 2-3 Import/eksporti kundrejt trafikut transit ne Portin e Durrësit

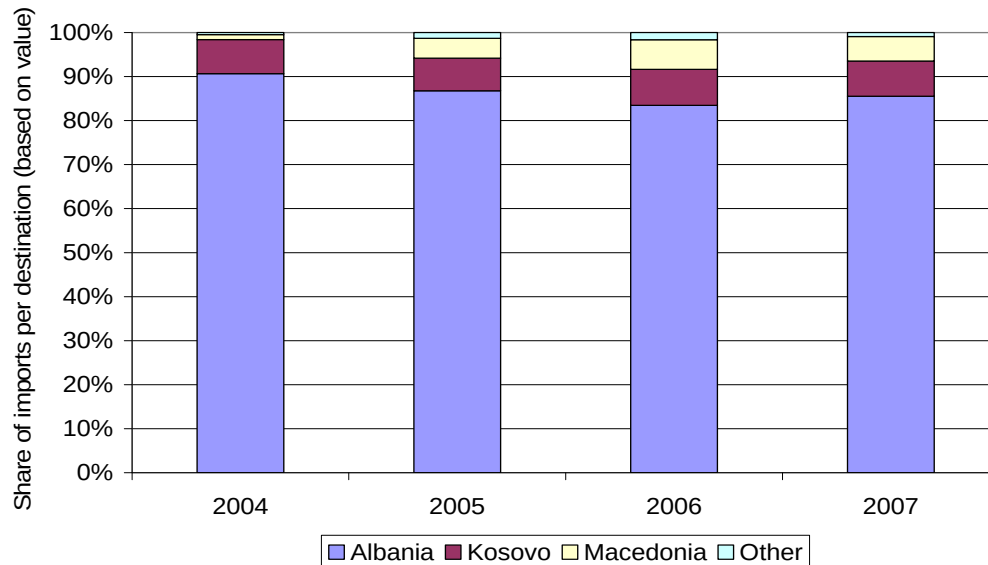
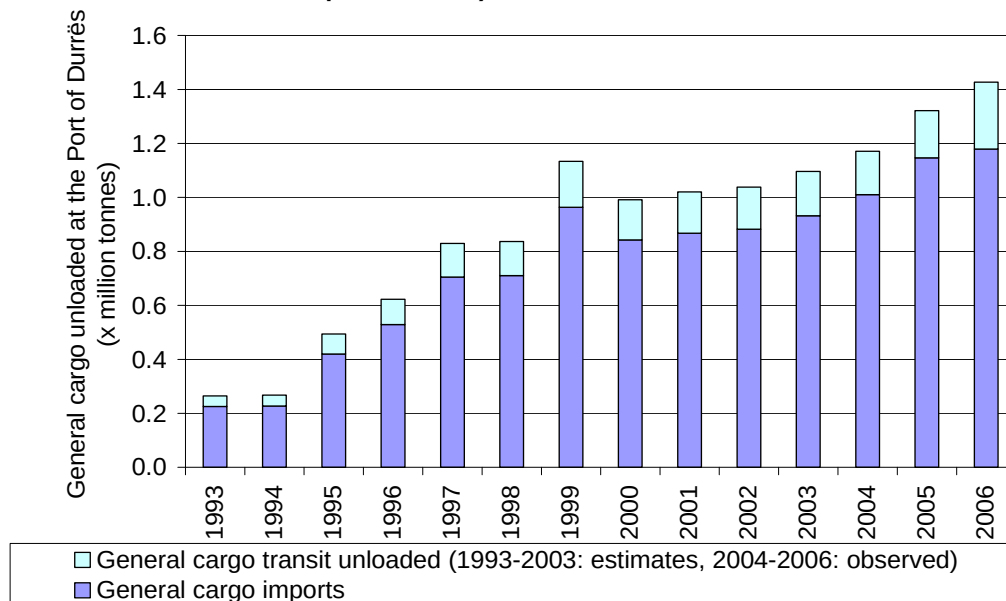


Diagrama konfirmon se pervec Shqiperise Tregjet kryesore jane Kosova dhe Maqedonia. Rreth 65% e mallrave te shkarkuara ne port jane me destiacion Shqiperine dhe mbetja 15% eshte tranzit per vendet e tjera. Ky raport eshte mbajtur konstant per qellimet e ketij studimi. Dhe eshte aplikuar ne te dhenat e se shkuares deri ne vitin 2003 per te ndertuar historikun e inporteve.

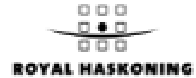
³ Source: Albanian customs; data for 2004: August-December, data for 2007: January – July

Figure 2-4 Mallrat e pergjitheshme te shkarkuara ne Portin e Durresit (lo-lo dhe Ro-Ro, kontainerat dhe Ro-Ro : import + transit)



Duke shqyrtuar mallrat e pergjitheshme qe ngarkohen ne port gjithë ky rafik është konsideruar për eksport dhe mallrat transit nuk janë konsideruar të vecanta⁴. Trafiku i kryer në ngarkim të mallit është konsideruar sikur i gjithi del nga Shqipëria. Shif. Figure 2-7.

⁴ Nga Statistikat e PDA, me përjashtime të vogla nuk ka mallra që vijnë nga vendet fqinje për tu ngarkuar në Portin e Durresit. Vetëm një sasi vere nga Maqedonia transit..



2.5 Menyra e transportimit te mallrave te pergjitheshme.

Mallrat e pergjitheshme vijne ne portin e Durresit net re menyra transporti sic tregohet ne matricen e meposhteme.

Table 2-1 Menyrat e transportit te mallrave te pergjitheshme.

	Ro-Ro ⁵	Lo-Lo ⁶
I pa kontainerizuar	Sipas statistikave te mbajtura nga PDA analizat nuk do te jape trafikun ro-ro ne trafikun e kontainerizuar dhe te pa kontainerizuar. Gjithashtu nje pjese e vogel e mallit qe vjen me target (ro-ro) eshte e kontainerizuar dhe kjo nuk ka ndikim ne operacionet e portit. Porti e regjistron kete lloj malli ne zerin "trafik me target"	Kjo kategori permbledh mallrat qe nuk kane njesi kategorizimi si pprofila e shufra hekuri, prokate, paleta me cemento me thase etj. Qe PDA I ka emertuar me zerin "Mallra te pergjitheshme"
I kontainerizuar		Kjo kategori permbledh kontaineret qe shkarkojne ne terminalin e kontainerave.. PDA I ka emertuar me zerin "Kontaineret"

Ne mete shumten e rasteve mallrat e pergjitheshme mund te transportohen me menyren e pare nga te tre menyrat. Per shembull: NJe thes cemento mund te arrije ne portin e Durresit:

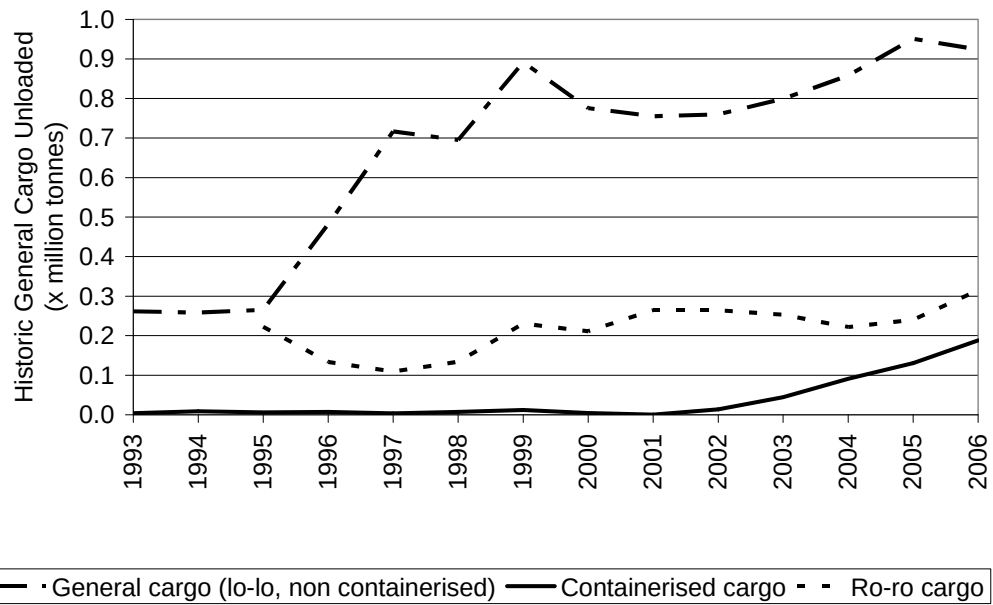
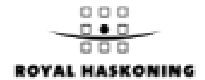
- me kamion me target nga Italia; ro-ro
- me thase ne paleta vendosur ne hambar ; lo-lo mall i pa kontainerizuar
- me tase ne paleta I vendosur ne kontainer; mall i kontainerizuar

Sic e shofim ne fig. 2-5 me poshte, ne menyre te vecante mallrat me kontainera tregojne nje rritje te shpejte qysh nga viti 2002. Ne vitin 2006 volumi i mallrave me kontainere te shkarkuara ne port ishte rreth 200 mije ton nga 1.4 milion ton mallra te pergjitheshme te shkarkuara ne portin e Durresit ne total.

Figure 2-5 Mallrat e pergjitheshme te shkarkuara ne Portin e Durresit sipas menyres se transportit.

⁵ Ro-ro: Roll-on/Roll-off: Mjete me rrota si automobile etj. Gjate operacioneve te ngarkim/shkarkimin mjetet zbresin vete.

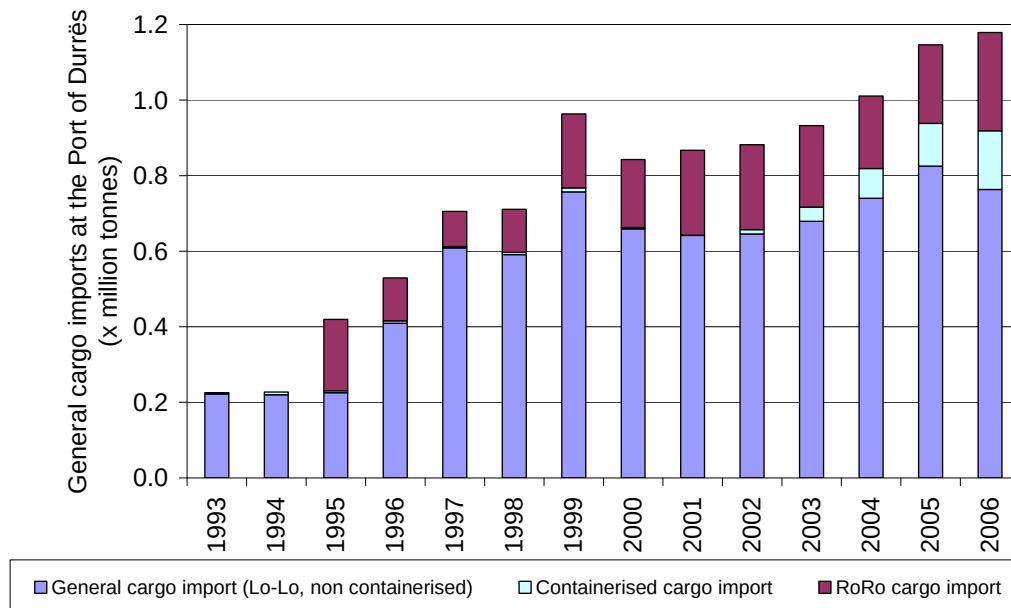
⁶ Lo-lo: Load-on/Load-off: mallra qe ngarkohen me vinc ne anije.



2.6 Mallrat e pergjitheshme te importuara sipas menyres se transportit

Grafiku I meposhtem tregon importet e mallrave te pergjitheshme sipas menyres se transportimit.

Figure 2-6 Importet e mallit te pergjithshem nga Porti i Durrës (perveç tranzitit)



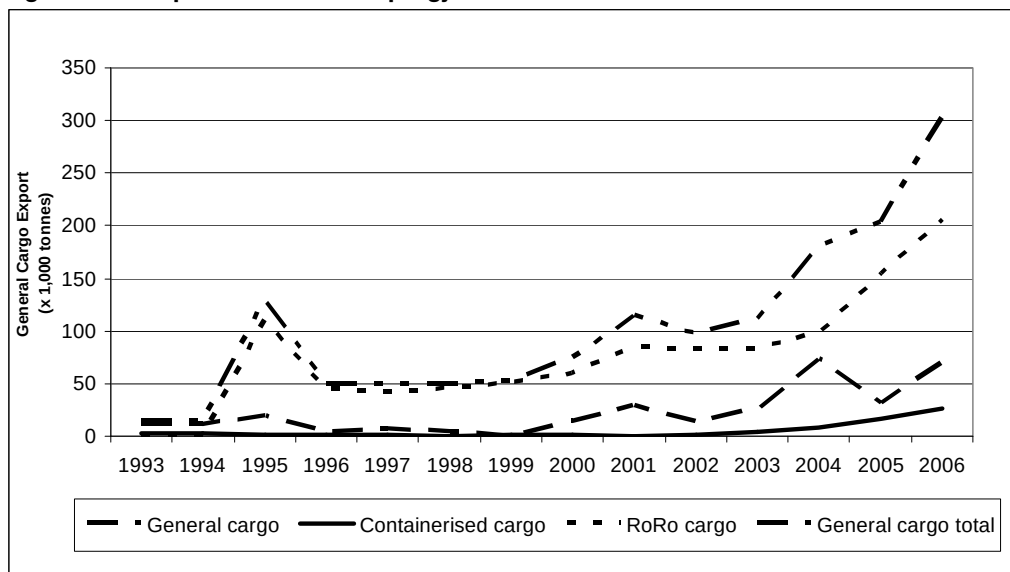
Nga grafiku i mesiperm verehet se:

- Nga vit 2000, importet e mallit te pergjithshem ne Shqiperi eshte rritur me nje koeficient mesatar prej 6% ne vit afersisht.
- Trafiku Ro-Ro perben rreth 20% te importeve te mallit te pergjithshem total. Fakti qe importet ro-ro vine kryesisht nga Italia, tregon qe tregu me Italine, si partner i tregut te importeve ne Shqiperi, mbeten pak a shume kostante ne nje te pesten e importeve totale.
- Qe nga fillimi i trafikut te kontenjerve ne portin e Durrës ne vitin 2002, kuota realtive e trafikut te kontenjerizuar eshte rritur me shpejtesi ne krahasim me mallin e pergjithshem te pakontenjerizuar.

2.7 Eksporti i mallrave te pergjitheshme sipas menyres se

Grafiku I dhene ne Fig 2-7 tregon zhvillimin e eksportit ne Portin e Duresit. Eksporti kryesisht konsiston ne tekstile dhe disa artikuj bujqesor. Volumi I pergjithshem mbetet akoma i vogel. Mund te shihet nje rritje e dukshme vecanerisht nga vitin 2003. Shumica e mallrave te pergjitheshme jane bere kryesisht via Ro-Ro.

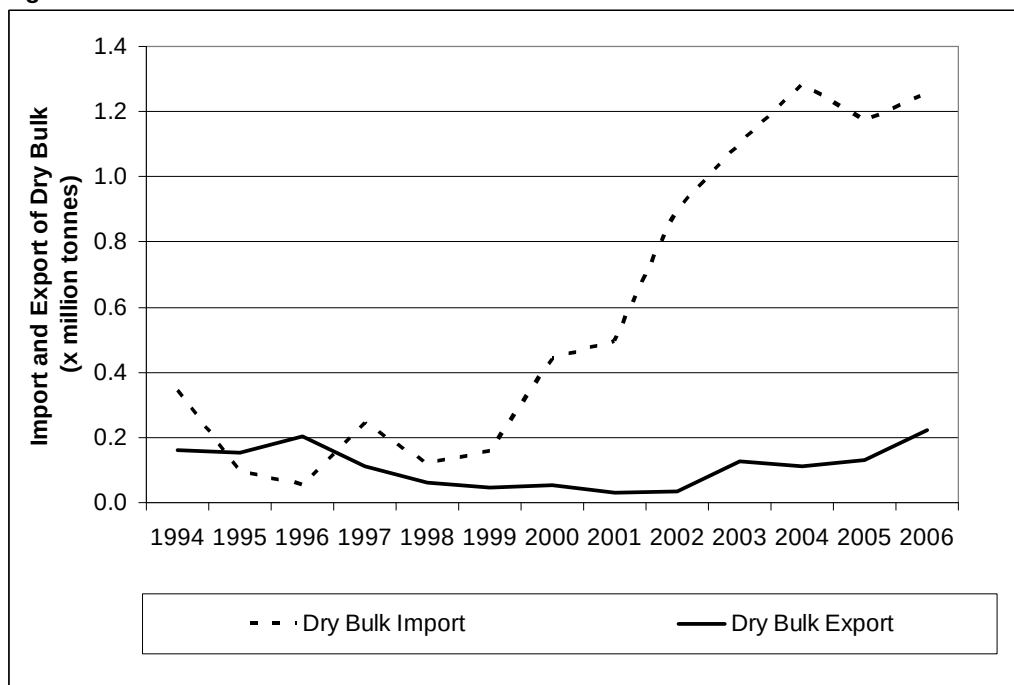
Figure 2-7 Eksporti I mallrave te pergjitheshme ne Portin e Duresit.



2.8 Mallra Rifuxho

Importi i mallrave rifuxho ne vitin 1990 eshte dominuar kryesisht nga importi idrithrave. Se fundmi eshte bere nje politike qe te importohen drithrat si gruri, misri, orizi, dhe pergjithesisht toka bujqesore te perdorej per prodhimin e artikujve me te shtrenjte. Nje rritje e dukeshme e mallrave rifuxho erdhi si rezultat i rritjes se nevojës per cemento, gje qe e beri te mjaftueshme qe te importohesh dhe rifuxho. Investimet ne industrine e prodhimit te cimentos ne Shqiperi beri te te stabilizohesh rritja e importit te cimentos dhe klinkerit ne vitin 2004.

Figure 2-8 Trafiku i mallrave rifuxhi

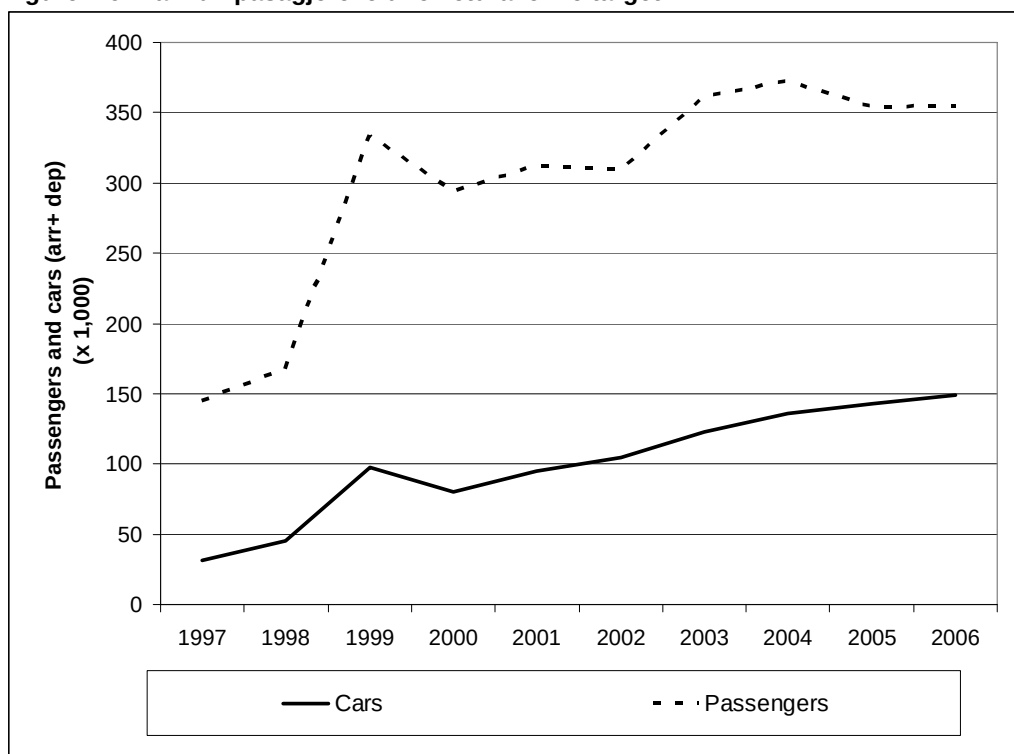


Eksporti nga Shqiperia i mallrave rifuxho ka qene kryesisht mineral kromi, dhe ferrokrom. Mbas renies se regjimit komunist ne vitin 1990, minierat te cilat ishin paisur kryesisht me teknologji te vjeter , nuk mund te rinovonin teknologjine keshtu qe falimentuan. Mbas viteve 2000, gjithsesi, minierat u rihapen dhe eksporti u rrit ne nivelet e viteve 1990.

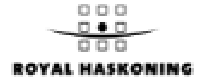
2.9 Trafiku I pasagjereve

Pasagjeret qe udhetojne me target jane shoferet e kamioneve, pasagjere qe perdorin tragetin per transportin me makina ose jo. Tragetet perdoren kryesisht nga emigrantet shqipare qe jetojne e punojne ne Europe dhe vizitojne familjet e tyre ne Shqiperi.

Figure 2-9 Trafiku I pasagjereve dhe veturave me target.



Ne te njejtin grafik jepet dhe numri i veturave te cilat sic shifet nga grafiku kane nje korelacion duke marre ne llogaritje dhe numrin mesatar te pasagjereve per makine. Importi I makinave eshte verifikuar dhe ka nje stabilitet ne 25.000 makina ne keto tre vitet e fundit.



3 PARASHIKIMI PER IMPORTET E MALLRAVE TE PERGJITHESHME.

3.1 Performanca makro-ekonomike e Shqiperise

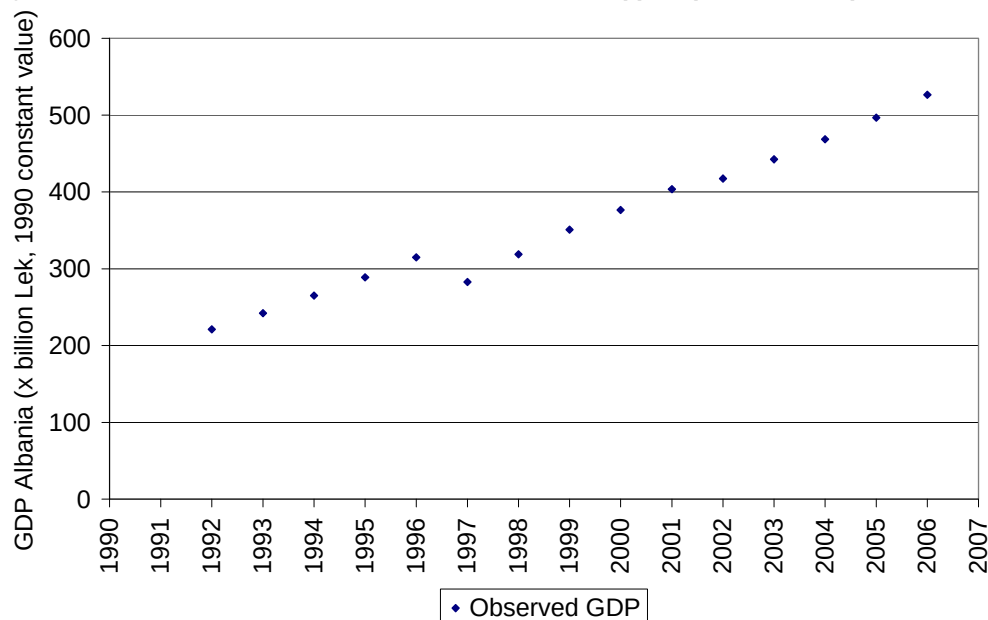
Treguesit kryesor makroekonomik perdoren per te llogaritur parashikimin e trafikut ne Portine Duresit duke mbajtur konstant GDP. Kjo eshte nje mase per rritjen ekonomike te vendit duke gjeneruar kapacitete nepermjet te ardhurave dhe furnizimin me energji te popullates. Per kete arsye, GDP ne vlere konstante shpesh tregon shpesh jep nje korelacion te mire me importin e mallrave te pergjitheshme.

Table 3-1 dhe Figure 3-1 japin vlerat e GDP (fikse ne 1990 miliard Lek) ne 15 vitet e fundit

Table 3-1 Historiku I GDP⁷ (x miliard Lek, konstant 1990)

Viti	1,992	1,993	1,994	1,995	1,996	1,997	1,998	1,999	2,000	2,001	2,002	2,003	2,004	2,005	2006
GDP (X miliard Lek)	221	242	265	289	315	283	319	351	376	404	417	442	468	497	526

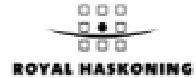
Figure 3-1 Historiku I evolucionit te GDP reale ne Shqiperi (x miliard Lek)



Vecojme si me poshte:

- Duket nje renie e ekonomise ne vitet 1996-97
- Gjate 15 viteve te fundit GDP ka pesuar nje rritje mesatare prej rreth 6.4%

⁷ Burimi: Global Econ Data - World Bank Development Data – IMF World Economic Outlook (WEO) (<http://econstats.com/weo/C002V017.htm>, status website on 18 January 2008)



Kohet e fundit, Oxford Economic Intelligence Unit ka publikuar evolucionin e GDP ne Shqiperi deri ne vitin 2013.

- Parashikimi I rritjes se GDP eshte dhene ne tabelen e meposhteme:

Table 3-2 Parashikimi I rritjes se GDP reale ne Shqiperi⁸

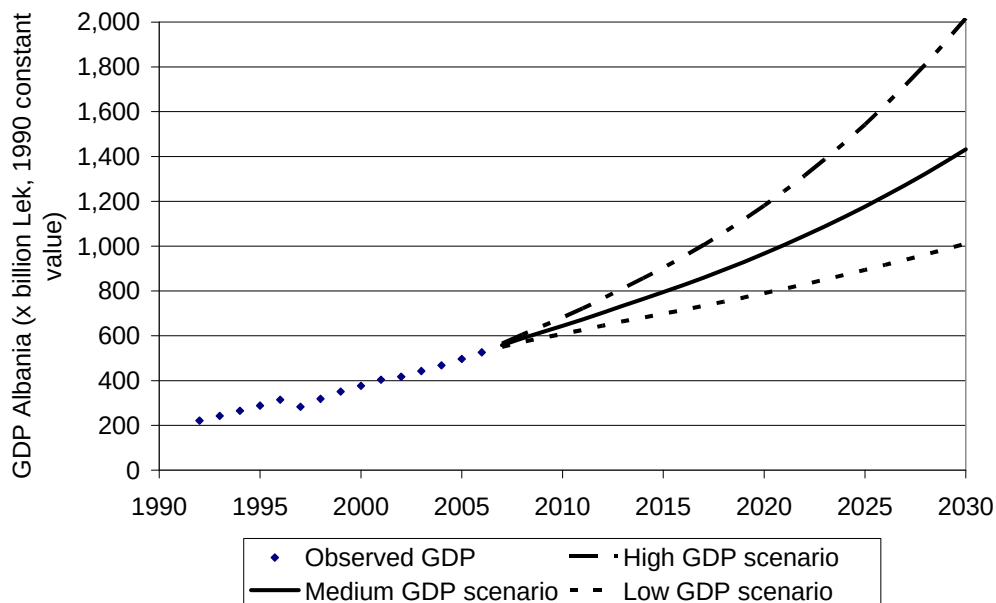
	2007	2008	2009	2010 - 2013
Parashikimi I rritjes se GDP reale (%) ne vit)	5.9%	5.7%	4.7%	4.5%

Kjo tabele eshte pergjithesisht e njejte me studime te tjera qe ka pasur disponibel Konsulenti, prandaj eshte perdorur si baze ne parashikimin e GDP ne Shqiperi.

Megjense studimi jone duhet te beje nje parashikim deri ne vitin 2030 eshte perdorur ekstrapolimi duke ruajtur konstante rritjen e GDP ne vleren 4.5% nga 2013 – 2030. Rritja realee GDP per skenarin me te ulet dhe me te larte eshte perdorur nje shtese ose zbritje 1.5%.

Diagrama e meposhteme tregon historikun e observuar dhe skenaret e parashikimit te rritjes se GDP reale ne Shqiperi.

Figure 3-2 Skenaret per parashikimin e GDP reale ne Shqiperi (x miliard Lek)

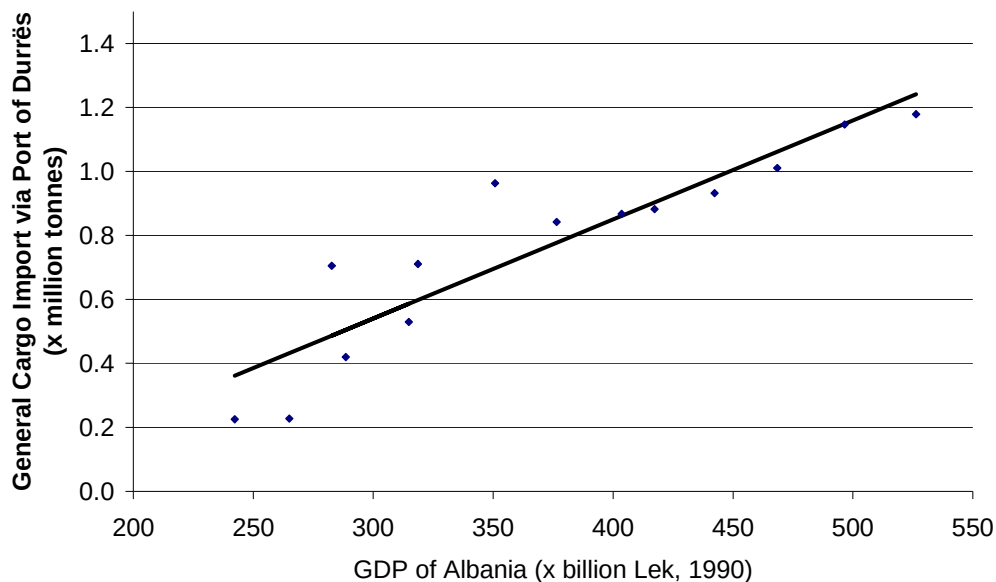


⁸ Burimi: Oxford Economic Intelligence Unit

3.2 Mardhenia ndermjet importit te mallrave te pergjitheshme dhe GDP reale ne Shqiperi.

GDP reale reflekton nivelin e zhvillimit ekonomik. Zhvillimi ekonomik
The real GDP reflects the performance of an economy and as the performance of the economy. As the performance of the economy is an important factor for the country's ability to purchase general cargo import products, there is often a correlation between the real GDP and general cargo imports. The diagram below depicts the general cargo imports vs. GDP (in constant billion Lek) for Albania.

Figure 3-3 Korelacioni ndermjet Importit te mallrave te pergjitheshme dhe GDP



Me poshte jepet korelacioni ndermjet tyre:

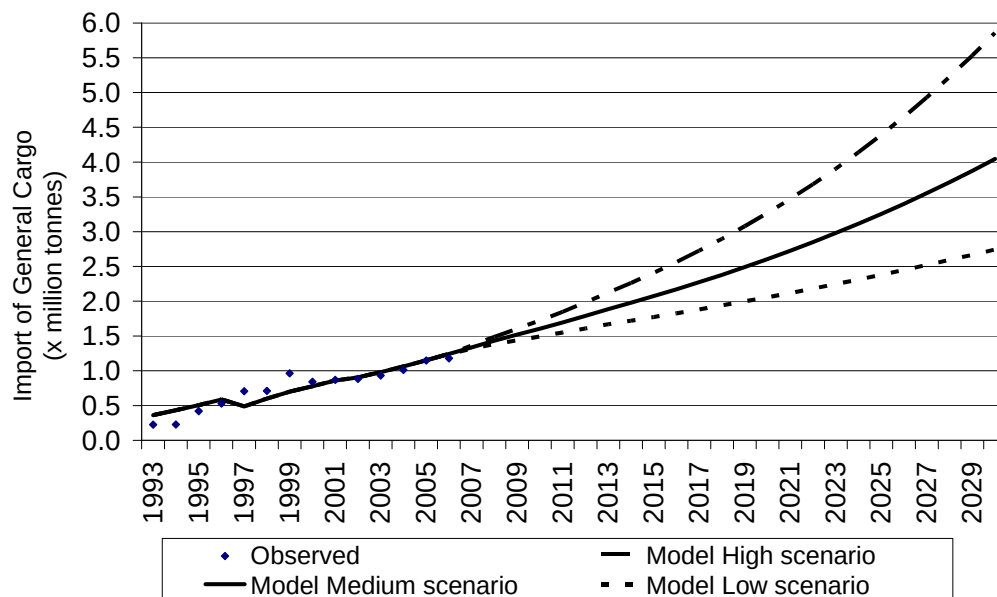
$$\text{Importi i mallit te pergjithshem [x mije ton]} = -389 + 3.1 \times \text{PBB [miliard Lek, 1992]}$$

Vlera (R^2)= 0.83 eshte nje tregues qe verteton se lidhja e percaktuar mund te pranohet.

3.3 Parashikimi i importit te mallrave te pergjitheshme.

Per te percaktuar parashikimin e importit te mallrave te pergjitheshme ne Shqiperi, eshte pranuar qe lidhja ndermjet GDP dhe importit te mallrave te pergjitheshme identifikuar per 15 vjetet e shkuar ne seksionin e 3.2, mbetet e vlefshme edhe ne te ardhmen. Alplikimi I kesaj lidhje ne parashikimi I vleres se GDP (shif Sec. 3.1) na shpie ne nje parashikim te importit te mallrave te pergjitheshme sic tregohet ne Fig. 3-4

Figure 3-4 Parashikimi I importit te mallrave te pergjitheshme ne Shqiperi



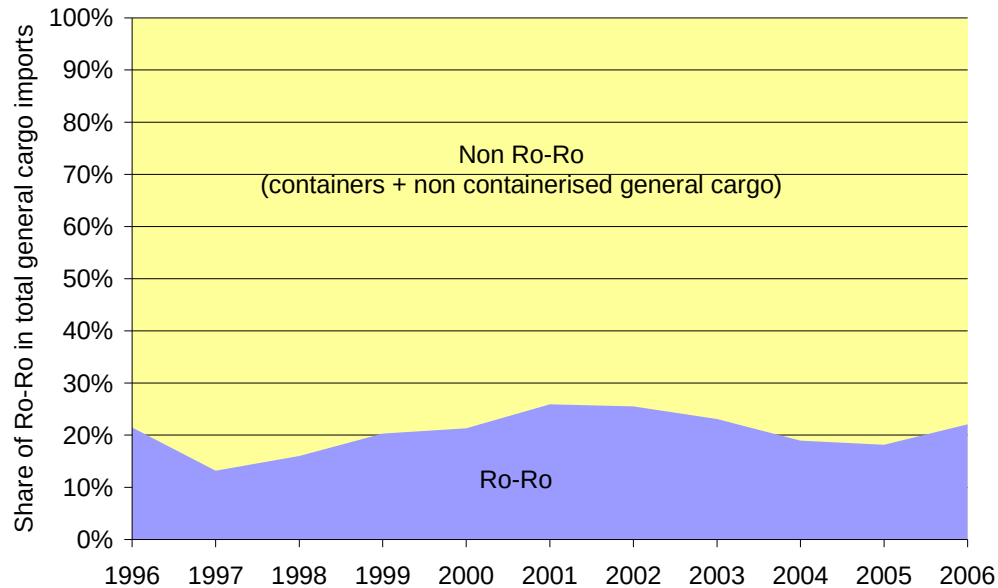
Ne baze te skenarit te importit te mallrave te pergjitheshme eshte projektuar te rritet nga rreth 1.2 milion ton ne 2006 ne 4 milion ton ne ne vitin 2030. Grafiku gjithashtu ilustron qe skenari i perdorur, pershkruan trafikun ne te shkuaren (treguar me shenjat blu ne periudhen 1993 – 2006) i cili pershtatet shume mireme modelin e perdorur.

Per te kryer studimin e master –Planit eshte e nevojshme te percaktohet cfare pjese e importit te mallrave te pergjitheshme do te perpunohet me transportin via ro – ro, kontanerizuar ose jo trafikun lo – lo. Paragrafi ne vazhdim do te vleresoje kete ndarje te mallit te importuar.

3.4 Parashikimi I importit te mallrave te pergjitheshme te transportohen

Konsulenti analizoi historikun e trafikut ro – ro ne kuadrin e trafikut total te importit mallrave te pergjitheshme. Rezultatet e ketij vleresimi jane paraqitur ne diagramen e meposhteme.

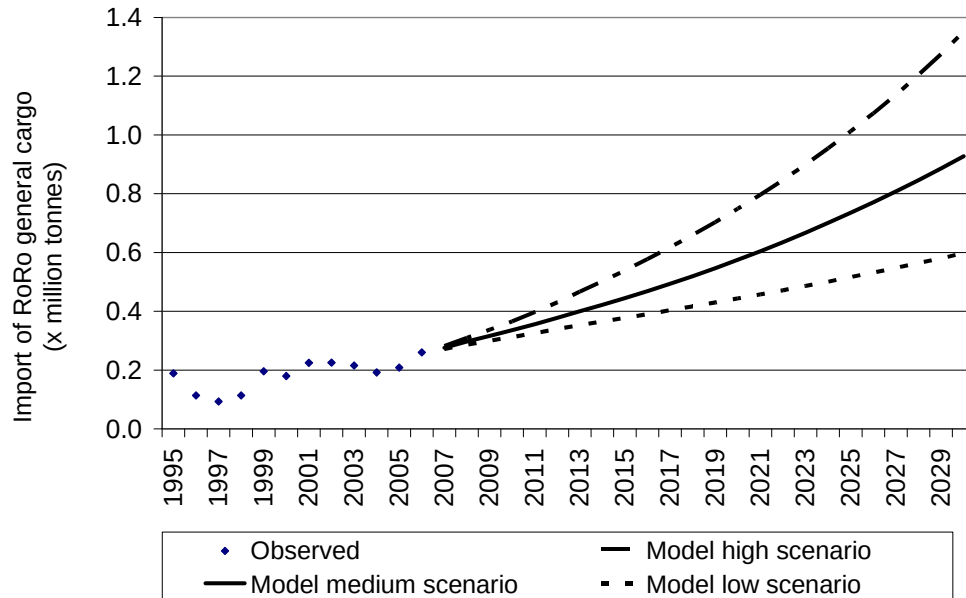
Figure 3-5 Vecimi I trafikut ro-ro ne totalin e importit te mallrave te pergjitheshme via Porti I Duresit.



Historikisht trafiku ro-ro kundrejt trafikut total ka pasur levizje ne nje rang nga 15% deri ne 25%. Meqenese importet ro-ro kryesisht jane nga Italia, kjo tregon qe tregetia e Shqiperise me Italine mbetet konstant ne masen prej 20% te totalitte importeve te mallrave te pergjitheshme.

Aplikimi I kesaj ne importin total te mallrave te pergjitheshme, derivuar nga paragrafi paraardhes te shpie ne nje projeksion per importin e mallrave te pergjitheshme via ro-ro sic tregohet ne diagramen e meposhteme.

Figure 3-6 Parashikimi I importit te mallrave te pergjitheshme ro-ro nga Porti I Duresit.



Ky mall eshte importuar prej kamionave ose te trailerave, te cilat jane analizuar ne seksionin e trafikut ro – ro.

3.5 Parashikimi I importit me container.

3.5.1 Niveli I kontainerizimit te mallrave.

Mbas trafikut ro-ro, mallrat e pergjitheshme te mbetura mbeten te transportohen me lo-lo, te ontainerizuara ose te pa kontainerizuara.

Sot ne bote gjithnje e me shume po rritet transporti i mallrave te kontainerizuara, ndersa nje kategori mallrash rezultojne qe transportohen me pak me container si per shembull shufrat e hekurit, fletet e llamarines et.

Per te shprehur sasine e mallrave te pergjitheshme qe transportohen me ro-ro, perdoret ekuacioni I meposhtem:

$$\frac{ContainerisedGeneralCargo}{TotalGeneralCargo} = \frac{ContainerisedGeneralCargo}{ContainerisableGeneralCargo} \times \frac{ContainerisableGeneralCargo}{TotalGeneralCargo}$$

Ana e majte e ekuacionit eshte quajtur shpesh “Raporti i Kontainerizimit”

Faktori I pare ne anen e djathte te ekuacionit eshte quajtur shpesh “Shkalla e kontainerizimit” – ajo eshte perqindja e mallrave qe mund te kontainerizohen kundrejt atyre qe jane kontainerizuar aktualisht.



3.5.2 E shhkuara dhe e ardhmja e kontainerizimit.

Faktori I dyte ne anen e djathte te ekuacionit eshte kontainerizimi – kjo eshte nje madhesi pa dimensionin qe tregon sasine e mallrave qe mundte transportohen me kantainer. Kjo varet nga perzjerja e mallrave qe perpunohen ne portet e marra ne konsiderate.

Ne menyre qe te percaktohet sasia e mallrave te kontainerizueshme nga perzjerja e mallrave te pergjitheshme qe importohen, Konsulenti ka pranuar, per secilen nga mallrat kryesore qe importohen, sasine qe mund te kontainerizohet. Tabela e meposhteme paraqet se sa mund te jene te kontainerizueshme kategorite e ndryshme te mallrave qe vijne ne Portin e Durrës sipas statistikave.

Table 3-3 Kontainerizushmeria e kategorive te mallrave.

Malli	Kontainerizushmeria	Malli	Kontainerizushmeria
Miell	100%	Kimikate	100%
Sheqer	100%	Barit	100%
Oriz	100%	Makineri	70%
Artikuj ushqipor	100%	Bllaqe mermeri	0%
Vaj Guzhine (pallets)	100%	Ushqim kafshesh	100%
Banane	100%	Xham	100%
Zarzavate	100%	Makineri	50%
Cimento me thase	100%	Tulla/Tjegulla	100%
Hekuri	50%	Gure/Pllaka gipsi	100%
Tulla/Tjegulla	100%	Hekur skrap	100%
Materiale ndertimi	70%	Vere	100%
Nitrat-Ure me thase.	100%	Etj.	100%

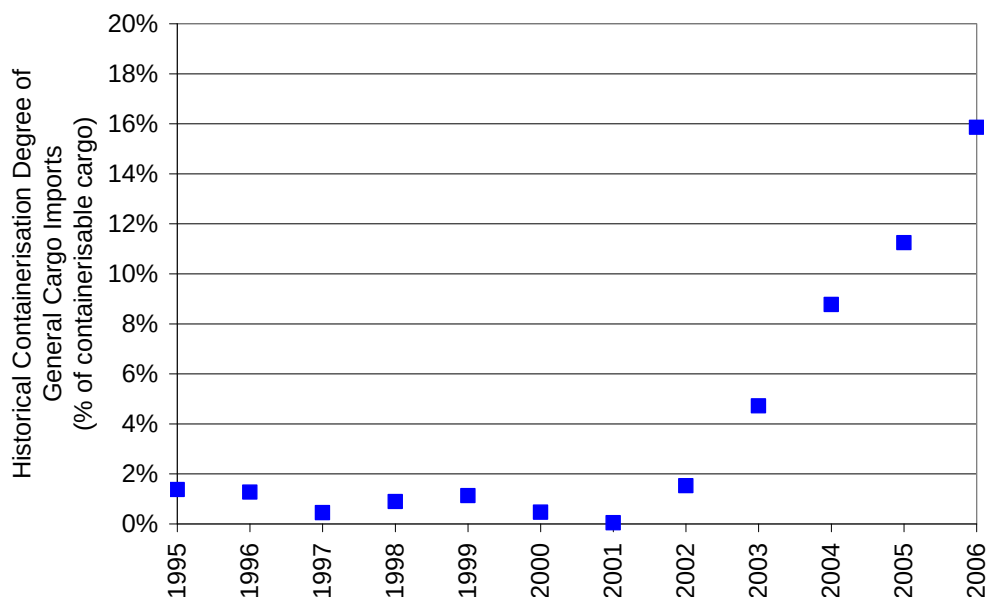
Aplikimi I ketij raporti ne importet ne Durrës na jep se 90% e mallrave te importuara jane te kontainerizueshme. Duke pranuar se perzjerja e mallrave mbetet e njejte (P.sh. asnje ndryshim i dukshem ne ndryshimin ne perqindje ndaj llojeve te mallrave kundrejt te teres qe importohet). Kjo do te mbetet konstante brenda kuadritte ketij projekti.

E shkuara dhe e ardhmja e shkalles se kontainerizimit

Net e vertete jot e gjitha mallrat e kontainerizueshme do te transportohen efektivisht me container. Gjithmone do te gjendet nje pjese qe nga malli I kontainerizueshem dot transportohet jashte kontainerit. Kjo do te thote qe shkalla e kontainerizimit do te jete gjithmoe me pak se 100%. Diagrama e meposhteme shpreh evolucionin historik te shkalles se kontainerizimit te importeve ne PortineDurrës. Mund te shikojme qe prej vitit 2002 shkalla e kontainerizimit ka filluar te rritet.shume shpejt⁹.

⁹ Shenim: Rritja e trafikut te kontainerave I atribohet kalimit nga mallra te pa kontainerizuara ne mallra te kontainerizuara se sa rritjes se trafikut ne pergjithesi ne vend.

Figure 3-7 Te dhenat e grumbulluara mbi shkallen e kontainerizimit te mallrave te importuara ne Portin e Duresit.

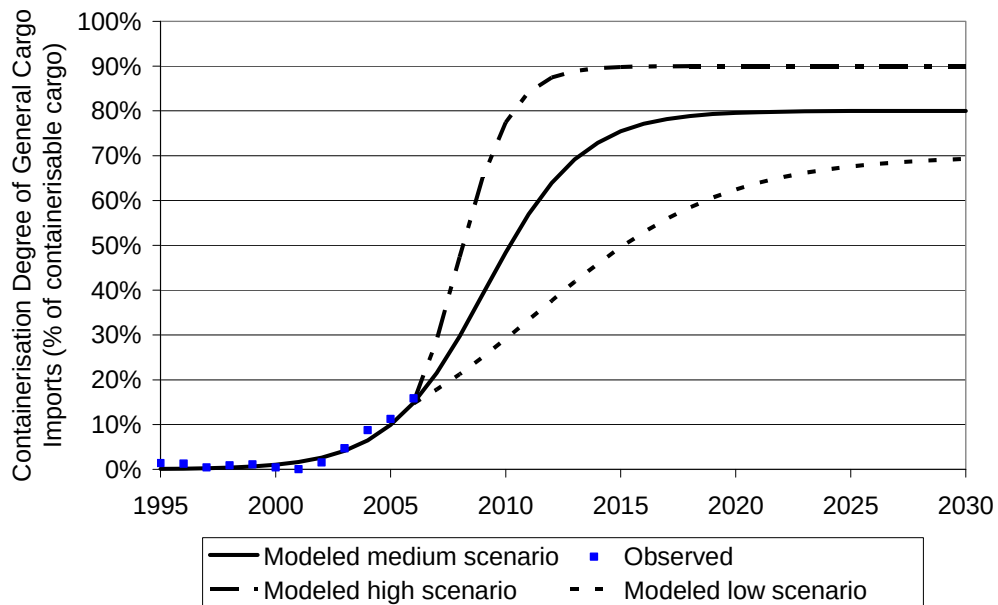


Statistikat tregojne nje rritje imressive te perdorimit te kontainerave keto 5 vitet e fundit. Gjate viteve 2003-2006 numri i kontainerave eshte gjashtefishuar. Megjithese niveli i mallrave te pergjitheshme te importuara eshte rritur por nuk eshte rritur ne ate mase qe eshte rritur numri i kontainerave. Kjo eshte shkaktuar nga procesi i kontainerizimit te mallrave te pergjitheshme, i cili eshte zhvilluar se fundmi ne Shqiperi. Procesi i kontainerizimit eshte nje proces qe pakeson perpunimin e mallrave lo-lo dhe rrit numrin e kontainerave te cilat sot jane nje transport eficient.

Procesi I kontainerizimit eshte jne process shme I rendesishem per parashikimin e trafikut me kontainer dhe prandaj eshte trajtuar ne nje seksion te vecante ne raport.

Ne pergjithesi procesi I kontainerizimit shprehet ne formen e nje kurbe (S). Per skenarete ndryshme perdorur ne kete projekt Konsulenti ka perdorur kunben (S) me pjerresi te ndryshme.

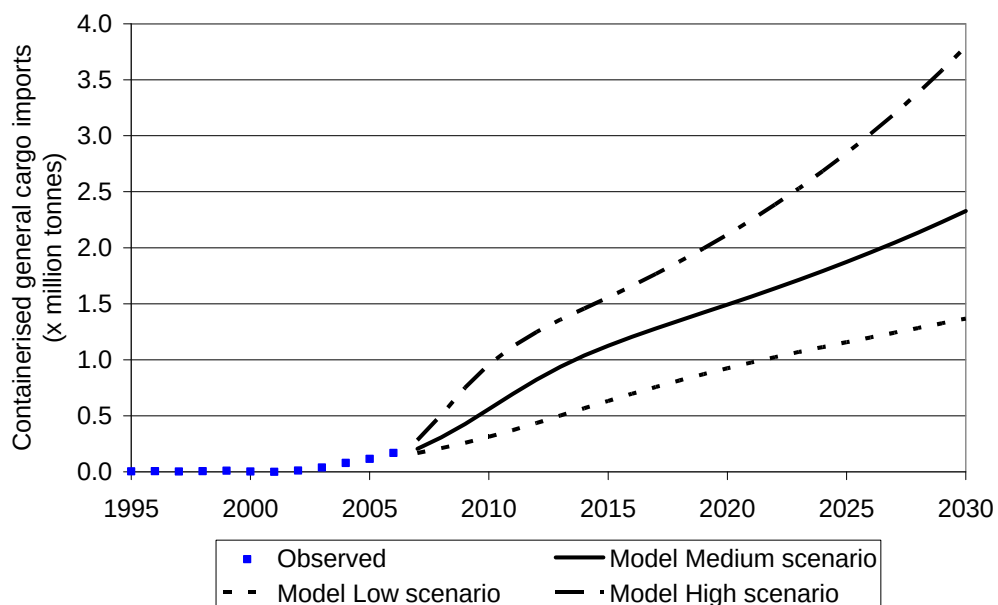
Figure 3-8 Procesi I kontainerizimit



Duhet verejtur qe emrat e skenareve (i larte/ i ulet), (high/ low), i referohen trafikutte kontainerave – kjo do te thote qe skenari *I larte* eshte kontainerizim I larte dhe per pasoje skenari I ulet eshte kontainerizim I ulet I Mallrave lo-lo.

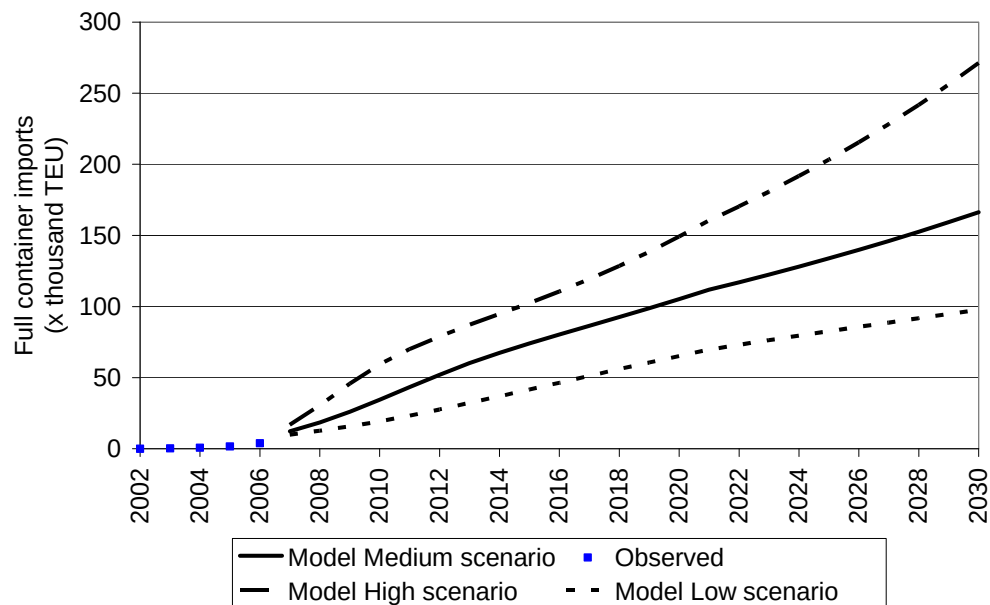
Bazuar ne projeksionet e importeve totale te mallrave te pergjitheshme, konainerizushmeria dhe shkalla e kontainerizimit, mund te perpunohet dhe te llogaritet parashikimi I importeve te mallrave te pergjitheshme te kontainerizuara.

Figure 3-9 Parashikimi i importeve te mallrave kontainerizuara via Port i Durrësit (x million tonnes)



Po ashtu trafiku I kontainerave ne port esht shprehur ne TEU (Twenty Feet Equipment Units – njesia matese sipas Standartit ISO per kontainerat 20ft). Shprehja e trafikut te importuar ne TEU llogaritet nepermjet ngarkimit mesatar te nje kontaineri. Bazuar ne te dhenat per vitin 2005-2007 (gjashtemujori i pare) derivon ne nje ngarkim mesatar prej 17ton/TEU. Kjo shifer eshte me e larte se ne shume vende te tjera, por kjo shifer pritet te bjere ne nivelin e 14ton/TEU sic eshte verejtur dhe ne porte te tjera. Per qellime parashikimi eshte pranuar qe ngarkimi mesatar te bjere me 0.2 ton/TEU nga 17Ton/TEU ne 2006 deri ne nivelin 14Ton/TEU. Rezultatet e parashikimit te trafikut per te gjitha kontainerat e importuar jane shprehur ne diagramen e meposhteme:

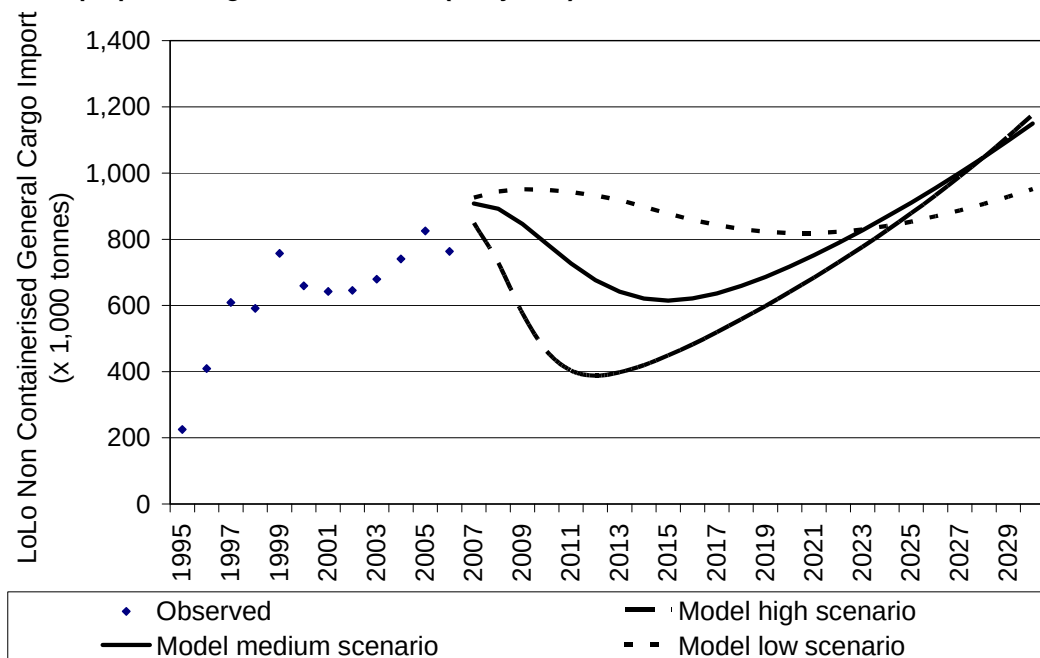
**Figure 3-10 Parashikimi I importeve te kontainerizuara ne Portin e Duresit
(x thousand TEU)**



3.6 Parashikimi i importeve lo-lo te pakontainerizuara.

Ne paragrafin e meparshem u studiuan importet e mallit ro-ro dhe importet e mallit te kontenjerizuar. Importet e mallit te pergjithshem qe teprojne jane perpunuar si mall i pergjithshem lo-lo. Diagrammi i meposhtem paraqet rezultatin e parashikuar per planet e ndryshme te veprimit per importet e mallit te ngarkuar dhe te shkarkuar (me vinçat e kalatave) te pakontenjerizuar.

Figure 3-11 Importet e parashikuara te mallit te pergjithshem te pakontenjerizuar LoLo, i perpunuar nga Porti i Durrësit (x mije ton)

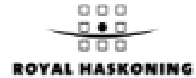


Duke pare formen e pergjithshme te diagramit mund te theksohet se:

- Plani i ulet i veprimit tregon nje rendiment me te larte se plani i mesem dhe i larte i veprimit. Arsyja eshte se plani i larte i veprimit perfshin nje rritje me te shpejt te shkalles se kontenjerizimit, dhe provokon nje kalim te shpejt nga importet e pakontenjerizuar te ato te kontenjerizuar, duke lene per te rregulluar nje trafik te mallit te pakontenjerizuar relativisht te ulet.
- Keto tre plane veprimi tregojne ne rradhe te pare nje trafik qe pakesohet dhe qe do shtohet perseri pas disa vitesh. Kjo eshte me teper nje pasoje e je arsyetimi matematik se nje pretendim i evolucionit te trafikut net e ardhmen¹⁰. Interpretimi i sakte per mallrat e pa kontainerizuara do te ishte se ato do te mbeten konstante deri ne fund te ketij studimi ne nivelet 1.0 – 1.2 milion ton /vit.

¹⁰ Arsyja per kete eshte qe perioda e pare e kontainerizimit ishte e shpejtederi sa arriti nje nivel dhe pastaj rritja ra (shif siper). Pastaj rritja nga kontainerizimi i mallit ja la vendin rritjes se trafikut ne pergjithesi. Nga ky nivel rritja e importit te mallrave te pergjitheshme me container ja le vendin rritjes se mallrave te pa kontainerizuara.





4 PARASHIKIMI I EKSPORTEVE TE MALLRAVE TE PERGJITHESHME

4.1 Eksporti total i mallrave te pergjitheshme

Per eksportin e mallit te pergjithshem eshte perdorur e njejta tabelë ndarese qe eshte perdorur per importet. Tabela e meposhtme paraqet detajet e mallrave te eksportuara vitet e fundit.

Tabela 4-1 Analiza e eksportit te mallit te pergjithshem

Malli			2004	2005	2006
	Makineri	[ton]	1,462	3,066	1,257
	Tulla/pllaka	[ton]	0	0	5,272
	Gur/pllaka gipsoj	[ton]	702	3,627	14,385
	Hekurishte	[ton]	69,485	24,984	49,850
	Vere tranzit nga Maqedonia	[ton]	0	0	0
	Mallra te tjere	[ton]	1,781	7	10
	Shuma	[ton]	73,430	31,684	70,774
I kontenjerizuar		[ton]	8,500	16,970	26,443
RoRo		[ton]	98,000	155,000	206,000
Malli		[ton]	179,930	203,654	303,217

Nga studimet del se produktet e eksportuara me te rendesishme te Shqiperise jane aktualisht: keputet, tekstili, rroba, hekuri dhe produkte çeliku. Sidomos keto te fundit ne ton jane te rendesishme. Ne vitin 2006 eshte firmosur nje marrveshje midis Shqiperise dhe BE-se, ne te cilen eshte vendosur se gjithe taksat e importit ne produktet e çelikut shqiptare duhet te shfuqizohen dhe se industria shqiptare e çelikut duhet te rekonstruktohet per te rritur konkurrencen e saj brenda 3 vitesh. Volumet e ardhshme te parashikuara jane bazuar ne volumet historike me 4%, 3% dhe 2% rritje perkatesisht per nje plan veprimi te larte, te mesem dhe te ulet.

Ne te njejtimit studim te pasurise se Vendit figuron se bujqesia eshte nje nga te ardhurat me te fuqishme per zhvillimin ekonomik ne te ardhmen e shkurter. Kjo u konfirmuar ne debatin me Ministrin e Bujqesise. Ulja ne eksportit e produkteve bujqesore eshte e shkaktuar aktualisht mungesa e lidhjeve me tregun. Gjate regjimit komunist kooperativat krijonin lidhjen midis bujkut dhe tregut. Pas regjimit komunist u prishen kooperativat dhe bujket nuk krijuan me te tilla. Megjithate mendohet se shoqeri private do te futen ne kete treg dhe zhvillimi i eksportit te produkteve bujqesore do te rritet me te njeten koeficient te koheve te fundit. Per kete qellim jane mbledhur nga FAO te dhena te tjera mbi eksportimin e produkteve bujqesore. Ky koeficient nga viti 1999 ne vitin 2006 ka qene 25% ne vit. ky koeficient rritjeje eshte perdorur per periudhen qe shkon deri ne 2010 per planin e lart te veprimit. Plani mesem dhe i ulet i veprimit eshte bazuar ne projektimet e bera nga Ministria e Bujqesise, si i prezanton raporti i Louis Berger (2005) dhe perdor nje koeficient rritjeje baras me perkatesisht 10% dhe 5%. Ne te ardhmen e larget eshte perdorur nje koeficient rritjeje baraz me 1%, ne lidhje me koeficientin e rritjes se popullsisë, afersisht si parashikimi i Louis Berger (2005)

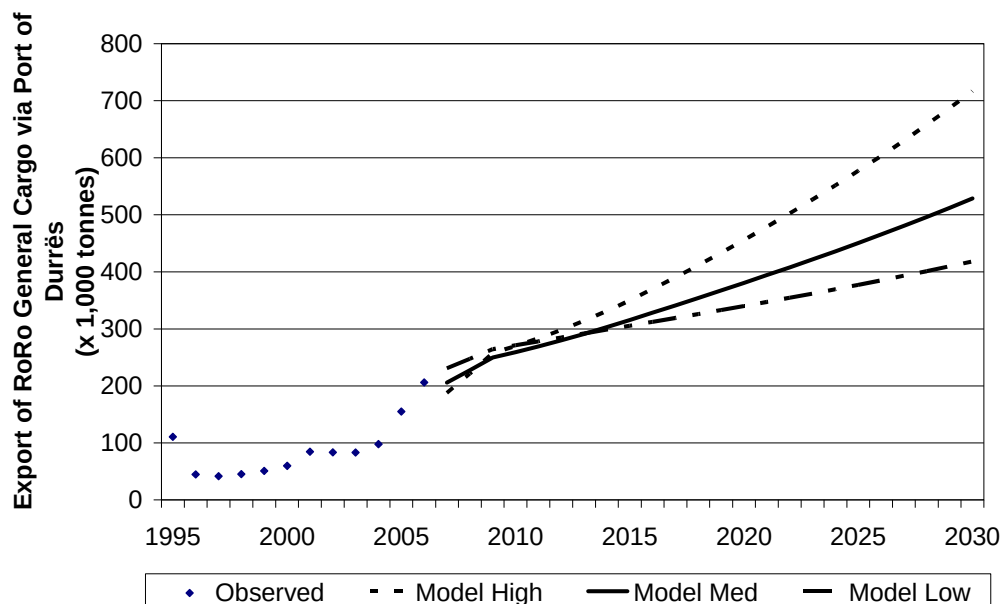
Per pjesen e mallit te pergjithshem qe tepron nuk dihet asnje detaj dhe planet i veprimit per rritjen jane bazuar ne principin se rritja e eksportit eshte per nje pjese te madhe e varur nga krijimi i bizneseve te reja dhe eshte me pak e varur nga autonomia e rritjes se bizneseve ekzistues. Prandaj rritja deri ne vitin 2010 eshte parashikuar me nje volum rritje te stabilizuar prej 50.000 tpa, 30.000 tpa dhe 20.000 tpa perkatesisht per planin e larte e mesem dhe te ulet te veprimit. Ne te ardhmen e larget mendohet se rritja do te bazohet me shume nga autonomia e rritjes e bizneseve ekzistuese te krijuara deri ateherë. Per keto arsyje jane perdorur koeficiente rritjeje prej perkatesisht 4%, 3% dhe 2% per planin e larte e mesem dhe te ulet te veprimit.

Per mallin e ekportit, ndarja midis transportit Ro-Ro, te pakontenjerizuar Lo-Lo dhe te kontenjerizuar eshte bere si meposhte.

4.2 Eksporti Ro-Ro I mallrave te pergjitheshme

Per eksportin Ro-Ro pergjindja e transportit Ro-Ro te mallit te pergjithshem total eshte llogaritur te jete 50%, 60% dhe 70% perkatesisht per planin e larte, e mesem dhe e ulet te veprimit. Kjo do te thot se ne planin e larte te veprimit parashikon shifren me te ulet per mallin Ro-Ro (plani i larte i veprimit fokusohet ne nje rendiment me te larte kontenjeresh dhe kur nje volum me i madh mallrash mbahet neper kontenjer me pak i takon transportit Ro-Ro) Transporti Ro-Ro eshte trajtuar me imtesisht ne seksionin tragete/Ro-Ro.

Figure 4-1 Eksporti I Ro-Ro I mallrave te pergjitheshme



The above figure shows the export of RoRo general cargo. It can be seen that it is expected that the RoRo volumes will keep growing in the near future. But that on the mid to long term RoRo will lose market share to the containerised cargo, which will lead to a reduced growth rate for the RoRo.



Tabela permban shifrat kryesore te paraqitura nga grafiku.

Table 4-2 Eksporti i mallit Ro-Ro

		2007	2010	2015	2020	2025	2030
Larte	[tons]	187,662	269,760	349,953	455,806	576,936	716,946
Mesem	[tons]	205,756	259,045	315,489	380,717	450,541	528,793
Ulet	[tons]	231,059	271,064	305,470	340,066	377,157	417,959

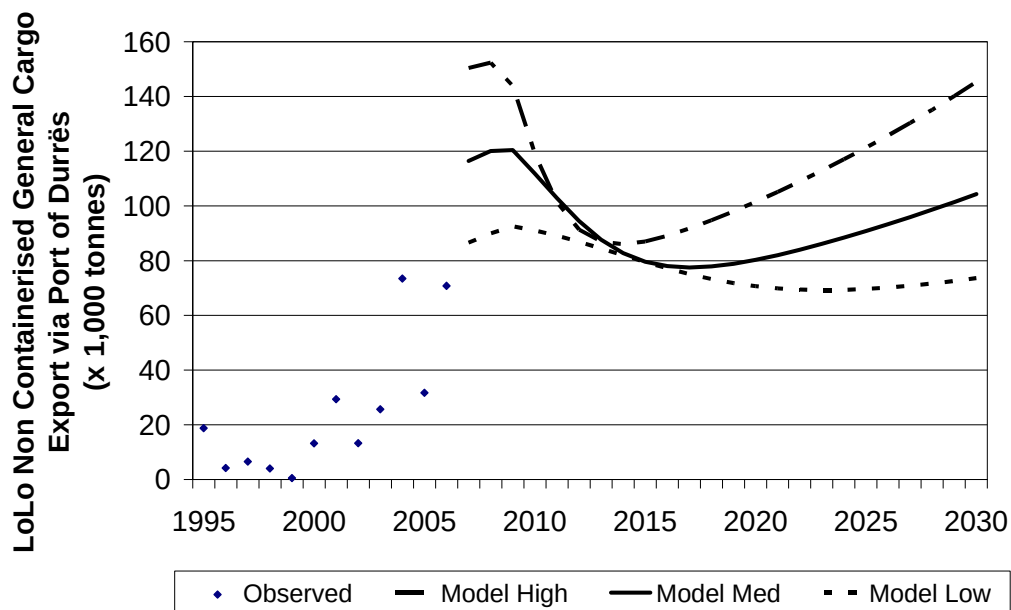
4.3 Eksportet e mallit te kontenjerizuar

Pasi qe u llogarit perqindja e volumit te mallit Ro-Ro, pjesa qe mbetet eshte e supozuar te jete e kontenjerzueshme dhe eshte 80%. Per te nxjerre volumen e kontenjerve eshte aplikuar kurba e kontenjerizimit te malli i kontenjerzueshem.

4.4 Parashikimi I eksportit te mallrave te pergjithshme te pakontainerizuar

Ne fund, afersisht si malli i impotuar, malli i pergjithshem LoLo I pakontenjerizuar eshte llogaritur duke zbritur nga volumi total i mallit te pergjithshem ate te kontenjerizuar dhe te transportit RoRo.

Figure 4-2 Eksporti I mallit te pakontainerizuar lo-lo



Per sa i perket studimit te grafikut te mesiperm duhet ditur shkalla e grafikut. Pavaresisht se mund te duket nje rritje e forte e eksportit, volumet absolute te perfshira ne grafik jane relativisht te vogla. Pas rritjes parashikohet qe volumi i mallit te pergjithshem LoLo te pakontenjerizuar te zvogelohet fale kontenjerizimit.

Tabela permban shifrat kryesore te paraqitura nga grafiku

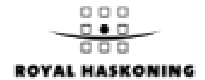


Table 4-3 Eksporti i mallit te pakontenjerizuar LoLo(perfshire tranziti)

		2007	2010	2015	2020	2025	2030
Lart	[tons]	150,352	119,096	86,985	101,509	121,303	145,345
Medium	[tons]	116,469	111,861	79,619	80,267	90,826	104,323
Ulet	[tons]	86,587	91,011	79,446	70,648	69,644	73,614

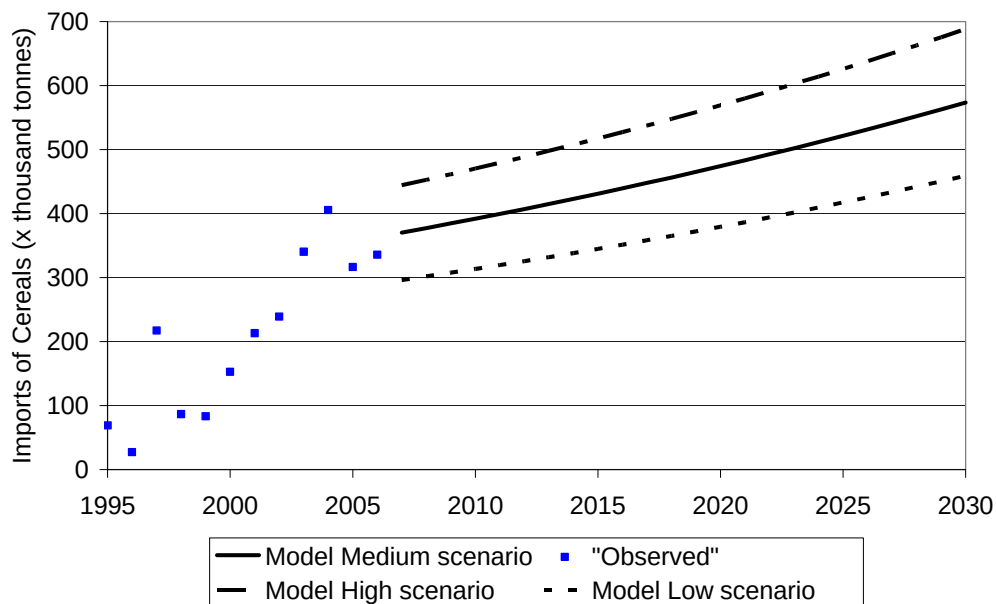
5 PARASHIKIMI I TRAFIKUT TE MALLIT RIFUXHO

5.1 Importet e mallit rifuxho

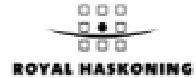
Per importet, dallimi behet midis importit te dritherave dhe importit te produkteve te tjera rifuxho.

Per importin e dritherave, Konsulenti ndoqi nje parashikim te paraqitur nga studimi i Planit te Transportit Kombetar per planin e mesem te veprimit, dhe 80% / 120% te ketyre vlerave i perkasin perkatesisht planit e ulet dhe te larte te veprimit. Ky studim u bazua mbi studimin e konsumit per njeri dhe mbi studimin e prodhimit kombetar ne Shqiperi. Grafiku i meposhtem paraqet rezultatet e parashikuara te perdorura per kete studim.

Figure 5-1 Importi i verejtur dhe i parashikuar i dritherave nga Porti i Durrësit (x mije ton)



Kategoria e produkteve te tjera eshte e perbere kryesisht nga çimento dhe klinker. Parashikohet se me zhvillimin e fabrikes se çimentos, importi i çimentos dhe i klinkerit do te eliminohet. Me zhvillimet e planifikuara te fabrikave te çimentos pritet se do te kete nje rritje te kerkeses se qymyrgurit, e cila gje do te provokoj rritjen e importit te qymyrgurit. Duhet perafersisht 1 ton qymyrgur per çdo 3.5 ton çimento. Qe te vendoset nje kapacitet prodhimi baras me 2 x 1.5 milion ton, duhet importuar nje volum vjetor qymyrguri baras me 850 ton qe nga momenti qe keto fabrikat do te fillojne te punojne. Ne baze te keti studimi eshte llogaritur se keto fabrika do te punojne me kapacitet te plote nga viti 2011 e tutje.



5.2 Eksporti I mallrave rifuxho

Burimet natyrore te Shqiperise ofrojne keto mundesi per eksportin e mallit rifuxho:

- krom, hekur-krom

Kromi eshte eksportuar nga Porti i Durresit qe me kohe. Pas kolapsit te viteve te fundit te viteve 1990s eksporti i kromit dhe i fero-kromit zbriti ne nivelet e viteve te para te 1990s. Per qellimin e ketij projekti plani baze i veprimit do te percaktohet per nje eksport vjetor prej 200 mije ton. Plan i ulet i veprimit do te percaktohet ne gjysmen e kesaj vlere, dhe plani i larte i veprimit ne 50% me shume.

Ferro-nikel. Eshte raportuar se nje kompani kineze ka firmosur nje kontrat kohet e fundit (ne mes te vitit 2007) per te eksportuar 400 mije ton ferro-nikel nga Shqiperia ne Kine. Ky mall do te mberrije me tren ne portin e Durresit. Plan i ulet i veprimit Plan i ulet i veprimit do te percaktohet ne gjysmen e kesaj vlere, dhe plani i larte i veprimit ne 50% me shume,

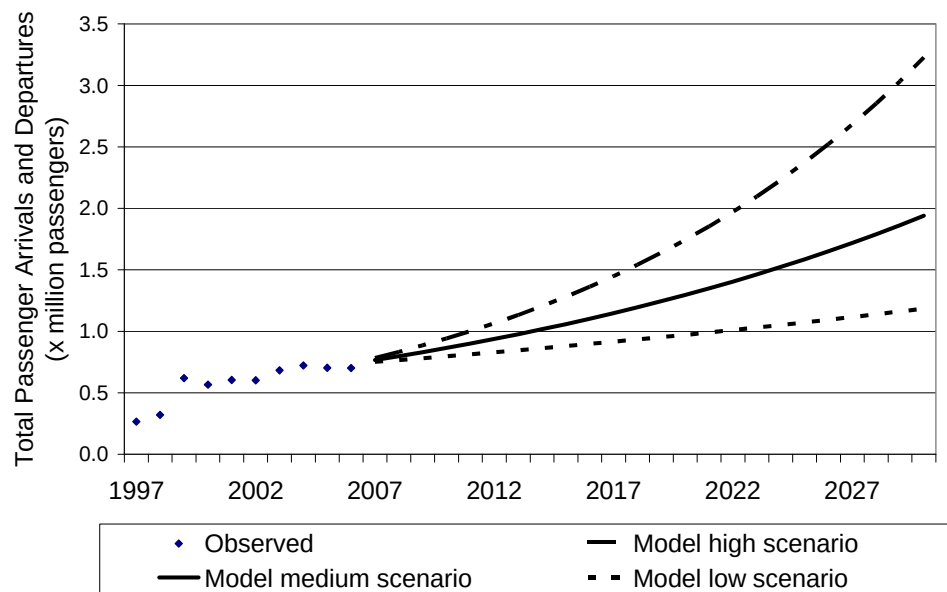
- çimento dhe klinker

planet e raportuara te Konsulentit perfshijne nje eksport vjetor baras me 1 milion ton klinker per nje uzine, dhe 1 milion ton çimento per nje uzine tjeter. Plan i ulet i veprimit do te percaktohet ne gjysmen e kesaj vlere, dhe plani i larte i veprimit ne 50% me shume. Sipas projektit eshte percaktuar se keto eksportime do te realizohen nga viti 2011 e tutje.

6 PARASHIKIMI I TRAFIKUT TE PASAGJEREVE

Per trafikun e pasagjerve, studimi i Planit te Transportit Kombetar (2005) ka projektuar nje rritje vjetore baras me 6.35%. Megjithate, po te konsiderohen shifrat qe nga viti 2000 tendenca ka qene per ulje graduale te nje nivel qe eshte afersisht 4.0% ne vit. Prandaj Konsulenti sugjeron qe rezultati i Planit te Transportit Kombetar te vendoset si plan i larte i veprimit, tendenca si plani i mesem dhe plani i ulet i veprimit te jete 2% ne vit.

Figure 6-1 Totali i pasagjerve ne mberritje/nisje nga Porti i Duresit (x milion pas.)



Skenari afatmesem jep nje parashikim trafiku pothuajse dy here me te madh rreth 2 milion pasagjere ne vit deri ne vitin 2030. Kjo eshte me e vogel se shfare eshte parashikuar ne projektin e Terminalit te trageteve.¹¹

¹¹ Burimi: Ku studim (executed by BCEOM) Parashikimi i trafikut te pasagjereve eshte rreth 1.3 million pasagjer ne 2015.

7 PARASHIKIMI PER TRAFIKUN RO – RO TE MJETEVE

7.1 Hyrje

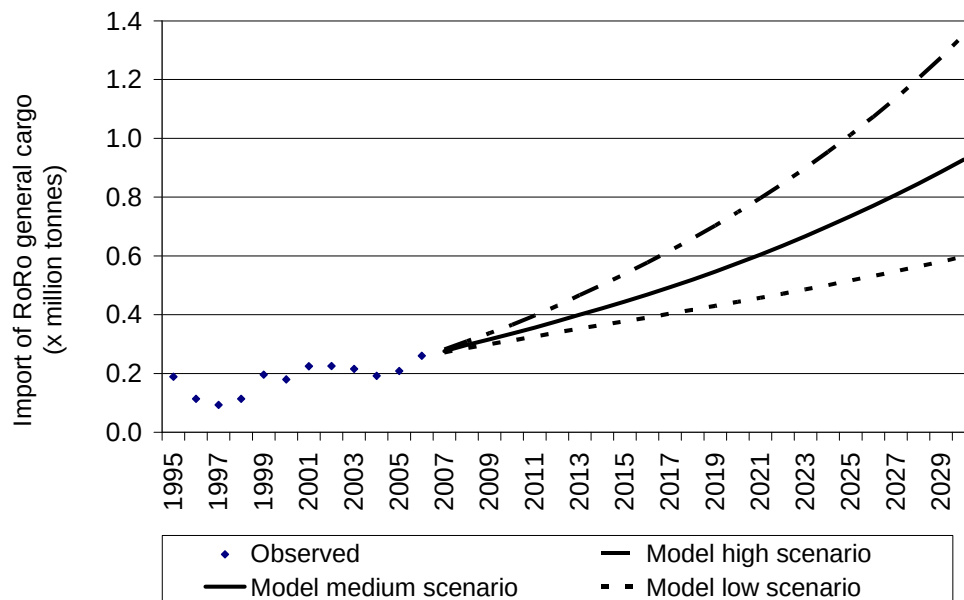
Trafiku RoRo perfshine keto levizje kryesore:

- Malli dhe kamiona / rimorkjo
 - Kamionat/ rimorkjot e perdorura per transportin e mallit
 - Importin e kamionave/rimorkjove
- Pasagjere dhe makina
 - I perdorur per transportin e pasagjereve
 - Importi makinave

7.1.1 Kamiona / rimorkjo

Ne kapitullin e importeve te mallit te pergjithshem, projektimi i importeve me ro-ro rezulton ne parashikimin e paraqitur ne diagramen e meposhtme

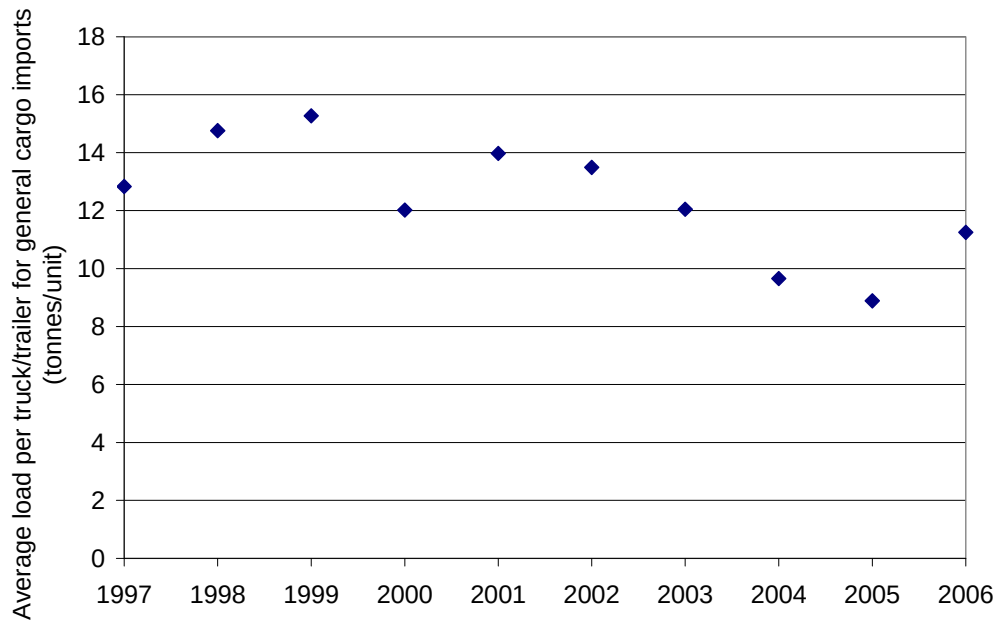
Figure 7-1 Importet e verejtura te mallit te pergjithshem RoRo nga Porti i Durrës (x mije ton)



Malli eshte i importuar me kamiona dhe rimorkjo. Mesatarja e ngarkimeve per kamion llogaritet duke ndare mallin total me numrin e kamionave dhe rimorkjove qe perdoren per transportin. Duke pare trafikun e trageteve, mund te verehet se numri i kamionave te shkarkuar eshte me i madhe se numri i kamionave te ngarkuar. Numri i larte i kamionave, veç kamionave te ngarkuar per rrugen e kthimit eshte percaktuar si import i kamionave. Trafiku i importit te kamionave do te trajtohet veçmas me titullin “inventar i hekurudhes”.

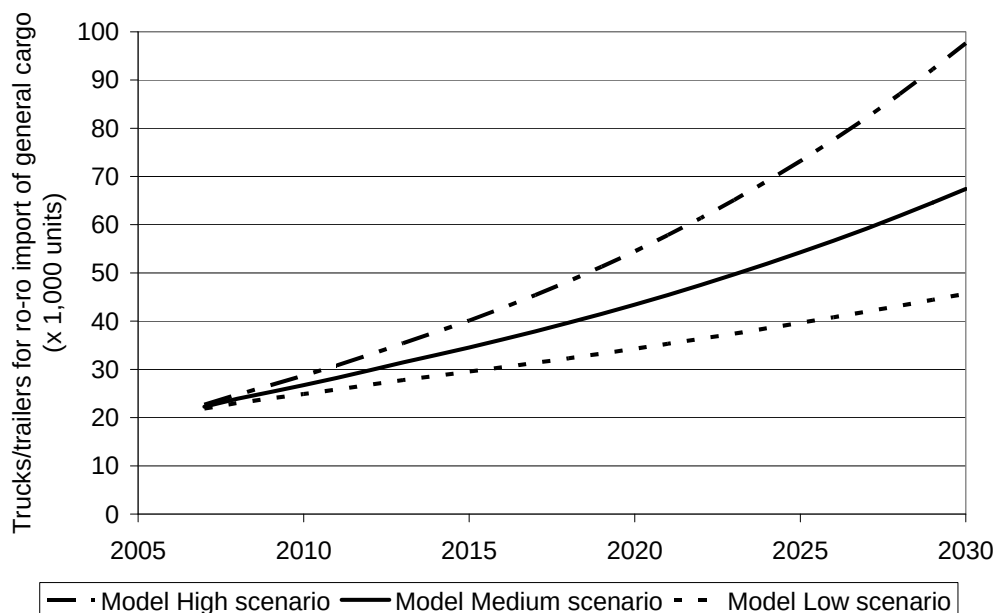
Ne diagramen e meposhtme eshte paraqitur mesatarja e ngarkimit per kamion ose rimorkjo te perdorur per transportin.

Figure 7-2 Ngarkimi i verejtur i kamionave/rimorkjove ne terminalin ro-ro (ton/njesi)



Per parashikimet eshte percaktuar nje sasi mesatare baras me 12 ton/njesi, e cila jep nje trafik kamion/rimorkjo te perdorur per importet e mallit te pergjithshem te caktuar nga tabela e meposhtme.

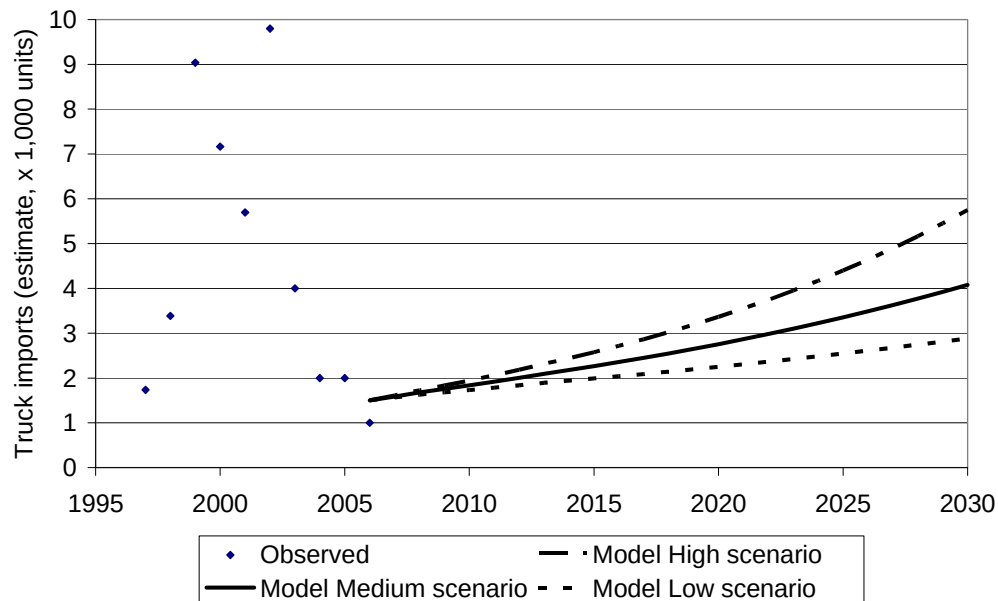
Figure 7-3 Trafiku i parashikuar i kamionave/rimorkjove per importin e mallit te pergjithshem (x mije njesi)



7.2 Importi I kamiona/rimorkio

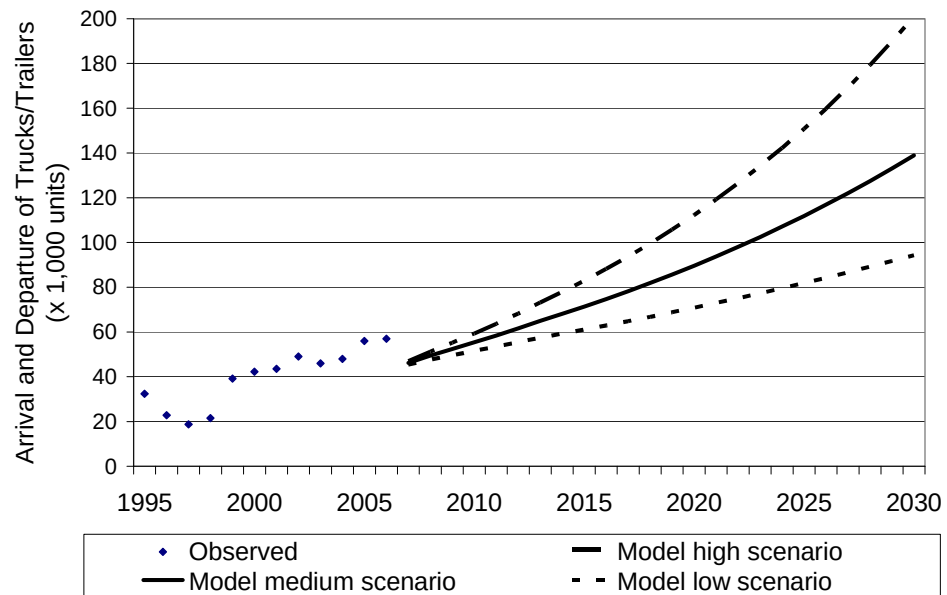
Per me teper trafiku i kamionave dhe rimorkiove, si nje menyre e transportit te mallrave te pergjitheshme, duke ardhur me tragete eshte konsideruar si nje rjet hyrjeje i kamionave/rimorkiove ne Shqiperi per sektorin e transportit. Ky trafik eshte vleresuar me nje diference te ndermjet kamionave qe fusin mall dhe atyre qe nxjerin (dalja nga vendi i kamionave bosh). Ne te ardhmen do te pranojme qe importi me kamiona dhe trailera do te ndjeke kurben e GDP ne Shqiperi. Diagrama e meposhteme paraqet vleren e importeve me kamiona ne te shkuaren (llogaritur si diference ndermjet numrit te kamionave te shkarkuar dhe atyre te ngarkuar), se bashku me skenarin per te ardhmen 9 rritja do te jete sipas rritjes se GDP per skenarin respektiv).

Figure 7-4 Importet e verejtura dhe parashikimi I kamionave via ro-ro ne (x mije njesi)



Se bashku me trafikun e kamionave per importin e mallrave te pergjitheshme dhe duke ditur qe kamionet e perdorur per ro-ro per importin e mallrave te pergjithshme do te kthehen perseri, kjo na ndihmon te llogarisim parashikimin e trafikut (vajtje-ardhje, si p.sh. komulative per te dy drejtimet) per importin e mallrave te pergjitheshme sic jepet ne diagramen e meposhteme.

Figure 7-5 Tansporti total ro-ro I kamionave per import via Porti Duresit ne x mije njesi)



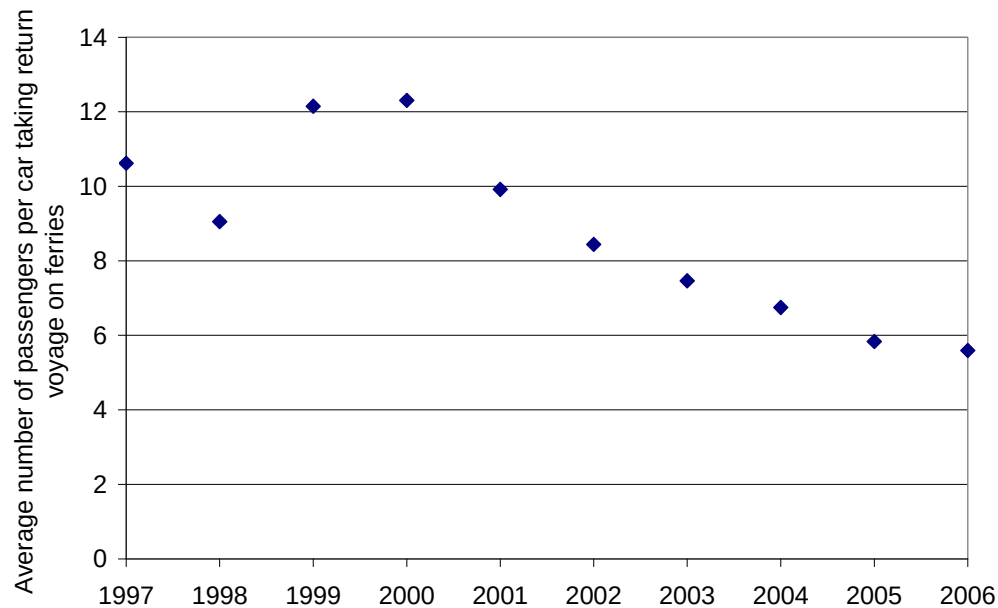
7.3 Cars

Njelloj si trafiku i kamionave dhe trafiku i makinave eshte kompozuar ne dy komponente me koeficente te ndryshem:

- Makinat e perdorur per njerezit qe vizitojne Shqiperine dhe rikthene mbrapsh (llogaritur nga kap, "Trafiku i pasagjereve" kap 6)
- Importi makinave (makinat qe shiten ne Shqiperi, qe llogariten nga te dhenat ekonomike te vendit)

Trafiku i makinave qe perdoren nga vizitoret llogaritet duke pranuar lidhjen qe kane me trafikun e pasagjereve qe levizin me traget (sigurisht qe numri i pasagjereve qe levizin me vetura ne target eshte me i vogel se numri total i pasagjereve qe levizin me target sepse ka dhe pasagjere qe vijne me target pa makina). Vlerat e verejtura jane paraqitur ne diagramen e meposhteme.

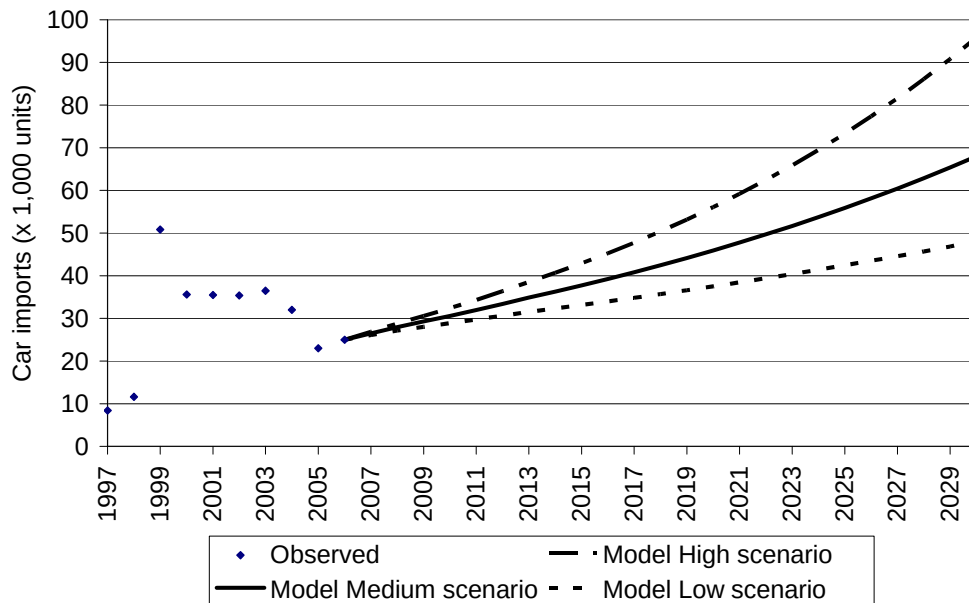
Figure 7-6 Mesatarja e numrit te pasagjereve te trageteve per automjetet te transferuar



Si shihet nga diagrama e mesiperme, mesatarja e numrit te pasagjereve per automjetet zbret dhe duket se merr nje asimptote qe eshte afersisht 5.5 pasagjer/automjet. Kjo vlere sherben per te projektuar numrin e automjeteve te bazuar mbi trafikun e pasagjereve si u spjegua me pare.

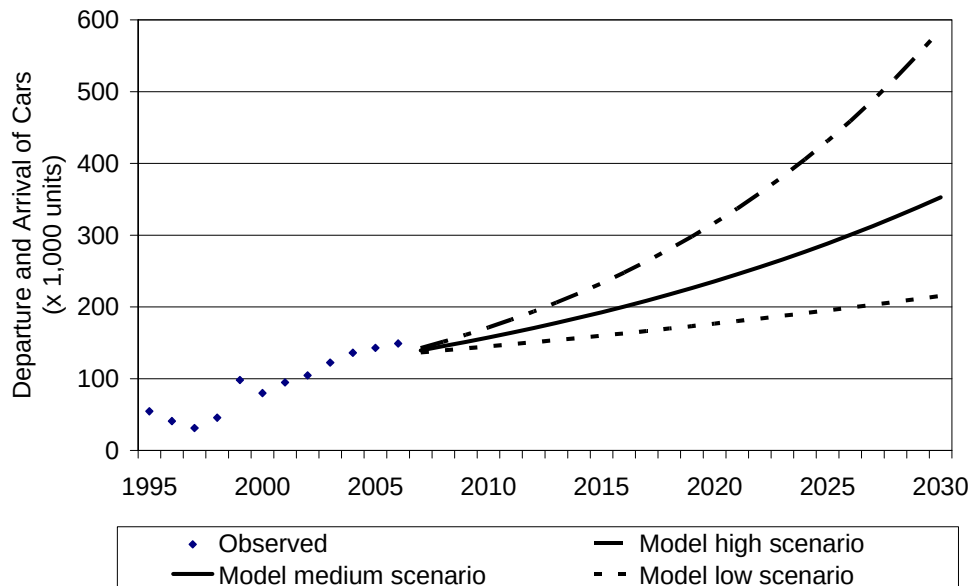
Koeficienti i rritjes per importin e makinave mendohet se eshte njelloj me koeficientin e rritjes te PBB-se si supozohej per planet e veprimit perkatese. Rezultati eshte i paraqitur ne diagramin e meposhtem.

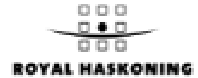
Figure 7-7 Importet e verejtura dhe te parashikuara te makinave ne Shqiperi (x mije njesi)



Bashkimi i dy trafikeve jep totalin e trafikut te makinave qe perdorin traqetin, sic paraqet ne diagramen e meposhtme.

Figure 7-8 Mberritjet dhe Nisjet te verejtura dhe te parashikuara te makinave (x mije njesi)





8 PARASHIKIMI I MALLIT TE LENG SHEM RIFUXHO

Porti trajton aktualisht importet e naftes se Shqiperise, me nje bankine nafte te ndertuar ngjitur me skolieren e lindjes dhe nje depozite nafte ne zone veri-lindje te portit. Eshte raportuar se ky aktivitet do te hiqet nga porti i Durresit brenda 18 muajsh afersisht – po kryen punime pajisje te tjera te marrjes se naftes ne Porto Romano, nje vend 20 km larg nga porti i Durresit. Per kete arsye, ky mall nuk do te konsiderohet me ne studimin e master-planit. Mallra te tjera te lengshme, si per shembull vaj guzhine do te konsiderohen te perfshira ne trafikun e mallit te pergjithshem.

9 PARASHIKIMI I MALLIT TRANZIT PER VENDET FQINJE

9.1 Hyrje

Eshte studiuar rrjeti rrugor dhe hekurudhor qe ndodhet midis portit dhe qendrave ekonomike me te rendesishme te rajonit me qellim qe te kryhet nje studim i konkuresces se porteve dhe te behet nje vleresim i perqindjes qe porti i Durresit mund te fitoj ne tregun e tranziteve te rajonit ne Ballkan.

9.2 Vleresimi I tregut rajonal.

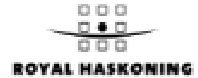
9.2.1 Korridori VIII

Korridori VIII lidh rajonet e Adriatikut dhe te Jonit me rajonet ballkanike dhe shtetet e Detit te Zi dhe Balkanit. Nga nje pikepamje ekonomike, me rrjetet tranz-Europiane, Komisioni European synon realizimin e nje hyrje teritoriale me te gjere per shtetet e BE-se, dhe ne kete menyre te mundesoje zhvillimin e qarkullimit te njerezve dhe mallrave sipas objektivave te Single Market (Tregut Unik) dhe principeve te qarkullimit te durueshem. Nga nje pikpamje e transportit, Korridori 8 eshte nje sistem transporti multi-modal ne aksin Lindje-Perendim perfshire portet detare dhe lumore, aeroporte, porte multi-modale, sistemi rrugor dhe hekurudhor, me nje shtrirje prej 1270 kilometra hekurudhe dhe 960 km rrugore. Linja kryesore ndjek akset: Bari – Brindisi – Durres - Tirana – Shkup – Burgas – Varna. Ka edhe disa degezime qe çojne ne Greqi dhe ne Turqi nepermjet korridorit 6.



Figure 9-1 Korridori VIII¹²

¹² Burimi: [www.secretariat-corridor](http://www.secretariat-corridor.it) 8.it



9.2.2 Lidhja me rruge

Distanca midis porteve te ndryshme dhe tregjeve eshte tregues i mire per vendndodhjen e portit kundrejt porteve konkurrencte. Me faktoret e tjere te njejte per te gjithë, porti me distancën me te shkurter prej tregut do te terheqe pjesën me te madhe te trafikut qe eshte parcaktuar per ate treg ose qe eshte krijuar nga ai treg.

Largesia e porteve me te rendesishme te rajonit me qendrat ekonomike me te rendesishme te rajonit eshte matur dhe paraqitur ne tabelën e meposhtme. Qelizat e nenvizuara me te verdhe te erret tregojne lidhjet me te rendesishme. Qelizat e nenvizuara me te verdhe te hapur tregojne alternativa interesante dhe qelizat e bardha tregojne linjat me pak te rendesishme.

Table 9-1 Largesia e portit me tregjet e matur ne km rrugore

Porte	Tregjet			
	Shqiperi (Tirane)	IRJ Maqedonia (Shkup)	Kosove (Prishtine)	Serbi (Beograd)
Durrës	40	320	355	710
Selanik	375	225	310	635
Burgas	900	620	710	810
Varna	950	665	755	860
Bar	205	380	335	520

Nga tabela mund te kuptohet se ne baze te largesise Tirana mund te konsiderohet nje treg i rendesishem per portin e Durrësit meqenese gjithë portet e tjera ndodhen 5 here me larg. Per sa i perket qyteteve te tjera mund te cilesohet se, Selaniku ka vendndodhje te favorshme, ne fakt ai ndodhet ne largesine me te shkurter me tregun, pervec Beogradit, i cili ka me afer portin Bar.

9.2.3 Linja hekurudhore

Figura e meposhtme paraqet rrjetin hekurudhor te rajonit ballkanik. Jane matur distancat midis porteve dhe qendrave ekonomike duke u bazuar te kjo harte.

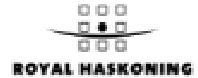


Figure 9-2 Harta e rrjetit rrugor dhe hekurudhor te Ballkanit

Jane matur largesit midis porteve dhe qendrave ekonomike dhe jane paraqitur ne tabelen e meposhtme.

Table 9-2 Largesia e Portit me tregjet e matur me km hekurudhe

Treg			
Port	Tirana	Shkup	Prishtine
Durres	40 km me tren	120 km me tren 200 km rruge	120 km me tren 230 km rruge
Selanik	Ska lidhje te drejte me tren	225 me tren	310 me tren



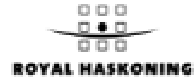
Burgas	1315 km me tren	785 km me tren	700 km me tren
Varna	1360 km me tren	930 km me tren	745 km me tren
Bar	205 km me tren	715 km me tren	630 km me tren

Shkupi ndodhet shume afer portit te Selanikut dhe mund te perfitoje nga nje lidhje direkte hekurudhore qe ndodhet midis qytetit dhe portit te Selanikut. Linja hekurudhore ndje pak a shume lidhjen rrugore midis ketyre te dyve dhe largesia eshte 225 km. Durresi eshte afersisht 100 km me larg prej Shkupit dhe duhet te parballet me konkurrencen e portit Bar per perqindjen ne treg.

Per Prishtinen, porti me i afert eshte Selaniku, megjithate porti i Durresit dhe Bar ndodhen pak a shume ne te njejten largesi. Selaniku ka vetem nje avantazh ne krahasim me portin Durres dhe Bar qe eshte lidhja direkte me tren. Ekziston nje lidhje hekurudhe midis Durresit, Barit (Mal i Zi) dhe Prishtines, por ajo merr nje drejtim te terthorte dhe kalon nga Cacaku dhe Kraljevi ne Serbi. Duhet kujtuar gjithashtu se nje lidhje hekurudhore behet konkurrencte e lidhjes rrugore kur largesite kalojne, lidhja rrugore do te behet me e rendesishme se linja hekurudhore. Praktikisht, konkurrencte midis ketyre porteve do te qendroje te cilesia aktuale e lidhjeve rrugore, perpunimi i mallrave ne port dhe trajtimi i mallit tranzit nga doganat ne shtetet e ndryshme.

Per Beogradin, Bar eshte porti me i afert, pas te cilit vjen Selaniku dhe Durresit. Pervec lidhjeve rrugore, porti Bar ka avantazhin se eshte nje kufi per tu kaluar, ndersa nga Selaniku jane minimumi 2 dhe nga Durresi, po ashtu jane dy per t'u kaluar.

Si rregull praktik, hekurudha perben konkurrencte per transportin rrugor te mallit te pergjithshem per largesi me te medha se 500 km. Largesia midis portit te Durresit dhe tregjet e shteteve fqinj (300 km – 400 km ne total) nuk justifikon transportin e mallit te pergjithshem me tren. Per kete arsye, Konsulenti supozon se ne rastin normal transporti i mallit tranzit ne shtetet fqinj duhet te kryhet me ane te rrjetit rrugor.



9.2.4 Perqindja e tregut e Porit te Duresit

Ne paragrafin e meparshem u trajtua largesia midis tregjeve dhe porteve konkurrente. Nje model i perdorur shpesh per llogaritjen e perqindjes se tregut, bazohet ne lidhjet reciproke midis perqindjes se tregut dhe largesise me tregun

$$MarketShare = \frac{\left(\frac{1}{d_j}\right)^6}{\sum_i \left(\frac{1}{d_i}\right)^6}$$

ne te cilen:

- d_j is the distance from the port of which one wants to calculate the market share
- d_i is the distance from a port to a market

Kjo llogaritje ka mundesuar nje ndarje teorike te perqindjes ne treg si e paraqet tabela e meposhtme.

Table 9-3 Perqindja e tregut te porteve te ndryshme

Porte	Tregje			
	Tirane	Shkup	Prishtine	Beograd
Durres	100%	11%	22%	10%
Selanik	0%	85%	48%	19%
Burgas	0%	0%	0%	5%
Varna	0%	0%	0%	3%
Bar	0%	4%	30%	63%

Duhet verejtur se ne kete grafik llogaritja e 10% te Duresit per Beogradin mund te jete me larte se c'duhet. Gjithe malli i paracaktuar per Beogradin qe transportohet nga porti i Duresit duhet te transportohet me rruge ose me tren nga Podgorica, qe eshte vetem 50 km larg portit Bar, dhe nepermjet rruges qe shkon nga Bari (Mal i Zi) ne Beograd. Ne praktike kjo eshte arsyeja qe pritet qe pertej Shqiperise ne vetvete nje treg shume i rendesishem eshte dhe tregu i Kosoves dhe Maqedonise. Parashikimi i trafikut per keto dy tregje eshte analizuar ne paragrafet e meposhteme.

9.3 Tranziti per Maqedoni

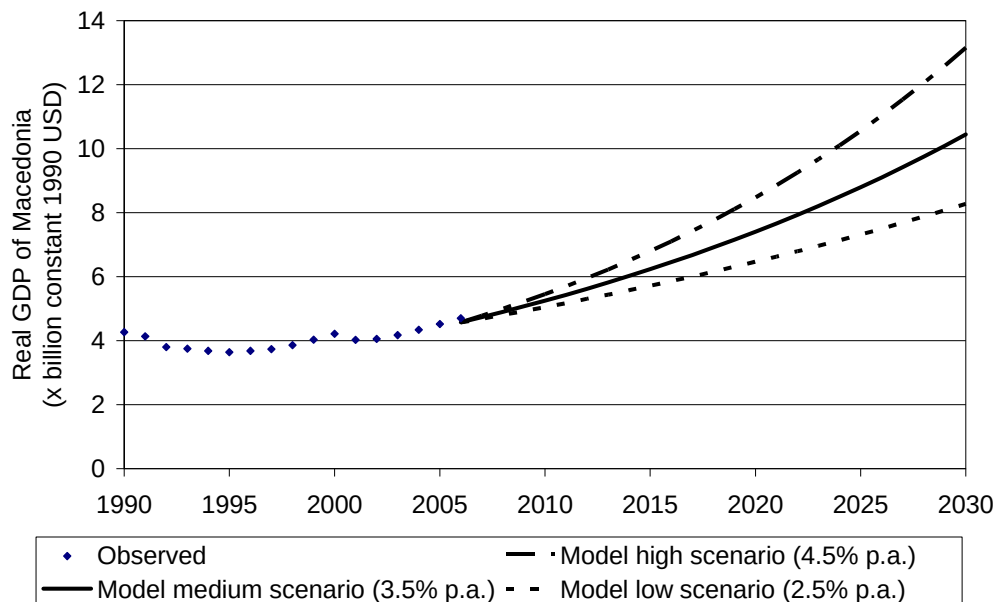
9.3.1 Te pergjitheshme

Ish Republika Jugosllave e Maqedonise ndodhet ne lindje te Shqiperise. Shkupi eshte Qendra ekonomike e shtetit dhe kryeqyteti, ndodhet 320 km larg Duresit, me te cilin lidhet me ane te rrjetit rrugor¹³. Ne vitin 2004 popullsia ishte baras me 2.5 milion banor¹⁴.

9.3.2 Performanca Makro - Ekomomike e Maqedonise

Per shkak te instabilitetit ne rajon gjate dhjetvjeçarit te fundit, PBB-ja e Maqedonise nuk eshte rritur gjate asaj periudhe. Per te ardhmen, Konsulenti propozon 3 plane veprimi per rritjen e PBB-se: +4.5% ne vit per planin e larte te veprimit, + 3.5% ne vit per planin e mesem te veprimit, dhe + 2.5% e vit per planin e ulet te veprimit. Rezultati eshte paraqitur ne grafikun e meposhtem.

Figure 9-3 Planet e veprimit per evolucionin e PBB-se reale ne Maqedoni



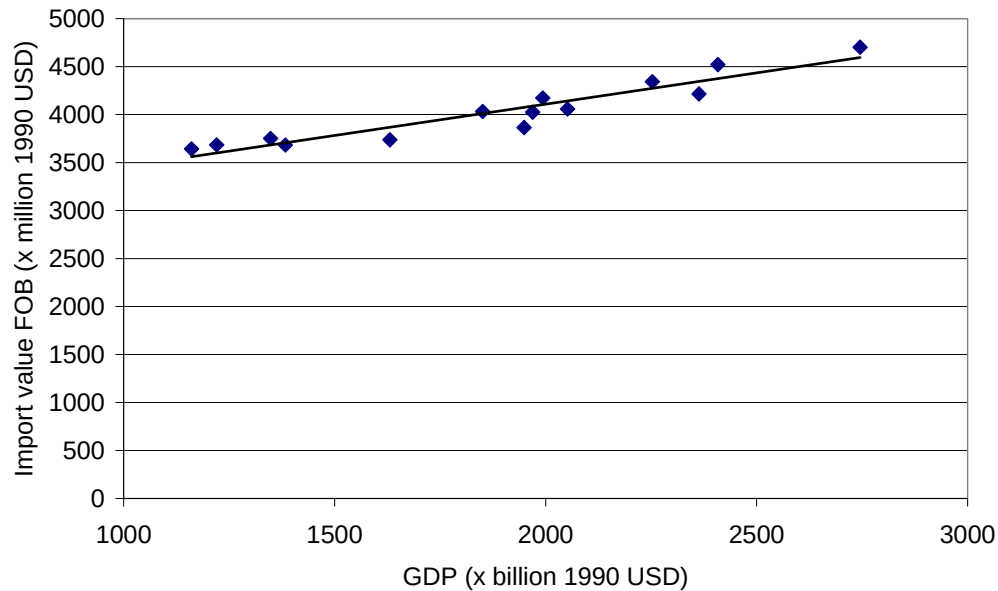
¹³ Ne anen maqedonase ka rreth 30 km qe duhen dertuar per tu lidhur me me hekurudhe me Shqiperine dhe per rjedhoje me Duresin..

¹⁴ Burimi: UNCTAD

9.3.3 Lidhja ndërmjet importit dhe GDP

Diagrama e mëposhtme paraqet vlerat e FOB-se për importet në Maqedoni¹⁵ në ordinatën kundrejt PBB-se në abshisen.

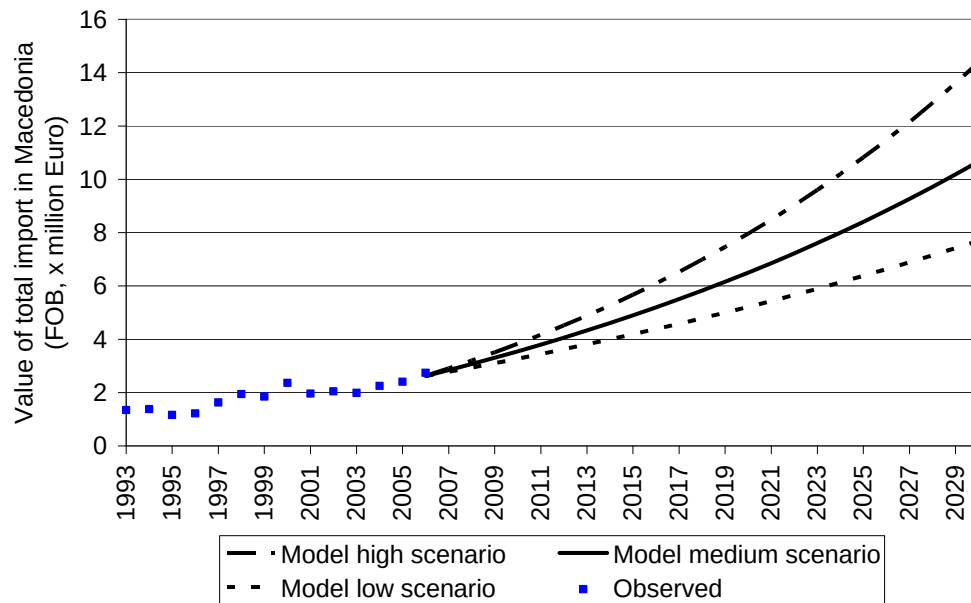
Figure 9-4 Lidhja midis çmimit të FOB-se të importeve në Maqedoni dhe PBB-se/GDP



Vlera r-square 0.89 konfirmon pranueshmerinë e këtij raporti. Ekstrapolimi i këtij raportit që shërben për të parashikuar çmimet e PBB-se në kuadrin e projektit çon drejt një parashikimi të çmimit FOB të importeve totale në Maqedoni.

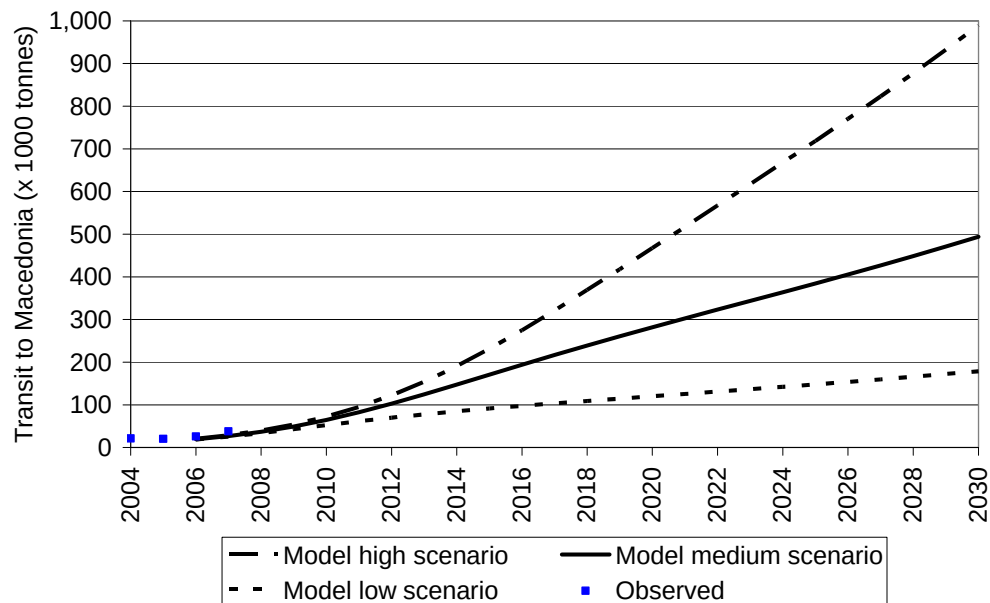
Figure 9-5 Vlera e parashikuar e importeve në Maqedoni.

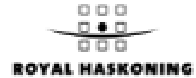
¹⁵ Burimi: Zyra e Statistikave e Maqedonise



Me nje vlere mesatare prej 2264 USD/ton per importet e Maqedonise (e bazuar mbi te dhenat e zyres doganore te Shqiperise), volumi i importit mund te supozohet ashtu si e tregon diagrami i meposhtem.

Figure 9-6 Skenari per tregun transit te Maqedonise duke kaluar ne Portin e Duresit.





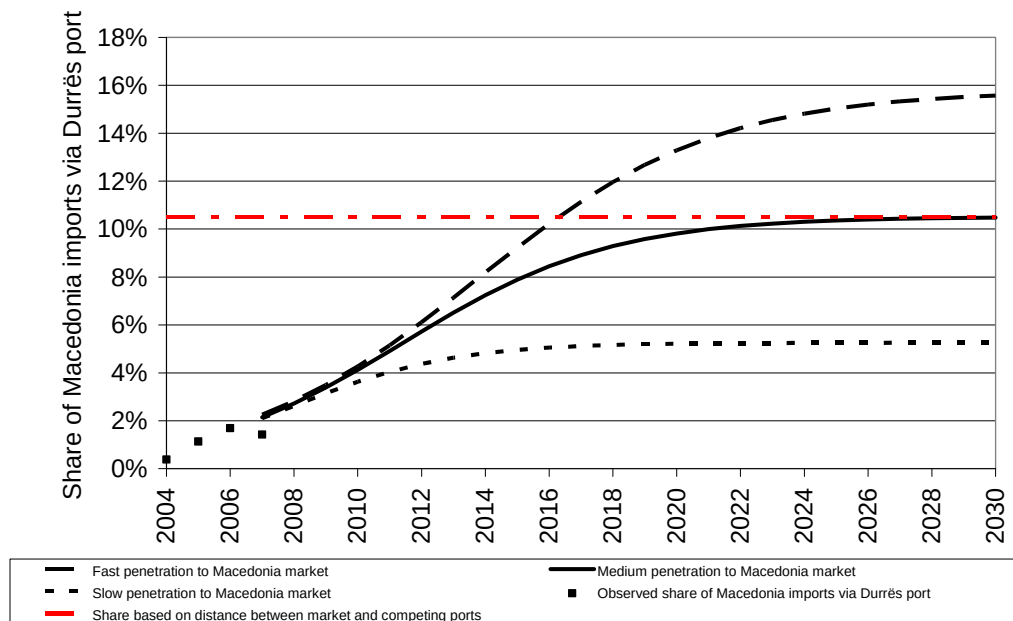
9.3.4 Tregu që i perket Portit të Durrësit

Per të terhequr këtë rafik malli Porti i Durrësit konkuron kryesisht me Portin e Selanikut (veriu Greqisë). Porti i Durrësit nuk ka një zonë të ndarë për mallrat tranzit në vendet fqinje. Prandaj Konsulenti është i detyruar të marrë të dhëna nga Drejtoria e Doganave për të llogaritur trafikun tranzit për vendet e ndryshme që kaljnë nga Porti i Durrësit. Rezultatet janë paraqitur më poshtë.

	Viti	2004	2005	2006	2007
FOB i importeve totale në Maqedoni		2,785	3,097	3,682	3,027
çmimi FOB i tregut maqedonas, që kalon nëpërmjet Durrësit (Lek)		1,043,371	3,398,334	5,794,158	3,851,795
Lek/USD		99	97	93	89
çmimi tregtar FOB i Maqedonis, që kalon nga Durrësi (x milion USD)		11	35	62	43
Perqindja e importit total të Maqedonis që kalon nga Durrësi		0.4%	1.1%	1.7%	1.4%

Edhe pse po rritet, çmimi relativ i mallrave të importuar që shkojnë në Maqedoni duke kaluar nga Durrësi, mbetet shumë i ulët (maksimumi i vërejtur është 1.7%). Duke ditur që Shkupi përfaqëson zonën kryesore për importet e Maqedonisë, Porti i Durrësit duhet të jetë në gjendje të fitojë 11% të importeve të Maqedonisë (shif paragrafin e mëparshëm). Megjithatë në Durrës po vazhdojnë punët për përmirësimin e portit, atëherë mendohet se Porti i Durrësit do të arrijë të fitojë një përqindje gjithmone më të madhe të importeve të Maqedonisë. Për më tepër, për realizimin e mundshëm të linjës hekurudhore direkte midis Durrësit dhe Shkupit, mund të miratohet një plan i lartë veprimi, në të cilin Porti i Durrësit fiton me shumë trafik tranziti se sa ishte llogaritur në bazë të largësisë. Diagrama e mëposhtme paraqet 3 plane veprimi për penetrimin e portit të Durrësit në tregun e Maqedonisë.

Figure 9-7 Përqindja e parashikuar e importeve të Maqedonis që kalon nga Porti i Durrësit



9.3.5 Parashikimi I tranzitit per Maqedoni per per menyra te ndryshme te transportit.

Njelloj si importet ne Shqiperi tranziti per Maqedoni eshte pranuar te ndahet ndermjet Ro-Ro (20%) dhe Lo-Lo 90% dhe trafiku Lo-Lo ndahet ne te kontanerizuar dhe te pakontanerizuar (te njejtat raporte si per importet)

Figure 9-8 Skenari per mallin tranzit Ro-Ro drejt Maqedonis, qe kalon nga Durresi(x mije ton)

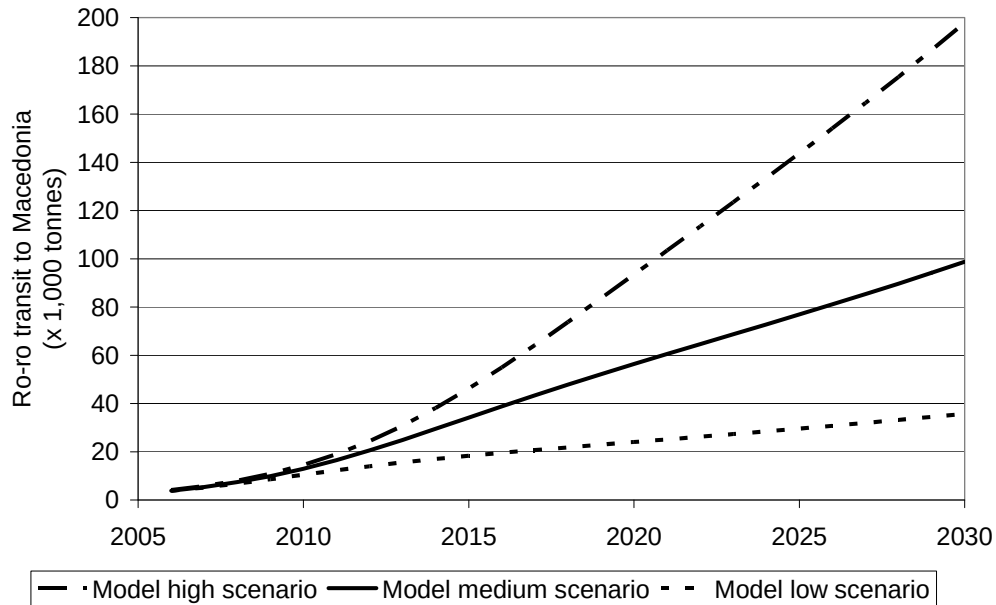


Figure 9-9 Planet e veprimit per mallin tranzit te kontenjerizuar drejt Maqedonis qe kalon nga Durresi(x mije TEU)

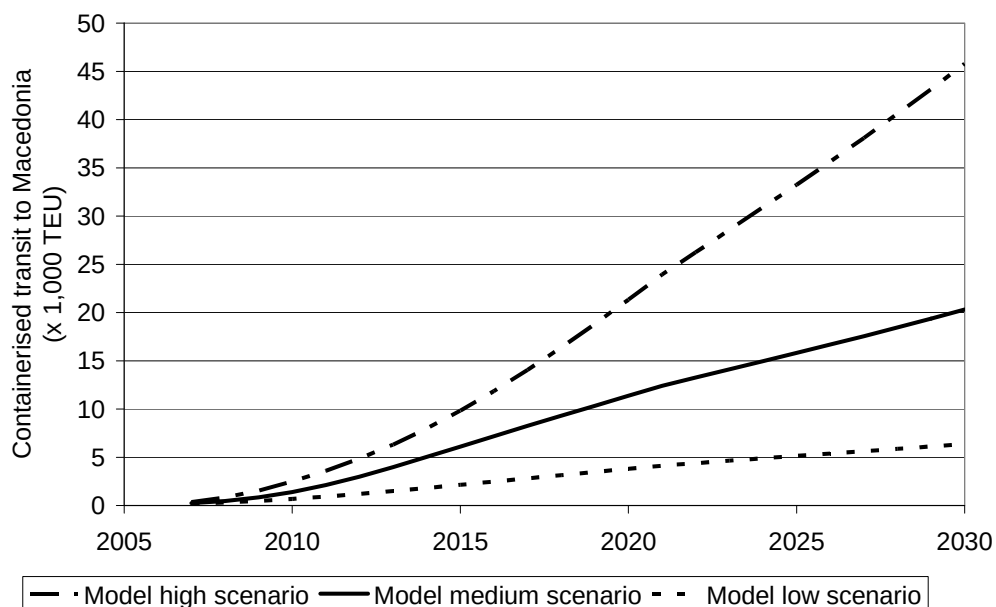
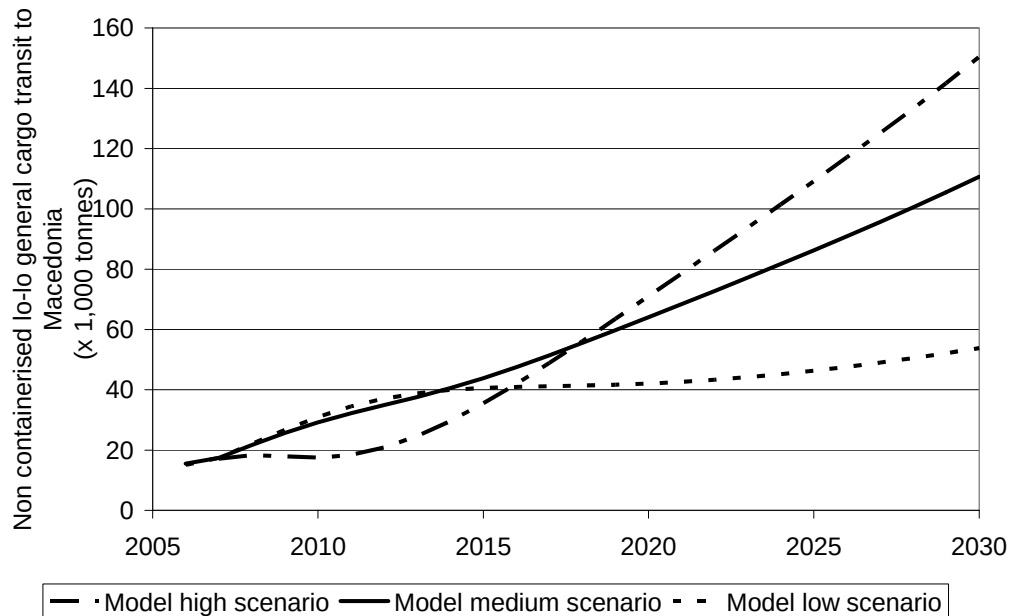


Figure 9-10 Skenari per mallin tranzit LoLo te pakontenjerizuar drejt Maqedonis, qe kalon nga Durresi (x mije ton)



9.3.6 Tranziti per Kosove

9.3.7 Te pergjitheshme

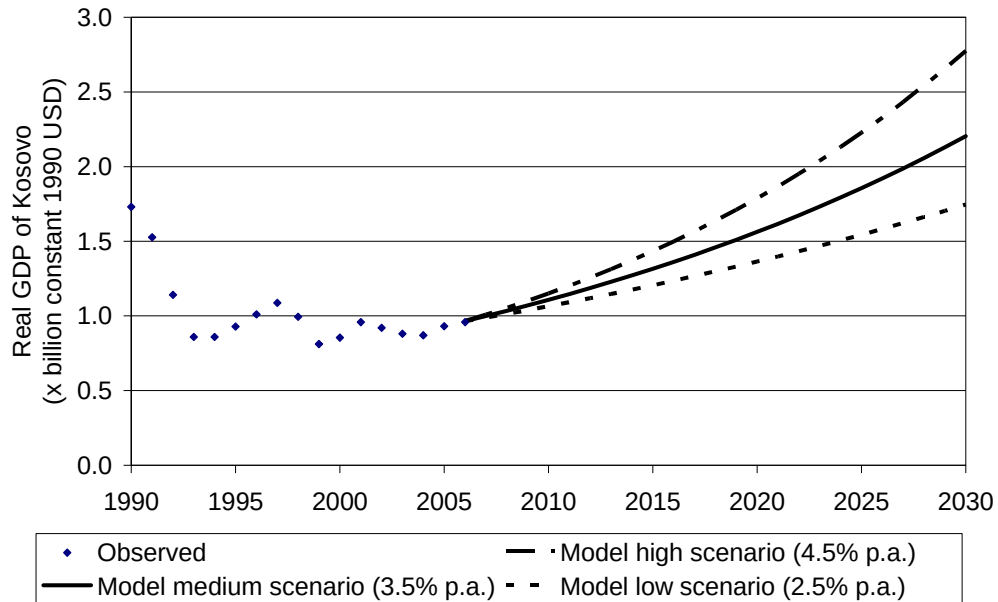
Se fundi Kosova u shpall shtet i pavarur. Popullsia e Kosoves ka nje lidhje te ngushte historike me popullsine e Shqiperise. Duke qene se eshte nje vend qe nuk ka dalje ne det Kosova eshte e lidhur me portet e vendeve te tjera per tregetine nderkombetare. . Kryeqyteti Prishtina lidhet me Shqiperine me ane te rrjetit rrugor, per te cilin nje project i rendesishem reabilitim eshte duke u zbatuar (perfundimi i caktuar rreth vitit 2010 – 2011). Ne vitin 2004 popullsia e Kosoves ishte rreth 2.0 million¹⁶. Importet kryesore jane ushqimi dhe vaji.

9.3.8 Performanca Makro-Ekonomike e Kosoves

Per shkak te trazirave gjate historise, PBB-ja shfaq shume çrregullsira gjate 15 viteve te fundit. Prandaj nuk eshte e mundur qe te formulohet nje parashikim i PBB-se te bazuar mbi nje studim te tendeces. Per qellimin qe ka ky studim, Konsulenti propozon 3 plane veprimi per evolucionin e PBB-se se Kosoves: +4.5% ne vit per planin e larte te veprimit, + 3.5% ne vit per planin e mesem te veprimit, dhe + 2.5% e vit per planin e ulet te veprimit – keto jane te paraqitura ne diagramen e meposhtme.

¹⁶ Burimi: UNCTAD

Figure 9-11 Skenari per evolucionin e GDP-se reale ne Kosove



9.3.9 Lidhja ndermjet importit dhe GDP

Table 9-4 Paraqet importet ne Kosovo¹⁷

Table 9-4 Importet dhe GDP ne Kosovo

Vitet	2004	2005	2006	2007
FOB i importeve totale ne Kosovo (x 1000 Euro)	1,063,347	1,180,022	1,295,558	1,443,129
GDP (million Euro)	870	931	959	1002 ¹⁸

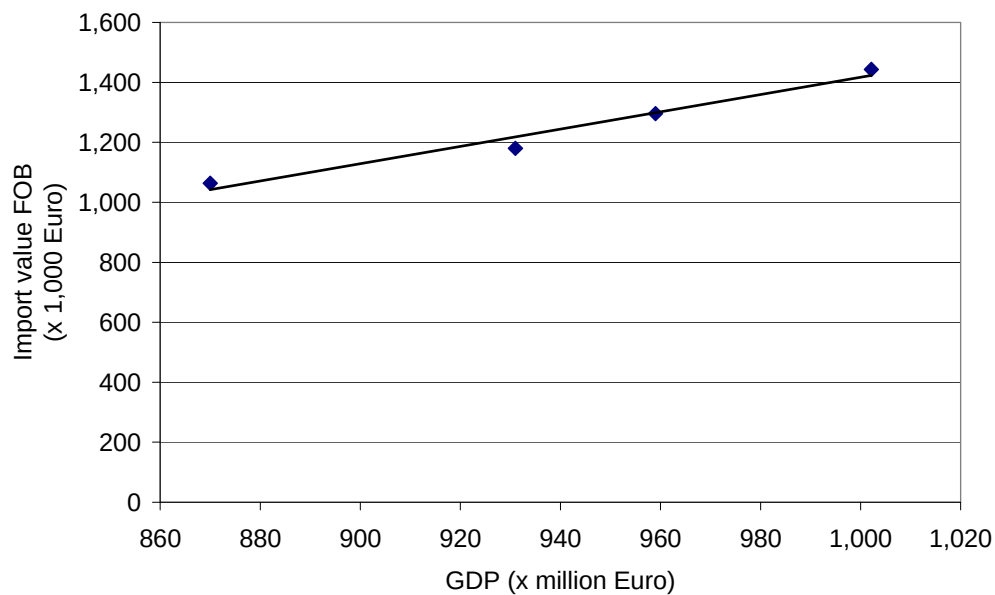
Diagrama e me poshteme tregon vleren e importeve FOB ne Kosovo¹⁹ ne ordinate kundrejt GDP ne abshize.

Figure 9-12 Lidhja ndermjet importeve FOB ne Kosove dhe GDP

¹⁷ Burimi: Zyra e Statistive ne Kosove (<http://www.ks-gov.net>)

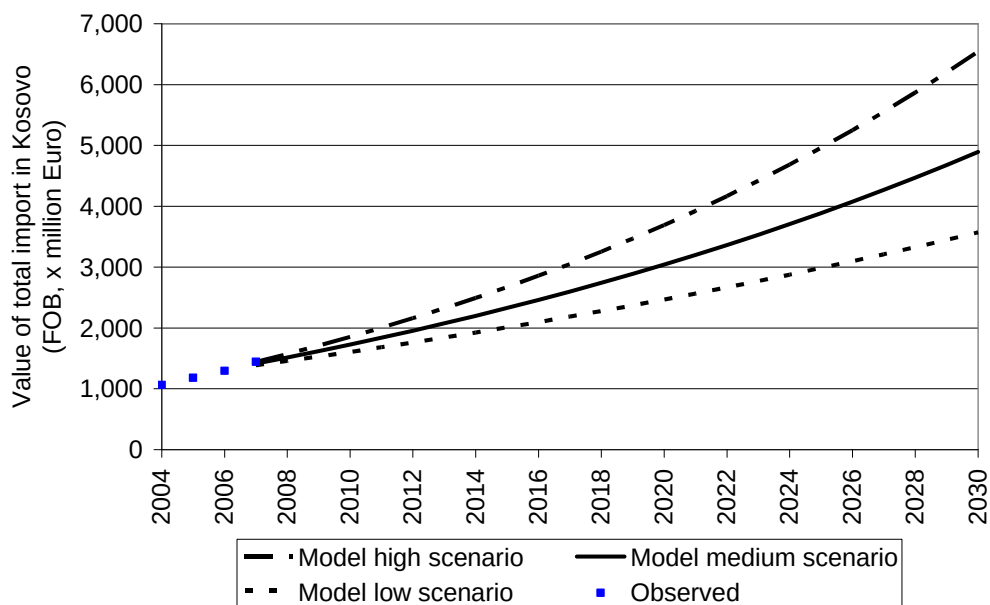
¹⁸ Vlera per 2007: parashikim

¹⁹ Burimi: Zyra e Statistive ne Kosove



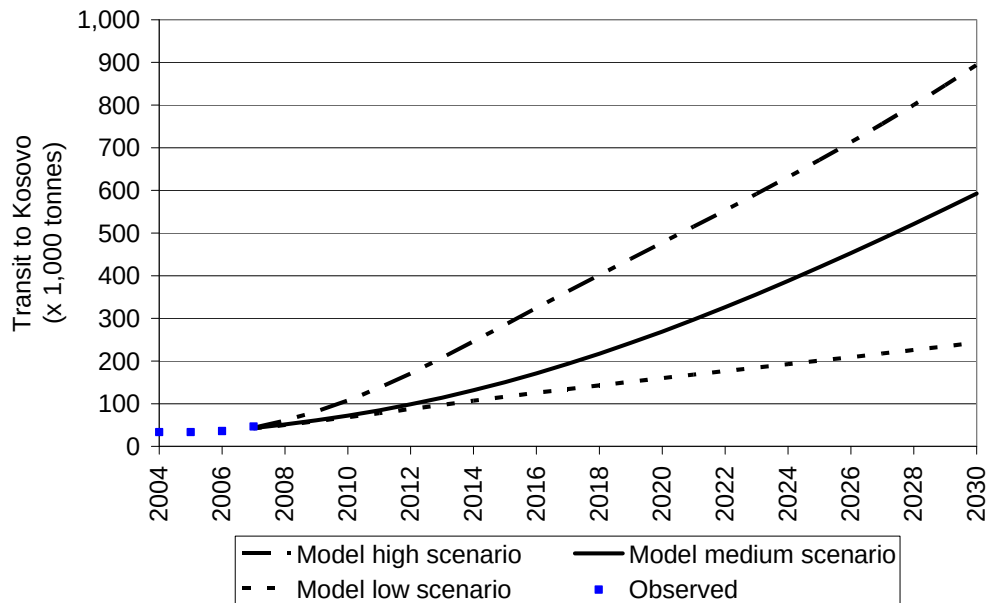
Ekstrapolimi i ketij relacioni per te parashikuar GDP ne Kosove jep mundesi per te vleresuar importet totale ne Kosove (ne FOB)

Figure 9-13 Parashikimi i vleres se importeve ne Kosove.



Me nje vlere mesatare prej 1600 Euro/ton per tregun e tranzitit qe kalon nga Shqiperia ne Kosove (e bazuar mbi te dhenat e zyres doganore te Shqiperise), volumi i importit mund te percaktohet ashtu si e tregon diagrama e meposhtem.

Figure 9-14 Skenaret per tregun e tranzitit te Kosoves, qe kalon nga Porti i Durrësit (x mije ton)



Edhe pse te dhënat e disponueshme janë te pakta (te dhëna të kombinuara për importet dhe PBB-ne janë të disponueshme vetëm për 4 vitet e fundit), parashikimi që rezultojnë duket realist (elasticitet i importeve ndaj 1.58 PBB gjatë periudhës së parashikuar). Për këtë arsye Konsulenti sugjeron që ky rezultat të mbahet për këtë studim.

Porti i Durrësit nuk ndjek në mënyrë të veçantë tregun e shteteve fqinj – është i përfshirë në statistikat me volumin e përgjithshëm të trafikut. Prandaj Konsulenti duhet të referohet te dhënat e mundësuar nga Departamenti i Doganave.

Në varësi të konkurrencës që përben linja Durrës-Shkup me linjat e tjera konkurrense (kryesisht Selanik-Shkup), një pjesë e trafikut do të kalojë nga Porti i Durrësit. Tabela e mëposhtme përmbledh rezultatet kyçe të 4 viteve të fundit.

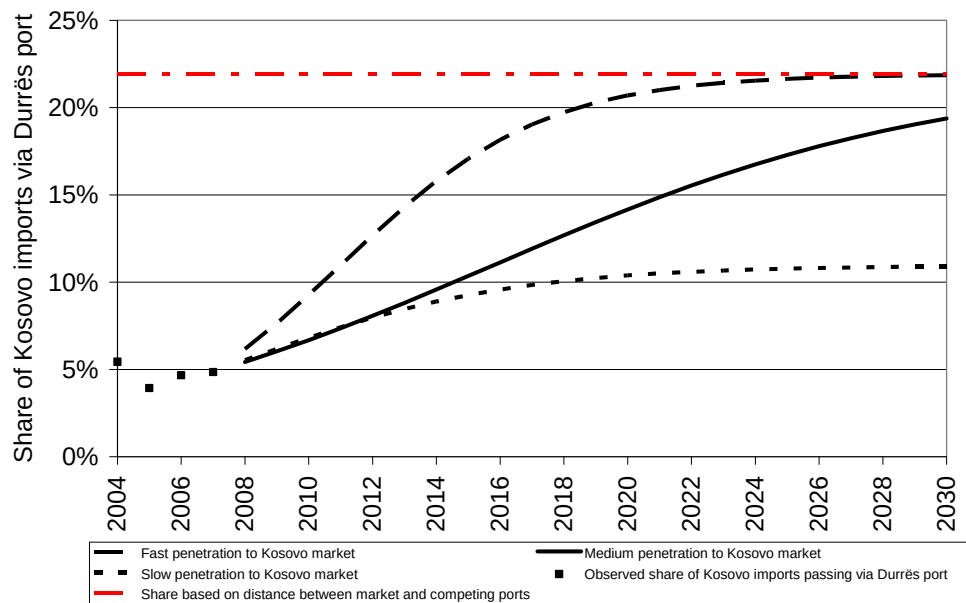
	Viti	2004	2005	2006	2007
FOB i importeve totale në Kosovë (x 1000 Euro)		1,063,347	1,180,022	1,295,558	1,443,129
Çmimi FOB i tregut kosovar, që kalon përmjet Durrësit (million Lek)		7,097	5,578	7,085	8,389
Lek/Euro		123	120	117	120
Çmimi tregtar FOB i Kosovës, që kalon nga Durrësi (x 1000 Euro)		57,854	46,380	60,484	70,070
Share of total Kosovo import passing via Durrës		5.4%	3.9%	4.7%	4.9%

9.3.10 Përqindja e tregut që i përket Portit të Durrësit

Çmimi relativ i mallrave të importuar që shkojnë në Kosovë duke kaluar nga Durrësi, mbetet shumë i ulët (maksimumi i vërejtur është 5.4%). Duke ditur që Prishtina përfaqëson zonën kryesore për importet e Kosovës, Porti i Durrësit duhet të jetë në gjendje të fitojë 22% të importeve të Kosovës (shih paragrafin e mëparshëm).

Meqenese po vazhdojne punet per ndertimin e rruges qe lidhet me Prishtinen (mendohet se do perfundojne brenda pak vitesh), ashtu si po vazhdojne punet per permiresimin e portit, ateherë mendohet se porti I Durrësit do te arrije e fitoje nje perqindje gjithnje e me te madhe te importeve te Kosoves. Diagrama e meposhtme paraqet 3 plane veprimi per penetrimin e portit te Durrësit ne tregun e Kosoves.

Figure 9-15 Parashikimi I importeve qe kalojne neper Portin e Durrësit.



Ashtu si me importet e Shqiperise, malli tranzit per Kosove supozohet qe te ndahet midis transportit RoRo (20%) dhe LoLo (90%), dhe trafiku lo-lo te ndahet ne trafik te kontenjerizuar dhe te pakontenjerizuar (te njejtet koefiçent si per importin).

Figure 9-16 Skenari per mallin tranzit Ro-Ro drejt Kosoves qe kalon nga porti i Durrësit (x mije ton)

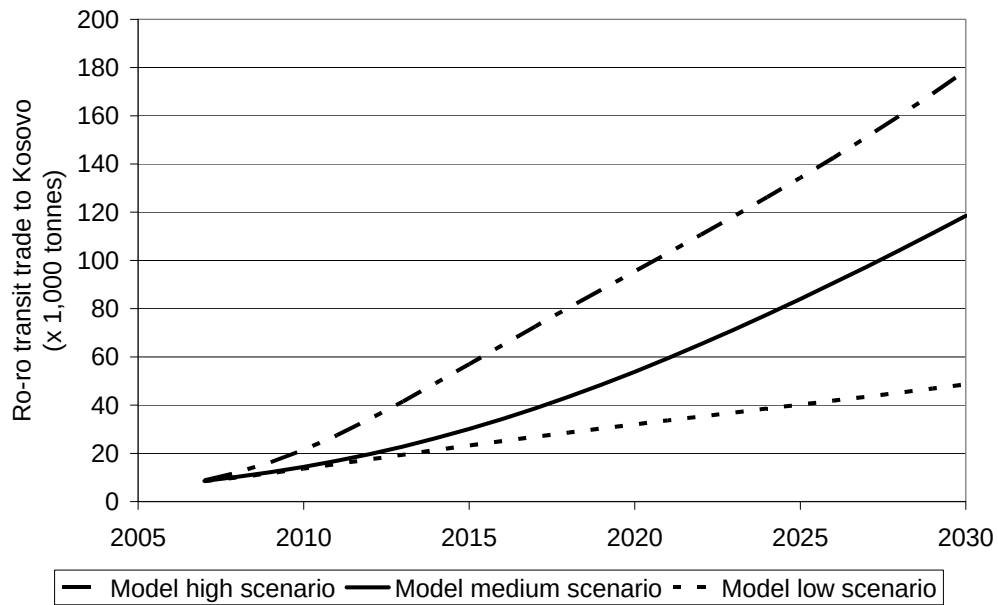


Figure 9-17 Skenari per mallin tranzit te kontenjerizuar drejt Kosoves, nga Porti i Durrësit (x mije ton)

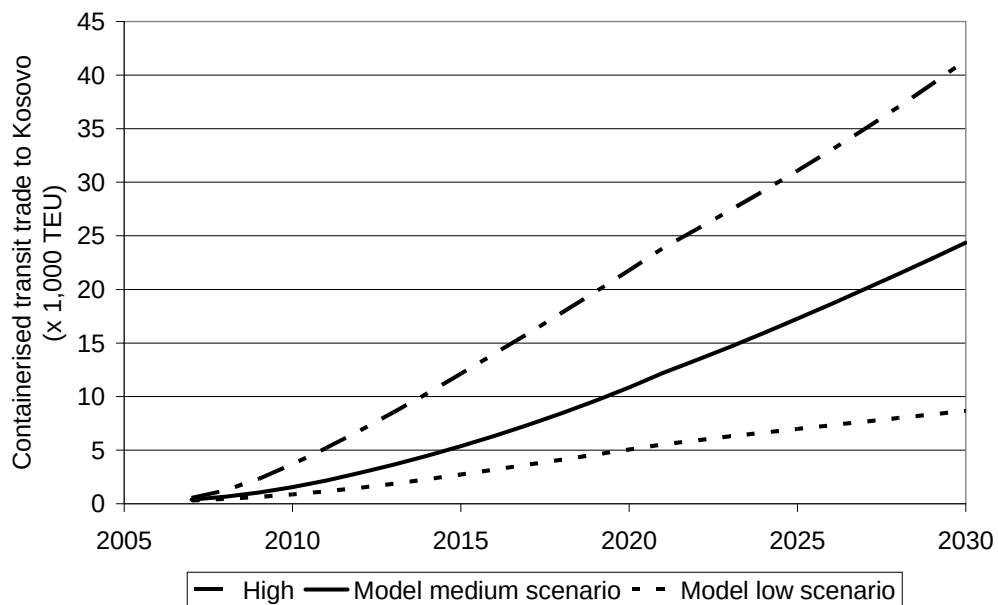
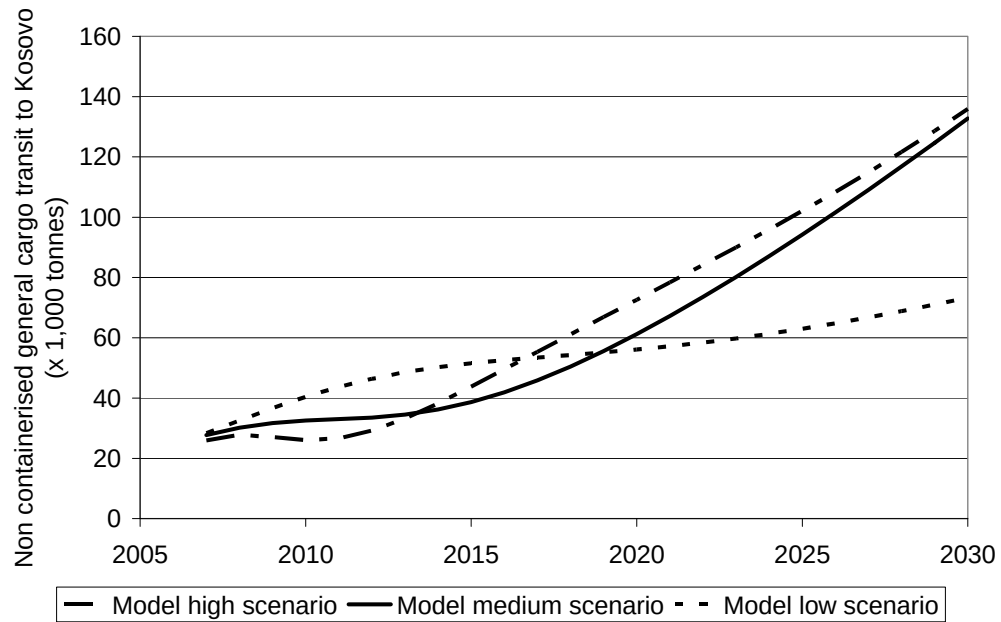
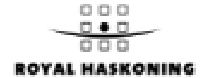


Figure 9-18 Skenari per mallin tranzit LoLo te pakontenjerizuar drejt Kosoves nga Durrësi (x mije ton)



10 PERMBLEDHJA E REZULTATEVE TE PARASHIKIMIT TE TREGUT

Ne paragrafet e mëparshme u formulua një parashikim për kategoritë me të rëndësishme të mallit për importin, eksportin dhe tregun e tranzitit. Në këtë paragraf është paraqitur një përmbledhje e organizuar për kategori malli.

10.1 Parashikimi i trafikut të kontenerave

Trafiku kontener total është nxjerrë duke mbledhur trafikun e kontenerizuar të importit, eksportit dhe tregut të tranzitit, dhe duke mbledhur balancin e kontenerve bosh të ngarkuar në anije. Diagrama e mëposhtme paraqet trafikun kontener për skenarin e mesëm.

Figure 10-1 Trafiku i kontenerave i parashikuar nga Porti i Durrësit, në skenarin mesatar (x mijë TEU)

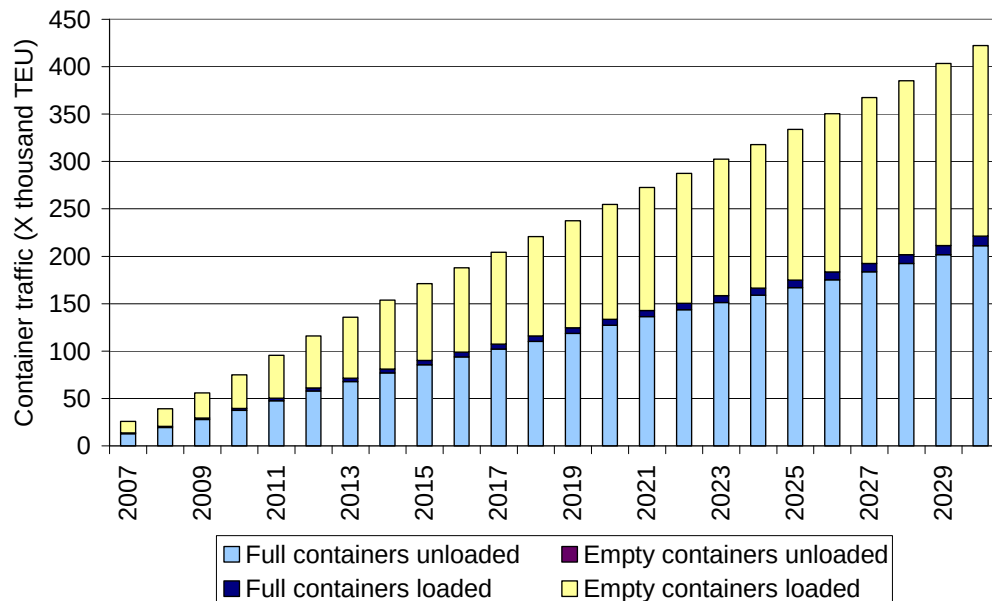


Diagrama e mëposhtme paraqet trafikun kontener total në portin e Durrësit për planin e lartë, e mesëm të ulet të veprimit.

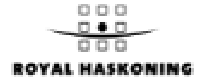


Figure 10-2 Skenaret e parashikimit per trafikun e kontenjerave ne Portin e Durrësit (x mije TEU)

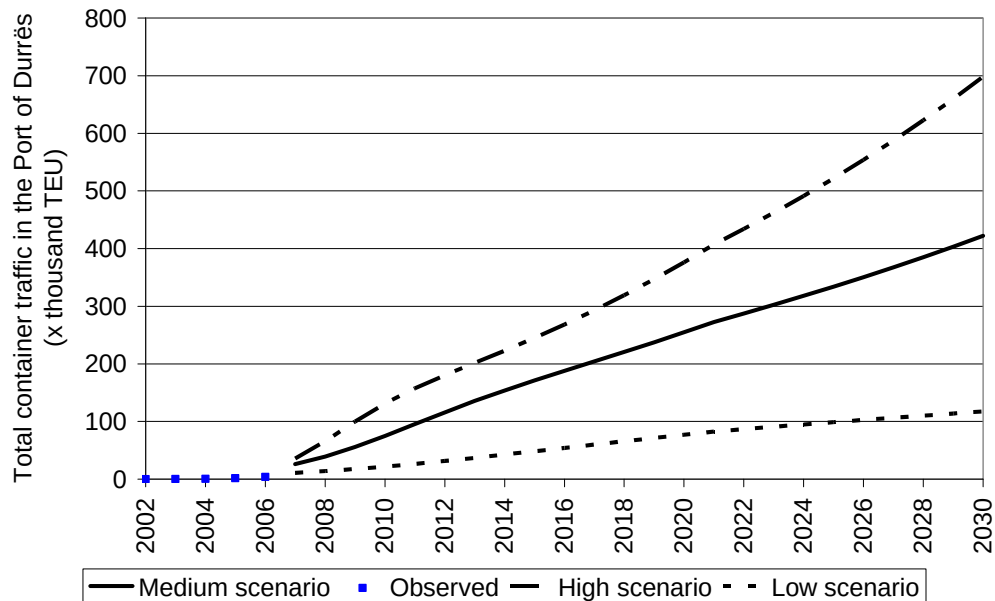
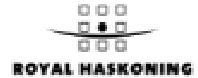


Tabela e mëposhtme paraqet në mënyrë të detajuar analizen e trafikut kontenjer për çdo plan veprimi. (volumi i shprehur në TEU).

Table 10-1 Pamje e përgjithshme e detajuar të parashikimit të tregut në Portin e Durrësit (TEU)

Plani	Drejtimi		2007	2010	2015	2020	2025	2030
I Lartë								
	Shkarkimi	Plote	17,858	65,571	122,465	187,980	260,907	349,152
		Bosh						
	Ngarkimi	Plote	1,142	5,160	8,884	11,643	15,290	20,312
		Bosh	16,716	60,411	113,581	176,337	245,617	328,840
	Totali		35,716	131,141	244,930	375,961	521,813	698,304
I mesëm								
	Shkarkimi	Plote	12,966	37,497	85,573	127,370	166,949	211,103
		Bosh						
	Ngarkimi	Plote	657	2,055	4,551	6,195	7,892	10,076
		Bosh	12,309	35,442	81,022	121,174	159,057	201,026
	Totali		25,932	74,994	171,146	254,739	333,898	422,205
I ulët								
	Shkarkimi	Plote	10,525	20,883	46,515	74,019	94,836	112,741
		Bosh						
	Ngarkimi	Plote	392	813	1,811	2,914	3,912	4,932
		Bosh	10,132	20,070	44,705	71,106	90,924	107,809
	Totali		21,049	41,765	93,031	148,039	189,671	225,482



10.1.1 Parashikimi i importit të mallit të pergjithshem Lo-Lo

Grafiku paraqet mallin e pergjithshem të pakontenjerizuar LoLo, ose mallin që është aktualisht i konsideruar si mall i pergjithshem në port. Kjo kategori do të pësojë një rënie të madhe në të ardhmen, sidomos për shkak të krahësimeve me rritjen e vazhdueshme që parashikohet për mallin e pergjithshëm total. Kjo rënie shkaktohet nga kontenjerizimi i mallit të pergjithshëm.

Figure 10-3 Malli i pergjithshëm i lo-lo i pakontenjerizuar i parashikuar në Portin e Durrësit

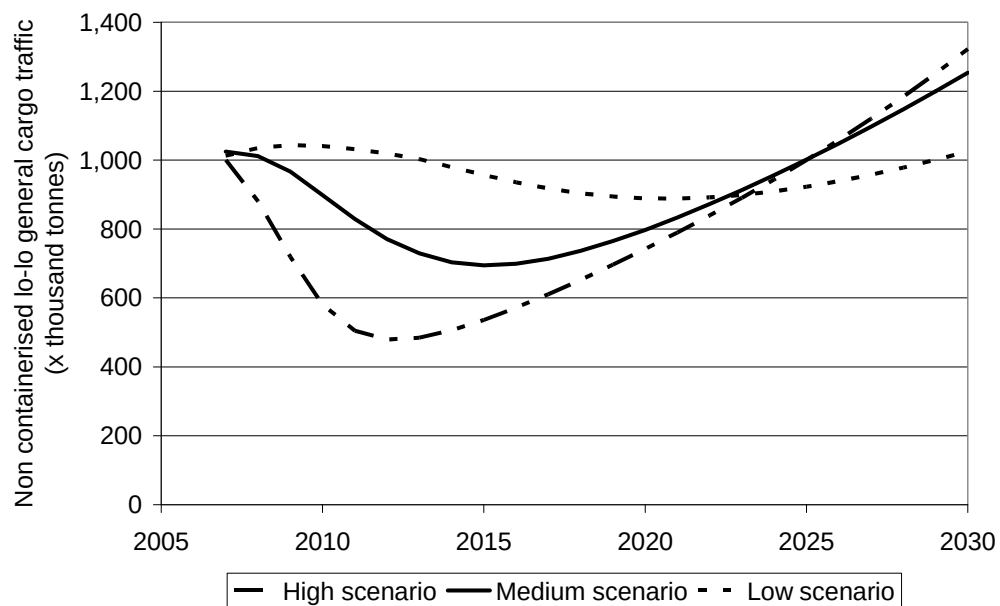
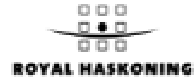


Tabela paraqet volumnin e trafikut të detajuar për secilin skenar.

Table 10-2 Detajet e volumnit të parashikuar të mallrave të pergjithshëm të pakontenjerizuar në Portin e Durrësit (ton)

		2,007	2,010	2,015	2,020	2,025	2,030
I lartë							
	Shkarkimi	849,485	461,349	448,916	640,452	878,652	1,176,673
	Ngarkimi	150,352	119,096	86,985	101,509	121,303	145,345
	Totali	999,837	580,445	535,901	741,961	999,954	1,322,018
I mesëm							
	Shkarkimi	908,047	786,480	614,773	717,369	910,619	1,149,533
	Ngarkimi	116,469	111,861	79,619	80,267	90,826	104,323
	Totali	1,024,516	898,340	694,392	797,636	1,001,445	1,253,856
I ulët							
	Shkarkimi	925,618	949,463	877,084	818,401	853,215	951,284
	Ngarkimi	86,587	91,011	79,446	70,648	69,644	73,614
	Totali	1,012,205	1,040,474	956,530	889,049	922,859	1,024,899



10.2 Parashikimi I trafikut Ro-Ro te veturave

Grafiku i meposhtem paraqet parashikimin e perqindjes se importit te mallit te pergjithshem qe transportohet me Ro-Ro. Si per e mallin e pergjithshem total te parashikuar, transporti RoRo mendohet se do rritet vazhdimisht.

Figure 10-4 Numri i parashikuar i kamionave/rimorkjove qe kalojn nga Duresit (x mije njesi, ne te dyja drejtimet)

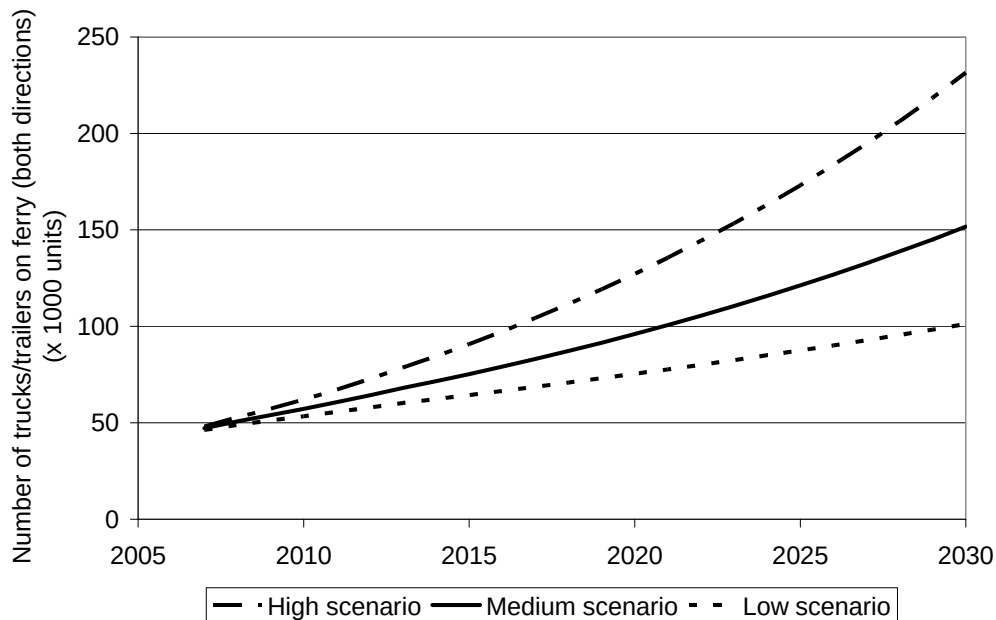


Tabela paraqet shifrat kryesore te paraqitura nga grafiku.

Table 10-3 Mberritjet/Nisjet e parashikuara te kamionave/rimorkjove qe vine me traget (njesi ne vit)

Plani		2007	2010	2015	2020	2025	2030
I larte							
	Mberritjet	25,039	32,429	47,479	65,790	88,765	118,281
	Nisjet	23,042	29,599	43,329	61,435	84,307	113,170
	Totali	48,080	62,028	90,808	127,225	173,071	231,451
I mesem							
	Mberritjet	24,595	29,797	39,324	50,682	64,607	81,367
	Nisjet	22,603	27,478	35,965	45,349	56,624	70,284
	Totali	47,197	57,276	75,290	96,031	121,231	151,651
I ulet							
	Mberritjet	24,150	27,776	33,478	39,205	45,540	52,640
	Nisjet	22,195	25,622	30,967	36,197	42,013	48,575
	Totali	46,346	53,398	64,446	75,401	87,553	101,215

Ne grafikun e meposhtem eshte paraqitur numri i makinave dhe i pasagjereve.

Figure 10-5 Totali i pasagjereve ne mberritje/nisje nga Porti i Duresit (x milion pas.)

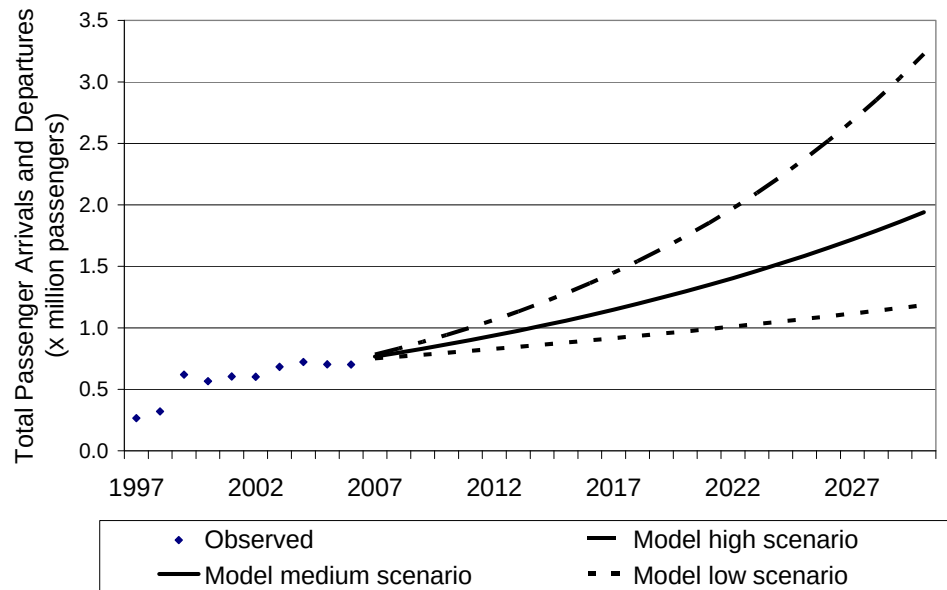
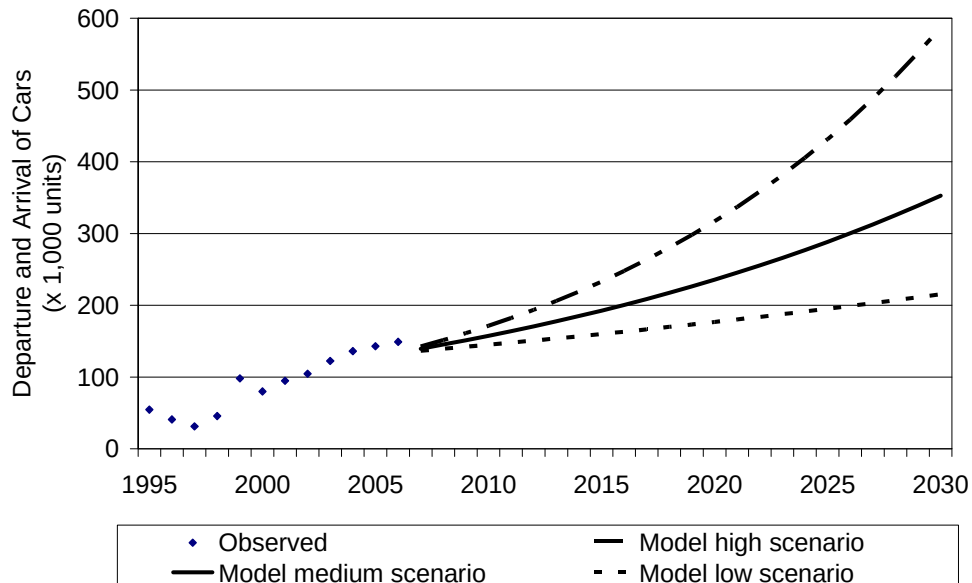


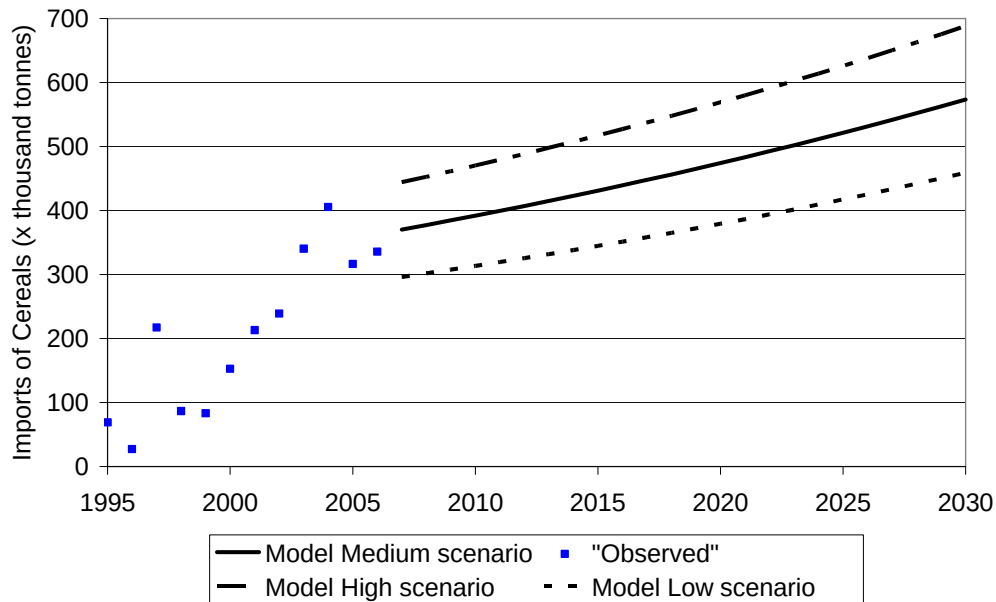
Figure 10-6 Mberritje/Nisje te verejtura dhe te parashikuara te makinave ne Shqiperi (x mije njesi)



10.3 Parashikimi I trafikut te mallit rifuxho

Dallimi behet midis dritherave dhe mallrave rifuxho te tjere (kryesisht ndotes). Parashikimet perkatese jane permbledhur ne grafikun e meposhtem.

Figure 10-7 Volumi i parashikuar i importeve te dritherave nga Porti i Duresit (x mije ton)



Rezultatet jane permbledhur ne tabelen e meposhtme.

Table 10-4 Detajet e parashikimit te importeve te dritherave (ton)

	2007	2010	2015	2020	2025	2030
Skenari I larte	444,178	470,293	517,275	568,949	625,786	688,301
Skenari I mesem	370,149	391,911	431,062	474,124	521,488	573,584
Skenari I ulet	296,119	313,529	344,850	379,299	417,191	458,867

Mallrat rifuxho te tjere perfshine:

Mineralet e eksportuara:

- Ferro-nikel: 400 mije ton
- Krom dhe ferro-krom: 200 mije ton

Çimento dhe klinker (nga viti 2011 e tutje):

- 1 milion ton te eksporteve te çimentos
- 1 milion ton te eksporteve te klinkerit

Importet e qymyrgurit: 850 000 ton (lidhur me prodhimin e çimentos dhe klinkerit, nga viti 2011 e tutje)

Tabela e meposhtme paraqet trafiket kryesore te mallit rifuxho (ne ton) te parashikuara ne portin e Duresit. Ky merret si skenari i mesem, nga i cili rrjedhin skenari i larte (trafiku mesatar x 1.5) dhe Skenari i ulet (trafiku mesatar x 0.5).

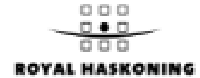
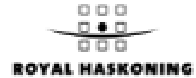


Table 10-5 Skenari per volumin e mallrave rifuxho (perveç dritherave) qe kalon nga Porti i Durresit (ton)

	2007	2011	2015	2020	2025	2030
Eksporti i çimentos	0	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Eksporti i klinkerit	0	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Eksporti i kromit	222,459	222,459	222,459	222,459	222,459	222,459
Eksporti i ferro-nikelit	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000
Importi i qymyrgurit	0	857,143	857,143	857,143	857,143	857,143
Totali	622,459	3,479,602	3,479,602	3,479,602	3,479,602	3,479,602

Duhet theksuar se volumi aktual i mallit rifuxho I referohet kryesisht nje plan veprimi te mundshem, se sa nje parashikimi te plote te trafikut – edhe ne qofte se trafiku varet nga vendimet e investitoreve perkates.



10.4 Trafiku I anijeve

Bazuar ne shifrat e tregetise dhe e trafikut, jane percaktuar dimensionet dhe karakteristikat optimale te anijeve. Me poshte po japim dimensioned dhe karakteristikat optimale te anijeve;

- Karakteristikat (kapaciteti NRT,LOA, trau, thellesia e zhytjes) per anije maksimale dhe mesatare;
- Madhesia mesatare e pjeses
- Numri I anijeve

10.4.1 Anijet e kontainerave

Madhesia mesatare e pjeses (shuma e inportit dhe eksportit per anije) do te rritet afersisht 110TEU me fillimin e operimeve ne terminal (pranuar ne 2008) deri ne 382TEU ne 2030. Per te percaktuar madhesine koresponduese te anijes, eshte pranuar qe afersisht qe 1/6 e kapacitetit total te anijes te ngarkohet dhe 1/6 te shkarkohet. Kjo jep nje madhesi mesatare te anijes se kontainerave afersisht 330 TEU ne 2008 deri ne 1.300 TEU ne 2030. Numri I anijeve qe do te ankorohen ne 2008 do te jete 260 dhe 1.100 ne vitin 2030. Madhesia maksimale e anijes qe mund te jete eshte e kufizuar nga thellesia e maksimale e portit 10.5m e cila eshte percaktuar nga konfigurimi I portit.

Table 10-6 Specifikimet e anijeve per kontainer ne fillim te operimit. (2008)

	Kapaciteti [TEU]	Madhesia e pjeses [TEU]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare	330	110	111	100	20	6.5
Maximale	1,700	550	611	200	29	10.5

Table 10-7 Specifikimet e anijeve per container ne vitin 2030

	Kapaciteti [TEU]	Madhesia e pjeses [TEU]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare	1,300	382	425	100	20	6.5
Maximale	1,700	550	611	200	29	10.5

10.4.2 Anijet per Klinkeri dhe cemento

Bazuar ne informacionet qejane siguruar nga investitorët privat potencial, parcela mesatare per klinker dhe cemento do te jete rreth 25.000 ton.

Numri i anijeve do te jete rreth 80 per vit.

Table 10-8 Vecorite kryesore te anijeve te klinkerit

	Kapaciti [t]	Madhsia pjeses [t]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare	20,000	20,000	7,000	157	23	9.2
Maximale	30,000	30,000	10,000	180	26	10.5

Table 10-9 Vecorite kryesore te anijeve te cementos.



	Kapaciti [t]	Madhsia pjeses [t]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare	6,500	6,500	2,280	115	17.5	7.1
Maximale	17,000	17,000	6,500	180	23.5	10.4

10.4.3 Anijet per eksportin e mineraleve dhe importin e qymyrit

Dimensionet e anijeve te mineralit dhe qymyreve pritet te rriten kur kalata e klinkerit dhe cimentos te jene ne funksionim. Kjo sepse qymyri do te importohet per prodhimin e cimentos dhe klinkerit.

Table 10-10 Karakteristikat e anijeve te mineralit dhe te qymyreve ne fillim te projektit.

	Kapaciti [t]	Madhsia pjeses [t]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare	13,000	10,000	4,000	135	20	8.2
Maximale	30,000	30,000	10,000	180	26	10.5

Table 10-11 Karakteristikat e anijeve te mineralit dhe te qymyreve ne vitin 2030

	Kapaciti [t]	Madhsia pjeses [t]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare	25,000	20,000	7,000	165	24	10.0
Maximale	30,000	30,000	10,000	180	26	10.5

10.4.4 Anijet e importit te drithrave rifuxho

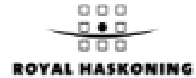
Madhesia mesatare e pjeses te anijeve te drithit pritet te jete rreth 4.000 deri ne 8.000 ton ne vitin 2030. Numri i anijeve qe do te prekin kalates pritet te jete 80-90 anije. Madhesia maksimale e anijes percaktohet nga konfigurimi i portit dhe nga kalata ku do te ankorohet anija sepse jot e gjitha kalatat kane te njejten kapacitet. Tabela e meposhteme percakton madhesime maksimale te anijes qe mund te hyje ne port llogaritur nga konfigurimi i portit.

Table 10-12 Karakteristikat e anijes se drithit ne fillim te projektit.

	Kapaciti [t]	Madhsia pjeses [t]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare	5,500	4,000	1,800	100	16.0	6.5
Maximale	30,000	30,000	10,000	180	26	10.5

Table 10-13 Karakteristikat e anijes se drithit ne vitin 2030

	Kapaciti [t]	Madhsia pjeses [t]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare	10,500	8,000	3,500	130	18.5	7.5
Maximale	30,000	30,000	10,000	180	26	10.5



10.4.5 Anijet per mallra te pergjitheshme

Mallrat e pergjitheshme transportohen me anije relativisht te vogla. Madhesia mesatare e pjeses eshte 1.500 ton. Madhesia mesatare e pjeses pritet te mbetet e njejte net e ardhmen: Numri mesatar I anijeve qe do te prekin kalaten do te shkoje nga 800 deri ne 1250 ne vitin 2030

Table 10-14 Karakteristikat e anijes per mallra te pergjitheshme

	Kapaciti [t]	Madhsia pjeses [t]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare	2,000	1,500	660	80	12.4	4.5
Maximale						

10.4.6 Krocerat (Anijet turistike)

Krocerat d ote vijne kryesisht gjate periudhes se veres. Pritet qe te prekin kalaten rreth 20 anije. Kjo eshte dhene vetem nga nje pritshmeri por parashikimi I trafikut nuk eshte perfunduar akoma. Anijet do te sjellin rreth 600-800 pasagjere. Anijet kane nje gjatesi nga 100-170ml. Duhet theksuar se nuk ka nje lidhje ndermjet numrit te pasagjereve dhe madhesise se anijes. Tabela e meposhteme jep vetem nje tregues per karakteristikat e anijes qe pritet te vije.

Table 10-15 Main particulars of Cruise vessels

	Kapaciteti [persona]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare	700	9,000	130	23	5.5
Maximale	800	10,000	170	29	7.0

10.4.7 Ferry Vessels

The table below is based on information provided in the Ferry terminal report²⁰.

Table 10-16 Karakteristikat e anijes turistike (krocera)

	Kapaciteti [persona]	NRT	Loa [m]	B [m]	T [m]
Mesatare ²¹	828	4,686	125.5	18.5	5.20
Maksimale ²²	1,000	31.785	178.9	25	6.06

²⁰ Durres Ferry Terminal Building & Yard Infrastructure; Final report, 7 January 2003

²¹ Specifikimet prej "Egitto Express"

²² Specifikimet prej "Norsea/Norsun", Duke udhetuar me ne Mesdhe



APPENDIX A: HISTORIKU I TRAFIKUT



MALLI	IMP /		1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Malli i	EKSP	Tipi														
pergj.																
	Importi															
		Mjell [ton]	121,529	84,547	34,356	105,016		64,600	90,000	56,169	53,108	37,480	27,332	46,345	29,729	26,329
		Sheqer [ton]	33,789	28,463	43,867	75,205		64,400	60,000	62,007	70,221	78,736	93,976	109,888	80,446	63,569
		Oriz [ton]	31,193	1,504	5,607	17,791		14,600	12,000	12,472	12,607	12,208	14,683	20,253	16,197	23,898
		artikuj [ton]														
		ushqimo [ton]								24,881	23,719	16,965	13,056	9,668	10,111	9,598
		r [ton]														
		Vaj [ton]														
		guzhine [ton]											3,310	7	0	6
		(paleta) [ton]														
		Banane [ton]								11,087	14,407	15,802	24,643	27,442	23,077	12,385
		Zarzavat [ton]														
		e [ton]											3,016	1,546	73	4,981
		Bloqe [ton]														
		çimentoj [ton]	19,175	93,760	96,160	138,794	416,976	383,300	420,000	296,133	220,357	236,368	224,989	260,609	381,367	304,778
		e [ton]								103,847	131,986	122,146	166,122	140,369	153,799	261,167
		çelik [ton]														
		tulla/plla [ton]											94,282	73,027	99,173	58,685
		ka [ton]														
		Material [ton]														
		e [ton]														
		ndertimi [ton]											13,849	15,191	30,787	37,677
		Bloqe [ton]														
		Nitrat- [ton]														
		Ure [ton]								70,477	59,757	58,589	49,013	62,728	40,507	47,814
		kimikate [ton]											17,023	21,703	14,651	20,272
		Barit [ton]										3,506	0	4,511	1,721	301
		Makineri [ton]								5,214	2,788	3,876	979	6,849	20,963	1,074
		Bloqe [ton]														
		mermeri [ton]										10,984	14,507	9,061	19,905	35,237
		Ushqim [ton]														
		kafshes [ton]								1,668	852	1,893	2,460	2,192	1,480	1,218
		h [ton]														
		Te tjere [ton]	55,752	50,456	85,299	144,761	299,592	168,230	309,000	131,554	165,522	161,068	21,811	32,114	10,352	4,102
		Xham [ton]											14,029	14,420	16,533	10,994



Mall I pergj.	Importi	Totali	[ton]	261,438	258,730	265,289	481,567	716,568	695,130	891,000	775,509	755,324	759,621	799,080	857,923	950,871	924,085
Mall I pergj.	Eksport																
		makineri tulla/plla ka	[ton]							420	988	1,326	1,724	1,462	3,066	1,257	
		Pllaka gur/gips oj	[ton]										0	0	0	5,272	
		hekurish te	[ton]										0	702	3,627	14,385	
		Vere tranziti nga Maqedo nia	[ton]							12,774	28,363	10,930	21,436	69,485	24,984	49,850	
		Te tjere	[ton]	5,641	10,017	14,217	0	0	0	0							
			[ton]	5,544	1,464	4,535	4,180	6,536	4,000	465	21	1,003	2,463	1,781	7	10	
	Eksport	Totali	[ton]	11,185	11,481	18,752	4,180	6,536	4,000	465	13,194	29,372	13,259	25,623	73,430	31,684	70,774
kontenj ere	Import																
	Import	40' plote	[TEU]							3	22	78	202	455	789	1,119	
	Import	20' plote	[TEU]							30	202	698	1,816	4,091	7,101	10,073	
	Import	laden	[TEU]							33	224	776	2,018	4,546	7,890	11,192	
	Import	40' bosh	[TEU]							0	0	0	0				
	Import	20' bosh	[TEU]							0	1	4	0				
	Import	bosh	[TEU]							0	1	4	0	0	0	0	
	Import	totali	[TEU]							33	225	780	2,018	4,546	7,890	11,192	
kontenj ere	Eksport																
	Eksport	40' plote	[TEU]							0	0	1	14	29	57	82	
	Eksport	20' plote	[TEU]							0	2	7	132	277	547	791	



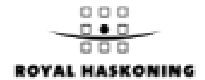
	Eksport	laden	[TEU]							0	2	8	146	306	604	873					
	Eksport	40' bosh	[TEU]							0	2	8	164	344	679	981					
	Eksport	20' bosh	[TEU]							3	21	74	1,475	3,097	6,113	8,833					
	Eksport	bosh	[TEU]							3	23	82	1,639	3,441	6,792	9,814					
	Eksport	totali	[TEU]							3	25	90	1,785	3,747	7,396	10,687					
	Import / Eksport	totali	[TEU]							36	250	870	3,803	8,293	15,286	21,879					
kontenj ere	Import		[ton]	3,636	8,825	6,058	7,398	3,504	7,100	12,000	4,136	396	13,710	44,475	91,000	130,471	188,178				
	Eksport		[ton]	2,609	2,746	1,249	1,091	992	400	1,000	1,176	484	729	3,682	8,500	16,970	26,443				
	Import / Eksport	totali	[ton]	6,245	11,571	7,307	8,489	4,496	7,500	13,000	5,312	880	14,439	48,157	99,500	147,441	214,621				
kontenj ere	Import	ton/TEU	[ton/TEU]									18	22.0	20.0	16.5	16.8					
	Eksport	ton/TEU	[ton/TEU]									91	25.2	27.8	28.1	30.3					
RoRo	makina	import / mberritje t	[-]							19,830	28,558	74,376	57,772	65,059	70,028	79,500	84,000	83,000	87,000		
	makina	eksport / nisjet	[-]							11,395	16,927	23,540	22,171	29,547	34,639	43,000	52,000	60,000	62,000		
	makina	Totali	[-]							54,490	41,000	31,225	45,485	97,916	79,943	94,606	104,667	122,500	136,000	143,000	149,000
	kamion a & rimorkj o	import / mberritje t	[-]							10,268	12,454	24,110	24,737	24,613	29,418	25,000	25,000	29,000	29,000		
	kamion a & rimorkj o	export / nisjet	[-]							8,532	9,067	15,072	17,576	18,917	19,620	21,000	23,000	27,000	28,000		
	kamion at & rimorkj ot	totali	[-]							32,429	22,800	18,800	21,521	39,182	42,313	43,530	49,038	46,000	48,000	56,000	57,000



	makina kamiona	Import	njesi					8,435	11,631	50,836	35,601	35,512	35,389	36,500	32,000	23,000	25,000
	a	import mall transporti	njesi					1,736	3,387	9,038	7,161	5,696	9,798	4,000	2,000	2,000	1,000
	kamiona	import	njesi					8,532	9,067	15,072	17,576	18,917	19,620	21,000	23,000	27,000	28,000
RoRo	Import		[ton]			222,395	133,649	109,500	133,789	230,177	211,254	264,346	264,702	253,000	222,000	240,000	315,000
	Eksport		[ton]			110,603	44,542	41,631	45,264	50,952	59,886	84,441	83,518	83,000	98,000	155,000	206,000
	Import / Eksport	totali	[ton]			332,998	178,191	151,131	179,053	281,129	271,140	348,787	348,220	336,000	320,000	395,000	521,000
Malli rifuxho	Import	drithera/miser Artikuj ushqimor	[ton]		306,000	69,013	27,296	217,343	86,724	83,200	152,760	213,196	239,000	340,403	405,458	316,539	335,598
			[ton]											15,270	15,199	11,142	12,428
		çimento	[ton]							175,574	216,149	500,000	400,890	512,921	564,312	635,464	
		klinker Ferro-silikat Koks qymyr	[ton]							43,006	65,576	149,339	297,233	295,805	220,466	185,464	
			[ton]									12,143	1,314	3,013	1,110	1,888	
			[ton]										23,135	20,136	19,063	49,441	
		kimikate Ushqim kafshesh	[ton]										15,190	17,370	22,868	18,361	
		h Rifuxho tjeter	[ton]										12,296	14,329	16,259	14,379	
		Totali Import – rifuxho	[ton]		39,312	25,894	27,462	28,085	32,412	73,380	70,000						
			[ton]	0	345,312	94,907	54,758	245,428	119,136	156,580	441,340	494,921	900,482	1,105,731	1,284,231	1,171,759	1,253,023
Malli rifuxho	Eksport																



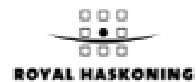
Mall i lëshuem		Krom i koncentruar	[ton]								14,616	17,764	1,944	6,061	11,775	15,631	19,761
		Ferrokrom	[ton]								17,598	12,912	21,914	36,737	34,542	34,062	18,598
		Krom xehëror	[ton]	124,272	159,511	114,375	138,870	99,944	52,600	44,000	21,151	0	9,171	81,512	65,224	82,591	184,100
		Rifuxhojtjet	[ton]	10,000		37,531	65,763	12,896	7,200	3,000	154	350	2,922	4,057	634	-	-
		Totali Eksport – rifuxho	[ton]	134,272	159,511	151,906	204,633	112,840	59,800	47,000	53,519	31,026	35,951	128,367	112,175	132,284	222,459
	Import	Produkte nafte	[ton]		550	104,215	154,907	42,000	42,500	57,600	192,174	218,860	264,852	220,892	208,004	223,157	212,738
Pasagjere	Mbërritje mbërritje mbërritje	Te rritur	[-]				139,010	158,403	313,950	274,424	285,646	279,451	325,350	334,800	318,600	319,500	
		femije	[-]				5,852	8,934	20,118	19,139	26,093	30,004	36,150	37,200	35,400	35,500	
		Totali	[-]				144,862	167,337	334,068	293,563	311,739	309,455	361,500	372,000	354,000	355,000	
	Nisje	Te rritur	[-]				113,038	141,926	265,207	248,533	260,781	256,652	288,900	315,900	315,000	312,300	
		femije	[-]				7,952	11,273	20,723	24,374	32,310	35,732	32,100	35,100	35,000	34,700	
		Totali	[-]				120,990	153,199	285,930	272,907	293,091	292,384	321,000	351,000	350,000	347,000	
	Totali	Totali	[-]			0	0	265,852	320,536	619,998	566,470	604,830	601,839	682,500	723,000	704,000	702,000



APPENDIX B: DETAJIME TE PARASHIKIMIT TE TRAFIKUT



		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
SKENAR OPTIMIST									
MALLRA TE PERGJITHESHME									
<u>Import</u>	<i>Ton</i>	849,485	728,144	575,849	461,349	403,424	388,029	397,861	419,611
<u>Eksport</u>	<i>Ton</i>	150,352	152,346	143,876	119,096	101,349	91,303	86,917	85,983
		-	-	-	-	-	-	-	-
MALLRA RIFUXHO		-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Import</u>		-	-	-	-	-	-	-	-
Cimento	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Klinker	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Qymyr	<i>Ton</i>	-	642,857	642,857	642,857	1,285,714	1,285,714	1,285,714	1,285,714
Krom	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Drithra	<i>Ton</i>	447,834	457,380	467,130	477,087	487,257	497,644	508,252	519,086
Ferro-Nikel	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Skrap	<i>Ton</i>	450,000	450,000	450,000	450,000	1,350,000	1,350,000	1,350,000	1,350,000
Te Tjera C	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Export									



		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Cimento	<i>Ton</i>	-	-	-	-	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000
Klinker	<i>Ton</i>	-	-	-	-	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000
Qymyr	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Krom	<i>Ton</i>	244,705	269,175	296,093	325,702	341,987	359,087	377,041	395,893
Drithra	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Ferro-Nikel	<i>Ton</i>	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000
Skrap	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Te tjera F	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-

KONTAINER

Import

20' Import Plot	<i>TEU</i>	8,698	14,658	20,466	24,635	27,033	28,191	28,565	30,992
-----------------	------------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

20' Import Bosh	<i>TEU</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
-----------------	------------	---	---	---	---	---	---	---	---

40' Import Plot	<i>TEU</i>	9,052	17,938	29,210	40,787	51,787	62,487	73,457	82,012
-----------------	------------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

40' Import Bosh	<i>TEU</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
-----------------	------------	---	---	---	---	---	---	---	---

Export

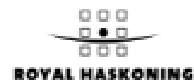


		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
20' Export Plot	TEU	1,033	1,953	3,202	4,137	4,825	5,263	5,527	5,690
20' Export Bosh	TEU	7,665	12,705	17,264	20,498	22,209	22,928	23,038	25,301
40' Export Plot	TEU	109	294	633	1,023	1,442	1,858	2,264	2,670
40' Export Bosh	TEU	8,943	17,644	28,576	39,764	50,345	60,629	71,193	79,343

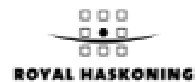
TRAG ET

Ardhje

Pasagjere – Te ritur		352,412	374,790	398,589	423,900	450,817	479,444	509,889	542,267
Pasagjere - Femije		39,157	41,643	44,288	47,100	50,091	53,272	56,654	60,252
Vetura	Cope	98,044	104,472	111,062	118,008	125,388	133,230	141,563	150,224
	Ton	-	-	-	-	-	-	-	-
RoRo Traffik	Ton	281,133	309,334	336,808	365,843	397,183	430,785	466,553	501,863
Mesatarja per kamion		23	23	23	23	23	23	23	23
Kamion/trailer	Cope	25,039	27,503	29,900	32,429	35,157	38,081	41,193	44,262
		-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Nisje</u>		-	-	-	-	-	-	-	-



		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Pasagjere – Te ritur	<i>Cope</i>	352,412	374,790	398,589	423,900	450,817	479,444	509,889	542,267
Pasagjere - Femije	<i>Cope</i>	39,157	41,643	44,288	47,100	50,091	53,272	56,654	60,252
Vetura	<i>Cope</i>	71,194	75,715	80,523	85,636	91,074	96,857	103,008	109,549
		-	-	-	-	-	-	-	-
RoRo TraffiK	<i>Ton</i>	187,662	221,428	257,501	269,760	283,231	297,990	314,061	331,412
	<i>Ton</i>								
Mesatarja per kamion		12	12	12	12	12	12	12	12
Kamion/trailer	<i>Cope</i>	23,042	25,251	27,371	29,599	32,012	34,625	37,451	40,289
SKENARI REALIST									
<u>MALLRA TE PERGJITHESHME</u>									
	<i>Ton</i>								
<u>Import</u>		908,047	891,954	846,126	786,480	726,523	676,391	641,779	620,710
	<i>Ton</i>								
<u>Export</u>		116,469	120,016	120,433	111,861	102,833	94,504	87,704	82,766
<u>RIFUXHO</u>									
<u>Import</u>									
	<i>Ton</i>								
Cimento		-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Ton</i>								
Klinker		-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Ton</i>								
Qymyr		-	428,571	428,571	428,571	857,143	857,143	857,143	857,143

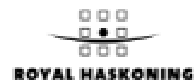


		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Krom	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Drithra	<i>Ton</i>	373,195	381,150	389,275	397,573	406,048	414,703	423,543	432,572
Ferro-Nikel	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Skrap	<i>Ton</i>	300,000	300,000	300,000	300,000	900,000	900,000	900,000	900,000
Te tjerar C	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Export</u>									
Cimento	<i>Ton</i>	-	-	-	-	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Klinker	<i>Ton</i>	-	-	-	-	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Qymyr	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Krom	<i>Ton</i>	222,459	222,459	222,459	222,459	222,459	222,459	222,459	222,459
Drithra	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Ferro-Nikel	<i>Ton</i>	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000
Skrap	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Te tjerar F	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-

KONTAINERAT



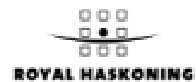
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<u>Import</u>									
20' Import Plot	TEU	6,351	8,811	11,458	14,018	16,194	17,769	18,667	20,667
20' Import Bosh	TEU	-	-	-	-	-	-	-	-
40' Import Plot	TEU	6,614	10,823	16,473	23,479	31,526	40,209	49,223	56,292
40' Import Bosh	TEU	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Export</u>									
20' Export Plot	TEU	594	895	1,283	1,647	2,011	2,339	2,610	2,819
20' Export Bosh	TEU	5,757	7,916	10,175	12,371	14,183	15,430	16,057	17,849
40' Export Plot	TEU	63	135	254	407	601	825	1,069	1,322
40' Export Bosh	TEU	6,552	10,688	16,219	23,071	30,925	39,383	48,154	54,970
<u>TRAG ET</u>									
<u>Ardhje</u>									
Pasagjere – Te ritur	Cope	345,024	359,241	374,043	389,456	405,504	422,213	439,610	457,724
Pasagjere - Femije	Cope	38,336	39,916	41,560	43,273	45,056	46,913	48,846	50,858
Vetura	Cope	96,177	100,532	104,836	109,267	113,885	118,699	123,717	128,773



		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
RoRo TraffiK	<i>Ton</i>	276,073	297,088	316,158	335,544	355,996	377,567	400,303	421,976
Mesatarja per kamion	<i>Ton</i>	23	23	23	23	23	23	23	23
Kamion/trailer	<i>Cope</i>	24,595	26,435	28,103	29,797	31,584	33,468	35,453	37,343
<u>Ne Nisje</u>									
Pasagjere – Te ritur	<i>Cope</i>	345,024	359,241	374,043	389,456	405,504	422,213	439,610	457,724
Pasagjere - Femije	<i>Cope</i>	38,336	39,916	41,560	43,273	45,056	46,913	48,846	50,858
Vetura	<i>Cope</i>	69,702	72,574	75,564	78,678	81,920	85,295	88,810	92,470
RoRo TraffiK	<i>Ton</i>	205,756	227,434	249,788	259,045	269,045	279,772	291,162	303,110
Mesatarja per kamion	<i>Ton</i>	12	12	12	12	12	12	12	12
Kamion/trailer	<i>Cope</i>	22,603	24,331	25,896	27,478	29,129	30,844	32,620	34,268
SKENAR PESIMIST									
<u>MALLRA TE PERGJITHESHME</u>									
<u>Import</u>	<i>Ton</i>	925,618	944,714	950,831	949,463	942,988	932,098	918,002	897,408
<u>Eksport</u>	<i>Ton</i>	86,587	89,897	92,572	91,011	89,082	86,857	84,432	81,922



		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
RIFUXHO									
<u>Import</u>									
	<i>Ton</i>								
Cimento		-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Ton</i>								
Klinker		-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Ton</i>								
Qymyr		-	214,286	214,286	214,286	428,571	428,571	428,571	428,571
	<i>Ton</i>								
Krom		-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Ton</i>								
Drithra		298,556	304,920	311,420	318,058	324,838	331,763	338,835	346,058
	<i>Ton</i>								
Ferro-Nikel		-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Ton</i>								
Skrap		-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Ton</i>								
Te tjerar C		448,556	669,206	675,706	682,344	1,203,410	1,210,334	1,217,406	1,224,629
<u>Eksport</u>									
	<i>Ton</i>								
Cimento		-	-	-	-	500,000	500,000	500,000	500,000
	<i>Ton</i>								
Klinker		-	-	-	-	500,000	500,000	500,000	500,000
	<i>Ton</i>								
Qymyr		-	-	-	-	-	-	-	-
	<i>Ton</i>								
Krom		233,582	245,261	257,524	270,400	278,512	286,868	295,474	304,338
	<i>Ton</i>								
Drithra		-	-	-	-	-	-	-	-



		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ferro-Nikel	<i>Ton</i>	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000
Skrap	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Te tjerar F	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-

KONTAINERAT

Import

20' Import Plot	<i>TEU</i>	5,155	6,062	6,944	7,794	8,573	9,224	9,696	10,865
20' Import Bosh	<i>TEU</i>	-	-	-	-	-	-	-	-

40' Import Plot	<i>TEU</i>	5,370	7,448	9,993	13,089	16,779	21,062	25,909	30,126
40' Import Bosh	<i>TEU</i>	-	-	-	-	-	-	-	-

Export

20' Export Plot	<i>TEU</i>	355	447	554	652	756	865	974	1,081
20' Export Bosh	<i>TEU</i>	4,800	5,615	6,389	7,142	7,817	8,360	8,722	9,784

40' Export Plot	<i>TEU</i>	37	67	110	161	226	305	399	507
40' Export Bosh	<i>TEU</i>	5,332	7,380	9,884	12,928	16,553	20,757	25,510	29,619



			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
TRAG										
ETET										
<u>Ardhje</u>										
Pasagjere - Te ritur	<i>Cope</i>		337,997	344,757	351,652	358,685	365,859	373,176	380,640	388,253
Pasagjere - Femije	<i>Cope</i>		37,555	38,306	39,072	39,854	40,651	41,464	42,293	43,139
Vetura	<i>Cope</i>		94,382	96,818	99,080	101,342	103,658	106,029	108,456	110,783
	<i>Ton</i>									
RoRo TraffiK			271,013	286,596	299,691	312,513	325,726	339,305	353,232	365,439
	<i>Ton</i>									
Mesatarja per kamion			23	23	23	23	23	23	23	23
Kamion/trailer	<i>Cope</i>		24,150	25,513	26,657	27,776	28,929	30,114	31,330	32,394
<u>Ne Nisje</u>										
Pasagjere - Te ritur	<i>Cope</i>		337,997	344,757	351,652	358,685	365,859	373,176	380,640	388,253
Pasagjere - Femije	<i>Cope</i>		37,555	38,306	39,072	39,854	40,651	41,464	42,293	43,139
Vetura	<i>Cope</i>		68,282	69,648	71,041	72,462	73,911	75,389	76,897	78,435
	<i>Ton</i>									
RoRo TraffiK			22,195	23,475	24,557	25,622	26,719	27,840	28,981	29,969
	<i>Ton</i>									
Mesatarja per kamion			-	-	-	-	-	-	-	-
Kamion/trailer	<i>Cope</i>		-	-	-	-	-	-	-	-



		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014		
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
SKENAR OPTIMIST											
MALLRA TE PERGJITHESHME											
	Ton										
Import		448,916	482,620	519,178	557,851	598,313	640,452	684,281	729,880	777,373	826,909
	Ton										
Eksport		86,985	89,051	91,719	94,752	98,034	101,509	105,152	108,953	112,909	117,025
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RIFUXHO		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Import		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Ton										
Cimento		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Ton										
Klinker		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Ton										
Qymyr		1,285,714	1,285,714	1,285,714	1,285,714	1,285,714	1,285,714	1,285,714	1,285,714	1,285,714	1,285,714
	Ton										
Krom		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Ton										
Drithra		530,151	541,452	552,994	564,782	576,821	589,117	601,675	614,501	627,600	640,978
	Ton										
Ferro-Nikel		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Ton										
Skrap		1,350,000	1,350,000	1,350,000	1,350,000	1,350,000	1,350,000	1,350,000	1,350,000	1,350,000	1,350,000



		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Te tjerar C	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Eksport	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Cimento	<i>Ton</i>	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000
Klinker	<i>Ton</i>	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000
Qymyr	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Krom	<i>Ton</i>	415,688	419,845	424,043	428,283	432,566	441,261	445,674	450,130
Drithra	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Ferro-Nikel	<i>Ton</i>	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000
Skrap	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Te tjerar F	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-

KONTAINERAT

Import

20' Import Plot	<i>TEU</i>	34,401	37,998	41,799	45,815	50,054	54,529	59,256	63,340	67,572	71,966
20' Import Bosh	<i>TEU</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014		
40' Import Plot	TEU		90,030	98,479	107,430	116,928	127,010	137,718	149,100	158,910	169,144	179,835
40' Import Bosh	TEU		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Export</u>												
20' Export Plot	TEU		5,800	5,883	5,952	6,015	6,075	6,133	6,189	6,244	6,297	6,349
20' Export Bosh	TEU		28,601	32,115	35,847	39,800	43,979	48,396	53,067	57,096	61,275	65,618
40' Export Plot	TEU		3,084	3,514	3,968	4,450	4,963	5,511	6,097	6,724	7,397	8,118
40' Export Bosh	TEU		86,946	94,965	103,462	112,478	122,047	132,207	143,004	152,186	161,747	171,717
<u>TRAG</u>												
<u>ETET</u>												
<u>Ardhje</u>												
Pasagjere – Te ritur	Cope		576,701	613,321	652,267	693,686	737,735	784,581	834,402	887,387	943,736	1,003,663
Pasagjere - Femije	Cope		64,078	68,147	72,474	77,076	81,971	87,176	92,711	98,599	104,860	111,518
Vetura	Cope		159,418	169,176	179,534	190,529	202,199	214,587	227,736	241,694	256,511	272,240
			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Ton											
RoRo Traffik			538,856	577,475	617,726	659,671	703,417	749,102	796,882	846,927	899,409	954,507
Mesatarja per kamion	Ton		23	23	23	23	23	23	23	23	23	23



		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014		
Kamion/trailer	<i>Cope</i>	47,479	50,839	54,343	57,996	61,808	65,790	69,957	74,323	78,902	83,711
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Ne Nisje</u>		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pasagjere – Te ritur	<i>Cope</i>	576,701	613,321	652,267	693,686	737,735	784,581	834,402	887,387	943,736	1,003,663
Pasagjere - Femije	<i>Cope</i>	64,078	68,147	72,474	77,076	81,971	87,176	92,711	98,599	104,860	111,518
Vetura	<i>Cope</i>	116,505	123,903	131,771	140,139	149,037	158,501	168,566	179,270	190,654	202,760
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RoRo TraffiK	<i>Tons</i>	349,953	369,552	390,063	411,345	433,285	455,806	478,872	502,482	526,662	551,460
Mesatarja per kamion	<i>Tons</i>	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Kamion/trailer	<i>Cope</i>	43,329	46,569	50,005	53,631	57,442	61,435	65,612	69,978	74,541	79,313
SKENAR REALISTIK											
<u>MALLRA TE PERGJITHESHME</u>											
<u>Import</u>	<i>Ton</i>	614,773	620,977	636,417	658,718	686,115	717,369	751,644	788,391	827,262	868,045
<u>Eksport</u>	<i>Ton</i>	79,619	77,974	77,490	77,860	78,844	80,267	82,005	83,976	86,125	88,416

RIFUXHO

Import



		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Cimento	Ton	-	-	-	-	-	-	-	-
Klinker	Ton	-	-	-	-	-	-	-	-
Qymyr	Ton	857,143	857,143	857,143	857,143	857,143	857,143	857,143	857,143
Krom	Ton	-	-	-	-	-	-	-	-
Drithra	Ton	441,793	451,210	460,829	470,652	480,685	501,396	512,084	523,000
Ferro-Nikel	Ton	-	-	-	-	-	-	-	-
Skrap	Ton	900,000	900,000	900,000	900,000	900,000	900,000	900,000	900,000
Te tjerar C	Ton	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Eksport</u>	Ton	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Cimento	Ton	0	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Klinker	Ton	0	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Qymyr	Ton	-	-	-	-	-	-	-	-
Krom	Ton	222,459	222,459	222,459	222,459	222,459	222,459	222,459	222,459
Drithra	Ton	-	-	-	-	-	-	-	-



		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ferro-Nikel	<i>Ton</i>	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000
Skrap	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Te tjerar F	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-

KONTAINERAT

Import

20' Import Plot	<i>TEU</i>	23,117	25,501	27,864	30,244	32,672	35,178	37,782	39,926	42,122	44,378
-----------------	------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

20' Import Bosh	<i>TEU</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-----------------	------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

40' Import Plot	<i>TEU</i>	62,456	68,391	74,227	80,079	86,042	92,192	98,588	103,777	109,103	114,588
-----------------	------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------	---------	---------

40' Import Bosh	<i>TEU</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-----------------	------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Export

20' Export Plot	<i>TEU</i>	2,971	3,079	3,153	3,204	3,239	3,263	3,279	3,290	3,297	3,301
-----------------	------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

20' Export Bosh	<i>TEU</i>	20,145	22,423	24,711	27,039	29,433	31,915	34,503	36,636	38,824	41,077
-----------------	------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

40' Export Plot	<i>TEU</i>	1,580	1,839	2,102	2,370	2,646	2,932	3,230	3,543	3,873	4,221
-----------------	------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

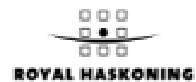
40' Export Bosh	<i>TEU</i>	60,877	66,552	72,125	77,709	83,396	89,260	95,358	100,233	105,230	110,367
-----------------	------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------	---------	---------



			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014		
TRAG ETET												
<u>Ardhje</u>												
Pasagjere – Te ritur	<i>Cope</i>		476,585	496,222	516,669	537,959	560,126	583,206	607,237	632,258	658,310	685,436
Pasagjere - Femije	<i>Cope</i>		52,954	55,136	57,408	59,773	62,236	64,801	67,471	70,251	73,146	76,160
Vetura	<i>Cope</i>		134,035	139,513	145,214	151,148	157,325	163,754	170,447	177,412	184,663	192,210
	<i>Ton</i>											
RoRo TraffiK			444,709	468,530	493,463	519,526	546,738	575,113	604,669	635,420	667,386	700,588
Mesatarja per kamion	<i>Ton</i>		23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
Kamion/trailer	<i>Cope</i>		39,324	41,400	43,572	45,842	48,212	50,682	53,255	55,933	58,716	61,607
<u>Ne Nisje</u>												
Pasagjere – Te ritur	<i>Cope</i>		476,585	496,222	516,669	537,959	560,126	583,206	607,237	632,258	658,310	685,436
Pasagjere - Femije	<i>Cope</i>		52,954	55,136	57,408	59,773	62,236	64,801	67,471	70,251	73,146	76,160
Vetura	<i>Cope</i>		96,280	100,247	104,378	108,679	113,157	117,819	122,674	127,729	132,992	138,472
	<i>Ton</i>											
RoRo TraffiK			315,489	328,183	341,095	354,167	367,373	380,717	394,219	407,915	421,841	436,037
Mesatarja per kamion	<i>Ton</i>		12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Kamion/trailer	<i>Cope</i>		35,965	37,716	39,526	41,398	43,338	45,349	47,437	49,604	51,855	54,194



		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014		
SKENAR PESIMIST											
MALLRA TE PERGJITHESHME											
Import	Ton	877,084	858,474	842,709	830,551	822,409	818,401	818,426	822,248	829,549	839,986
Eksport	Ton	79,446	77,116	75,021	73,224	71,763	70,648	69,872	69,414	69,245	69,332
RIFUXHO											
Import											
Cimento	Ton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Klinker	Ton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Qymyr	Ton	428,571	428,571	428,571	428,571	428,571	428,571	428,571	428,571	428,571	428,571
Krom	Ton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Drithra	Ton	353,434	360,968	368,663	376,522	384,548	392,745	401,117	409,667	418,400	427,319
Ferro-Nikel	Ton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skrap	Ton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Te tjerar C	Ton	1,232,006	1,239,540	1,247,234	1,255,093	1,263,119	1,271,316	1,279,688	1,288,239	1,296,971	1,305,890
Eksport											



		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Cimento	<i>Ton</i>	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000
Klinker	<i>Ton</i>	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000
Qymyr	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Krom	<i>Ton</i>	313,468	316,603	319,769	322,966	326,196	329,458	332,753	336,080
Drithra	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Ferro-Nikel	<i>Ton</i>	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000
Skrap	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Te tjerar C	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-	-	-

KONTAINERAT

Import

20' Import Plot	<i>TEU</i>	12,361	13,875	15,388	16,888	18,371	19,836	21,286	22,402	23,476	24,516
-----------------	------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

20' Import Bosh	<i>TEU</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-----------------	------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

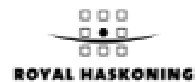
40' Import Plot	<i>TEU</i>	34,154	38,221	42,279	46,299	50,267	54,183	58,057	61,019	63,867	66,622
-----------------	------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

40' Import Bosh	<i>TEU</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-----------------	------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

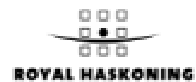
Export



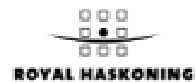
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014		
20' Export Plot	TEU	1,182	1,275	1,357	1,428	1,487	1,535	1,572	1,600	1,619	1,631
20' Export Bosh	TEU	11,179	12,600	14,030	15,460	16,884	18,301	19,714	20,803	21,857	22,885
40' Export Plot	TEU	629	762	905	1,056	1,215	1,379	1,548	1,723	1,902	2,086
40' Export Bosh	TEU	33,526	37,459	41,374	45,243	49,053	52,804	56,508	59,297	61,965	64,537
TRAGETET											
Ardhje											
Pasagjere – Te ritur	Cope	396,018	403,938	412,017	420,257	428,662	437,236	445,980	454,900	463,998	473,278
Pasagjere - Femije	Cope	44,002	44,882	45,780	46,695	47,629	48,582	49,553	50,544	51,555	52,586
Vetura	Cope	113,160	115,589	118,071	120,606	123,197	125,844	128,548	131,312	134,135	137,020
RoRo TraffiK	Ton	377,867	390,513	403,384	416,489	429,838	443,448	457,332	471,507	485,987	500,787
Mesatarja per kamion	Ton	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
Kamion/trailer	Cope	33,478	34,582	35,705	36,850	38,016	39,205	40,418	41,657	42,923	44,217
Ne Nisje											
Pasagjere – Te ritur	Cope	396,018	403,938	412,017	420,257	428,662	437,236	445,980	454,900	463,998	473,278
Pasagjere - Femije	Cope										



		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014		
		44,002	44,882	45,780	46,695	47,629	48,582	49,553	50,544	51,555	52,586
Vetura	Cope	80,004	81,604	83,236	84,900	86,598	88,330	90,097	91,899	93,737	95,612
	Ton										
RoRo Traffik		30,967	31,978	33,004	34,047	35,111	36,197	37,306	38,442	39,604	40,794
Mesatarja per kamion	Ton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kamion/trailer	Cope	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



		2025	2026	2027	2028	2029	2030
HIGH SCENARIO							
<u>MALLRA TE PERGIITHESHME</u>							
<u>Import</u>	<i>Ton</i>	878,652	932,773	989,451	1,048,869	1,111,213	1,176,673
<u>Export</u>	<i>Ton</i>	121,303	125,749	130,369	135,171	140,160	145,345
		-	-	-	-	-	-
<u>RIFUXHO</u>		-	-	-	-	-	-
<u>Import</u>		-	-	-	-	-	-
Cimento	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
Klinker	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
Qymyr	<i>Ton</i>	1,285,714	1,285,714	1,285,714	1,285,714	1,285,714	1,285,714
Krom	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
Drithra	<i>Ton</i>	654,642	668,596	682,849	697,405	712,271	727,454
Ferro-Nikel	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
Skrap	<i>Ton</i>	1,350,000	1,350,000	1,350,000	1,350,000	1,350,000	1,350,000
Te tjerar C	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-

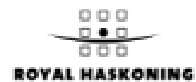


		2025	2026	2027	2028	2029	2030
Export							
Cimento	<i>Ton</i>	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000
Klinker	<i>Ton</i>	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000
Qymyr	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
Krom	<i>Ton</i>	459,178	463,770	468,407	473,091	477,822	482,601
Drithra	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
Ferro-Nikel	<i>Ton</i>	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000
Skrap	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
Te tjerar F	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-

KONTAINERAT

Import

20' Import Plot	<i>TEU</i>	76,539	81,306	86,284	91,490	96,941	102,653
20' Import Bosh	<i>TEU</i>	-	-	-	-	-	-
40' Import Plot	<i>TEU</i>	191,020	202,733	215,015	227,902	241,436	255,657
40' Import Bosh	<i>TEU</i>	-	-	-	-	-	-



		2025	2026	2027	2028	2029	2030
<u>Export</u>							
20' Export Plot	TEU	6,398	6,444	6,488	6,527	6,562	6,591
20' Export Bosh	TEU	70,141	74,862	79,797	84,963	90,379	96,062
40' Export Plot	TEU	8,892	9,723	10,616	11,576	12,609	13,721
40' Export Bosh	TEU	182,128	193,010	204,398	216,326	228,827	241,936

TRAGETET

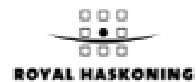
Ardhje

Pasagjere – Te ritur	Cope	1,067,396	1,135,175	1,207,259	1,283,920	1,365,449	1,452,155
Pasagjere - Femije	Cope	118,600	126,131	134,140	142,658	151,717	161,351
Vetura	Cope	288,937	306,661	325,477	345,451	366,656	389,166
		-	-	-	-	-	-
RoRo TraffiK	Ton	1,012,400	1,073,274	1,137,315	1,204,715	1,275,674	1,350,396
Mesatarja per kamion	Ton	23	23	23	23	23	23
Kamion/trailer	Cope	88,765	94,079	99,671	105,557	111,755	118,281
		-	-	-	-	-	-

Ne Nisje



		2025	2026	2027	2028	2029	2030
Pasagjere – Te ritur	<i>Cope</i>	-	-	-	-	-	-
Pasagjere - Femije	<i>Cope</i>	1,067,396	1,135,175	1,207,259	1,283,920	1,365,449	1,452,155
Vetura	<i>Cope</i>	118,600	126,131	134,140	142,658	151,717	161,351
	<i>Cope</i>	215,636	229,328	243,891	259,378	275,848	293,365
	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
RoRo TraffiK	<i>Ton</i>	576,936	603,158	630,197	658,127	687,020	716,946
Mesatarja per kamion	<i>Ton</i>	12	12	12	12	12	12
Kamion/trailer	<i>Cope</i>	84,307	89,537	95,021	100,776	106,820	113,170
MEDIUM SCENARIO							
<u>MALLRA TE PERGJITHESHME</u>							
<u>Import</u>	<i>Ton</i>	910,619	954,926	1,000,950	1,048,701	1,098,213	1,149,533
<u>Eksport</u>	<i>Ton</i>	90,826	93,341	95,951	98,653	101,444	104,323
<u>RIFUXHO</u>							
<u>Import</u>	<i>Ton</i>						
Cimento	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
Klinker	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
Qymyr	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-



		2025	2026	2027	2028	2029	2030
	<i>Ton</i>	857,143	857,143	857,143	857,143	857,143	857,143
Krom	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
Drithra	<i>Ton</i>	545,535	557,164	569,041	581,171	593,559	606,212
Ferro-Nikel	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
Skrap		900,000	900,000	900,000	900,000	900,000	900,000
Te tjerar C		-	-	-	-	-	-
<u>Eksport</u>							
Cimento	<i>Ton</i>	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Klinker	<i>Ton</i>	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Qymyr	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
Krom	<i>Ton</i>	222,459	222,459	222,459	222,459	222,459	222,459
Drithra	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
Ferro-Nikel	<i>Ton</i>	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000
Skrap	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
Te tjerar F	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-



			2025	2026	2027	2028	2029	2030
--	--	--	------	------	------	------	------	------

KONTAINERAT

Import

20' Import Plot	TEU	46,701	49,095	51,567	54,119	56,755	59,480
-----------------	-----	--------	--------	--------	--------	--------	--------

20' Import Bosh	TEU	-	-	-	-	-	-
-----------------	-----	---	---	---	---	---	---

40' Import Plot	TEU	120,249	126,099	132,151	138,415	144,902	151,622
-----------------	-----	---------	---------	---------	---------	---------	---------

40' Import Bosh	TEU	-	-	-	-	-	-
-----------------	-----	---	---	---	---	---	---

Export

20' Export Plot	TEU	3,302	3,301	3,297	3,291	3,282	3,270
-----------------	-----	-------	-------	-------	-------	-------	-------

20' Export Bosh	TEU	43,398	45,794	48,269	50,828	53,473	56,210
-----------------	-----	--------	--------	--------	--------	--------	--------

40' Export Plot	TEU	4,590	4,981	5,396	5,837	6,306	6,807
-----------------	-----	-------	-------	-------	-------	-------	-------

40' Export Bosh	TEU	115,659	121,118	126,755	132,578	138,596	144,816
-----------------	-----	---------	---------	---------	---------	---------	---------

TRAGETET

Ardhje

Pasagjere – Te ritur	Cope	713,680	743,087	773,706	805,587	838,781	873,343
----------------------	------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

Pasagjere - Femije Vutura	Cope Cope	79,298	82,565	85,967	89,510	93,198	97,038
---------------------------	--------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



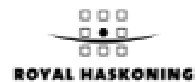
		2025	2026	2027	2028	2029	2030
		200,065	208,241	216,752	225,610	234,831	244,428

RoRo Traffik	<i>Ton</i>	735,050	770,802	807,877	846,314	886,156	927,453
Mesatarja per kamion	<i>Ton</i>	23	23	23	23	23	23
Kamion/trailer	<i>Cope</i>	64,607	67,721	70,950	74,298	77,769	81,367
<u>Ne Nisie</u>							
Pasagjere – Te ritur	<i>Cope</i>	713,680	743,087	773,706	805,587	838,781	873,343
Pasagjere - Femije	<i>Cope</i>	79,298	82,565	85,967	89,510	93,198	97,038
Vetura	<i>Cope</i>	144,178	150,119	156,304	162,745	169,451	176,433
RoRo Traffik	<i>Ton</i>	450,541	465,386	480,606	496,230	512,284	528,793
Mesatarja per kamion	<i>Ton</i>	12	12	12	12	12	12
Kamion/trailer	<i>Cope</i>	56,624	59,149	61,774	64,502	67,337	70,284

SKENAR PESIMIST

MALLRA TE PERGIITHESHME

<u>Import</u>	<i>Ton</i>	853,215	868,917	886,807	906,633	928,184	951,284
<u>Eksport</u>	<i>Ton</i>	69,644	70,150	70,823	71,637	72,573	73,614



	2025	2026	2027	2028	2029	2030
--	------	------	------	------	------	------

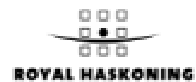
RIFUXHO

Import

Cimento	<i>ton</i>	-	-	-	-	-	-
Klinker		-	-	-	-	-	-
Qymyr	<i>Ton</i>	428,571	428,571	428,571	428,571	428,571	428,571
Krom	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
Drithra	<i>Ton</i>	436,428	445,731	455,232	464,936	474,847	484,969
Ferro-Nikel	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
Skrap	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
Te tjerar C	<i>Ton</i>	1,314,999	1,324,302	1,333,804	1,343,508	1,353,419	1,363,541

Eksport

Cimento	<i>Ton</i>	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000
Klinker		500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000
Qymyr	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
Krom	<i>Ton</i>	346,264	346,264	346,264	346,264	346,264	346,264
Drithra	<i>ton</i>						



		2025	2026	2027	2028	2029	2030
		-	-	-	-	-	-
Ferro-Nikel	<i>Ton</i>	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000
Skrap	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
Te tjerar F	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-

KONTAINERAT

Import

20' Import Plot	<i>TEU</i>	25,529	26,524	27,507	28,484	29,460	30,440
20' Import Bosh	<i>TEU</i>	-	-	-	-	-	-
40' Import Plot	<i>TEU</i>	69,307	71,940	74,542	77,126	79,709	82,301
40' Import Bosh	<i>TEU</i>	-	-	-	-	-	-

Export

20' Export Plot	<i>TEU</i>	1,637	1,638	1,634	1,626	1,615	1,600
20' Export Bosh	<i>TEU</i>	23,892	24,886	25,873	26,858	27,846	28,840
40' Export Plot	<i>TEU</i>	2,275	2,471	2,673	2,884	3,103	3,331
40' Export Bosh	<i>TEU</i>	67,031	69,470	71,868	74,243	76,606	78,969



		2025	2026	2027	2028	2029	2030
--	--	------	------	------	------	------	------

TRAGETET

Ardhje

Pasagjere - Te ritur	<i>Cope</i>	482,743	492,398	502,246	512,291	522,537	532,988
Pasagjere - Femije	<i>Cope</i>	53,638	54,711	55,805	56,921	58,060	59,221
Vetura	<i>Cope</i>	139,967	142,978	146,056	149,200	152,412	155,695
RoRo Traffik	<i>Ton</i>	515,923	531,407	547,254	563,477	580,089	597,102
Mesatarja per kamion	<i>Ton</i>	23	23	23	23	23	23
Kamion/trailer	<i>Cope</i>	45,540	46,894	48,280	49,699	51,152	52,640

Ne Nisje

Pasagjere - Te ritur	<i>Cope</i>	482,743	492,398	502,246	512,291	522,537	532,988
Pasagjere - Femije	<i>Cope</i>	53,638	54,711	55,805	56,921	58,060	59,221
Vetura	<i>Cope</i>	97,524	99,474	101,464	103,493	105,563	107,674
RoRo Traffik	<i>Ton</i>	42,013	43,262	44,542	45,853	47,197	48,575
Mesatarja per kamion	<i>Ton</i>	-	-	-	-	-	-
Kamion/trailer	<i>Cope</i>	-	-	-	-	-	-



	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	-	-	-	-	-	-



Aneksi 4

Preventivi

Establishment / Update of the Masterplan for the Port of Durrës

European Commission

28 March 2008

9S0723.21



HASKONING NEDERLAND B.V.
MARITIME

Barbarossastraat 35
P.O. Box 151
Nijmegen 6500 AD
The Netherlands
+31 (0)24 328 42 84 Telephone
++31 24 360 96 34 Fax
info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 CoC

Document title Establishment / Update of the Masterplan for the Port of
Durrës

Document short title

Status

Date 28 March 2008

Project name Establishment/Update of the Masterplan of the Port of
Durrës

Project number 9S0723.21

Client European Commission

Reference 9S0723.21/DFR/401180/Nijm

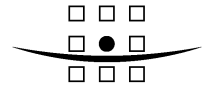
Drafted by Royal Haskoning Team

Checked by Filip Augustyns / Yann Pleindoux

Date/initials check 13 March 2008

Approved by Henry Opdam

Date/initials approval 14 March 2008



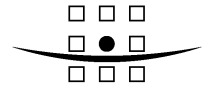
ROYAL HASKONING

PERMBAJTJA

Page

ANNEX 4: PREVENTIVI

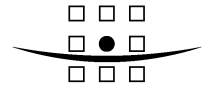
3

**ROYAL HASKONING**

Page

LIST OF TABLES

Table 0-1 Preventivi paraprak per Variantin A (bazuar ne alternativen A2), ne EU(2008)	3
Table 0-2 Preventivi paraprak per Variantin B (bazuar ne alternativen B2), ne EU(2008)	5
Table 0-3 Preventivi paraprak per Variantin C (bazuar ne alternativen C2), ne EU(2008)	
.....	6



Aneksi 4: Preventivi

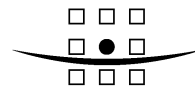
Tabela e meposhteme paraqet nje preventiv paraprak te investimit per te tre variantet e zhvillimit te portit te propozuara. Duhet theksuar qe keto shifra jane te peraferta dhe kane si qellim krahasimin e varianteve ndermjet tyre dhe do te sherbejne si te dhena per studimin e ardheshem te fisibilitetit dhe vleresimin e koston ekonomike dhe financiare. Te gjitha preventivat jane shprehur ne Euro (2008)

Table Error! No text of specified style in document.-1 Preventivi paraprak per Variantin A (bazuar ne alternativen A2), ne EU(2008)

Totali Durrës		206,736,155
APD		62,141,905
	Thellimi, bonifikimi, kalatat, skolierat, she veshja me gure.	54,761,905
	Ndertesa, Struktura asfaltme	7,380,000
Mallra te pergjitheshme		25,394,250
	Punime civile dhe ndertesa	10,684,250
	Paisje makineri	14,710,000
Drithra		1,000,000
	Punime civile dhe ndertesa	-
	Magazina e paisje	1,000,000
Mallrat rifuxho (mineralet)		-
	Punime civile dhe ndertesa	-
	Magazina e paisje	-
Klinkeri dhe Cimentot		-
	Punime civile dhe ndertesa	-
	Magazina e paisje	-
Kontainerat		95,820,000
	Punime civile dhe ndertesa	66,770,000
	Paisje makineri	29,050,000
Tragete / Krocera		22,380,000
	Punime civile dhe ndertesa	21,780,000
	Paisje makineri	600,000

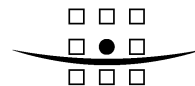
**ROYAL HASKONING**

Total Malli riguxho (mineral/qymyr	153,555,000	a	243,925,000
Punime civile			
Kalate	30,000,000	a	40,000,000
Skoljera + veshje me gure	40,000,000	a	80,000,000
Thellim	20,000,000	a	40,000,000
Bonifikime (tharje)	3,000,000	a	6,000,000
Lidhja me rjetin kombetar			
Hekurudhe	10,000,000	a	20,000,000
Rruge	2,500,000	a	5,000,000
Energj elektrike + uje	2,500,000	a	5,000,000
Equipment + buildings per terminal			
Klinket / cemento	21,305,000		21,305,000
Skrap	5,850,000		5,850,000
Mineral / Qymyr	15,790,000		15,790,000
Punime ndihmese			
Administrata	360,000	a	480,000
Partat, muret rethues, siguritija	1,000,000	a	2,000,000
Rruget	250,000	a	500,000
Kalata ndihmese	1,000,000	a	2,000,000
Grand Total	360,291,155	a	450,661,155

**ROYAL HASKONING**

**Table Error! No text of specified style in document.-2 Preventivi paraparak per Variantin B
(bazuar ne alternativen B2), ne EU(2008)**

Grand total		204,010,005
PDA		62,141,905
Thellimi, bonifikimi, kalatat, skolierat, she veshja me gure.	54,761,905	
Ndertesa, Struktura asfaltime	7,380,000	
Fondi rezerve	-	
Mallra te pergjitheshme + dreithra		26,394,250
Punime civile dhe ndertesa	10,684,250	
Paisje makineri	14,710,000	
Magazina dhe paisje per drithrat	1,000,000	
Kontainer		33,816,350
Punime civile dhe ndertesa	4,766,350	
Magazina e paisje	29,050,000	
Tragete / Krocera		22,380,000
Punime civile dhe ndertesa	21,780,000	
Magazina e paisje	600,000	
Klinker + cemento		26,305,000
Punime civile dhe ndertesa	20,430,000	
Paisje	5,875,000	
Skrap		14,310,000
Punime civile dhe ndertesa	9,760,000	
Paisje t	4,550,000	
Mineral dhe Qymyr		18,662,500
Punime civile dhe ndertesa	4,212,500	
Paisje	14,450,000	

**ROYAL HASKONING**

**Table Error! No text of specified style in document.-3 Preventivi paraprak per Variantin C
(bazuar ne alternativen C2), ne EU(2008)**

Grand total		407,076,500
PDA		138,506,500
	Thellimi, bonifikimi, kalatat, skolierat, she veshja me gure.	100,535,000
	Pastrimi I kalatave dhe shesheve	30,591,500
	Ndertesa, Struktura asfaltime	7,380,000
Mallra te pergjitheshme + dreithra		83,802,500
	Punime civile dhe ndertesa	68,092,500
	Magazina e paisje per mallra te pergjitheshme	14,710,000
	Magazina e paisje <i>per drithra</i>	1,000,000
Minerale dhe Qymyr		18,662,500
	Punime civile dhe ndertesa	4,212,500
	Magazina e paisje	14,450,000
Klinker + Cimento		26,305,000
	Punime civile dhe ndertesa	20,430,000
	Magazina e paisje	5,875,000
Kontainer		103,110,000
	Punime civile dhe ndertesa	68,060,000
	Magazina e paisje	35,050,000
Tragete / Krocera		22,380,000
	Punime civile dhe ndertesa	21,780,000
	Magazina e paisje	600,000
Skrap		14,310,000
	Punime civile dhe ndertesa	9,760,000
	Magazina e paisje	4,550,000

Aneksi 5

Analiza Shume - Kritereshe

Establishment / Update of the Masterplan for the Port of Durrës

European Commission

28 March 2008

9S0723.21



HASKONING NEDERLAND B.V.
MARITIME

Barbarossastraat 35
P.O. Box 151
Nijmegen 6500 AD
The Netherlands
+31 (0)24 328 42 84 Telephone
++31 24 360 96 34 Fax
info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 CoC

Document title Establishment / Update of the Masterplan for
the Port of Durrës

Document short title

Status

Date 28 March 2008

Project name Establishment/Update of the Masterplan of
the Port of Durrës

Project number 9S0723.21

Client European Commission

Reference 9S0723.21/DFR/401180/Nijm

Drafted by Royal Haskoning Team

Checked by Filip Augustyns / Yann Pleindoux

Date/initials check 13 March 2008

Approved by Henry Opdam

Date/initials approval 14 March 2008

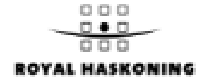


PERMBLEDHJE



PERMBAJTJA

	Faqe
ANEKSI 5: ANALIZA SHUME-KRITERESHE	1-4
1 HYRJE	1-4
2 VLERESIMI KRAHASUES I DETAJUAR I ALTERNATIVAVE.	2-6
2.1 Ceshtje te panifikimit portual	2-6
2.1.1 Pajtueshmeria ndermjet aktiviteve te peraferta.	2-6
2.1.2 Lidhja me rjetin e jashtem rrugor e hekurudhor	2-7
2.1.3 Fleksibiliteti per tu pergjigjur ndryshimeve te tregut	2-8
2.1.4 Mundesia per zgjerim	2-9
2.1.5 Mundesia per zhvillim ne faza	2-10
2.1.6 Impakti ne punimet aktuale ne port	2-11
2.2 Implementimi	2-12
2.2.1 Lehtesia e implementimit	2-12
2.2.2 Kohezgjatja e fillimit te punimeve	2-13
2.3 Ceshtje operationale	2-14
2.3.1 Perpunimi ne kalate	2-14
2.3.2 Magazিনি (Depozitimi)	2-15
2.3.3 Aspektet lundruese (detare)	2-16
2.4 Impakti ne ambjent	2-17
2.4.1 Ambjenti natyror	2-17
2.4.2 Ambjenti njerezor dhe shoqeror	2-18
2.4.3 Mardhenia port – qytet	2-19
2.4.4 Impakti ne zhvillimin e turizmit	2-20
2.5 Investimet e kerkuara	2-21
2.5.1 Infrastruktura e pergjitheshme	2-21
2.5.2 Infrastruktura e terminalit	2-22
2.5.3 Paisjet e terminalit	2-23
2.6 Performanca ekonomike	2-24
2.6.1 Nxitja per eksportet shqiptare	2-24
2.6.2 Kostoja e transportit bregdetar	2-25
2.6.3 Kostoja ekonomike	2-26
3 PERMBLEDHJA E REZULTATEVE	3-27

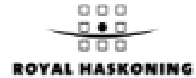


LISTA E TABELAVE

	Page
Table 3-1 Overview results Multi Criteria Analysis Main criteria.....	3-29

LISTA E FIGURAVE

	Page
Figure 1-1 Multi-criteria analysis	3-28



ANEKSI 5: ANALIZA SHUME-KRITERESHE

1 HYRJE

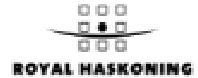
Ky aneks permban pershkrim te detajuar te vleresimit krahasues te Analizes Shume-Kritereshe (ASK) qe jepet ne kapitullin 5 te raportit kryesor.

Konsulenti propozon te vleresoje planet alternative sipas 6 kriterëve kryesore., ku secili eshte i ndare ne nen-kriterë:

- 1 Ceshtjet e planifikimit portual:
 - 1.1 Pajtueshmeria ndermjet aktiviteve te peraferta
 - 1.2 Lidhja me rjetin e jashtem rrugor e hekurudhor
 - 1.3 Fleksibiliteti per tju pergjigjur ndryshimeve te tregut
 - 1.4 Mundesia per t'u zgjeruar
 - 1.5 Mundesia e zhvillimit me faza
 - 1.6 Ndikimi ne vazhdueshmerine e operacioneve ne port.
- 2 Zbatimi
 - 2.1 Lehtesia ne realizim
 - 2.2 Koha
- 3 Ceshtje Operacionale
 - 3.1 Perpunimi ne kalate
 - 3.2 Magazinat
 - 3.3 Aspekte detare
- 4 Ndikimi ambjental
 - 4.1 Mjedis natyral
 - 4.2 Mjedis i zonave te banuara (Mardheniet port - qytet)
 - 4.3 Ndikimi ne zhvillimin e turizmit
- 5 Investimet e kerkuara
 - 5.1 Infrastruktura e pergjitheshme
 - 5.2 Infrastruktura e terminaleve
 - 5.3 Paisjet e terminaleve
- 6 Arritjet ekonomike
 - 6.1 Stimulimi i eksporteve shqiptare
 - 6.2 Kosto e transportit detar
 - 6.3 Kosto e transportit tokesor
 - 6.4 Pozicioni i tregur
 - 6.5 Rritja e vleres se aktiviteve te zhvillimit

Pikezimi

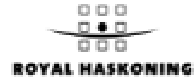
Alternativat do te krahasohen me njera tjetren sipas kriterëve. Alternativat me arritjet mete mira do te kene piket maksimale. Piket jane nga 1 tek 5.



Perdorimi i koeficientit te rendesise

Per te krijuar nje difference relative per nga pikpamja e rendesise ne kritere te ndryshme perdoret ne analize nje koeficient rendesie qe do te kete cdo kriter kryesor. Percaktimi i kriterit te rendesise eshte me shume je zgjedhje politike se sa nje ceshtje teknike – ajo varet nga prioritetet politikes ekonomike si p.sh. do ti jepet prioritet industrise se minierave apo sherbimit tranzit me vendet fqinje, etj.

Ne kete studim Konsulenti nuk aplikuar ndonje keficent rendesie per kriteret kryesore. – kjo do te thote qe eshte pranuar qe te 6 kriteret kane te njejtin rol te rendesishem kur perzgjidhen alternativat. Fillimisht zgjidhet alternativa me e mire dhe pastaj kjo alternative verifikohet me efektin qe jep aplikimi i koeficientit te rendesise.



2 VLERESIMI KRAHASUES I DETAJUAR I ALTERNATIVAVE.

2.1 Ceshtje te panifikimit portual

2.1.1 Pajtueshmeria ndermjet aktiviteve te peraferta.

Kjo ceshtje gjykon pajtueshmerine ndermjet aktiviteve te peraferta

Option A

Alternativa A1 ka piket minimale sepse krocerat, drithrat dhe mineralet jane vendosur prane njera tjetres. Kjo rezulton ne nje rezik potencial te ndotjes nga mineralet te drithrave. Per me teper atje do tekete dhe pluhura dhe zhurma prane qytetit dhe sherbimit turistik te krocerave

Alternativa 2 ka piket maksimale sepse minerale jane vendosur jashte zones se zhvillimit te portit dhe zona turizmit eshte pranuar prane qytetit.

Option B

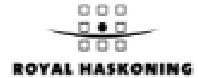
Ndermjet Alternativave te ndryshme ne Opsionin B Alternativa B1 ka piket minimale eshte vendosur perpunimi i drithrave prane mineralit. Alternativa B2 ka piket maksimale sepse aktiviteti i drithrave dhe krocerave jane vec e vec ku keto aktivitet jane se bashku ne ne Alternativat B3 dhe B4

Option C

Ne planin e Alternatives C2 drithrat jane prane mineralit, prandaj Alternativa C2 ka me pak pike se Alternativa C1.

Bazuar ne vleterimin e mesiperm te alternativave jepet tabela e pikeve me poshte:

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
1.1	Pajtueshmeria ndermjet aktiviteve te peraferta	1	5	2	3	2	2	4	2



2.1.2 Lidhja me rjetin e jashtem rrugor e hekurudhor

Opsioni A

Nje lidhje me rjetin hekurudhor eshte vecanerisht e rendesishme per mallrat. Alternativa A2 kerkon cvendosjen e mallrave rifuxho ne nje vend tjeter qe nenkupton ndertimin e nje porti te ri dhe lidhjen me rjetin nacional te hekurudhave dhe rrugeve. Alternativa A2 merr piket minimale per kete arsye.

Nga alternativat e mbetura, A1 eshte me performancen me te keqe, sepse kerkon ndertimin e nje segmenti hekurudhor ne nje hapsire te ngushte prapa hambarit te lendeve te thata. (5-8).

Opsioni B

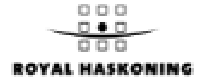
Alternativat me opsionin B nuk jane shume te ndryshme duke konsideruar vendodhjen e terminaleve..

Opsioni C

Te dyja alternativat e opsionit C kane perparesi sepse kjo ka te beje me lidhjen e kollajte me rrugen dhe infrastrukturen hekurudhore. Mbi te gjitha ka rendesi sepse kontenieret nuk transportohen ne qytet. Alternativa C2 eshte me e mire se ajo C1.

Duke konsideruar aresyetimin e mesiperm ja pikavarazhi:

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
1.2	Lidhja me hekurudhen dhe rruget dytesore	2	1	3	3	3	3	4	5



2.1.3 Fleksibiliteti per tu pergjigjur ndryshimeve te tregut

Opsioni A

Meqe shumica e alternatives A2 eshte e lidhur jo me aktivitetin e mallrave ky opsion ka nje fleksibilitet te limituar.

Opsioni B

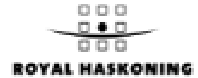
Alternativat me opsionin B jane me fleksibel. Kjo sepse te gjitha terminallet jane egzistuese dhe nuk do te duhet te ndertohen ne momentin e punimeve zgjeruese ne port. Kjo eshte e ndryshme nga opsionet A dhe C ku duhet te ndertohen dhe do te jene te kushtueshme dhe nuk mund te modifikohen me vone.

Opsioni C

Sic spjegohet dhe me siper ndertimi i terminaleve ne kete opsion do te coje ne nje fleksibilitet me te pakte nese ka ndryshime net re. Ndertmimi i terminaleve do te marre ne considerate dhe zonat e ngarkesave per konteniereve. Me pas nese do e duhet qe terminallet e konteniereve te ndertuar per lendet e that duhet te kthehet ne terminal per skoriet ndryshimi nga nje forme ne nje tjeter do te jete shume i kushtueshem sepse duhet me pak siperfaqe per ngarkesen seasa per kontenierin.

Bazuar ne vleresimet e mesiperme ja dhe pikavarazhi:

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
1.3	Fleksibiliteti	1	1	4	4	4	4	3	3



2.1.4 Mundesite per zgjerim

Opsioni A dhe B

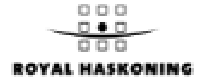
Alternativat ne opsionet A dhe B kane potuaj te njejtat mundesi per t'u zgjeruar. Ku ne opsionin B3 ka me shume mundesi per zgjerim sesa ne dyte parat .

Opsioni C

Opsionet C1 dhe C2 kane me shume mundesi per zgjerim. Brenda opsionit C, C1 ka me shume mundesi sepse mund te konsiderohet gjatesia kalates ne te cilen mund te ndertohen me shume terminale.

Ja dhe pikavarazhi I dhene per alternativen:

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
1.4	Zgjerimi	2	1	3	3	3	3	5	4



2.1.5 Mundesia per zhvillim ne faza

Opsioni A

Ky opsion kerkon nje investim madhor ne fazen e pare. Kjo sepse terminali I konteniereve do te duhet te zgjerohet ne nje faze. Gjithashtu dhe skoliera e re duhet te behet pas heqjes te precedentit. A2 kerkon me sume shpenzim sepse terminali Mallrave rifuxho kerkon nje investim me te madh fillestar, sepse mallrat rifuxho do te menaxhohen jashte portit te Durrësit.

Opsioni B

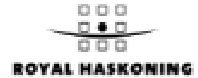
Alternativat Brenda opsionit B jane me fleksibel. B1 eshte me pak fleksibel ne nje etape te caktuar. Nese duhet te merret nje vendim per ndertimin e nje terminali per drithrat duhet te behet vetem ne nje faze.

Opsioni C

Per opsionin C duhet bere investim fillestar I madh. Skoliera dhe kalatat si dhe punimet e thellimit duhet te behen ne fillim. Meqe punimet e drags do te behen ne fillim materialet do te perdoren per ndertimin e terminaleve.

Resultate e vleresimeve jane te pershkruara ne tabelen e meposhtme:

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
1.5	Zhvillimi ne faza	2	1	3	4	4	4	1	1



2.1.6 Impakti ne punimet aktuale ne port

Opsioni A

Ne fazen e pare skoliere mund te zgjerohet ne fazen e pare pasi te hiqen kokat e skoliere te vjeter. Do te behet ne proksimitet te kanalit te hyrjes duke rezultuar ne veshtiresimin e operacioneve ne port.

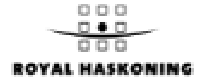
Opsioni B

Duke qene se alternativat brenda ketij opsioni perfshijne kufijte aktuale te portit, ndryshimet ne procesin e operacioneve brenda portit do te jene jo shume te konsidrueshme. Ne alternativen B3 ndertimi i pontilit do te kufizojte operacionet ne port sepse do te duhet qe shume anije te ankorohen ne te njejten zone ne terminalin e trageteve qe eshte bashkengjitur.

Opsioni C

Nderkohe qe per operacione te medha ndertuese qe jane parashikuar ne opsionin C , ky process do te sjelle pengesa te konsiderueshme ne veprimtarine operacionale ne port gjate ndertimit. Prandaj pikavarazhi per kete gje eshte dhe me i ulet. Pikavarazhi eshte si vijon.

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
1.6	Influenca ne punimet portuale	2	2	4	4	3	4	1	1



2.2 Implementimi

2.2.1 Lehtesia e implementimit

Opsioni A

Alternativa brenda Opsionit A kerkon marrjen e vendimeve financiare dhe operacionale me pasoja te rendesishme per portin. Prandaj lehtesia e implementimit te Opsionit A eshte e kufizuar.

Opsioni B

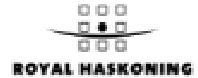
Alternativat per opsionin B mund te zhvillohen duke shfrytezuar shtrirjen aktuale te portit. Keto alternative do te zhvillohen ne faza te caktuara dhe kjo ndihmen qe vendimarrja per etapat te jete me e lehte se sa per opsionet A dhe C. Opsioni B1 ka nje pikavarazh me te vogel sepse ketu do te jete terminali I dritherave qe do te kerkoje nje vendimarrje operacionale dhe financiare me te detajuar me konseguenca (pasoja) per portin. B3 ka nje pikavarazh te ulet sepse nuk parashikon nje zgjerim te konsiderueshem per terminalin e trageteve. B2 dhe B4 perfshijne nje zgjerim te zones se perpunimit te lendeve te para qe gjendet prane skolieres ne zonen lindore. Kjo zone mund te shkembehet me zonen aktuale te kantierit. Kjo gje krijon mundesi per te c'bllokuar cdo suate nese bllokohet porti nga punimet.

Opsioni C

Sic spjegohet dhe me siper tek Opsioni A duhen marre parasysh nje sere vendimesh te rendesishme financiare dhe operacionale. Do te kerkohet nje kohe me e gjate per aprovimin e procedurave perpara se te filloje implementimi. Ky eshte opsioni me lehtesine me te vogel te implementimit.

Resultatet e analizave te me siperme jane paraqitur ne tabelen e meposhtme:

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
2.1	Lehtesia e implementimit	2	2	3	4	3	4	1	1



2.2.2 Kohezgjatja e fillimit te punimeve

Opsioni A

Opsioni A kerkon nje fare kohe ne hapat fillestare per te marre vendim ne zgjerimin e portit. Kjo eshte aresyeja qe ka pikavarazh te ulet kur vjen fjala per kohen. Ne kategorine (opsionin A) A2 ka pikavarazh dhe me te ulet sepse duhet me shume kohe per vendimmarrje per sa l perket planit per heqjen ose zhvendosjen e rifuxhove nga terminali l destinuar per to.

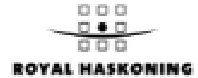
Opsioni B

Ky opsion eshte me l favorshem sesa opsioni A dhe C kur flitet per kohezgjatjen para fillimit te punimeve krahasuar me opsionin A dhe C. B1 dhe B3 kane pikavarazh me te ulet sepse respektivisht kane te bejne me perpunimin e dritherave dhe rifuxhove ne kalatat e ketyre te fundit.

Opsioni C

Sic u spjegua dhe me siper opsioni C duhet qe te filloje me heret ne procesin e punimeve ne port dhe kjo nuk lejon shume fleksibilitet per te kohen e fillimit te punimeve sepse ka nje kosto kohore me te gjate per aprovimin e procedurave.

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
2.2	Kohezgjatja e fillimit te punimeve	2	2	3	4	3	4	1	1



2.3 Ceshtje operacionale

2.3.1 Perpunimi ne kalate

Opsioni A

Opsioni A jep me shume mundesi ne punen me vendet e ankorimit vecanerisht ato qe kane te bejne me ate te terminaleve te konteniereve. Sepse logjistika e terminaleve do te coje ne shfrytezimin me te mire te menaxhimit te anijeve ne vendet e ankorimit.

Opsioni B

Opsioni B ka nje pikavarazh me te ulet kur vjen fjala per te njejtin process dhe kjo per aresye se kalatae kontainerave do te jete e nderprere per aresye te reabilitimit te kalates 7/8. Mbi te gjitha duhet shtuar dhe fakti qe dimensioned e terminalit nuk jane ideale dhe sa me shume kufizime ne kalate aq me shume e ul eficiencen e perpunimit ne kalate.

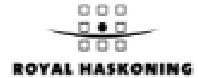
Brenda opsionit B, alternative B1 eshte dicka me e mire ose eficiente per aresye te paracaktimit te terminalit te dritherave.. Do te kete rritje te efficiencies kur terminalet te jene specifike.

Opsioni C

Ne kete terminal do te perdoren vincat (gantry) per te perpunuar anijet. Kjo do te coje ne rritjen e eficiences se perpunimit.

Tabela e meposhtme paraqet rezultatet e alternativave te ndryshme te diskutuara me lart:

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
3.1	Vendet e ankorimit	4	4	3	2	2	2	5	5



2.3.2 Magazini (Depozitimi)

Opsioni A

Opsioni A jep mundësi shumë të mira për sistemin dhe depozitim e kontenierëve. Alternativa A1 ka pikavarrës me të ulët sesa Alternativa A2 sepse magazinimi i rifutur në alternativën A2 do të ndërtohet nga e para dhe kjo do të sjellë një magazinim me të mirë meqë ka një kapacitet të limituar.

Opsioni B

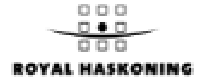
Kapacitetet magazinuse janë me pak të mira brenda opsionit B, prandaj pikavarrësi është i pakrahasueshëm me atë të opsionit A dhe C.

Opsioni C

Opsioni C ka shansin me të mirë kur vjen puna për potencialin magazinues, sepse Opsioni C ka magazinat me të mira, sepse terminalët do të jenë me të mira nga qe do të ndërtohen të reja dhe mund të ndërtohen sipas specifikave të terminalëve.

Pikavarrësi për tre alternativat e diskutuara me sipër:

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
3.2	Magazini (Depozitimi)	3	5	2	2	2	2	5	5



2.3.3 Aspektet lundruese (detare)

Opsioni A

Ne opsionin A skoliera eshte me 1 gjate gje qe e ben me te mbrojtur momentin e ndalimit. Kjo gje e permieson procesin e lundrimit sidomos per ato mjete qe hyjne ne port.

Opsioni B

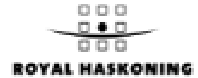
Per aresye te kufizimeve te structures aktuale te portit, anijet e tonazhit te larte jane te limituara per te hyre sepse ka nje discordance midis thellesise se ujerave dhe distances midis dy skolierave. Kjo sjelle limitim te kapaciteteve lundruese.

Opsioni C

Ne opsionin C, nje basen I ri dhe kanal hyrjeje I ri do te ndertohen duke sjelle me shume mundesi per manovrim per mjetet e tonazhit te larte dhe do te risi mundesine naviguese per kete opsion.

Ja dhe pikavarazhi qe konsideron mundesite lundruese per opsionet e mesiperme.

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
3.3	Aspekte lundruese (detare)	2	2	1	1	1	1	3	3



2.4 Impakti ne ambjent

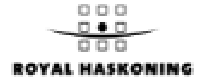
2.4.1 Ambjenti natyror

Opsioni B ka me pak impact ne ambjent meqe projekti do te jete brenda limiteve te portit. Opsioni C ka me shume impact meqe do te perfshije thellimin dhe krijim e nje baseni te ri dhe nje skoliere te re kjo do te vije nga punimet me drage, ndertime dhe materiale ndertimi.

Opsioni A eshte ndermjet te dy te pareve sepse kerkon ndertimin e nje porti krejt te ri, jashte atij te Durrësit ku do te perpunohen rifuxhot dhe pasojat ndaj ambjentit nuk jane akoma te parashikuara.

Pikavarazhi per impactin natyral te ambjentit sipas diskutimit te mesiperm jane parashtrua ne tabelen e meposhtme:

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
4.1	Natyrale	3	2	4	4	3	3	2	2



2.4.2 Ambjenti njerezor dhe shoqëror

Opsioni A

Alternativa A1 mund të krijojë probleme shëndetsore tek banorët për arsye të pluhurit gjatë përpunimit të rifuxhëve në një port pranë zonave të banuara. Në alternativën A2 heqja dhe përpunimi i rifuxhëve në një vend tjetër si dhe kthimi i zonës në një zonë turistike merr pikavlerazhin më të lartë kur vjen puna për impaktin njerezor dhe shoqëror.

Opsioni B

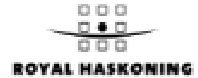
Opsioni B ka më pak impakt, por do të jetë peisazh i shëmtuar dhe zhurma nga kontenerët që do të krijojë probleme për ata që jetojnë pranë. Në alternativën B2 janë përshkruar masa lehtësuese siç është dhe krijimi i korridoreve të vecanta për turistët që jetojnë më pak impakt.

Opsioni C

Opsioni C lejon më shumë mundësi për krijimin e një imazhi turistik në proximitet me portin dhe ndertimin e një sere ambjentëve afër qendrës së qytetit. Ky opsion do të kufizojë dhe zhurmat si dhe pamjen e shëmtuar për banorët që jetojnë afër portit. Por nga ana tjetër ndertimi i një baseni të ri dhe zgjerimi i portit në lindje do të krijojë volum ndertimi dhe prishje të pamjes për njerezit që jetojnë në atë anë të qytetit.

Rezultatet e krahasimit të tre opsioneve për diferencën midis të trejave janë paraqitur në tabelën e mëposhtme:

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
4.2	shoqërore	2	4	3	3	2	2	3	3



2.4.3 Mardhenia port – qytet

Opsioni A

Brenda opsionit A, alternative A1 ka pikavarazhin me te vogel kur vjen puna per raportin port-qytet, per aresye te vedosjes se terminaleit te skorieve ne raport me qytetin. Alternativa A2 do te lejoje qe te ndertohen ambjente per turistet ne zonen perballe detit. Gje qe do te sjelle permiresimin e raportit midis portit dhe qytetit.

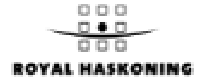
Opsioni B

Brenda opsionit B, B2 merr pikvarazhin me te madh sepse lejon per sherbim dhe integrim me te madh midis qendres turistike te qytetit me tragetet qe vijne dhe njerezit qe do te kene mundesine te kalojne nepermjetnje korridori, pergjate portit dhe te arrijne ne qendren turistike. Kjo mund te forcoje lidhjen midis qytetit dhe portit.

Opsioni C

Pikavarazhi per opsionin C eshte me i ulet se A2 sepse edhe pse raporti port-qytet do te permiresohet nga permiresimi i lidhjes dhe integritit te ndertesave te reja ne qender me ndryshimet ne port, pjesa lindore nuk do ta kete kete fat per aresye te spjeguar me siper. Kjo do te sjelle ngadalesim te zhvillimit urban dhe turistik ne kete zone.

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
4.3	Marrdhenia port-qytet	1	4	2	3	2	2	3	3



2.4.4 Impakti ne zhvillimin e turizmit

Opsioni A

Alternativa A1 ka pikavarazhin me te ulet si pasoje e terminalit te rifuxhove qe eshte I lokalizuar prane qytetit dhe ambjenteve te trageteve te udhetareve. Kjo do te kete nje impact negative ne te ardhmen.

Alternativa A2 ka shanset me te mira sepse kur vjen per turizmin duke qene se perpunimi I rifuxhove do te behet ne nje vend jashte portit, ky I fundit nuk do te krijoje probleme per turizmin.

Opsioni B

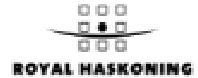
Ne kete opsion eshte B4 me pikavarazh me te larte sepse do te lejoje per zhvillimin e turizmit dhe per rritjen e atraktivitetit te portit te Durrësit.

Opsioni C

Brenda opsionit C ka nje dicka positive qe ka te beje me nje siperfaqe me te madhe qe mund te zhvillohet ne buze te ujit. Megjithate mbetet per te pare se do te zhvillohet turizmi apo do te ndertohet nje qender e madhe komerciale. Por pamja do te jete nga terminali I perpunimit te rifuxhove gje qe nuk e ben shume terheqese. Nga ana tjeter duhet konsideruar qe ndertimi I nje baseni te ri do te doje zhvendosjen e ambjenteve turistike egzistuese ne zonen juglindore.

Pikavarazhi qe reflekton impaktin e alternativave te ndryshme ne zhvillimin e turizmit ne zonen afer portit te Durrësit.

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
4.4	Turizmi	1	4	3	4	3	3	2	2



2.5 Investimet e kerkuara

2.5.1 Infrastruktura e pergjitheshme

Opsioni A

Opsioni A kerkon nje investim te madh ne infrastrukturen e pergjitheshme. Valethyesi duhet te gjerohet dhe duhetqe valethyesit egzistues te shkaterrohen dhe te nderrohen serish por tani ne nje linje me kanalin e hyrjes. Kjo do tar rise shume koston e investimit. A2 do te duhet te kete shpenzime per ndertimin e nje terminali mineralesh jashte portit.

Opsioni B

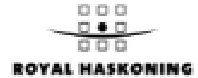
Opsioni B kerkon investime jo shume te medha per ndertimin e infrastructures se re dhe mirembajtjen dhe riparteritjen e asaj egzistuese.

Opsioni C

Opsioni C kerkon nje investim te madh ne infrastruturen e pergjitheshme. Ne kete opsion duhet germuar nje kanal I ri, nje skoliere me I madhe duhet ndertuar dhe duhet germuar nje basen me I madh dhe me I thelle.

Pikavarazhi per cdo alternative eshte paraqitur ne tabelen e meposhtme:

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
5.1	Infrastruktura e pergjithshme	3	1	5	5	5	5	1	1



2.5.2 Infrastruktura e terminalit

Opsioni A

Opsioni A kërkon një investim më të madh për ndërtimin e një terminali të ri konteneresh. E gjithë zona e re duhet shtruar, duhet të instalohen tubacionet e ujit dhe duhet shtruar rrjeti elektrik.

Opsioni B

Investimi I kërkuar për infrastrukturën e terminalit për opsionin B është më i pakët se sa për terminalin A sepse do të bëhet në shumicën e ambienteve egzistuese. Alternativat B1 dhe B3 do të kërkojnë brenda opsionit më shumë investim për ndërtimin e një terminali drithërash dhe një kalate të re.

Opsioni C

Terminalët e reja përgjatë basenit të ri të krijuar do të kërkojnë më shumë investime të cilat janë shumë të konsiderueshme. Terminalët e reja do të kërkojnë dhe shtrimin e sipërfaqeve, shtrirjen e kanalizimeve dhe të rrjetit elektrik që t'u përshtaten ndryshimeve të reja. Vetëm terminali I përpunimit të skorjeve do të përdorë një terminal egzistues. Por kjo zonë do të duhet të përmirësohet me punime mirëmbajtjeje.

Tabela e mëposhtme flet për rezultatet e krahasimeve midis alternativave të ndryshme:

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
5.2	Infrastruktura e terminalit	2	2	3	4	3	4	1	1



2.5.3 Paisjet e terminalit

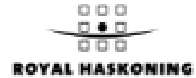
Opsioni A dhe B

Investimet per paisjet e terminalit ne opsionet A dhe B jane pak a shume te njejta, por do te jene me pak se per opsionin C kur do te duhet te vendosen vincerat gantry ne terminalin e kontenierëve.

Opsioni C

Investimet per paisjet e ketij opsioni do te jene me te medha se ne dy opsionet e meparshme per arsye te llojit te vincerave te perdorur. Kjo mund te shoqerohet dhe me investime per paisje te tjera te cilat mund te duhen ne rastin e rritjes se kapacitetit perpunues te portit ne opsionin C.

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
5.3	Paisjet e terminalit	4	4	4	4	4	4	1	1



2.6 Performanca ekonomike

Kriteri është bazuar mbi performancën e çdo alternative përballë ekonomisë shqiptare.

2.6.1 Nxitja për eksportet shqiptare

Eksportet shqiptare konsistojnë në rifuxho (Klinker, cimenton dhe mineralet). Në këtë nën-kriter alternativat duhen vlerësuar për aftësinë e tyre për t'ju përgjigjur nevojës (kerkesës) për eksport.

Opsioni A

Në versionin A1 lëndët e papërpunuara janë përpunuar në zonën perëndimore (kalatën) ngjitur me qendrën e qytetit. Kapaciteti i këtij terminali është i kufizuar si pasojë e zonës së kufizuar të magazinimit. Gjithashtu edhe nga restriksionet (kufizimet) që mund të vendosen si pasojë e afersisë me qytetin.

Në versionin A2 Mineralet do të përpunohen në një vend tjetër jashtë portit që nuk është paracaktuar akoma. Në fakt koha e duhur që nga konceptimi, studimi, përpilimi i projektit, gjetja e vendit dhe përfundimi i kësaj alternative merr 10 vjet. D.m.th. do të duhen të kalojnë 10 vjet përpara se të kemi një ambient dhe ndertesa në të cilat do të bëhet eksportimi i këtyre lendeve, por që do të jete i përshtatshëm. Në fillim duhet gjendur vendi por duhet marrë parasysh edhe nëse gjendet me pas duhet të konsiderohet menyra dhe rregullat shqiptare për eksportin e këtyre materialeve.

Opsioni B

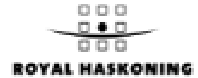
Opsioni B është me i mundshëm dhe i shpejtë për përpunimin e anijeve me tonazh deri në 30.000 DWT. Opsionet B2 dhe B3 me ndertimin e një kalate të re, do të ofrojnë kapacitetin me të lartë të punimeve dhe prandaj kanë dhe pikavrazhin me të lartë në këtë rubrikë.

Opsioni C

Në opsionin C kemi ndertimin e një baseni dhe të një kanali. Në ndryshim nga alternativa A2 koha nga konceptimi në realizim i këtij varianti do të jete 5 vjet që do të thotë që eksporti i cimentos dhe klinkerit të shtyhet dhe 5 vjet krahasuar me opsionin B.

Rezultati për alternative që konsideron nxitjen e eksporteve shqiptare është dhënë me poshtë:

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
6.1	Kapaciteti për eksportet shqiptare	2	4	3	5	5	4	2	2



2.6.2 Kostoja e transportit bregdetar

Opsioni A

Ne opsionin A kostoja bregdetare do te jete me e ulet sepse efikasiteti ne kalate dhe ne terminal do te jete me i larte keshtu qe kostoja do te jete me e ulet si pasoje e periudhes me te ulet te pritjes.

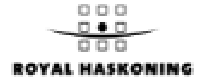
Opsioni B

Per aresye te kufizimeve ne perpunimin e anijeve dhe madhesisë (tonazhit) te anijeve kostoja e transportit detar eshte me e larte se ne opsionet e tjera.

Opsioni C

Ne opsionin C madhësia e anijeve si dhe efikasiteti i perpunimit te tyre do te jete me i madh. Kjo do te rezultojë ne kohe me te shkurter dhe do te uli dhe koston e transportit bregdetar. Por eshte akoma e paqarte se nje pjese e uljes se kesaj kostoje do ti atribuohet klientit (ekonomise shqiptare) dhe jo linjes tregtare. Pavaresisht ne opsionet A dhe C kostoja eshte me e ulet.

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
6.2	Maritime transport cost	3	3	2	2	2	2	4	4



2.6.3 Kostoja ekonomike

Kostoja ekonomike I referohet koston se zhvillimit te seciles alternative per shoqerine shqiptare. Perfshin vleren ekonomike te investimit dhe koston e tokes (te okupuar nga porti si dhe ne afersi te tij) si dhe nje sere shpenzimesh te tjera te projektit.

Opsioni A

Ne alternativen A1 duke qene se terminali eshte afer qytetit I bie qe terreni pas ketij terminali te kete kosto me te ulet. Ne alternativen A2 duhet nje terminal I ri per mallrat rifuxho do te ndertohet. Meqe nuk dihet akoma lokalizimi nuk mund te behet dhe parashikimi I koston ekonomike, por duke marre parasysh punimet e pergjitheshme per infrastrukturen, punimet thelluese, Skolieren e re, kostoja mund te shkoje ne disa qindra million Euro me shume se alternativat e tjera.

Opsioni B

Ne versionin B tentohet maksimalizimi I perpunimit te mallrave duke shfrytezuar maksimalisht kapacitetin aktual dhe basenin aktual. D.m.th. kostoja e eurove per tonazh eshte me efficientja. Prandaj dhe ka pikavarazhin me te mire.

Opsioni C

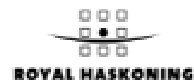
Eshte vleresuar se kostoja e investimit te opsionit C eshte dyfishi I asaj B. Gjithashtu kerkohet qe ne opsionin C te merret toke nga zona lindore e cila eshte ne ndertim e siper me ambjente turistike.

		A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
6.3	Kostoja ekonomike	2	1	5	5	5	5	3	3



3 PERMBLEDHJA E REZULTATEVE

Nje shikim I pergjithshem I parametrave (pikavarazhi) eshte dhene ne tabelen e meposhtme

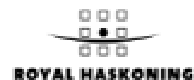


Chapter 3

Figure 3-1 Multi-criteria analysis

Kriteri kryesor		Sub-cr-+-+-----Option	A		B				C	
		Alternative	A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
1.Planifikimi I portit	1.1	Pershtatshmeria midis aktiviteve fqinje	1	5	2	3	2	2	4	2
	1.2	Lidhja e rrugeve dytesore + hekurudhe	2	4	3	3	3	3	5	5
	1.3	Fleksibiliteti	1	1	2	4	4	4	3	3
	1.4	Shtrirja	2	2	2	2	3	2	5	4
	1.5	Fazat e zhvillimit	2	1	3	4	4	4	1	1
	1.6	Influenca ne operacionet portuale	2	2	4	4	3	4	1	1
		Mesatarja numerike	1.7	2.5	2.7	3.3	3.2	3.2	3.2	2.7
	Mesatarja unifikuese ¹ (shuma = 24)	1.8	2.7	2.9	3.6	3.4	3.4	3.4	2.9	
2 Implementimi	2.1	Lehtesia	2	2	3	4	3	4	1	1
	2.2	Koha e fillimit	2	2	3	4	3	4	1	1
		Mesatare numerike	2.0	2.0	3.0	4.0	3.0	4.0	1.0	1.0
		Normalised average (sum=24)	2.4	2.4	3.6	4.8	3.6	4.8	1.2	1.2
3. zhvillimi (operacionet)	3.1	Vendet e ankorimit	4	4	3	2	2	2	5	5
	3.2	Magazinimi	3	5	2	2	2	2	5	5
	3.3	Detare	2	2	1	1	1	1	3	3
		Mesatare numerike	3.0	3.7	2.0	1.7	1.7	1.7	4.3	4.3
		Normalised average (sum = 24)	3.2	3.9	2.1	1.8	1.8	1.8	4.7	4.7
4 Ambjenti	4.1	Natyrat	3	2	4	4	3	3	2	2
	4.2	social	2	4	3	3	2	2	3	3
	4.3	Raporti port-qytet	1	4	2	3	2	2	3	3
	4.4	Turizm	2	4	3	3	3	3	3	3

¹ Rezultatet janë ekuivalentuar – p.sh. shumëzuar me një koeficient (për kriteret kryesore) për të provuar që shuma totale e pikeve për të gjitha alternativat të jetë e njëjte (24). Kjo vëhet për të shmangur ndonjë koeficient të cfarëdoshëm në analizë..



		Mesatarja numerike	2.0	3.5	3.0	3.3	2.5	2.5	2.8	2.8
		<i>Mesatarja unifikuese² (shuma = 24))</i>	2.2	3.8	3.2	3.5	2.7	2.7	3.0	3.0
5. Investimet	5.1	Infrastruktura e pergjithshme	3	1	5	5	5	5	1	1
	5.2	Infrastruktura e terminalit	4	2	4	5	4	5	3	3
	5.3	Paisjet e terminalit	4	4	4	4	4	4	4	4
		Mesatarja numerike	3.7	2.3	4.3	4.7	4.3	4.7	2.7	2.7
		<i>Mesatarja unifikuese³ (shuma = 24)</i>	3.0	1.9	3.5	3.8	3.5	3.8	2.2	2.2
6. Performanca ekonomike	6.1	Kapaciteti per eksportet shqiptare	3	5	3	5	5	5	4	4
	6.2	Kostoja e transportit bregdetar	3	4	2	2	2	2	4	4
	6.3	Kostoja ekonomike	3	1	5	5	5	5	2	2
		Mesatarja numerike	3.0	3.3	3.3	4.0	4.0	4.0	3.3	3.3
		<i>Mesatarja unifikuese⁴ (shuma = 24)</i>	2.5	2.8	2.8	3.4	3.4	3.4	2.8	2.8
Totali i mesatares se pikeve			15.3	17.3	18.3	20.9	18.7	20.0	17.3	16.8
Total of normalised average score			15.1	17.5	18.2	20.9	18.4	19.9	17.2	16.7

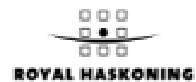
Table 3-2 Permbledhja e rezultateve te Analizes Multi-Kriteria per Kriteret kryesore

Opsioni	A		B				C	
Alternativa	A1	A2	B1	B2	B3	B4	C1	C2
Planifikimi i portit	1.8	2.7	2.9	3.6	3.4	3.4	3.4	2.9

² Rezultatet jane normalizuar – p.sh. shumezuar me nje koeficient (per kriteret kryesore) per te provuar qe shuma totale e pikeve per te gjitha alternativat te jete e njejte (24). Kjo vihet per te shmangur ndonje koeficient te cfordoshem ne analize..

³ Rezultatet jane normalizuar – p.sh. shumezuar me nje koeficient (per kriteret kryesore) per te provuar qe shuma totale e pikeve per te gjitha alternativat te jete e njejte (24). Kjo vihet per te shmangur ndonje koeficient te cfordoshem ne analize..

⁴ Rezultatet jane normalizuar – p.sh. shumezuar me nje koeficient (per kriteret kryesore) per te provuar qe shuma totale e pikeve per te gjitha alternativat te jete e njejte (24). Kjo vihet per te shmangur ndonje koeficient te cfordoshem ne analize..



Implementimi	2.4	2.4	3.6	4.8	3.6	4.8	1.2	1.2
Operacionet	3.2	3.9	2.1	1.8	1.8	1.8	4.7	4.7
Ambjenti	2.2	3.8	3.2	3.5	2.7	2.7	3.0	3.0
Investimet	3.0	1.9	3.5	3.8	3.5	3.8	2.2	2.2
Performance ekonomike	2.5	2.8	2.8	3.4	3.4	3.4	2.8	2.8
Grand totali	15.1	17.5	18.2	20.9	18.4	19.9	17.2	16.7



Aneksi 6

Vleresimi Ambiental

Barbarossastraat 35
P.O. Box 151
Nijmegen 6500 AD
The Netherlands
+31 (0)24 328 42 84 Telephone
++31 24 360 96 34 Fax
info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 CoC

Document title Establishment / Update of the Masterplan for
the Port of Durrës

Document short title

Status

Date 28 March 2008

Project name Establishment/Update of the Masterplan of
the Port of Durrës

Project number 9S0723.21

Client European Commission

Reference 9S0723.21/DFR/401180/Nijm

Drafted by

Checked by

Date/initials check

Approved by

Date/initials approval





PERMBAJTJA

	Page
1 ANEKSI 6 : VLERESIMI AMBJENTAL	1-1
1.1 Hyrje	1-1
2 CESHTJE AKTUALE AMBJENTALE DHE SOCIALE	2-2
3 RISHIKIMI I CESHTJEVE AMBJENTALE DHE SOCIALE NE ZHVILLIMIN E ARDHESHEM TE PORTIT	3-4
3.1 Ndikimi pozitiv	3-4
3.2 Ndikimi negativ	3-4
4 CESHTJET AMBJENTALE KRYESORE PER ZHVILLIMIN E ARDHESHEM	4-5
4.1 Kontaminimi I toke, fundit te detit dhe ujit	4-5
4.1.1 Shqetesimet kryesore	4-5
4.1.2 Derdhjet dhe ndotja prej mineraleve	4-6
4.2 Riperdorimi I materialeve te thellimit	4-8
4.2.1 Kontaminimi actual (baseline 2002)	4-8
4.2.2 Opsioni I riperdorimit te materialeve te thellimit	4-9
4.3 Zhdukja e perkoheshme e jetes ne det ose shqetesimi I saj.	4-11
4.3.1 Speciet e flores dhe faunes detare	4-11
4.3.2 Ndikimi ne gjallesat detare nga turbullimi I ujit	4-12
5 CESHTJET KRYESORE SOCIAL-KULTURORE/EKONOMIKE DHE SHENDETSORE PER ZHVILLIMIN E ARDHESHEM.	5-13
5.1 Shqetesimet e zonave te banuara dhe turistike gjate ndertimit.	5-13
5.2 Shqetesimi I zonave te banuara dhe turistike gjate operimit	5-13
5.3 Mundesite dhe reziqet e zhvillimit te turizmit	5-13
5.4 Cilesia vizuale per zoat e banuara dhe turistike	5-14
5.5 Cvendosja e perkoheshme e peshkimit gjate gjate ndertimit dhe cvendosjes.	5-15
5.5.1 Te dhena dhe shqetesime te pergjitheshme	5-15
5.5.2 Cvendosja e portit te peshkimit	5-15



1 ANEKSI 6 : VLERESIMI AMBJENTAL

1.1 Hyrje

Ky kapitull meret me identifikimin e aspekteve potenciale ambjentale te propozimeve per zhvillimin e portit, dhe me nje pamje te impaktit ambjental te alternativave te ndryshme qe jepen ne studim ne menyre qe te identifikohet impakti ambjental e social maksimal qe mund te ndikojne ne zgjedhjen perfundimtare.

Metodologjia qe aplikohet bazohet ne shfrytezimin e te dhenave qe jane marre nga studimet e mepareshme, intervistat me institucionet shteterore te interesuara, departamenti ambjental i Portit te Durrësit dhe nga vizita ne port.

Nje informacion shume i detajuar i aspekteve detare mund te pranohet nga studimet e mepareshme. Te dhenat baze per ndotjen e ajrit apo nivelin e zhurmave nuk mund te merren ne konsiderate. Te dhenat prej institucioneve te interesuara ne lidhje me zhvillimin e portit si dhe shqetesimet e tyre per impaktin ambjental e social (pozitiv ose negativ) ne pergjithesi jane shume te kufizuara.

Pra ne kete faze fillestare nuk mund te behet nje vleresim sasior. Aspektet ambjentale dhe sociale do te pershkruhen ne menyre cilesore.

Ceshtjet ambjentale dhe sociale qe jane identifikuar ne Portin e Durrësit shkurtimisht

jane permblodhur. Me poshte do te jepen me te detajuara te gjitha aspektet ambjentale e sociale per cdo variant zhvillimi te portit.

Perfundimisht nje analize e shumeaneshme eshte aplikuar ne alternativat e ndryshme te zhvillimit te portit, duke mare ne konsiderate vetem ato aspekte ambjentale e sociale qe ndryshojne ne menyre te dukshme ndermjet dy ose me shume opsioneve.



2 CESHTJE AKTUALE AMBJENTALE DHE SOCIALE

Nga vizita e portit dhe nga intervistat e bera me palet e interesuara jane identifikuuar ceshtjet e meposhteme:

- **Plehrat e ngurta:**
 - o jo te gjitha terminallet e portit, vecanerisht porti peshkimit, kryejne grumbullimin e plehrave te ngurta,
 - o nuk ka pajtim te plote nga te gjitha anijet (duken me sy plehrat e ngurta ne kalata e ne basen) ,
 - o Nje numer I kufizuar i kontainerave per grumbullimin e plehrave
 - o Nuk ka nje trajtim te vecante ose vend te vecante per plehrat e rezikshme.
 - o Dy kompani private jane caktuar per pastrimin e grumbullimin e plehrave nga porti e nga anijet por jo i gjithë teritori eshte mbuluar me sherbimi e pastrimit (sic eshte porti peshkimit, kalata 10 e 11)
- **Ujrat e ndotura dhe plehrat e lengeshme:**
 - o Nuk ekziston ne port pike e trajtimitte ujrave te zeza
 - o Nuk ekziston ekziston nje pike e grumbullimit te vajrave te perdorura Kjo mundtendryshoje ne nje te ardhme te afert
 - o Treguesit e hedhjes se ujrave te ndotura ne det nga terminallete ndryshme do te ndotin basenin basenin.
 - o Vemendje e paket nga disa kompaniper te shmangur derdhjet
 - o Kanale gjysem te hapura prane terminalit te trageteve jane te mbushura me plehra.
- **Kontaminimi I tokes:**
 - o Ndoshta ne menyre incidentale por ka ndotje te toes me vajra ne zonen e kantierit detar.
 - o Mundesia e kontaminimit dhe ne zona te tjera te portit nepermjet te carave te betonit qe jane ne kalata e sheshe dhe penetrimitte vajrave ne toke duke e kontaminuar ate.
 - o Ne disa zona perpunimi i mineralit ne procesin e ngarkim shkarkimit si dhe depozitimi i mineralit ne sheshe te hapura kane kontaminuar token.
- **Ndotja e tokes ne fundin e detit:**
 - o Derdhja e mineralit gjate procesit te ngarkim shkarkimit ne det ka bere qe fundi I detit ne basenin eportit te kete krijuar nje shtrese minerali. Raporti I thellimit te portit nga Wilbur Smith ne vitin 2002 tregon qe ka nje ndotje te fundite detit me minerale si p.sh. kromi nikeli, bakri dhe e shpien Portin e Durrësit te kaperceje vlerat e lejuara qe ka Marine Sediments Screening Levels (MSSC).
 - o KOhet e fundit nje kompani daneze ka kryer thellimin e kanalit hyres per ne port. Nuk dihet ku e kane hedhur materialin qe ka dale nga germimi.
- **Cilesia e ajrit / pluhuri:**
 - o gjate kohes qe frun ere nga banoret perreth ka shqetesime nga pluhuri I grurit dhe I mineralit sin e procesin e ngarkim shkarkimit ashtu dhe nga fakti qe eshte I depozituar ne shesh te haput (minerali).
 - o Gjithashtu problem me shendetin do te kene dhe puntoret qe punojne ne magazinat me mallrat rifuxho, sipas departamentit te brojtjes se ambjentit.
- **Anijet e prishura/ ndertesat e abandonuara / vendet e grumbullimitte plehrave**
 - o Ne basenin e portit ka anije te mytura e gjysem te mbytura



- o Ne teritorin e portit ka nje numer ndertesash gjysem terenuara dhe te abandonuara.
 - o Grumbuj plehrash ne vende te ndryshme
- **Shqetesim i pergjithshem ne hapsirat urbane prane portit:**
 - Shqetesimet e mundeshme te banoreve prane portit si p.sh. zhurmat pluhuri, aktiviteti i ngarkim shkarkimit trafiku i rende ne port, etj.
- **Shendetit dhe siguria e puntoreve te portit.**

Ceshtje te kuadrit ligjor dhe institucional:

Licensat:

- Licensat e ambjentit per kompanite private jane leshuar nga Ministria e Ambjentit ne Tirane .
- Eshte shume e kufizuar perfshirja e Pushtetit Lokal ne port
- Kompanite e peshkimit nuk jane te perfshira ne listen e kompanive qe duhet te paisen me license ambjentale (sipas Ligjit shqiptar). Ata paisen vetem me license per peshkim.

Kontrolli ne ekzekutimin e ligjit:

- Agjensia Rajonale e Ambjentit eshte duke u perballur me veshtiresi ne kontrollin e ekzekutimit te ligjit nga kompanite private qe operojne ne port;
- Port i peshkimit nuk eshte shume i pergjegjshem per tju pergjigjur kerkesave ambjentale
- Kanje njoftje te kufizuar nga kompanite te ligjit mbi ambjentin
Ministria e ambjentit ka kapacitete te kufizuara (ne njerez dhe financime).

Bashkepunimi:

- Duket qe Departamenti i Ambjentit ne Portin e Durrësit ka pak mbeshtetje nga drejtoria e portit.
- Nuk eshte e mundur te bashkepunim ndermjet Departamentit te Ambjentit ne port dhe sektorit perkates ne Bashkine e Qytetit ne aspektet ambjentale dhe planifikimit



3 RISHIKIMI I CESHTJEVE AMBJENTALE DHE SOCIALE NE ZHVILLIMIN E ARDHESHEM TE PORTIT

Zhvillimi i portit nepermjet Master Planit do te kete ndikime positive dhe negative ne aspektin ambjental dhe social per rezidentet dhe vizitoret ne kete zone..

3.1 Ndikimi pozitiv

Krahasuar me situaten ekzistuese zhvillimet ne port do te sigurojne nje mundesi reale per te eliminuar te gjithë elementet negative ambjental e social qe ka porti. Keto mundesi duhet duhet t'i japin nje shtyze zhvillimit te operacioneve te pastrimit, sigurimit te shendetit, sigurise dhe keshtu qe manaxhimi ambjental do te japi nje ndikim pozitiv krahasuar me situaten aktuale

3.2 Ndikimi negativ

Per sa kohe qe nuk do te manaxhohet mire zhvillimi ne port do te kemi nje impact negative. Ceshtjet e permendura sic u pershkruan do te japin nje ndikim ne disa aspekte kryesore te cilat kerkojne nje vemendje te vecante gjate fazave te zhvillimit te portit.

Ceshtjet kryesore ambjental e sociale qe duhet te merren ne konsiderate ne te ardhmen gjate fazave te zhvillimit te portit, jane te listuara me poshte dhe pershkrim mete detajuar ne seksionet perkatese.

Ambjental:

- Kontaminimi i tokes detit fundit te detit dhe ujrat nentokesore si rezultat i hedhjeve pa kriter te plehrave te ngurta e te lengeshme.
- Riperdorimi apo derdhje e materialit qe del nga thellimi.
- Shqetesimi ose zhdukja (e perkoheshme) e gjallesave ne det nga thellimi, ndertimet, apo cdo lloj aktiviteti ndertimor.

Aspekte social-ekonomike,kulturale dhe shendetsore

- Shqetesimi i zonave te banuara apo turistike nga prania e ajrit te ndotur, zhurmave, vibrimeve, ndricimit, trafikut te rende gjate ndertimit dhe operimit ne port
- Oportuniteti dhe risku ne zhvillimin e turizmit
- Cilesia vizuale e zonave te banuara dhe turistike
- Cvendosja e peshkimit



4 CESHTJET AMBJENTALE KRYESORE PER ZHVILLIMIN E ARDHESHEM

4.1 Kontaminimi I toke, fundit te detit dhe ujit

4.1.1 Shqetesimet kryesore

Shqetesimet ne lidhje me depozitimin dhe trajtimin e plehrave te ngurta dhe te lengeshme, sic e permendem edhe me siper jane te justifikueshme per te merituar nje vemendje gjate ndertimit dhe operimit ne port (ndoshta ekziston).

Kontaminimi i tokes, ujrave nentokesore dhe detit, si rezultat i derdhjes pa kriter te plehrave duhet menjehere te shmanget. Duhet te behet nje plan manaxhimi e kontrolli si dhe nje plan reserve, per tere portin gjate ndertimit dhe operimit, duke perfshire dhe aspekte te tjera te plehrave dhe derdhjeve. Kjo duhet te zbatohet per cdo sector te portit dhe duhet qe regullisht te azhornohet.

Duhet te behet nje inspektim i vazhdueshem gjate gjithë fazave te zhvillimit te portit, per te pare ne se ekzistojne vende ku toka apo fund i detit te jete i kontaminuar, si per shembull ne zonen e portit te peshkimit, kantierit detar, ndoshta kur te hiqen tankerat e naftes ose ne kalata te tjera.

Ne Portin e Durrësit eshte e mundur te kemi kontaminim te tokes te ujrave nentokesore te ujit te detit dhe te fundit te detit sepse shtesat gjeologjike te tokes jane shtresa filtruese dhe niveli i ujrave nentokesore eshte rreth 1-2m nen nivelin e tokes¹.

Duhet te zhvillohet nje plan per rigjenerimin e tokes dhe ujrave nentokesore, atje ku kontaminimi eshte present. Cvendosja e tankerave te naftes, tubacioneve dhe pontilit te likuideve kerkon nje plan emergjence ne menyre qe te shmanget ndotja e tokes e detit me ndotje te rezikshme.

Brumbullimi dhe trajtimi i plehrave te ngurta dhe te lengeshme dhe krijimi i infrastrukture perkatese duhet te aplikohen te cdo zone te portit ne perputhje me kerkesat e MARPOL dhe Ligjit shqiptar.

¹ Vleresimi i Impaktit ambjental ne Terminalin e Ri te trageteve ne Portin e Durrësit
Januar 2007, BI Drilling Ltd.



4.1.2 Derdhjet dhe ndotja prej mineraleve²

Reziku i ndotjeve te tokes, uji, fundit te detit si rezultat i derdhjeve dhe shperndarjes se mineralit gjate porocetit te ngarkim shkarkimit dhe magazinimit ne portin ee Durrësit (ne vecanti minerali kromit, koncentratit kromit, ferro-kromi dhe ferro-nikel) kerkojne nje vemendje te vecante dhe masat e duhura gjate gjithë fazave te zhvillimit te vend depozitimitte mallrave rifuxho.

Sot ne port nuk ekziston asnje mase e vacante gjate procesit te ngarkim shkarkimit apo depozitimit ne ambjente te hapura te mineralit. Gjate inspektimit ne port Konsulenti ka verejtur qe ka shume derdhje aksidentale te mineralit ne sheshet e portit dhe brenda ne basen. Efektet ambjentale qe mund te jape kjo gjë jane trajtuar me ne detaje me poshte.

Efektet ambjentale te kromit

Efektet biologjike te organizmave te gjalla qe vijne nga kntaminimi i tokes, uji, dhe fundit te detit varen nga forma kimike ne te cilen elementet jane present: Kromi trevalent (III) eshte me pak toksik se sa kromi katervalent (IV). Kromi (III) eshte nje component jo toksik, ndersa kromi (IV) eshte toksik. Kromi natyral qe gjendet ne toke eshte pothuajse trevalent keshtu qe nuk paraqet rezikshmeri ndersa kromi (IV) nuk gjendet ne gjendje natyrale ai vjen si rezultat i derivimeve qe behen nga aktiviteti njerezor.

Aftesia toksike e kromit vjen nga aftesia e tij per tu tretur ne uje dhe nga fortesia e ujit dhe nga pH ne uje.

Efekti kryesor i kromit ne mikroorganizmat (algat, bakteriet) eshte pengimi i rritjes. Vetia kryesore e helmimit nga kromi tek bimët eshte clorosis, ecila eshte e njejte me mungesen e hekurit (anemi). Per organizmat detare, koncentrimi i larte i kromit i ben peshqit me te ndjeshem ndaj infeksioneve; akumulohet ne lekuren e peshqve dhe te jovertebroreve (krimba, gjarperinj) ose ja u demton are. Ne pergjithesi jovertebroret si krimbat, insektet, guackoret (midhjet,kermijt,etj)jane me te ndjeshem ndaj efekteve toksike tekromit se vertebroret, sic jane llojet e peshqve (Mathis & Cummings 1973). Nivelet vdekjeprurese te kromit per disa jovertebrore deti e toke thuhet qe eshte 0.05mg/liter (US NAS/NAE, 1972). Shiko tabelen 1 per vlerat e rezikshme.

Efektet ambjentale te nikelit

Nikeli dhe komponentet e tij mund te shpien ne kontaminimin e tokes dhe te fundit te detit. Gjate shkrijes se kriprave te ndryshme te nikelit, ndodh kontaminimi I ujit.

Ne mikroorganizmat, pergjithesisht ndodh pengimi I rritjes ne ujra me koncentrim mesatar te nikelit me 1-5mg/liter ne rastet actinomycetes, yeast dhe bakteriet detare dhe jo detare. Ne nivelet 5-1000 mg/liter filamentous fungi. Tek algat nderpritet rritja ne

² Environmental Health Criteria 61, 1998. Chromium. International programme on chemical safety, WHO, Geneva, Switzerland.

Environmental Health Criteria 108, 1991. Nickel. International programme on chemical safety, WHO, Geneva, Switzerland.

Baars AJ, Theelen RMC, Janssen PJCM, Hesse JM, Apeldoorn ME van, Meijerink MCM, Verdam L, Zeilmaker MJ, 2001. Re-evaluation of human-toxicological maximum permissible risk levels. RIVM Report 711701025, Bilthoven, The Netherlands.



nivelet 0.05-5mg nikel/liter. Toksikimi I nikelit ndikon ne faktoret abiotik, sic jane pH, fortesia, temperature, kripezimi dhe prezenca e pjesezave organike dhe inorganike.

Per bimet, niveli I nikelit mbi 50mg/kg argjile (e thate) eshte toksik per shumicen e bimeve.

Toksikimi I nikelit tek jovertebroret e ndryshem detar ndikon ne menyre te konsiderueshme ne vartesi te faktoreve abiotik. (Disa te dhena eksperimentale: 96-h LC50 te 0.5mg/liter eshte gjetur per Daphnia spp., ndersa tek molusqet ,96-h LC50 vlera ishte rreth 0.2 mg/liter ne dy gjarperinj te ujrave te pasterta dhe 1100mg/liter ne nje bivalve). Nikeli nuk eshte konsideruar si nje kontaminues ne shkalle te gjere. Megjithate ndikon ne ndryshime ekologjike te tilla qe numri i specieve vjen duke u zvogeluar ne numer dhe llojshmeri prane vendburimeve te nikelit. Studimet e mikroekosistemit kane treguar qe shtesat e nikelit ne toke prishin ciklin e nitrogenit. Studimet laboratorike kane treguar qe nikeli ka nje kapacitet te ulet te merret nga peshqit. Ne kafshet e egra nuk ka ndonje te dhene per transmetimin ne zinxhirin e ushqimit.

Ndikimet ambjentale te te hekurit (ferro-krom, ferro-nikel)

Nuk ka ndonjete dhene te fundit per efektet ambjentale te hekurit. Ne krahasim me ndikimet e kromit dhe te nikelit ato te hekurit jane te paperfillshme.

Vlerat e riskut ambjental (Dutch) per siperfaqen e ujit

Ne tabelen e meposhteme eshe dhene *Vlera Maksimale e Lejuar e Riskut Dutch* ne siperfaqen e ujit (nivele te cilat jepen per mbrojtjen e ambjentit nga substancat e demshme) per tre metalet kromin, hekurin dhe nikelin. Keto vlera jane te bazuara ne te dhena eksperimentale.

Tabela Niveli Maksimale i Lejuar i Riskut Dutch (MTR) ne siperfaqen e ujit

Komponenti	MTR in µg/l
Krom	8.7
Hekur	96*
Nikel	5.1

Spjegime: MTR qendron per maximumin e lejuar te koncentrimit nivel ne te cilin teorikisht 5% e specieve ne siperfaqen e ujit demtohen. Kjo do te thote qe qe vlera e mbrojtjes se specieve eshte 95% *MTR per hekurin eshte pa background koncentrimi.



4.2 Riperdorimi I materialeve te thellimit

4.2.1 Kontaminimi actual (baseline 2002)

Stutudimi "Final Dredging Study" nga Wilbur Smiths Associates ka paraqitur kampionet e marre ne fundin e detit per ekzaminimin e substancave organike dhe inorganike ne dy vende; ne basenin e portit dhe ne kanalin e hyrjes ne vendet prane skolieres lindore , skolieres perendimore si dhe ne zonen historike (3.7km nga hyrja e portit ne veri te kalalit te hyrjes) dhe kampione uji ne basen dhe ne kalanalin e hyrjes³.

Oncentrimi I kontaminimit I identifikuar ne fundin e detit ne basen dhe ne kanalin hyres ishin te krahasushme me *Marine Sediment Screen Levels* (MBSLs)

Perdorur si vlere krahasuese per te vleresuar impaktin potencial ne burimet bregdetare dhe habitatin dhe riskun bazuar tek koncentrimi (RBCs) perdorur si vlere krahasuese e pershtatshme per te pare nivelin e kontaminimit te fundit te detit me konceptin qe kjo do te perdoren per mbushje e sistemim (p.sh.ne kalaten 12). Rezultatet e meposhteme jane bere sipas krahasimit:

- KOncentrimi I plumbit (Pb). bakrit (Cu) kromit (Cr), nikelit (NI), dhe PAHs ishin mbi nivelin MSSLs ne fundin e detit ne basenin e portit
- Koncentrimi I kromit(Cr) Nikelit (Ni) ishin ne menyre te vazhdueshme mbi nivelin e MSSLs sin e basenin e portit,kanalin e hyrjes, zonen e skolierave, zonen historike nefundin e detit.;
- Koncentrimi i kontaminimit ne fundtedetit ne kanalin hyres ishin pergjithesisht me te uleta se koncentrimet brenda ne basen, zonen e skolierave, zonen historike.
- Koncentrimi nete gjitha zonat e kontaminuara ne te gjitha siperfaqet ne fundin e detit (pervec koncentrimit PAH totale ne siperfaqen e fundit te detit ne basen) ishin nen RBCs; dhe
- Koncentrimi total PAH ne fund te detit ne basen ishte I vetmi qe kapercente nivelin RBC.

MSSLt dhe/ose RBCt per total hidrokarburet (THC) nuk kane qene percaktuar, gjithesesi vlerat tipike krahasuese pergjithesisht kane rangun 500 deri 1000 mg/kg. Rritja ekoncentrimit te THC ishte identifikuar ne basenin e portit ne fundin e detit. RBCt nuk kane qene percaktuar per plumbin, megjithate vlerat tipike jane ne rangun 250-500 mg/kg. Te gjitha vlerat e plumbit ne fundin e detit kane qene nen kete vlere

Duke e permbledhur, rritja e koncentrimit ne kampionet e marre ne fundin e detit ne basen kane plumb (Pb). baker (Cu) krom (Cr), nikel (NI), policiklik aromatik hidrokarbure (PAHt) dhe THO. Kapercimi vertikal i rritjes se koncentrimit ishte vleresuar sipas nje krahasimi me mesataren e koncentrimit percaktuar brenda ne basen per cdo kampion te kontaminuar perkundrejt koncentrimit te nen siperfaqes.

Permbledhja e meposhteme mund te behej ne lidhje me kapercimin vertical te rritjes se kontaminimit brenda ne basen:

- Rritja e koncentrimit te bakrit(Cu), kromit Cr), nikelit (Ni) ishin pak konsistente duke e pare ne profiling vertical te fundit te detit;

³ Port of Durres Dredging Program and Other Activities, Final Dredging Report, November 2002, Wilbur Smith Associates and TEC Infrastructure Consultants



- Rritja e koncentrimin të plumbit (Pb) sic duket kufizohet në 1.0 m e sipër të fundit të detit sepse pjesa e mëposhtme në mënyrë konsistente mbetet në niveleve të MSSL;
- Niveli i koncentrimin të THC zvogëlohet në mënyrë të ndjeshme me futjen në thellësi; megjithatë koncentrimi në sipërfaqe mbetet me i lartë se niveli i pranuar dhe

Bazuar në rezultatet analitike mund të konkludojmë që ndotja organike (THC, PAHs) përgjithësisht zvogëlohet me futjen në thellësi të tokës në fundin e detit. Zona me ndotje të fundit të detit duket që është në kalatat 7 dhe 8 dhe në kalatat 5 dhe 6 duke u bazuar në kampionet e analizuar.

4.2.2 Opsioni I ripërdorimit të materialeve të thellimit

Kohët e fundit (2007) thellimi që është bërë në basen e Portit dhe në kanal në hyrje është kryer nga një kompani daneze.

Duke marrë në konsideratë punën e vazhdueshme në sheshin e depozitimit të mineralit dhe proceset e ngarkim-shkarkimit, ndotja do të jetë në mënyrë të vazhdueshme, në shtresën e sipërme të fundit të detit, nga mineralet që përpunohen në shesh. Zgjerimi i vazhdueshëm i ndotjes së fundit të detit do të përcaktohet nga kampioni përpara se të fillojë thellimi.

Ripërdorimi i materialit të thellimit është një opsion i preferuar sipas Konventës së Londrës për Parandalimin e Ndotjeve Detare nga Hedhja e plehrave dhe aresye të tjera 1972. Megjithatë, në varesi të cilësise së materialit të kërkuar për të krijuar token e re në Port, pjesërisht materiali i thellimit mund largohet ose të përdoret këtu.

Me 2002 studimi i thellimit i Wilbur Smith vlerësoi variante të ndryshme të krijimit të sipërfaqeve të reja të tokës me material që del nga thellimi, duke përdorur metodat me të pershtatshme për ripërdorimin e materialit duke marrë në konsideratë edhe kontaminimin e tij. Një përmbledhje e shkurtër është dhënë mëposhtë.

Sipërfaqja me e nevojshme që fillimisht ka përcaktuar stafi i Portit në konsultim me Ministrinë e Transporteve (me të dhënat nga Agjencia rajonale e Mjedisit të Durrësit dhe Drejtorisë së Planifikimit Urban pranë Bashkisë së qytetit). Sipërfaqja e caktuar e marrë në konsideratë në analizën ambientale të thellimit përfshin ceshtjet e mëposhtme⁴:

- Evakuimi në Det të hapur. Duke i depozituar materialet e thellimit në vendin historik të depozitimit të materialeve;
- Evakuimi pranë bregut (krijimi i tokës së re). Duke përdorur materialin e thellimit për krijimin e një toke të re në një zonë të aprovuar për zgjerim në Portin e Durrësit (si p.sh. ana lindore e skolierës lindore);
- Evakuimi pranë bregut (krijimi i tokës së re). Duke përdorur materialin e thellimit për krijimin e një toke të re në një zonë të aprovuar për zgjerim në veri të Portit të Durrësit (si p.sh. ana perëndimore e skolierës perëndimore);
- Evakuimi mbi tokë. Duke përdorur materialin e thellimit për nivelimin e sipërfaqes së tokës Brenda zonës së terminalit të tjetër të naftës në Porto Romano;
- Evakuimi mbi tokë. Duke përdorur materialin e thellimit në një sipërfaqe të mbushur me ujë nga germimet e bera nga ish Fabrika e Tullave.

⁴ Port of Durrës Dredging Program and Other Activities, Final Dredging Report, November 2002, Wilbur Smith Associates and TEC Infrastructure Consultants



Percaktimi I vendeve te depozitimit eshte bere duke u bazuar ne te dhenat qe kemi pasur ne dispozicion. Faktoret qe u morren ne konsiderate gjate vleresimi jane si9 me poshte: vleresimi I kapacitetit te vendit, zbatimi relativisht I thjeshte, potenciali relativ per impaktin e cilesise se ujit, impaktit tek cilesia e ajrit, impakti ekologjik dhe impakti I shendetit te njerezve; pranueshmeria nga komunitetit, pranueshmeria nga agjencia rregullatore, dhe kostua relative e evakuimit.

Ndersa ne disa vende kontaminimi I fundit te detit kerkon trajtim ose kontaminimi eshte ne nje mjedis te kontrolluar dhe te izoluar, ne disa te tjera, sedimentet e kontaminuara mund te hiqen nga njera zone dhe te vendosen ne zona me kontaminim te njejte. Nje konsiderate e rendesishme ne rrethana te tilla do te ishte qe me nje shqetesim minimal materiali I kontaminuar te perpunohej pa I shtuar uje tokes.

Derdhja e materialit te thellimit⁵

Zona e perhershme e depozitimit eshte e vendosur 3.7 km larg hyrjes se Portit ne veri te kanalit te hyrjes, e cila eshte e permbytur nga balta. Nga rezultat e testimit te tokes konkludohet qe materiali I thellimit eshte pergjithesisht I holle dhe do te perhapet ne raste te shtrengatave duke turbulluar ujin. Nga kjo pikepamje nuk eshte shume e pershtatshme qe te ky vend per derdhjet e materialit te thellimit.

Nje vend tjeter per evakuimin eshte ne thellesi te detit rreth 7 km jashte kanalit. Kjo mund te jete aq larg nga Durresi sa te jemi te sigurt qe materiali I thellimit nuk do te rikthehet ne Durres ne kanal in e hyrjes. Megjithate do te jete e nevojshme qe te merret nje leje e re per kete veprim evakuimi.

Duhet te zhvillohet nje plan monitorimi per thellimin dhe punimet per evakuimin e materialit te thellimit, ne menyre qe te zbutet impakti ambiental. Ky plan monitorimi mjedisor te pakten do te drejtoje vleresimin e kushteve ambientale ekzistuese dhe te ardhme, perhapjen e sedimenteve, analizen ambientale te kampioneve qe merren nga materiali I thellimit, stafin e programuar dhe pergjegjesite qe ka ky staf.

Riperdorimi I materialit te thellimit ne krijimin e tokes se re.

Programi I propozuar I thellimit qe eshte zhvilluar ne vitin 2002 nga Wilbur Smith bazohet ne skenaret e thellimit dhe evakuimit te materialit:

Pjesa 1 Nje drage me kove levizese materialin e kontaminuar nga baseni (presupozohet qe te hiqet 1 m nga materiali) dhe e vendos ate ne nje zone te rrethuar ne pjesen lindore te skolieres lindore.

Pjesa 2 Kur materiali I kontaminuar te zhvendoset, zona e bonifikimit mbyllet komplet dhe nje drage thithese pompon material nga pjesa e bredeshme e kanalit te hyrjes, per te mbuluar materialin e ndotur duke e shperndare ate. Ne te njejten kohe materiali I mbetur ne basen merret dhe hidhen ne distance ne det.

Pjesa 3 Nje drage trajler perdoret per te hequr materialin nga pjesa e jashtme e kanalit te hyrjes dhe hedhjen e tij ne det ose perdorimin e tij per krijimin e tokes se re (bonifikim).

⁵ Port of Durres Dredging Program and Other Activities, Final Dredging Report, November 2002, Wilbur Smith Associates and TEC Infrastructure Consultants



Materiali i paster i thellimit nuk mund të hidhet për bonifikim derisa i gjithë materiali i ndotur të jetë hedhur dhe të jetë mbuluar.

4.3 Zhdukja e perkoheshme e jetes në det ose shqetesimi i saj.

4.3.1 Speciet e flores dhe faunes detare

Te dhënat kryesore mbi presencën e specieve të Flores dhe Faunes detare janë marrë nga Studimi perfundimtar i thellimit, të vitit 2002 të Wilbur Smiths Associates.

Për këtë studim kampionet biologjike ishin fokusuar në afërsi të zonës ku do të bëhej thellimi (p.sh. Baseni i Portit dhe kanali i hyrjes), vendi i zakonshëm ku derdhej materiali dhe pjesa lindore e kalatës perendimore. U morren 14 kampione biologjike⁶.

- *Phytoplankton*. Sasia më e madhe e phytoplanktoneve është identifikuar në vend depozitimit historik (3.7 km nga porti) dhe zona e kanalit të hyrjes, dhe sasia më e vogël është dalluar në zonën e besenit të portit.
- *Zooplankton*. Bashkësia e zooplanktoneve është e përbërë nga 23 taxons. Popullsia e përgjithshme e zooplanktoneve dhe diversiteti i tyre është parë në det të hapur (p.sh. vendi historik i depozitimit të materialit) më shumë se në buze të detit.
- *Peshqit*. Peshqit janë të llojeve të ndryshme në gjirin e Durrësit dhe zona është e pasur me molusqe që janë vecanerisht të një rëndësie ekonomike.

Përsa i përket faunes në fund të detit, janë marrë 12 kampione dhe një video nënujore e cila përshkruan këtë habitat.

- Brenda kanalit të hyrjes fundi i detit është uniform (me sedimente homogjene të rërës) dhe kryesisht pa vegjetacion. Fauna e fundit të detit është shumë e varfër ku gjithsej janë identifikuar 19 specie.
- Brenda zonës së skolierave lindore dhe perendimore, fundi i detit karakterizohet nga rëra dhe sedimente që përmbajnë në mënyrë të konsiderueshme algë të kuqe. Numri i lartë i specieve, 75, është identifikuar në zonën e skolierës lindore. Grupi dominant ishin molusqet. Në zonën e skolierës perendimore sedimentet ishin pjesërisht të mbuluara nga algat jeshile. Janë verifikuar gati 74 specie në zonën e skolierës perendimore. Molusqet përseri janë dominante.
- Në zonën e depozitimeve, fundi i detit përbehet nga rëra me granile dhe sedimentet janë të mbuluara nga algë jeshile. Në disa pjesë fundi i detit përbehet nga disa nënshtresa të forta. Në këtë zonë janë identifikuar rreth 71 specie. Përberja e specieve është e njëjte me zonën e skolierës lindore.

⁶ Port of Durrës Dredging Program and Other Activities, Final Dredging Report, November 2002, Wilbur Smith Associates and TEC Infrastructure Consultants



4.3.2 Ndikimi ne gjallesat detare nga turbullimi I ujit

Vecanerisht aktiviteti i thellimit dhe bonifikimit te tokes mund te sjelle nje shqetesim ose zhdukje te gjallesave ne basenin e portit dhe ne zonat perreth.

Turbullimi i ujrave eshte i pritshem dhe i pashmangshem gjate procesit te thellimit. Megjithate, qendrimi pezull i llumrave ne kolonen e ujit dhe shprendarja e sedimenteve te tilla mund te m'iminizohet nepermjet zgjedhjes se metodes se pershtatshme te thellimit dhe pajisjeve te pershtatshme per thellim, si dhe nepermjet nje kontrolli inxhinjerik gjate thellimit.

Pavaresisht nga impakti ambiental i mundshem qe rezulton nga shprendarja e materialit te thellimit, mund te jete e pranueshme vetem per nje kohe te shkurter.

Shperndarja e materialit gjate thellimit ne det te hapur mund te cfarose gjallesat e fundit te detit dhe te zhvogeloje diversitetin e ketyre organizmave ne zonen e mbuluar nga materiali i thellimit.

Pavaresisht nga ky impakt i menjehershem, riproteritja e mjedisit detar (rikolonizimi i jetes detare ne nje nenshtrese te re dhe nje migracion vertikal i organizmave ne depozitimet e reja te thellimit) zakonisht fillojne pas disa ditesh deri ne nje jave pas depozitimit perfundimtar te materialeve te thellimit. Per me teper tendecat e ristabilizimit te mjedisit detar te meparshem shpesh shfaqen pas disa muajsh.



5

CESHTJET KRYESORE SOCIAL-KULTURORE/EKONOMIKE DHE SHENDETSORE PER ZHVILLIMIN E ARDHESHEM.

5.1 Shqetesimet e zonave te banuara dhe turistike gjate ndertimit.

Gjate aktiviteteve te ndertimit, duke perfshire thellimin dhe bonifikimin e tokes, shqetesimi i zonave banuese dhe turistike prane portit si rezultat i ndotjes se ajrit (pluhurit), zhurmat, dridhjeve, ndricimit dhe trafiku i rende ne rruget e hyrjes.

Nuk ka asnje te dhene per ndotjet e ajrit dhe zhurmat (per aktivitetet e portit). Duhet qe te vendosen receptoret sensitive per matjen e tyre. Ndotja e ajrit dhe zhurmat zakonisht ndodhin gjate ndertimit prej makinerive. Pluhuri mund te ndodhe nga germimi i tokes, shkaterrimet dhe levozjet e mjeteve ne rruget e paasfaltuara. Keto shqetesimi mund te eliminohen pjeserisht nqs disa nga keto aktivitete mund te kryhen gjate dites.

Ndertimet ne port do te karakterizohen nga nje intensitet i larte i levizjes se makinerive dhe mjeteve per transportimin e materialeve te ndertimit dhe pajisjet si dhe punetoret e ndertimit. Pervet ndotjes se ajrit dhe zhurmat, rritja e intensitetit te trafikut do te kontribuojne ne nje bllokim te metejshem te trafikut sic ndodh edhe tani ne ore te caktuara ne disa rruge kryesore prane portit.

5.2 Shqetesimi i zonave te banuara dhe turistike gjate operimit

Per shkak te afersise me portin, disa zona banimi aktualisht perballen me shqetesime qe vijnë nga aktiviteti ne port sic jane pluhuri nga ngarkim-shkarkimi i mineralit dhe drithrave dhe zhurmat e ndricimi nga terminali i kontenijereve.

Rizhvillimi i portit parashikon perdorimin edhe ne te ardhmen e kalatave qe ndodhen prane zonave te banuara dhe turistike. Ne varesi te zhvillimit te ketyre kalatave, si p.sh. terminali i kontenijereve, magazinimi i mallrave rifuxhio dhe frithrat, mallrat dhe tragetet, shqetesimet nga pluhuri, zhurmat dhe ndricimet mund te rriten akoma me shume ne keto zona.

Kryesisht drejtimi i eres ne zonen e portit eshte Veri dhe Dominant wind directions at the ug-perendim si p.sh. perpara zonave te banimit.

5.3 Mundesite dhe reziqet e zhvillimit te turizmit

Plazhet e gjirit te Durrësit, me klomen Mediterane dhe nje det blu, terheqin gjithnje e me shume turista te huaj e vendas (kryesisht nga vendet fqinje), vecanerisht gjate muajve te veres. Per rrjedhoje eshte rritur numri i hoteleve, apartamente, ndertesave, restorante dhe bareve qe jane ndertuar gjate bregut te gjirit te Durrësit dhe me nje infrastructure qe e lidh me qytetin e Durrësit.

Qendra e qytetit te Durrësit , prane portit, eshte e mbushur me nje numur zbulimesh arkeologjike te kohes se Greqise dhe Romes se lashte.

Rindertimi dhe zgjerimi i terminalit te trageteve mund te jape mundesi per turistat e huaj, vecanerisht nga Italia, te vizitojne Shqiperine. Aktualisht pasagjeret qe vijnë me tragete, me makine, mund te dalin direct nga porti ne autostrade per ne Tirane dhe prandaj nuk nderhyjne ne trafikun e brendeshem te qytetit te Durrësit. Bashkia e qytetit te Durrësit desheron ti stimuloje keta turiste qe te vizitojne qytetin perpara se te largohen per ne



drejtime te tjera. Per te arritur kete eshte propozuar nje rruge nga terminali i trageteve deri ne qendren e qytetit ne nje shirit toke e cila aktualisht eshte ne pronesi te autoritetit te hekurudhes. Ne kete rast, ceshtja e rritjes se bllokimit te trafikut ne qender te qytetit dhe parkimi i mjeteve te ketyre vizioreve kerkon vemendje te vecante.

Zhvillimi i mundshem i terminalit te Crocerave ne portin e Durrësit do te bente te mundur rritjen e fluksit te turistëve te huaj ditore, duke i dhene nje shtyese ekonomise se qytetit. Pasagjeret e crocerave do te pelqenin te vinin ne qender te qytetit me kembe, duke pasur parasysh distancën e shkurter deri ne qender.

Krocerat dhe tragetet e pasagjereve mund t'i japin nje stimul turizmit ditor per ne plazh. Afersia e Portit me plazhin megjithate ka nje rezik ne rast se ndodh ndonje aksident madhor i derdhjes se vajit ose derdhjeve toksike ne det apo perplasjes aksidentale te ndonje anije. Nje aksident i tille do te shkaktonte nje impak negativ ne cilesine e ujit te detit prane zones se plazhit, dhe per rrjedhoje sigurine e turistëve ne keto zona.

Se fundi, cvendosja e portit te peshkimit prapa kalates 0, i ndare nga porti mund te jete nje aresye me shume per rritjen e numrit te turistëve per te vizituar qendren e qytetit, duke siguruar pamje piktoreske dhe mundesi per te provuar tregun e peshkut. Propozimi i bere nga Bashkia e Durrësit, per te pasur nje port te vogel jahtesh prane portit te peshkimit, do ta bente me terheqese zonen dhe do te stimulonte nje fluks turistik me te madh

5.4 Cilesia vizuale per zoat e banuara dhe turistike

Duke konsideruar zonat e banuar prane portit (ndertesat e banimit me distance >30 m) nga porti, cilesia vizuale per banoret qe jetojne prane eshte nje problem i rendesishem qe duhet konsideruar. Nje zgjerim i terminalit te kontenierëve me vendosjen e tyre ne tre rradhe ne lartesi do t'ia mbyllte pamjen nga deti banoreve qe jetojne prane, sidomos atyre te kateve te ulta.

Nje terminal krocerash nga ana tjeter mund te terhiqte investimet prej qytetit te Durrësit per te rinovuar zonat e kombesoreve perreth si dhe dyqanet me mallra te karakterit turistik. Kjo mund te kete nje efekt pozitiv ne cilesine e pamjes per zonen.

Zonat kryesore te turizmit arkeologjik ne qender te qytetit e kane te kufizuar ose nuk kane fare pamje nga porti dhe nuk jane te influencuara nga cilesia vizuale.

Zonat turistike te plazhit ne anen jugore te gjirit te Durrësit, kane nje pamje te pjesshme te portit. Nje terminal kontenieresh i madh ne token e perfituar nga bonifikimi, ne pjesen jugore te portit mund ta prishte cilesine vizuale per kete zone. Megjithate duhet marre ne konsiderate distanca e kesaj zone deri ne port, qe eshte me shume se 1km.



5.5 Cvendosja e perkoheshme e peshkimit gjate gjate ndertimit dhe cvendosjes.

5.5.1 Te dhena dhe shqetesime te pergjitheshme

Llojet e peshqve ne gjirin e Durresit jane te shumta. Gjiri I Durresit eshte nje vend I pershtatshem per strehimin e peshqve dhe I lejon peshqit te riprodhohen. Ne te njesjten kohe kanje zhvillim intensive te peshkimit bregdetar nje pjese e te cilit eshte illegal (p.sh. perdorimi I rjetave shporte ne ujrat e cekta), te cilet nuk e lene peshkun te riprodhohet. Kjo eshte evidente nga paksimi I barbunit, merlucit, koces. Gjithashtu ka nje paksim te dukshem I gamberave, karkalecave (*Peneus keratulus*) dhe I aktopollebe (*Loligo*). Zoma eshte e pasur me midhje qe kane nje rendesi te vecante per ekonomine⁷.

Instituti Kerkimor I Peshkut ne Durres nuk ka bere ndonje studim te vecante per shumimin dhe produktivitetin e peshkut ne kete zone, por raporton se si rezultat I peshkimit ne cekesire kapet rreth 15.000 deri 20.000 kg peshk /vit ku 75% ete cilit eshte jashte standarti⁷.

5.5.2 Cvendosja e portit te peshkimit

Porti I Peshkimit ne Portin e Durresit do te cvendoset se shpejti. Jane studiuar disa variante duke perfshire dhe vendosjen ne Porto Romano. Nga intervista me Drejtorin e Peshkimit prane Ministrise se Ambjentit na u tha qe do te cvendoset ne zonen mbrapa skolieres kryesore, mbrapa kalates 0 te portit te Durresit. Do te krijohet nje siperfaqe toke nga bonifikimi rreth 0.8 hektare ne te cilen eshte perfshire kalata dhe nje rruge e vecante hyrje prane skolieres kryesore nga jashte Portit te Durresit. Porti i Ri i Peshkimit do te siguroje nje kapacitet ankorimi per 200 anije peshkimi. Periudha e rindertimit te zones se peshkimit ne Portin e Durresit dhe ndertimi i portit te ri te peshkimit kerkon nje koordinim te mire ne menyre qe kjo periudhe tranzicioni per kompanite e peshkimit te mos ndikojne ne zvogelimin e aktivitetit te peshkimit duke dhene nje ndikim negativ social – ekonomik per peshkataret.

Nga pikpamja ambjentale kjo do te ndikojne pozitivisht sepse duke reduktuar kapjen e peshkut do t'i japi mundesi peshkut te vogel (nenstandart) te rritet, icili nga ana e vet vuan nga peshkimi pa kriter.

⁷ Port of Durres Dredging Program and Other Activities, Final Dredging Report, November 2002, Wilbur Smith Associates and TEC Infrastructure Consultants

Aneksi 7

Vleresimi Ekonomik

Barbarossastraat 35
P.O. Box 151
Nijmegen 6500 AD
The Netherlands
+31 (0)24 328 42 84 Telephone
++31 24 360 96 34 Fax
info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 CoC

Document title Establishment / Update of the Masterplan for
the Port of Durrës

Document short title

Status

Date 28 March 2008

Project name Establishment/Update of the Masterplan of
the Port of Durrës

Project number 9S0723.21

Client European Commission

Reference 9S0723.21/DFR/401180/Nijm

Drafted by

Checked by

Date/initials check

Approved by

Date/initials approval





PERMBAJTJA

	Faqe
1 HYRJE	1-1
2 KUADRI I VLERESIMIT EKONOMIK	2-1
2.1 HYRJE	2-1
2.2 “Rasti Me Projekt” kundrejt “Rastit Pa Projekt”	2-2
2.2.1 Rasti Me Projekt	2-2
2.2.2 Rasti Pa Projekt	2-2
2.2.3 Investimet ne <i>Rastin Me Projekt</i> dhe <i>Rastin Pa Projekt</i>	2-4
3 ANALIZA KOSTO - FITIM	3-1
3.1 Elementet e marre ne considerate gjate Analizes Ekonomike	3-1
3.1.1 Rezultatete e parashikimit te trafikut	3-1
3.1.2 Kostot e planit te propozuar per zhvillimin e portit	3-1
3.1.3 Percaktimi I binomit Kosto - Perfitim	3-1
3.1.4 Trajtimi I koston Ambjentale	3-2
3.2 Kosto ekonomike e perpunimit te mallit rifuxho Anije-Kalate dhe Kalate - Anije	3-2
3.2.1 Rasti Pa Projekt “base case”	3-2
3.2.2 Rasti Me Projekt “Project Case”	3-2
3.3 Kosto Ekonomike e Transoportit ne Toke	3-3
3.3.1 Hyrje	3-3
3.3.2 Rasti Me Projekt “Project Case”	3-4
3.3.3 Rasti Pa Projekt “base case”	3-4
3.4 Kosto Ekonomike Totale	3-5
3.4.1 Rasti Pa Projekt “base case”	3-5
3.4.2 Rasti Me Projekt “Project Case”	3-5
3.5 Perfitime te pa llogaritura	3-6
4 REZULTATET	4-1
4.1 Treguesit Kryesor te Efektivitetit Ekonomik	4-4
4.2 Analiza e Ndjeshmerise	4-4



ANNEX 7 : VLERESIMI EKONOMIK

1 HYRJE

Ky aneks paraqet analizen ekonomike te Master-Planit te propozuar per Portin e Durrësit. Kjo analize studjon binomin shpenzim – perfitim te projektit ne kuadrin e nje prespektive ekonomike me te gjere. Kjo do te thote qe nuk eshte pare si shpenzim-perfitim direct te projektit ne fjale, por jane studiuar gjithashtu dhe efektet indirekte ne sektore te tjere te ekonomise dhe te ambientit ne teresi. Projekti eshte, me fjale te tjera, nje gjykim per prespektiven e ekonomise kombetare me shume se vetem nje prespektive te ngushte per portin e Durrësit.

Efektiviteti ekonomik I nje projekti mund te vleresohet nga nga Analiza Ekonomike e Kosto-Perfitimit (AKP). Kjo AKP ndahet ne AKP tregerate dhe financiare ku:

1. nuk jane marre ne considerate gjate analizes te gjitha taksat, tarifat dhe detyrime qe paguhen ose vijne si rjedhoje e implementimit te projektit
2. Te gjitha efektet e jashteme (si p.sh. efektet ambientale) jane perfshire ne llogaritjen e AKP si kosto/perfitim monetar.

Vleresimet ekonomike te investimeve jane bazuar ne menyre te pandryshueshme ne krahasimin me cfare pritet mbas investimit kundrejt asaj qe pritet pa investuar. Mbasi zhvillohet rasti me projekt (i quajtur *Rasti Me Projekt* "MP") dhe rasti pa projekt (i quajtur *Rasti Pa Projekt* "PP") ne kushtet e nje te ardhme te pritshme, krahasohet diferenca e koston (MP minus PP) me diferencen e perfitimit (MP minus PP). Duhet te theksojme se situata "PP" pa projekt nuk korespondon me situaten para se te filloje implementimi projektit. Ajo I referohet situates qe do te krijohet ne rast se nuk do te implementohet projekti. Shpesh kjo situatë quhet "biznesi si normalisht".

Nga gjenerimi I parave (cash flow) mund te llogarisim Perqindjen Ekonomike te Rikthimit te Brendeshem (Economic Internal Rate of Return "EIRR") dhe Vleren Prezente Neto (Net Present Value "NPV"). Nje projekt mund te jete ekonomikisht efektiv ne qofte se EIRR eshte me e madhe se Opportunity Cost of Capital (OCC) per nje vend. Kjo vlere per Shqiperine eshte marre 12%, eshte nje vlere tipike dhe e besueshme per vendet ne zhvillim.



2 KUADRI I VLERESIMIT EKONOMIK

2.1 HYRJE

Analiza ekonomike krahason kostot dhe perfitimet e rastit MP me ato te rastit PP. Kostot dhe perfitimet llogariten nga viti 2008 deri ne vitin 2030. Komponentet perkates te projektit do te behen efektiv mbas 2010 e deri ne vitin qe projekti e parashikon. Kostot e transportit tokesor ne port dhe perpunimet ne port jane marre te barabarta si ne rastin MP dhe ne rastin PP.

Arsyetimi me I mire per investime te reja ne port eshte te perdoret rritja e parashikuar e trafikut ne portin e Bar-it. Nje ceshtje e vecante e ketij studimi eshte se se fundmi kemi nje pershpjtim te zhvillimit te Portit, mbas viteve te stopimit gjate periudhes komuniste dhe mbas krizes se viteve 1990. Situata e tanishme eshte qe projekte te konsiderueshme jane zbatuar ne port si p.sh. rikonstruksionii kalatave 5 dhe 6. jane ne proces konstruksioni i kalatave 7/8, terminali i trageteve, cvendosja e depozitave te naftes, si dhe ndertimi i Portit te ri te Peshkimit. Keto investime do te konsiderohen si "biznes ne vazhdim". Keto gjate vleresimit ekonomik nuk do te merren ne konsiderate as si kosto as perfitimet qe gjenerojne nga keto investime por do te konsiderohen te panvarura nga Master-Plani¹ I propozuar. Nje element I rendesishem I Master – Planit eshte I ashtuquajture (ri-) konstruksioni I terminalit te mineraleve qe gjithsesi eshte nje element I ri. Prandaj vleresimi ekonomik do te fokusohet ne realizimin e terminalit te mallrave rifuxho sipas Master – Planit. Keshtu pra, eshte e arsyeshme Master – Plani I propozuar do t'i japi industries se rende ne Shqiperi nje dore per dale ne tregun nderkombetar duke rritur efektivitetin nepermjet uljes koston se transportit te import/eksportit.

Krahasimi I varjanteve te studiuara eshte zemrae vleresimit ekonomik. Jane pregatitur disa variante zhvillimi te Portit te Durrësit dhe variantet me te preferuara jane marre ne konsiderate per te bere analiza me te thelluara. Keto jane diskutuar me ne detaje ne kapitullin 5 te ketij raportit. Opsioni me i preferuar eshte zhgjedhur mbi bazen e rezultateve te nje analize shume kritereshe. Me tej ky variant eshte marre dhe eshte vleresuar ekonomikisht dhe eshte quajtur *Rasti Me Projekt* (MP).

Nje aspect I rendesishem I analizes ekonomike eshte pervaktimi I Rastit Pa Projekt (PP) se gjithashtu quhet dhe "Status quo", " biznes i zakonshem", etj. Termi "base case" (Rasti Pa Projekt) sot eshte rezervuar per variantin me parashikimin me te mire te koston ekonomike duke marre ne konsiderate dhe riskun dhe optimizmin (Keshtu pra qe cdo opcion ka "base case" ose "Rastin Pa Projekt"). Eshte e rendesishme qe cdo "Rast Pa Projekt" nuk e perjashton ndonje investim te vetin. Investimet per mirembajtjen, rinovimi ndonje makinerie, rikonstruksioni ndonje infrastrukture mund te jene investime te "Rasti Pa Projekt" ose "Base Case".

Paragrafi meposhtem percakton "Project Case", "Base Case ose " Rasti Me Projekt" dhe "Rasti Pa Projekt".

¹ Per Shembull , n.q.se vinci kerkon te rritet kapaciteti I kalates ky vinc duhet te futet ne Rastin pa Projekt si dhe ne Rastn me Projektcase , Ne rast te kundert rast Pa Projekt do te vuaj per mundesen e infrastruktures baze.



2.2 “Rasti Me Projekt” kundrejt “Rastit Pa Projekt”

2.2.1 Rasti Me Projekt

Ne Rastin Me Projekt konsiderohet qe investimet ne Portin e Durrësit do te kryhen sipas planit te zhvillimit te portit. Keto plane jane bazuar ne supozimin qe Porti I Durrësit do te mbetet porti kryesor i vendit per te gjitha mallrat me perjashtim te produkteve te naftes².

2.2.2 Rasti Pa Projekt

Ne *Rastin Pa Projekt* eshte presantuar rast kur situata aktuale do te vazhdoje keshtu pa investime te tjera me perjashtim te atyre qe tashme jane parashikuar, ku jane perfshire:

- Kalaten 1-4 e parashikon te reabilituar sic eshte ne fakt. Parashikon vetem mirembajtje.
- Kalaten 7/8 e konsideron te rikonstruktuar meqe projekti po behet.
- Sistemi operacional ne sheshin e kontainerave eshte ndryshuar ne sistemin RTG.
- Investimet e parashikuara per zhvillimin e terminalit te kontainerave ne kalatat 5 – 7 tashme jane kryer. Keto investime konsistojne kryesisht ne paisje dhe shtresat.
- Terminali I trageteve qe eshte parashikuar . Projekti tashme po behet.

Ka je difference te te madhe ndermjet MP dhe PP ne planin e zhvillimit te perpunimit te mallrave rifuxho. Investimet e meposhteme nuk jane future ne Rastin Pa Projekt (PP):

- Ndertimi I terminalit te cimentos/klinkerit
- Ndertimi I terminalit te skrapit.
- Rikonstruksioni I kalatave 10/11
- Thellimi per mallrat rifuxho – e cila eshte rreth 1/3 e thellimit ne teresi.

Nga pikpamja e kushteve te mjerueshme qe eshte vecanerisht kalata 10³, nuk eshte e arsyeshme te jepet ndonje kapacitet perpunimi ne kete kalate pa bere perparaaa rikonstruksionin e saj. Kalata 11 eshte ne kushte me te mira dhe mund te kete nje kapacitet te kufizuar perpuimi. Kapaciteti I grupitte kalatave pa bere rikonstruksionin e tyre eshte vleresuar si:

- 350 dite pune ne vit
- 22 ore pune ne dite
- 180 ton ne ore per anije (e barabarte me vlerat e verejtura ne 2007)
- 40% zenie kalate

lehtesisht mund te verifikohet qe kapaciteti perpunues nepermjet kalatave eshte 550 mije ton ne vit.

Per te shmangur ndonje ngaterese te panevojshme te zhvillimit, eshte pranuar qe ne Rastin Pa Projekt (PP) trafiku I mineraleve (rreth 626.000 ton/vit) mund te eksportohet nga kalatat 10/11. Per pasoje ne PP perpunimi I cimentos, qymyrit dhe skrapit nuk mund te behet me ne Portin e Durrësit. Ne parim ketu kemi dy raste te mundeshme:

² The petroleum products are moved to a new port (under construction) at Porto Romano

³ See also the results of the condition survey of the basic port infrastructure, included in chapter 2 and Annex 2 to this report.



- Ose eksportet e cimentos/klinkerit dhe importet e qymyrit dhe skrapit nuk do të realizohen me (p.sh. ndryshim trafiku),
- Ose do të pranojmë që keto trafike të realizohen nga porti I Bar-it

Nga arsyetimet e mëparshme, del që në Rastin Pa Projekt (PP) Shqipëria nuk ka mundësi të zhvillojë eksportet potenciale të saj të cimentos/klinkerit ose të prodhimeve potenciale të industrisë së hekurit, nëpërmjet portit të Durrësit. Në Rastin Me Projekt (PP) ky trafik potencial llogaritet si përfitim shtesë i këtyre industrive, gjë që na shpie në vlerësim pozitiv të projektit. Gjithsesi për të qendruar në një pozicion me realist Konsulenti merr në konsideratë rastin e dytë (transport nga Bari). Kjo gjë është mbështetur nga intervistat e bëra në Portin e Barit se ky port është në gjendje të mbështesë këtë trafik në rast se Porti i Durrësit nuk do të jetë në gjendje të përballojë këtë trafik për një arsye ose tjetër. Kështu pra që gjatë llogaritjes në Rastin Pa Projekt është marrë sikur transporti i cimentos/klinkerit skrapit dhe qymyrit të bëhet nga porti më i afërt (Porti Barit) në Mal të Zi.

Mëqë distanca e industrisë së cimentos për në portin e Barit është rreth 250 km (me e madhe se në Portin e Durrësit), kjo na shpie në përfundimin se MP është me një përfitim suplementar kundrejt PP vetëm nga diferenca e transportit në tokë. Këtë gjë do ta shpjegojmë më në detaje në kapitullin tjetër.



2.2.3 Investimet ne Rastin Me Projekt dhe Rastin Pa Projekt

Ne tabelen e meposhteme jepen investimet fillestare ne Rastin Pa Projekt dhe ne Rastin Me Projekt, si dhe diferencat ndermjet tyre.

Table 2-1 Investimet fillestare ne Rastin Pa Projekt dhe Rastin Me Projekt (vlera ne million Euro, 2008)

	Rasti Pa Projekt	Rasti Me Projekt	Investimet Shtese	Vlera ekonomike e investimit shtese
PDA				
Thellimi kanalit te hyrjes ne -13.5m		13.3	13.3	12.0
Thellimi basenit ne CD-11.5m		3.4	3.4	3.0
Mirembajtja e thellimit				
Largimi I depozitave te karburanteve		1.1	1.1	1.0
Largimi I pontilit te karburanteve		0.6	0.6	0.6
Pastrimi I zones se Kurumit		1.0	1.0	0.9
Kalatat 7/8 (*)	17.1	17.1		
Kalatat 3 dhe 4 (*)	6.5	6.5		
Kalat 10/11		17.1	17.1	15.4
Auxiliary quay+Various		1.9	1.9	1.7
Revetement Reclaimed Area		5.1	5.1	4.6
Hekurudha		4.6	4.6	4.2
Rruga (***)	1.4	1.4		
Portat (***)	0.3	0.3		
Hapsirat e parkimit (***)	0.9	0.9		
Ndertesat e sherbimeve (***)	0.3	0.3		
Muret rethuese (***)	0.2	0.3	0.1	0.1
Sikuritija (***)	0.4	0.6	0.2	0.2
Peshore (***)	0.1	0.1		
Mineralet + Qymyri				
Punimet ne kalate dhe ne terminal		3.6	3.6	3.3
Ndertesat, struktura dhe shtresat e shesheve		0.9	0.9	0.8
Lidhjet		0.7	0.7	0.6
Sistemet ose konvejeret		16.7	16.7	15.0
CIMENTO+KLINKER				
Pontili dhe punimet e veshjeve me gure		6.3	6.3	5.7
Ndertesat dhe mbistrukturat		17.0	17.0	15.3
Lidhjet		0.8	0.8	0.7
Perpunimi I cimentos ngarkues + konvejer		3.0	3.0	2.7
Perpunimi I Klinkerit ngarkues + konvejer		3.6	3.6	3.2
Peshore		0.1	0.1	0.1



TERMINALI GRURIT				
Sillosi Ph1	0.1	0.1		
Sillosi Ph2				
Sistemi Pneumatik				
MALLRA TE PERGJITHESHME (***)				
Punime shkaterimi dhe ripertitje	11.1	11.1		
Ndertesa, struktura dhe shtresat e shesheve	1.9	1.9		
Lidhjet	0.3	0.3		
Vinc me goma	16.2	16.2		
Piruna	0.8	0.8		
TERMINALI KONTAINERAVE (***)				
Mbistruktura, Fase I	3.1	3.1		
Mbistruktura, Fase II				
Mbistruktura, Fase III				
Mbistruktura, Fase IV				
Vinca kalate	20.0	20.0		
RTGs	20.8	20.8		
Reach Stackers	0.3	0.3		
Perpunues I kontainerave bosh	0.5	0.5		
Koka terheqese + Bombcarts	1.7	1.7		
Spreaders	1.3	1.3		
TRAGETET/KROCERAT (*)				
Largimi I portit te peshkimit				
Realizimi I Master-Planit	22.2	22.2		
Kamiona per terminalin e trageteve	0.3	0.3		
TERMINALI SKRAPIT				
Punime kalate dhe veshje me gure		10.7	10.7	9.6
Ndertesa, struktura		0.8	0.8	0.7
Lidhjet		0.7	0.7	0.6
Perpunues skrapit me goma		1.7	1.7	1.6
Vinc me goma per shkarkim anije		3.5	3.5	3.1
Peshore		0.1	0.1	0.1
Total CAPEX ne perfundim te projektit	128	246	119	106.7

(*): Investime qe tashme jane vendosur per tu bere, prandaj jane perfshire ne Rastin Pa Projekt

(**): Investime qe jane bere pjeserisht ne PP dhe perfundimisht do te behen ne MP

(***): Investime ne makineri paisje dhe mbistrukture tecilat jane konsideruar te kryhen ne PP dhe paisjet do te investohen ne rast se do te jete e nevojshme



3 ANALIZA KOSTO - FITIM

3.1 Elementet e marre ne konsiderate gjate Analizes Ekonomike

3.1.1 Rezultatete e parashikimit te trafikut

Pika e fillimit per te dy skenaret eshte volumi tregetar i projektuar sic tregohet ne kapitullin *Parashikimi i Tregetise dhe Trafikut*. Ne MP eshte parashikuar qe i gjithë malli te perpunohet ne Portin e Durrës, kurse ne PP eshte parashikur qe pjeserisht malli te perpunohet ne Portin e Barit.

Ky parashikim trafiku eshte marre ne konsiderate si per Rastin Pa Projekt ashtu dhe ne Rastin Me Projekt. Per trafik te njejte ne te dy skenaret PP dhe MP do te kishim nje vleresim minimal te perfitimeve ne Portin e Durrës, ashtu sic mund te themi qe mund te kemi nje rritje te trafikut (eksport) ne port si rezultat i perfeksionimit te sistemeve te perpunimit te mallit ne port.

3.1.2 Kostot e planit te propozuar per zhvillimin e portit

Te gjitha kostot jane shprehur ne vlere konstante (marre nga viti 2008) dhe jane shprehur ne (milion) Euro.

Per nje analize ekonomike duhet bere diferenca ndermjet kosos ne Shqiperi (ku nuk jane inkluduar taksat apo ndonje pagese tjeter) dhe kosos qe ndodh jashte Shqiperise (psh. Ne Portin e Barit) ku do te paguhet te gjitha taksat dhe tatimet e atij vendi.

Duke konvertuar koston financiare te investimit ne Shqiperi (shif Tabelen 2-1) ne kosto ekonomike me koeficientin 0.9 ne menyre qe te merren ne konsiderate dhe taksat dhe tatimet lokale dhe paafesia profesionale e fuqise puntore lokale. I njeiti koeficient eshte perdorur dhe per kostot e mirembajtjes dhe operacionalet ne Portin e Durrës.

Per kostot jashte vendit kosto ekonomike eshte e barabarte me koston financiare.

3.1.3 Percaktimi i binomit Kosto - Perfitim

Ketu duhet patur parasysh qe cmimi FOB (Ne Durrës ose Bari) i produkteve te eksporti ne dalje nga porti percaktohet nga tregu nderkombetar dhe jo nga porti ne vetvete (Durrës ne rastin MP apo Bari ne rastin PP). Po ashtu dhe importet, Cmimi CIF i mallrave qe hyjne ne port nuk varet nga porti ne vetvete (Durrës apo Bari). Ajo varet nga tregu nderkombetar. Po ashtu dhe porti i Barit mund te perpunojë anije deri ne 30,000 DWT me mallra rifuxho sepse ka vinc gantry per mallrat rifuxho, por nuk ka asnje arsye te shenojme ndonje ndryshim ne koston e transportit si per anijet e medha ashtu dhe per anijet e shpejta per rastin "Me projekt" dhe per rastin "Pa projekt"

Ndonje reduktim i kosos se :

- Perpunimit ne port
 - Transportet tokesore Brenda portit
- Do te konsiderohet si perfitime te projektit.

Ne parafraset e meposhteme paraqiten vleresimet e dy kategorive kryesore te kosos per *Rastin Me Projekt* dhe *Rastin Pa Projekt*.



3.1.4 Trajtimi I kostos Ambjentale

Kosto ambjentale eshte inkluduar ne llogaritje nepermjet kostove te investimeve qe duhen per te zbutur efektet negative ambjentale ne project.

3.2 Kosto ekonomike e perpunimit te mallit rifuxho Anije-Kalate dhe Kalate - Anije

3.2.1 Rasti Pa Projekt "base case"

Ne kete rast kostot portuale konsistojne ne te gjitha taksat dhe tarifat qe paguhen kur shkon malli ne Portin e Barit per t'u perpunuar.

Libri I rarifave ne Portin e Barit nuk jep specifikisht tarifa per cimentin dhe klinkerin prandaj jane aplikuar tarifat e silikateve, reres dhe granilit per cimenton dhe klinkerin.

Tarifat e meposhteme jane aplikuar per perpunimin e mallrave rifuxhosipas rastit ne kete studim:

- 3.6 Euro/ton silic rere e granil (ne e kemi aplikuar per cemento e klinker
- 7.2 Euro/ton per skrap
- 4.8 Euro/ton per koks (e njejta dhe per qymyr)

Eshte verejtur qe tarifat ne portin e Barit jane disi komerciale sepse kerkojne te mbledhin te ardhura per investime te reja ne port per te ritur kapacitetin ne rast se do ta kerkoje tragu. Keto tarifa paguhen jashte Shqiperise keshtu qe perfaqesojne koston ekonomike te inport- eksportit ne Shqiperi.

3.2.2 Rasti Me Projekt "Project Case"

Ne kete rast perpunimi I mallit rifuxho behet i gjithi ne Portin e Durrësit. Kosto financiare ketu perfshin dhe shpenzimet kapitale, mirmbajtjes, operacionale (te llogaritura ne kapitullin 5). Per te llogaritur koston ekonomike shumezohet kosto financiare me koeficientin 0.9.



3.3 Kosto Ekomike e Transportit ne Toke

3.3.1 Hyrje

Per te llogaritur koston e transportit eshte marre ne konsiderate qe i gjithe malli rifuxho do te transportohet me hekurudhe. *Na Rastin Pa Projekt* eshte konsideruar qenje pjese e mallit rifuxho (ciento, klinker, qymyr, skrap) do te perpunohet ne portin e Barit.

Tarifat e Hekurudhes

Tarifat e hekurudhes jane marre nga Drej. Pergj. Hek. Shqiptare. Nje pjese e ketyre tarifave jane paraqitur ne tabelen e meposhteme.

Table 3-1 Tarifat e transportit hekurudhor te drejtimeve kryesore qe paraqesin interes per studimin.⁴

Origjina	Destinacion	Distanca (km)	Tarifa		
			Lek/ton	Euro/ton	Ekuivalent ne Euro/ton/km
Fushe Kruje	Durres	17	112.2		0.054
Elbasan	Durres	73	474.5		0.053
Tirane	Durres	36	234.0		0.053
Fushe Kruje	Bar	240		10.58	0.044
Elbasan	Bar	328		12.88	0.039
Tirane	Bar	252		10.48	0.042

Tarifat e transportit hekurudhor variojne nga 0.04 Euro/ton/km ne 0.0053 Euro/ton/km ne vartesi te distances. Per ngarkim te plote te nje garniture ka nje zbritje prej 10%. Ne se eaplikojme kete zbritje ne tarifat e mesiperme vijme ne 0.036-0.047 Euro/ton/km.

Kosto financiare e transportit hekurudhor

Kemi bere nje krahasim te cmimeve me vendet perreth duke cfrytezuar studime te tjera qe ka bere Konsulenti ne kete rajon dhe rezulton si me poshte:.

- Kroacia : 0.030 Euro/ton/km
- Bosnia Herzegovina 0.043 Euro/ton/km
- Serbian: 0.033 Euro/ton/km

Shifrat e mesiperme tregojne se kosto mesatare financiare per vendet e rajonit eshte 0.035 Euro/ton/km. Ky cmim eshte me i ulet se cmimi ne Shqiperi, keshtu qe 3.5 Eurocent/ton/km eshte cmimi me realist qe mund te pranohet.

Kosto ekonomike e transportit hekurudhor

Per transportin hekurudhor brenda vendit kosto financiare e shumezuar me koeficientin 0.9 na jep koston ekonomike me vleren prej 0.032 Euro/ron/km.

Per transportin jashte vendit kosto ekonomike eshtee barabarte me tarifat qe paguhen per ton pra 0.036 Euro/ton/km ⁽⁵⁾.

⁴ Tarifat nderkombetare ndermjet Shqiperise dhe Malit te Zi jane unfikuar me nje marveshje te perbashket ndermjet dy vendeve..



Tabela e distancave me poshte jepet per te llogaritur koston e transportit tokesor.

Table 3-2 Distanca transportit origji-Destination per transportin e mallrave rifuxho.

	Durrës	Border	Bar
Fushe Kruje (cimento/klinker, qymyr)	35	126	240
Elbasan (skrap)	73	216	328

3.3.2 Rasti Me Projekt "Project Case"

Ne kete rast (MP) kostot ekonomike jane:

- Transpiti hekurudhor ndermjet Portit te Durrësit dhe origjin/destination:
 - Cimento dhe klinker: Fushe-Kruje – Port of Durrës:
0.032 Euro/ton/ km x 35 km = 1.1 Euro/ton
 - Qymyr: Porti i Durrësit – Fushe Kruje:
0.032 Euro/ton/ km x 35 km = 1.1 Euro/ton
 - Skrap: Elbasan – Porti i Durrësit:
0.032 Euro/ton/ km x 73 km = 2.3 Euro/ton

3.3.3 Rasti Pa Projekt "base case"

Ne kete rast (PP) Klinker dhe cimento eshte parashikuar te transportohet nga Fashe Kruja ne Portin e Barit me tren, qymyri eshte parashikuar te vije nga Porti Barit ne ne Fushe Kruje me tren, Skrafi te vije nga Porti Barit ne Elbasan me tren.

Kostoja ekonomike koresponduese per ekonomine shqiprare eshte:

- Cimento dhe klinker:
 - Fushe-Kruje – kufi me Malin e Zi:
0.032 Euro/ton km x 126 km = 4.0 Euro/ton
 - kufi me Malin e Zi – porti Barit:
0.036 Euro/ton km x 112 km = 4.0 Euro/ton
 - Totali per cimento/Klinker: 8.0 Euro/ton
- Qymyr:
 - Fushe-Kruje – kufi me Malin e Zi:
0.032 Euro/ton/km x 126 km = 4.0 Euro/ton
 - kufi me Malin e Zi – porti Barit:
0.036 Euro/ton/km x 112 km = 4.0 Euro/ton
 - Totali per qymyr: 8.0 Euro/ton
- Skrap:
 - Elbasan – kufi me Malin e Zi:
0.032 Euro/ton/km x 216km = 6.9 Euro/ton
 - kufi me Malin e Zi – porti Barit:
0.036 Euro/ton/km km x 112 km = 4.0 Euro/ton
 - Totali per skrap: 10.9 Euro/ton

⁵ tarife 0.004 Euro/ton/km minus 10% skonto per ngarkim te plote te garnitures



3.4 Kosto Ekonomike Totale

3.4.1 Rasti Pa Projekt "base case"

Kosto totale per kete rast eshte:

- Cimento dhe Klinker:
 - Transporti ne toke: 8.0 Euro/ton
 - Kosto e perpunimit te Portin e Barit: 3.6 Euro/ton
 - Diferenca e koston Fabrike - FOB Bar: 11.6 Euro/ton
 - Kosto vjetore, 2 million t/vit: 23.2 milion Euro/vit
- Qymyr:
 - Transporti ne toke: 8.0 Euro/ton
 - Kosto e perpunimit te Portin e Barit: 4.8 Euro/ton
 - Diferenca e koston CIF Bar – fabrike: 12.8 Euro/ton
 - Kosto vjetore, 0.9 million t/vit: 10.6 milion Euro/vit
- Skrap:
 - Transporti ne toke: 10.9Euro/ton
 - Kosto e perpunimit te Portin e Barit: 7.2 Euro/ton
 - Diferenca e koston CIF Bar – fabrike: 18.1 Euro/ton
 - Kosto vjetore, 0.9 million t/vit: 16.3milion Euro/vit

Kosto mesatare e perpunimit ne portin ee Barit, ne rastin "pa projekt" eshte rreth 4.7 Euro/ton. Kosto mesatare ekonomike e transportit nga origjina ne portin e barit eshte afersisht 8.8 Euro/ton dhe konsto totale ekonomike eshte rreth 13.5 Euto/ton.

3.4.2 Rasti Me Projekt "Project Case"

Ne rastin "Me Projekt" kostot perfshijne koston e transportit tokesor per ne portin e Durrësit plus kostot ekmomike te investimit dhe shpenzimet operacionale ne port, ne rastin e cimentos/klinkerit, qymyrit, skrapit.

Ne kete rast (MP) Kostoja konsiston ne koston e transportit deri ne Portin e Durrësit, plus koston ekonomike te invesimeve sipas projektit dhe kosto operacionale dhe te mirembajtjes ne port gjate perpunimitte cimentos, klinkeri, qymyrit dhe skrapit.

Kostot ekonomike ne Rastin me Projekt (MP) jane:

- Transporti me tren Porti Durrës – origjin/destinacion:
- Cimento dhe Klinker: Fushe-Kruje – Porti Durrësit
 $0.032 \text{ Euro/ton/km} \times 35 \text{ km} = 1.1 \text{ Euro/ton}$
- Qymyr: Porti Durrësit – Fushe Kruje:
 $0.03 \text{ Euro/ton/km} \times 35 \text{ km} = 1.1 \text{ Euro/ton}$
- Skrap: Elbasan – Porti Durrësit:
 $0.032 \text{ Euro/ton/km} \times 73 \text{ km} = 2.3 \text{ Euro/ton}$
- Kostot ekonomike te investimit dhe shpenzimet operacionale jane dhene ne tabelen 4-1



Ne Rastin me Projekt “Vlera e mbetur” (Residual Value) e investimit eshte trajtuar si nje e ardhur monetare ne fund te projektit (2030). Vlera e mbetur eshte llogaritur si vlera fillestare e investimit duke i zbritur amortizimin vjetor deri ne fund te projektit (vitin 2030) e shumezuar me koeficientin 0.9. Vlera e mbetur eshte llogaritur ne 2030v. te jete 52 milion Euro. Ne rast se kostot e investimit ne rritje jane te shperndara sipas volumit te perpunimit ne rritje ne rastin “Me Projekt” atehere kosto ekonomike per terminallet e perpunimit do te jete rreth 2.6 milion Euro. Keshtu qe kosto e transportit do te jete ne portin e Durresit rreth 1.4 Euro /ton dhe ne total kosto ekonomike do te jete 4.0 Euro/ton. Kjo e krahasuar me koston ekonomike per ton ne rastin “pa project”, jep nje fitim te rastit “me project” rreth 9.5 Euro/ton ne eksportin e mallrave rifuxho qe kalojne nepermjet kalatave te reja ne portin e Durresit.

3.5 Perfitime te pa llogaritura

Nuk eshte e mundur praktikisht qe te maten me vlere monetare te gjitha perfitimet dhe humbjet ne nje projekt. Duhet te theksojme, qe pertej asaj qe kemi vleresuar ne paragrafet e mesiperme, gjate zbatimit te projektit pritet te kete te tjera perfitime te cilat eshte shume e veshtire te vleresohen me vlere monetare. Ose t'i atribohen vetem ekonomise shqiptare. Edhe pa qene i kompletuar i gjithe investimi i propozuar ne projekt, perfitimet mund te vijne dora dores ne rast se kryhen investimet si me poshte:

- Thellimi i basenit dhe kanalit lejon futjen e anijeve te medha qe mundesish ul koston e transportit marin. (Gjithashtu eshte e veshtire te ndahet qe ky perfitim i atribohet ekonomise shqiptare apo agjensise se anijeve)
- Duke pasur nje port eficient nga pikpamja operacionale ndikon ne zgjerimin e investimeve (te huaja ose shqiptare) me orientim eksportin e mallit.
- Siguron nje lidhje me te ngushte social kulturore me vendet fqinje.
- Perforcon rolin e Portit te Durresit qe te jete si porte marine Per Europen Qendrore dhe per Koridorin e VIII
- Zhvillimi i Portit te Durresit ka nje ndikim pozitiv ne problemin e punesimit ne zonen perreth.

Keto perfitime ekzistojne por nuk jane vleresuar ose nuk eshte marre ne konsiderate vlera e tyre ne fisibilitetin ekonomik te planit te propozuar.



4

REZULTATET

Kostot dhe perfitimet jane llogaritur duke I perjashtuar nga taksat dhe tatimet qe jane ruajtur konstante per vitin 2008. Tabela e meposhteme shpreh nje pamje te pergjitheshme te Kostos Ekonomike ne *Rastin Me Projekt* dhe *Rastin Pa Projekt*. Perfitimi neto qe i atribuohet projektit eshte percaktuar nga diferenca e kostove te te dy rasteve ($\text{Kosto ne Rasti Pa Projekt} - \text{Kosto ne Rastin Me Projekt} = \text{Perfitim Neto}$). Shiko kollonen e fundit te tabelës.



Table 4-1 Analiza Kosto - Fitim (vleresimi ne million Euro, 2008)

	(Base case) Rasti Pa Projekt									(Project case) Rasti Me Projekt																
	Kosto e transporti per/prej Portit te Barit			Kosto e perpunimit ne Portin e Barit			Kosto Totale			Kosto e transporti per/prej Portit te Durrësit			CAPEX				OPEX				Kosto totale					
	Cimento/klinker	Qymyr	Skrap	Cimento/klinker	Qymyr	Skrap	Cimento/klinker	Qymyr	Skrap	Cimento/klinker	Qymyr	Skrap	Cimento/klinker	Qymyr	Skrap	Total	Cimento/klinker	Qymyr	Skrap	Other	Cimento/klinker	Qymyr	Skrap	Te tjera		
2008																8.7				0.4				9.1		-9.1
2009														2.5		30.2				1.5		2.5		31.8		-
2010													32.5	14.0	15.7	8.0				0.4	32.5	14.0	15.7	8.4		70.5
2011	16.1	6.9	9.8	7.2	4.1	6.5	23.3	11.0	16.3	2.2	1.0	2.1					1.1	1.6	1.5		3.3	2.6	3.6			41.2
2012	16.1	6.9	9.8	7.2	4.1	6.5	23.3	11.0	16.3	2.2	1.0	2.1				3.7	1.1	1.7	1.5	0.2	3.3	2.7	3.6	3.9		37.2
2013	16.1	6.9	9.8	7.2	4.1	6.5	23.3	11.0	16.3	2.2	1.0	2.1					1.1	1.7	1.5		3.3	2.7	3.6			41.1
2014	16.1	6.9	9.8	7.2	4.1	6.5	23.3	11.0	16.3	2.2	1.0	2.1					1.1	1.7	1.5		3.3	2.7	3.6			41.1
2015	16.1	6.9	9.8	7.2	4.1	6.5	23.3	11.0	16.3	2.2	1.0	2.1				3.7	1.1	1.7	1.5	0.2	3.3	2.7	3.6	3.9		37.2
2016	16.1	6.9	9.8	7.2	4.1	6.5	23.3	11.0	16.3	2.2	1.0	2.1					1.1	1.7	1.5		3.3	2.7	3.6			41.1
2017	16.1	6.9	9.8	7.2	4.1	6.5	23.3	11.0	16.3	2.2	1.0	2.1					1.1	1.7	1.5		3.3	2.7	3.6			41.1
2018	16.1	6.9	9.8	7.2	4.1	6.5	23.3	11.0	16.3	2.2	1.0	2.1				3.7	1.1	1.7	1.5	0.2	3.3	2.7	3.6	3.9		37.2



	(Base case) Rasti Pa Projekt									(Project case) Rasti Me Projekt																
	Kosto e transporti per/prej Portit te Barit			Kosto e perpunimit ne Portin e Barit			Kosto Totale			Kosto e transporti per/prej Portit te Durrësit			CAPEX				OPEX				Kosto totale				Vlera e Mbetur	Perfitimi neto I Projektit
	Cimento/klinker	Qymyr	Skrap	Cimento/klinker	Qymyr	Skrap	Cimento/klinker	Qymyr	Skrap	Cimento/klinker	Qymyr	Skrap	Cimento/klinker	Qymyr	Skrap	Total	Cimento/klinker	Qymyr	Skrap	Other	Cimento/klinker	Qymyr	Skrap	Te tjera		
2019	16.1	6.9	9.8	7.2	4.1	6.5	23.3	11.0	16.3	2.2	1.0	2.1					1.1	1.7	1.5		3.3	2.7	3.6			41.1
2020	16.1	6.9	9.8	7.2	4.1	6.5	23.3	11.0	16.3	2.2	1.0	2.1					1.1	1.7	1.5		3.3	2.7	3.6			41.1
2021	16.1	6.9	9.8	7.2	4.1	6.5	23.3	11.0	16.3	2.2	1.0	2.1				3.7	1.1	1.7	1.5	0.2	3.3	2.7	3.6	3.9		37.2
2022	16.1	6.9	9.8	7.2	4.1	6.5	23.3	11.0	16.3	2.2	1.0	2.1					1.1	1.7	1.5		3.3	2.7	3.6			41.1
2023	16.1	6.9	9.8	7.2	4.1	6.5	23.3	11.0	16.3	2.2	1.0	2.1					1.1	1.7	1.5		3.3	2.7	3.6			41.1
2024	16.1	6.9	9.8	7.2	4.1	6.5	23.3	11.0	16.3	2.2	1.0	2.1				3.7	1.1	1.7	1.5	0.2	3.3	2.7	3.6	3.9		37.2
2025	16.1	6.9	9.8	7.2	4.1	6.5	23.3	11.0	16.3	2.2	1.0	2.1	5.8	11.2	4.5		1.1	1.7	1.5		9.1	13.9	8.1			19.6
2026	16.1	6.9	9.8	7.2	4.1	6.5	23.3	11.0	16.3	2.2	1.0	2.1					1.1	1.7	1.5		3.3	2.7	3.6			41.1
2027	16.1	6.9	9.8	7.2	4.1	6.5	23.3	11.0	16.3	2.2	1.0	2.1				3.7	1.1	1.7	1.5	0.2	3.3	2.7	3.6	3.9		37.2
2028	16.1	6.9	9.8	7.2	4.1	6.5	23.3	11.0	16.3	2.2	1.0	2.1					1.1	1.7	1.5		3.3	2.7	3.6			41.1
2029	16.1	6.9	9.8	7.2	4.1	6.5	23.3	11.0	16.3	2.2	1.0	2.1					1.1	1.7	1.5		3.3	2.7	3.6			41.1
2030	16.1	6.9	9.8	7.2	4.1	6.5	23.3	11.0	16.3	2.2	1.0	2.1				3.7	1.1	1.7	1.5	0.2	3.3	2.7	3.6	3.9	52.2	89.4



4.1 Treguesit Kryesor te Efektivitetit Ekonomik

Rezultatet e vleresimit ekonomik jane qe ne skenarin mesatar te trafikut:

:

- eIRR = 30%
- eNPV(12%) = 143 million Euro

The eIRR eshte konsideruar me e larte se kufiri I poshtem I leverdishmerise ekonomike (12%) dhe NPV eshte positive kundrejt vleres prej 12% qe eshte zgjedhur si kufiri I poshtem I leverdishmerise. Pra sic duket projekti eshte me leverdi ekonomike.

v.o.

Perqindjen Ekonomike te Rikthimit (Economic Internal Rate of Return "eIRR") (Vlera e perqindjes se fitimit ne vit nga investimi ne fjale)

Vleren Prezente Neto (Economic Net Present Value "eNPV")

Opportunity Cost of Capital (OCC) = 12% (Vlera mesatare e perqindjes se fitimit nga investimet ne Shqiperi)

4.2 Analiza e Ndjeshmerise

Analiza endjeshmerise eshte bere per te kontrolluar qendrushmerine e rezultateve te pranuar. Tabela e meposhteme vlereson ndjeshmerine e leverdis ekonomike kundrejt ndryshimeve te parametrave kryesore te projektit:

- Parashikimi I trafikut: larte/mesatar/ulet
- Investimet ne Portin e Durrësit (CAPEX) : +/- 20%
- Kosto e operimit dhe e mirembajtjes ne Portin e Durrësit (OPEX): +/- 20%
- Kosto per transportin e hekurudhave: +/-20%
- Tarifat e perpunimit ne Portin e Barit : +/-20%

Table 4-2 Analiza e ndjeshmerise per vleresimin ekonomik

Parameter	Skenari	eIRR	NPV (@ 12%) ne million Euro
Skenari I pranuar I projektit		30%	143
Skenari I trafikut			
	low	14%	16
	base	30%	143
	high ⁶	45%	275
CAPEX			
	80%	37%	163
	120%	26%	122
OPEX			
	80%	31%	148
	120%	30%	137
Kosto e transportit hekurudhor			
	80%	26%	108
	120%	34%	174

⁶ Kufizimet kapacitive ne portin e durrësit nuk jan mmare parasysh gjat llogaritjes se analises se ndjeshmeris – eshte marre ne konsiderat qe edhe ne raste se do te kemi nje skenar me trafik te lart, ai mund te perpunohet kur te jete zbatuar projekti i zhvillimit.



Tarifat e perpunimit ne Portin e Barit	80%	30%	120
	120%	35%	158
Skenari me I keq • Skenari me trafik me te ulet • CAPEX: 120% • OPEX: 120% • Kosto e transportit hekurudhor: 80% • Tarifat e perpunimit ne Bar: 80%		8%	-26

Faktori me I rendesishem qe percakton leversishmerine e projektit eshte skenari i trafikut i ndjekur nga kosto e transportit me hekurudhe dhe se fundi tarifat e perpunimit ne Bar. Ne rast se kombinohen skenaret me te keqija per keto parametra atehere perqindja me e ulet e pranuar (12%) nuk arrihet.

Konkluzioni eshte qe realizimi I projektit te propozuar per zhvillimin e Portit te Durrësit, eshte me leverdi ne rast se kemi nje EIRR te qendrueshme.

Aneksi 8

Projektet Konceptuale te Terminaleve

Establishment / Update of the Master Plan for the Port of Durrës

European Commission

28 March 2008

9S0723.21

HASKONING NEDERLAND B.V.
MARITIME

Barbarossastraat 35
P.O. Box 151
Nijmegen 6500 AD
The Netherlands
+31 (0)24 328 42 84 Telephone
++31 24 360 96 34 Fax
info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 CoC

Document title	Establishment / Update of the Master Plan for the Port of Durrës
Document short title	
Status	
Date	28 March 2008
Project name	Establishment/Update of the Master Plan of the Port of Durrës
Project number	9S0723.21
Client	European Commission
Reference	9S0723.21/DFR/401180/Nijm

Drafted by	
Checked by	
Date/initials check	
Approved by	
Date/initials approval	



PERMBJEDHJE



PERMBAJTJA

	Faqe
ANNEX 8: PROJEKTET CONCEPTUALE TE TERMINALEVE	1-7
1 HYRJE	1-7
2 TERMINALI I MALLRAVE TE PERGJITHESHME DHE I DRITHRAVE	2-8
2.1 Trafiku	2-8
2.2 Infrastruktura dhe superstruktura	2-9
2.3 Operacionet dhe paisjet.	2-11
2.3.1 Mallrat e Pergjitheshme	2-11
2.3.2 Dritherat	2-11
2.4 Preventivi	2-13
2.4.1 Shpenzimet kapitale	2-13
2.4.2 Shpenzimet operacionale	2-14
3 TERMINALI KONTAINERAVE	3-17
3.1 Traffiku	3-17
3.2 Zona e nevojshme per magazinim.	3-17
3.3 Sistemi I operimit.	3-19
3.3.1 Perpunimi Anije-Kalate (Shkarkimi)	3-19
3.3.2 Operacionet ne Sheshin e kontainerave.	3-19
3.4 Infrastruktura dhe superstruktura e nevojshme.	3-23
3.5 Zhvillimi I propozuar I terminalit te kontainerave.	3-24
3.5.1 Faza 1	3-24
3.5.2 Faza 2	3-26
3.5.3 Faza 3	3-27
3.5.4 Faza 4	3-27
3.5.5 Permbledhje	3-28
3.6 Preventivi	3-30
3.6.1 Shpenzimet kapitale	3-30
3.6.2 Shpenzimet operacionale	3-31
4 TERMINALI I TRAGETIVE DHE KROCERAVE	4-34
4.1 Traffiku	4-34
4.2 Infrastruktura dhe superstruktura	4-35
4.3 Operacionet dhe paisjet	4-36
4.4 Preventivi	4-37
4.4.1 Shpenzimet Kapitale (CAPEX)	4-37
4.4.2 Shpenzimet operacionale	4-38
5 TERMINALI I CIMENTOS DHE KLINKERIT	5-40
5.1 Traffiku	5-40
5.2 Infrastruktura dhe superstruktura	5-41
5.3 Sistemet e operimit dhe paisjet	5-42
5.3.1 Marrja nga treni/kamioni dhe depozitimi ne silos:	5-42
5.3.2 Ngarkimi anijes me cemento	5-42



5.3.3	Shkarkimi nga hekurudha /kamioni dhe depozitimi ne magazine normale te klinkerit.	5-42
5.3.4	Ngarkimi I anijes me klinker	5-43
5.3.5	Paisjet e makinerite	5-44
5.4	Preventivi	5-45
5.4.1	Shpenzimet Kapitale	5-45
5.4.2	Shpenzimet operacionale	5-46
6	TERMINALI I MALLRAVE RIFUXHO DHE QYMYREVE	6-48
6.1	Traffiku	6-48
6.2	Infrastruktura and superstruktura	6-49
6.3	Operacionet dhe paisjet	6-50
6.4	Preventivi	6-51
6.4.1	Shpenzimet Kapitale	6-51
6.4.2	Shpenzimet operacionale	6-52
7	TERMINALI SKRAPIT	7-54
7.1	Traffiku	7-54
7.2	Infrastruktura dhe superstruktura	7-55
7.3	Paisjet e terminalit	7-55
7.4	Preventivi	7-56
7.4.1	Shpenzimet kapitale	7-56
7.4.2	Shpenzimet operacionale	7-57
8	PUNIME THELLIMI DHE BONIFIKIMI	8-59
8.1	Thellimi pergjithshem	8-59
8.2	Mbrojtja nga dallget.	8-59
8.3	Mirembajtja e thellimit	8-59
9	INFRASTRUKTURA E PERGJITHESHME E PORTIT DHE SHERBIMET	9-60
9.1	Infrastruktura dhe superstruktura	9-60
9.2	Shpenzimet kapitale	9-61
9.3	Shpenzimet operacionale	9-63
10	PERMBLEDHJE	10-63



LISTA E TABELAVE

Page

Table 2-1 Shifrat e import eksportit te mallrave te pergjitheshme	2-8
Table 2-2 Import – eksporti I drithrave	2-8
Table 2-3 Numri total I paisjeve te nevojshme ne fundin e cdo faze per terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithrave.	2-12
Table 2-4 Oret e punes per vit per cdo paisje ne terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithrave (x1,000 ore/vit)	2-12
Table 2-5 Shpenzimet kapitale per infrastrukturen dhe superstrukturen ne terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithrave (million Euro, 2008)	2-13
Table 2-6 Shpenzimet kapitale per paisjet ne terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithrave (million Euro, 2008)	2-13
Table 2-7 Shpenzimet kapitale totale ne terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithrave (million Euro, 2008)	2-13
Table 2-8 Kosto e mirembajtjes per terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithrave (million Euro, 2008)	2-14
Table 2-9 Konsumi vjetor I energjise ne terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithrave	2-14
Table 2-10 Kosto vjetore e energjise ne terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithrave (million Euro, 2008)	2-15
Table 2-11 Numri I personave per terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithit	2-15
Table 2-12 Kosto e personelit ne terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithit (million Euro, 2008)	2-16
Table 2-13 Kosto totale operacionale ne terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithrave (million Euro, 2008)	2-16
Table 3-1 Shifrat e kontainerave (Kutija dhe TEU)	3-17
Table 3-2 Sheshi I nevojshem per depozitim kontainerash sipas fazave	3-23
Table 3-3 Numri disponibel I paisjeve ne fund te cdo faze	3-28
Table 3-4 Shpenzimet kapitale per infrastrukturen dhe superstrukturen (million Euro, 2008)	3-30
Table 3-5 Shpenzimet kapitale per paisjet dhe makinerite (million Euro, 2008)	3-30
Table 3-6 Shpenzimet kapitale totale (CAPEX) per terminalin e kontainerave (million Euro, 2008)	3-30
Table 3-7 Oret e punes ne vit per cdo paisje ne terminalin e kontainerave (ore/vit)	3-31
Table 3-8 Konsumi vjetor I energjise ne terminalin e kontainerave	3-31
Table 3-9 Kosto e konsumit vjetor te energjise ne terminalin e kontainerave (million Euro, 2008)	3-32
Table 3-10 Kosto vjetore e mirembajtjes ne terminalin e kontainerave (million Euro, 2008)	3-32
Table 3-11 Numri I nevojshem I personelit	3-32
Table 3-12 Kosto e rrogave vjetore	3-32
Table 3-13 Kosto totale operacionale vjetore ne terminalin e kontainerave (million Euro, 2008)	3-33
Table 4-1 Shifrat e parashikimit te trafikut ne terminalin e trageteve	4-34
Table 4-2 Numri I nevojshem I kokave te terminalit ne cdo faze	4-36
Table 4-3 Numri total I oreve tepunes per paisjet e terminalit te trageteve (ore/vit)	4-36
Table 4-4 Shpenzimet kapitale per infrastrukture dhe superstrukture ne terminalin e trageteve (million Euro, 2008)	4-37



Table 4-5 Shpenzimet kapitale per paisje makineri ne terminalin e trageteve (million Euro, 2008)	4-37
Table 4-6 Shpenzimet kapitale per terminalin e trageteve (million Euro, 2008)	4-37
Table 4-7 Kosto e mirembajtjes per terminalin e trageteve (Euro x1,000, 2008)	4-38
Table 4-8 Konsumi i energjise ne terminalin e trageteve	4-38
Table 4-9 Kosto e konsumit vjetor te energjise ne terminalin e trageteve (Euro x1,000, 2008).....	4-38
Table 4-10 Numri i punonjeseve ne Terminalin e trageteve.....	4-39
Table 4-11 Kosto e Parashikuar e personelit ne terminalin e trageteve (Euro x1,000, 2008).....	4-39
Table 4-12 Kosto e investimeve totale per terminalin e trageteve (Euro x1,000)	4-39
Table 5-1 Shifrat e cimentos dhe klinkerit	5-40
Table 5-2 Oret e punes ne vit per paisjet ne terminalin e cimentos (ore/vit x1,000).....	5-44
Table 5-3 Shpenzimet kapitale per infrastrukturen dhe superstrukturen ne terminalin e Cimentos dhe Klinkerit (million Euro, 2008)	5-45
Table 5-4 Shpenzimet kapitale per paisjet ne terminalin e klinkerit dhe te cimentos (million Euro, 2008).....	5-45
Table 5-5 Shpenzimet kapitale ne teresi per terminalin e cimentos (million Euro, 2008)	5-45
Table 5-6 Kosto e mirembajtjes per terminalin e cimentos (million Euro, 2008).....	5-46
Table 5-7 Konsumi vjetor i energjise ne terminalin e Cimentos e Klinkerit.....	5-46
Table 5-8 Konsumi vjetor i energjise per terminalin e Cimentos (Euro x1,000, 2008)	5-46
Table 5-9 Numri i punonjeseve ne terminalin e Cimentos	5-47
Table 5-10 Kosto e personelit per terminalin e Cimentos (Euro x1,000, 2008)	5-47
Table 5-11 Kosto totale operacionale per terminalin e cimentos (Euro x1,000, 2008)	5-47
Table 6-1 Shifrat e mineralit dhe te qymyrit.....	6-48
Table 6-2 Oret e punes ne nje vit per paisjet e terminalit te mallit rifuxho (hours/year x1,000)	6-51
Table 6-3 Shpenzimet kapitale per infrastrukturen dhe superstrukturen ne terminalin e mineralit (million Euro, 2008)	6-51
Table 6-4 Shpenzimet kapitale per paisjet e terminalit te mineralit (million Euro, 2008)	6-51
Table 6-5 Total Shpenzimet kapitale per terminalin e mineraleve (million Euro, 2008).....	6-52
Table 6-6 Kosto vjetore e mirembajtjes (million Euro per year, 2008).....	6-52
Table 6-7 Konsumi i energjise ne terminalin e mineralit	6-52
Table 6-8 Konsumi vjetor i energjise ne terminalin e mineraleve (million Euro, 2008).....	6-53
Table 6-9 Numri i punonjeseve ne kalaten e mineralit	6-53
Table 6-10 Kosto e personelit te terminalit te mineralit (million Euro, 2008)	6-54
Table 6-11 Kosto totale operacionale ne terminalin e mineralit (million Euro x1,000, 2008).....	6-54
Table 7-1 Shifrat e skrapit.....	7-54
Table 7-2 Oret e punes ne vit per paisjet ne terminalin e Skrapit (hours per year x1,000)	7-56
Table 7-3 Shpenzimet Kapitale ne infrastrukture dhe superstrukture per terminalin e skrapit (million Euro, 2008)	7-56
Table 7-4 Shpenzimet kapitale per paisjet ne terminalin e skrapit (million Euro, 2008)	7-56
Table 7-5 Shpenzimet kapitale totale per terminalin e skrapit (million Euro, 2008).....	7-56
Table 7-6 Kosto vjetore e mirembajtjes se terminalit te skrapit (million Euro per year, 2008).....	7-57



Table 7-7 Konsumi i energjise ne terminalin e skrapit	7-57
Table 7-8 Kosto e konsumit vjetor i energjise ne terminalin e skrapit (million Euro per year, 2008).....	7-57
Table 7-9 Numri i personelit ne terminalin e skrapit.....	7-58
Table 7-10 Kosto e personelit ne terminalin e skrapit (million Euro, 2008)	7-58
Table 7-11 Kosto operacionale vjetore ne total per terminalin e skrapit (million Euro per year, 2008).....	7-58
Table 8-1 Sasia e nje thellimi te pergjithshem (Mm^3)	8-59
Table 8-2 Sasia e thellimit te pergjithshem (Mm^3).....	8-59
Table 8-3 Volumet qe duhen per mirembajtjen dhe thellimin ($m^3 \times 1,000$).....	8-60
Table 8-4 Kosto e thellimit te mirembajtjes cdo 3 vjet (million Euro, 2008)	8-60
Table 9-1 Shpenzimet kapitale ne infrastructure dhe superstrukture (million Euro, 2008)	9-61
Table 9-2 Kosto e mirembajtjes per infrastrukturen dhe superstrukturen e pergjitheshme dhe sherbimet (Euro $\times 1,000$ per year, 2008).....	9-63



ANNEX 8: PROJEKTET CONCEPTUALE TE TERMINALEVE

1

HYRJE

Ky aneks paraqet nje konfigurim te brendeshem te cdo terminali qe eshte marre ne shqyrtim nga Master Plani. Objektivi eshte te tregojë se si nje terminal mund te organizohet qe te perpunoje trafikun e parashikuar, brenda kufive te treguar nga Master Plani. Vizatimet e propozuara num mund te jene te detyrueshme per ndonje operator (privat), por me teper per te treguar se terminali mund ta perpunoje trafikun per te cilin eshte parashikuar. Infrastruktura dhe sistemi operacional i propozuar jane baza per vleresimin e koston se investimit, operimit dhe mirmbajtjes.



2 TERMINALI I MALLRAVE TE PERGJITHESHME DHE I DRITHRAVE

2.1 Trafiku

Tabela e mëposhtme jep një përshkrim të trafikut të mallrave dhe të anijeve për 5 vite të ndryshme. Këto shifra janë bazuar në tërësinë dhe trafikun e parashikuar në kapitujt e mëparshëm. Shifrat e dhëna më poshtë japin mallrat e përgjithshme të pakontainerizuara.

Table 2-1 Shifrat e import eksportit të mallrave të përgjithshme

		2010	2015	2020	2025	2030
Import	[t]	786,480	614,773	717,369	910,619	1,149,533
Export	[t]	111,861	79,619	80,267	90,826	104,323
Total	[t]	898,340	694,392	797,636	1,001,445	1,253,856
Madhesia mesatare e anijes	[NRT]	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500
Numri i anijeve në vit	[no.]	599	463	532	668	836

Shifrat e pritshme për mallin dhe anijet me drithë janë dhënë më poshtë. Sëduket nga shifrat drithëse vetëm do të importohen në Portin e Durrësit.

Table 2-2 Import – eksporti i drithëve

		2010	2015	2020	2025	2030
Import	[t]	397,573	441,793	490,931	545,535	606,212
Export	[t]	-	-	-	-	-
Total	[t]	397,573	441,793	490,931	545,535	606,212
Madhesia mesatare e anijes	[NRT]	1,534	1,778	2,061	2,389	2,770
Numri i anijeve në vit	[no.]	91	87	84	80	77



2.2 Infrastructura dhe superstructura

Planimetria e terminalit të mallrave të përgjithshme dhe drithrave është dhënë në fletën e vizatimit Nr. 9S0723.21/DFR/410 që ndodhet në Aneksin 1 të këtij raporti.

Aktualisht mallrat e përgjithshme të pa kontainerizuar janë përpunohet në kalatat 1-4 dhe për anije të vogla në kalatën 5. Drithrat përpunohet në kalatën 5. Në master – Plan është parashikuar që Mallrat e Përgjithshme të përpunohet në kalatën 1-3 dhe drithrat në kalatën e kombinuar 4

Duke patur parasysh gjendjen e strukturës së kalatave 1-4 dhe kushtet e hapsirës së terminalit mbrapa kalatave 1-2 dhe nertesën mbrapa kalatës 1-2, është parashikuar rikonstruksioni i kësaj zone në fazën e parë të Master-Planit duke përfshirë zërat si më poshtë:

Faza 1:

- Riabilitimi i kalatave 3-4¹ (fillimi i Fazës 1);
- Riabilitimi i kalatave 1 dhe 2 (fundi i fazës së parë mbas përfundimit të kalatës 3-4).
Kjo do të përfshijë:
 - Reabilitimin e traut ballor;
 - Instalimi i paisjeve të reja në kalatë;
- Reabilitimi i sheshit mbrapa kalatave 1-2;
- Ndërtimi i ndërtësive duke përfshirë:
 - 2 portat;
 - Ndërtesa e administratës: 400m²;
 - Ndërtesa ndihmëse: 300m²;
 - Oficina: 500m²;
 - Magazina qymyrit: 2,000m².
- Rjeti i përfshirë:
 - Energjia elektrike;
 - Furnizimi me ujë;
 - Mbrojtje kundër zjarrit.

Reabilitimi i kalatave 1 dhe 2 do të bëhet njëra pas tjetres mbasi të jenë kompletuar kalatat 3 dhe 4. Në këtë mënyrë gjithmone do të jenë 2 kalata në përdorim, rreth 400 ml. Gjate procesit të reabilitimit të kalatave drithi do të përpunohet në kalatën 5 sic bëhet tani.

Duhet të theksojmë që kalata 3 është perpendikular me të tjerat dhe është e shkurtër rreth 30ml. Kjo bën që në nuk e kemi marrë në konsideratë gjatë llogaritjeve për ankorimin e anijeve për përpunimin e mallrave të përgjithshme dhe drithrave.

Drithrat do të përpunohet në kalatën 5 deri sa të përfundojë faza 3. Në fazën 4 drithrat do të përpunohet në kalatën 4 së bashku me mallrat e përgjithshme. Më poshtë po japim punimet e parashikuara:

Faza 1

- Rinovimi i shnekeve dhe kështu do të reduktohet pluhuri.

End of Faza 3

¹ Bazuar në biznes-planin 2008/2009 PDA



- Ndertimi I sillosave metalik te zmontueshem per dritherat ne kalaten 4 9kapaciteti 2,000 ton secili)
- Nje shkarkues I ri pneumatic (shif me poshte)

Gjatesia e vlefshme e kalatave do te jete 410ml per kalatat 1 dhe 2 dhe 175ml per kalaten 4.



2.3 Operacionet dhe paisjet.

2.3.1 Mallrat e Pergjitheshme

Mallrat e pergjitheshme do te ngarkohen dhe shkarkohen nga vinca te levizshem me goma. Ne terminalin malli do te transportohet me pirun. Meqenese paisjet jane te vjeteruara eshte parashikuar nje rinovim i paisjeve:

- 4 vinca me goma 5 tonesh.
- 18 piruna ne Fazen 1
- 4 piruna ne Faen 4

Per percaktimin e numrin e vincave qe kerkon kalata jane pranuar keto te dhena:

- 15 cikle per ore
- 5 ton per cikël
- 365 dite ne vit
- 20 dite pushimi ne vit
- 21 ore pune ne dite
- Maximum zenie me pune e vincit 80%

Perpercaktimin e numrit te pirunave jane pranuar te dhenat e meposhteme:

- Koha vajtje-ardhje nga anija ne magazine 15 minuta
- 1 ton per cikël
- 365 dite ne vit
- 20 dite pushimi ne vit
- 21 ore pune ne dite
- Maximum zenie me pune e pirunit 80%

2.3.2 Dritherat

Vincat qe perdoren aktualisht per shkarkimin e grurit jane ne kushte te mira. Prandaj rinovimi i tyre do te behet ne Fazen e 3. Kjo do te behet gjate kohes qe ky aktivitet do te spostohet nga 5 tek kalata 4. Paisja e re do te konsistoje ne nje paisje thithese me kapacitet 250 t/ore.

Per percaktimin e numrit te shkarkuesave jane pranuar te dhenat e meposhteme:

- Rendimenti 250t/ore
- 365 dit ne vit
- 20 dite pushimi ne vit
- 21 ore pune ne dite
- Maximum zenie me pune e shkarkues 80%

Tabela e meposhteme jep numrin e paisjeve te nevojeshme ne fund te kesaj faze.



Table 2-3 Numri total I paisjeve te nevojshme ne fundin e cdo faze per terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithrave.

Numri I paisjeve				
	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Vinca te rinj	4	4	4	4
Paisje thithese	-	-	1	1
Vincat ekzistues te Mallrave te pergj.	2	2	-	-
Pirunat	18	18	18	22

Me percaktimin e numritte paisjeve llogaritet numri I oreve te punes

Table 2-4 Oret e punes per vit per cdo paisje ne terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithrave (x1,000 ore/vit)

	2010	2015	2020	2025	2030
Vincat ekzistues te Mallrave te pergj.	14.9	-	-	-	-
Vincat te rinj te Mallrave te pergj.	-	9.3	10.6	13.4	16.8
Shkarkuesit ekz. Te drithit	2.6	2.9	3.3	-	-
Shkarkues te rinj te drithit	-	-	-	2.2	2.4
Piruna	89.8	69.4	79.8	100.1	125.4



2.4 Preventivi

2.4.1 Shpenzimet kapitale

Kosto e investimit per infrastrukturen dhe superstrukturen, per terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithrave jane dhene me poshte:

Table 2-5 Shpenzimet kapitale per infrastrukturen dhe superstrukturen ne terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithrave (million Euro, 2008)

CAPEX Infrastruktura dhe superstruktura				
	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Riabilitimi I kalatave 3 dhe 4	5.1	-	-	-
Riabilitimi I kalatave 1 dhe 2	8.2	-	-	-
Riabilitimi I shesheve te terminalit.	0.6	-	-	-
Ndertimi I godinave	1.7	-	-	-
Rinovimi I shnekeve ekzistues	0.1	-	-	-
Ndertimi I sillosave metalik te zmontueshem	-	-	0.2	-
Rjeti (Energjia, uji zjarr-fikesat)	0.3	-	0.0	-
Sub Total	15.9	-	0.2	-
Total	16.1			

Investimet per paisjet jane dhene ne tabelen e meposhteme:

Table 2-6 Shpenzimet kapitale per paisjet ne terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithrave (million Euro, 2008)

CAPEX paisjet				
	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Vinc i ri me goma per mallra te pergjithesh.	14.0	-	-	-
Shkarkues I ri per drithra	-	-	0.8	-
Piruna	0.5	-	-	0.1
Sub Total	14.5	-	0.8	0.1
Total	15.4			

Investimet totale jane:

Table 2-7 Shpenzimet kapitale totale ne terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithrave (million Euro, 2008)

Total CAPEX				
	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Infrastruktura dhe superstruktura	15.9	0	0.2	0
paisje	14.5	0.0	0.8	0.1
Sub Total	30.4	0.0	1.0	0.1
Total	31.5			



2.4.2 Shpenzimet operacionale

Mirembajtja

Per llogaritjen e shpenzimeve te mirembajtjes per paisjet, infrastrukturen dhe superstrukturen jepet perqindja e pranur ne lidhje me investimin capital percdo ze:

- Paisjet
- Infrastrukura and superstrukura 2%

Kosto totale e mirembajtjes eshte dhene ne tabelen e meposhteme:

Table 2-8 Kosto e mirembajtjes per terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithrave (million Euro, 2008)

	2010	2015	2020	2025	2030
Mirembajtja ne infrastrukture, superstrukture	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
Main Mirembajtja e paisjeve	0.6	1.1	1.1	0.9	0.9
Total	0.9	1.4	1.4	1.2	1.2

Konsumi i karburantit dhe energjise

Bazuar ne ret e punes dhe konsumin per ore, konsumi i energjise per cdo tip te paisjeve eshte percaktuar dhe eshte dhene ne tabelen e meposhteme.

Table 2-9 Konsumi vjetor i energjise ne terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithrave

	Njesia	Perqindja (kWore/ore or l/ore)	Konsumi vjetor				
			2010	2015	2020	2025	2030
Ndertime	MWh		166	166	166	166	166
Vincat ekzistues	MWh	150	2,245	-	-	-	-
Vincat e rinj	L (X1,000)	30	-	277	319	401	501
Shkaruesi i drithit ekzistues	MWh	150	397	441	491	-	-
Shkarkuesi i ri i drithit	MWh	300	-	-	-	655	727
Pirunat	L (X1,000)	10	898	694	798	1,001	1,254
Total	MWh		2,809	608	657	821	893
Total	Million litre		0.9	1.0	1.1	1.4	1.8

Kosto totale e konsumit te energjise per cdo tip paisje eshte dhene ne tabelen e meposhteme. Per te llogaritur koston e energjise janemarre keto cmime per njesi:

- Energjia: EUR 0.06/kWore
- Karburant: EUR 1.0/L



Table 2-10 Kosto vjetore e energjise ne terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithrave (million Euro, 2008)

	Annual energy cost				
	2010	2015	2020	2025	2030
Ndertime	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01
Vincat ekzistues	0.1	-	-	-	-
Vincat e rinj	-	0.3	0.3	0.4	0.5
Shkaruesi I drithit ekzistues	0.0	0.0	0.0	-	-
Shkarkuesi I ri I drithit	-	-	-	0.0	0.0
Pirunat	0.9	0.7	0.8	1.0	1.3
Total	1.1	1.0	1.1	1.4	1.8

Personeli

Per llogaritjen e numrit te kerkuar te personelit ne kalate jane pranuar keto te dhena:

- Numri I turneve: 5
- Numri I personave per cdo vinc ne kalaten e mallrave te pergjitheshme: 4
- Numri I personave per cdo vinc ne kalaten e drithit: 3
- Numri I personave per cdo pirun: 1

Table 2-11 Numri I personave per terminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithit

	2010	2015	2020	2025	2030
Administrata:	30	30	30	30	30
Personel kalate	165	185	185	185	205
Oficina	40	40	40	40	40
Pergjegjes terminali	1	1	1	1	1
Total personel	236	256	256	256	276

Per percaktimin e koston se personelit jane perdorur njesia e meposhteme:

- Administrata EUR 7,000
- Personel kalate EUR 7,000
- Oficina EUR 7,000
- Drejtim kalate: EUR 100,000

Bazuar nga me siper kosto e personelit te per cdo vit jepet me poshte:



Table 2-12 Kosto e personelit ne terminalin mallrave te pergjitheshme dhe drithit (million Euro, 2008)

	2010	2015	2020	2025	2030
Administrata:	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
Personel kalate	1.2	1.3	1.3	1.3	1.4
Oficina	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
Pergjegjes terminali	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Total	1.7	1.9	1.9	1.9	2.0

Kosto totale operacionale per cdo vit jepet ne tabeten e meposhteme

Table 2-13 Kosto totale operacionale ne trminalin e mallrave te pergjitheshme dhe drithrave (million Euro, 2008)

	2010	2015	2020	2025	2030
Mirembajtje e infrastructures dhe superstruktures	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
Mirembajtja e paisjeve	0.6	1.1	1.1	0.9	0.9
KOnsumi I energjise	1.1	1.0	1.1	1.4	1.8
Personeli	1.7	1.9	1.9	1.9	2.0
Total	3.7	4.3	4.4	4.5	5.0



3 TERMINALI KONTAINERAVE

3.1 Traffiku

Tabela e mëposhtme jep një pamje të mallrave dhe anijeve të pritshme për 5 vite të ndryshme. Këto shifra janë bazuar nga parashikimet e bëra në kapitullin përkatës me sipërfaqe. Shifrat e mesipërmparaqelën paraqesin trafikun e kontajnerave Lo-Lo që do të përpunohet në terminalin e kontajnerave. Termi TEU është (Twenty Feet Unit) është njësia matëse e cilës përfaqëson një kontajner 20 feet. Ky është një dimension standard i kontajnerit. Koeficienti TEU është raporti i numrit të kontajnerave pjestuar me numrin e TEU.

Table 3-1 Shifrat e kontajnerave (Kutija dhe TEU)

			2010	2015	2020	2025	2030
Import	Plot	20'	14,018	23,117	35,178	46,701	59,480
	Bosh	20'	0	0	0	0	0
	Plot	40'	11,740	31,228	46,096	60,125	75,811
	Bosh	40'	0	0	0	0	0
Export	Plot	20'	1,647	2,971	3,263	3,302	3,270
	Bosh	20'	12,371	20,145	31,915	43,398	56,210
	Plot	40'	204	790	1,466	2,295	3,404
	Bosh	40'	11,536	30,439	44,630	57,830	72,408
Total Kontajner		20'	28,036	46,233	70,356	93,401	118,960
		40'	23,479	62,457	92,192	120,249	151,623
Total Kontajner			51,515	108,690	162,548	213,650	270,583
	Koeficienti TEU		1.46	1.57	1.57	1.56	1.56
Total TEU	TEU		74,993	171,146	254,740	333,899	422,205

3.2 Zona e nevojshme për magazinim.

Një ceshtje e rëndësishme për planifikimin e një terminali kontajnerash është hapsira e nevojshme për magazinim. Në portin e Durrësit është vecanerisht me vend të trajtohet kjo ceshtje sepse hapsira totale është relativisht e kufizuar.

Kapaciteti i magazinimit është shprehur në TEU dhe dallimi është bërë ndërmjet kapacitetit për kontajnera të mbushur dhe kontajnera bosh. Arsyeja për këtë dallim është se:

- Koha e qëndrimit të kontajnerave plot në shesh është më e vogël nga koha e qëndrimit të kontajnerave bosh.
- Kontajnerat bosh mund të qëndrojnë në blloqe më të mëdha (10-20 kontajnera të gjera) se kontajnerat plot.

Megjithatë, koha e kontajnerave bosh është më e gjatë se e kontajnerave plot ato vendosen sa më larg kalatës ose ndoshta dhe në ndonjë shesh tjetër jashtë terminalit të kontajnerave.

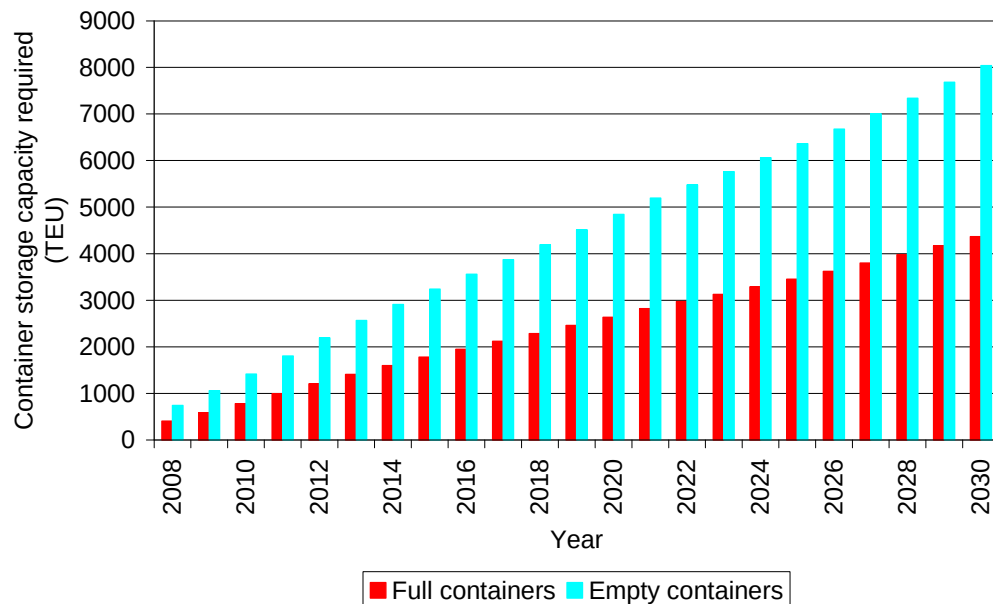


Sheshi I nevojshem per magazinim eshte llogaritur duke marre keto te dhena:
350 dite pune ne vit dhe me poshtepranohen² :

- o Kontainerat plot nga importi : 7 days
- o Kontainerat plot per eksport: 5 days
- o Kontainerat bosh: 14 days

Kapaciteti I kerkuar per magazinim jepet ne grafikun e meposhtem.

Figure 3-1 Kapaciteti I kerkuar per magazinim I kontainerave.



² Koha e qendrimit eshte koha nga momenti I shkarkimit deri ne momentin qe del nga sheshi ose anasjelltas. Kjo kohe eshte je factor I rendesishem perte percaktuar siperfaqen e sheshit te terminalit te kontainerave. Nje kohe me e gjate se 5-6 dite duhet te evitohet sepse krijon veshtiresi ne operacionet ne shesh. Koha e pranuar per qendrim eshte zgjedhur nga eksperiencat ne porte te tjera. Por konsulenti mendon qe koha e qendrimit eshte plotesisht e kontrollueshme dhe ne rast se nuk realizohet duhet te perdoren tarifa te tjera qe te inkurajojne evadimin e shpejte te kontainerave

3.3 Sistemi I operimit.

3.3.1 Perpunimi Anije-Kalate (Shkarkimi)

Ne princip jane 3 mundesi per paisjet e kalates se terminalit te kontainerave:

- Rasti 1 Nuk ka paisje ne kalate dhe kontainerat shkarkohen nga vinci I anijes. Avantazhet jane se nuk do te behen investime per paisje ne kalate. Disavantazhet jane se anijet e medha nuk jane te paisura me vinca. Koha e shkarkimit eshte shume e gjate. Duke pare keto kufizime, nuk rekomandohet qe ky opsion te aplikohet ne Portin e Durresit.
- Shkarkimi Anije - kalate me vinca granti (mbi shina)
Kjo eshte zgjidhja standart e aplikuar ne me te shumten e rasteve ne терминаlet e kontainerave kudo ne bote. Keta vinca arrijne koeficientin me te larte te perpunimit (mbi 30 kuti/ore). Kapaciteti i tyre eshte zakonisht 100,000 kuti ne vit. Disavantazhi i ketyre vincave eshte se keta vinca jane te dedikuar vetem per kontainera dhe nuk jane fleksibel per mallra te tjera. Gjithashtu keta vinca kerkojne kalata qe te kene kapacitetin konstruktiv qe ti mbajne.
- Vincat me goma per kontainera
Vincat me goma per nga dimensionet jane zgjidhja me e mire per терминаlet mesatar dhe te vegjel. Ata mbeshteten ne rota prej gome dhe gjat punes mbeshteten ne 4 kembe pneumatike. Sigurisht qe rendimenti i tyre eshte me i vogel se vincat granti por gjithsesi rendimenti i tyre nuk duhet te jete me i ulet se ai i kerkuari. Rendimenti varet shume nga eksperjenca e vincjerit. Zakonisht kane nje rendiment prej 20-25 kuti ne ore.

Nga pikpamja e madhesis (e vogel-e mesme) dhe nga fakti qe kalatat 5-6 nuk kane kapacitet per vinc me shina, Konsulenti rekomandon perdorimin e vincave me goma per fazen e pare. Gjithsesi qe tekrijohe mundesia e instalimit te vincave ne shina duhet sigurohet qe rikonstruksioni i kalatave 7/8 te kete kete kapacitet per te instaluar vinca me shina per kontainerat.



3.3.2 Operacionet ne Sheshin e kontainerave.

Per perpunimin e kontainerave ne sheshe jane 4 alternativa (ne princip):

- Reachstackersat (RS)
- Straddle carriers (SC) (Shif figuren me poshte)
- Vinc-ura me goma (RTG), I kombinuar me trailera (shif figuren me poshte)
- Vinc Ure Gantries I montuar ne shina(RMG), in I kombinuar me trailera

Konsulenti rekomandon perdorimin e vincit me goma (RTG) i kombinuar me trailera e rimorkio:

- Reaschstackers jane shpesh aplikuar ne fazen e pare ne терминаlet e vegjel. Ky system eshte praktikisht duke u perdorur ne Portin e Durresit. Avantazhi i tyre eshte se jane shume fleksibel ata mynd ta ngrene kontainerin nga kalata ta

transportojne dhe ta stivosin ne vendin e vet. Ky nuk kerkon machinist me shume experience dhe gjithashtu mirembajtja eshte e thjeshte. Gjithashtu dhe kosto e investimit eshterelativisht e ulet (rreth 350,000 Euro). Disavantazhi tyre eshte se ata tentojne te prishin siperfaqen e kalates. Pesha aksiale e tyre eshte e barabarte me forcen aksiale te nje Avioni BOEING 747 ne momentin qe takon token kur ulet. Ka nje kufizim ne stivosjen e kontainerave (400 TEU/ hektar). Keta kane nje avantazh me te madh se pirunet

Figure 3-2 Straddle carrier

- *Straddle carriers* jane shume fleksibel ne operim dhe kerkojne nje investim te kufizuara. Keta lloj vincash jane perdorur kryesisht ne terminalaet mesatar dhe te medhenj. Ata jane me shume produktivitet dhe me nje eficence te larte. Meqenese ne zonen prane vincit qe e shkarkon nga anija krijohet nje magazinim i perkoheshem qe duhet larguar, keta vinca operojne me eficence ne kete zone duke i krijuar lehtesira vincit qe i shkarkon nga anija. Keshtu qe rritet produktiviteti ne teresi. Ky lloj vinci jep nje aftesi seleksionimi te larte sepse lartesine e stivosjes e ka te kufizuar (kjoeshte dhe nje nga disavantazhet e tij.). Ky ka nje aftesi te kryeje nje stivosje. Disavantazhet e tij jane sepse ky kerkon nje specializim te mire te makinistave dhe pergjithesisht nje mirembajtje intensive.



- Vinc-ura me goma (RTG), jane aplikuar zakonisht ne terminale te medhenj apo shume te medhenj dhe gjithashtu ne terminale te vegjel ku hapsira e magazinimit eshte e kufizuar. Ata stivosin deri ne 7 kontainera ne gjeresi dhe 6+1 ne lartesi. Ata arrijne nje densitet shume te larte sitivosje (deri ne 1000 TEU/hektar). At punojne te kompnuar me rimorkiator ose trailera. Mirembajtja etyre eshte zakonisht e ulet dhe nuk kerkojne oficina speciale per mirembajtje.

Figure 3-3 Vinc-ura me goma (RTG)



- Vinc-Ure mbi shina (RMG) eshte nje vinc qe leviz mbi shina. Ky mund te mbuloje shume rjeshta te stivosur ne nje bllok dhe prandaj arrin nje densitet te larte te stivosjes (1000 TEU/hektar). Shpesh perdoren ne operacione hekurudhore dhe mund te mbulojne disa linja net e njejen kohe. Me vinca (PMG) kantilever Traffiku I kamionave mund te ndahet lehtesisht prej trafikut te trenave. Vincat RMG jane zakonisht te dedikuar per nje hapsire te caktuar dhe nuk mund te levizin ne nje distance te madhe. Si p.sh. ndermjet shinave dhe operacioneve ne sheshe. Disavantazhi kryesor qe kane eshte se nuk jane fleksibel.

Tabela e meposhteme paraqet ne menyre krahasuese te 4 alternativat e sistemitte operimit ne sheshin e kontainerave

Tableau 3-1 Vleresimi krahasues i alternativave te dhe mirembajtja e

	RS	SC	RTG	RMG
Densiteti I stivimit	-	0	0/+	+
Investimi	+	0	0/+	-
Kosto operative	0	-	+	0
Kerkesat e soletes ne kalate	-/0	+	0/+	-
Mbi te gjitha vleresimi per Portin e Durrësit	-	-/0	+	-/0

- = Me nje performance nen mesataren

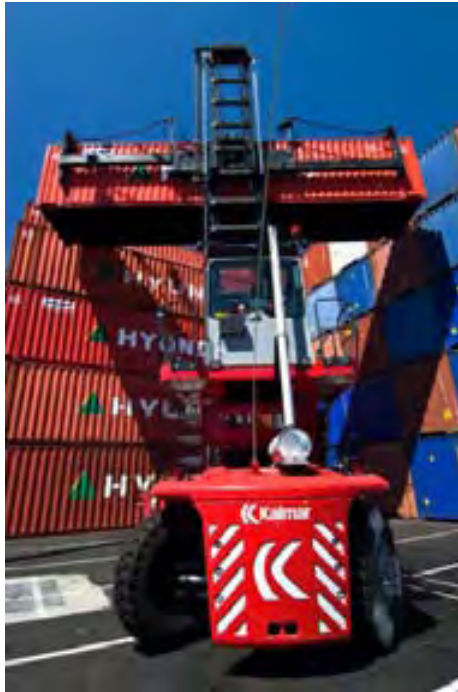
0 = performance mesatare

+= Mbi performancen mesatare.

Vecanerisht nga pikpamja e densitetit te stivimit, vinci RTG duke marre ne considerate dhe siperfaqen e kufizuar te depozitimit ne Portin e Durrësit, Konsulenti rekomandon qe te perdoret ky vinc ne terminalin e kontainerave ne portin e Durrësit.

Gjithashtu se bashku me kete vinc t'i shtohet dhe nje reachstacker (qe teperfitohet nga fleksibiliteti I tij) per perpunimin e kontainerave bosh dhe stivimin e tyre anash.

Figure 3-4 Perpunimi I kontainerave bosh.





3.4 Infrastruktura dhe superstruktura e nevojshme.

Master – Plani parashikon qe kontainerat perfundimisht do te perpunohen ne kalatat 7/8. The Master Plan foresees that the containers ultimately will be handled at berth 5-7/8. Vizatimet 9S0723.21/DFR/420 tregojne nje kompozim I mundeshem I sheshit te terminalit brenda hapsires se parashikuar nga Master- Plani.

Per sistemin operacional te zgjedhur ne sheshin e terminalit (RTG, 1/6 per kontainerat plot dhe perpunimi i kontainerave bosh), eshte pranuar nje stivosje mesatare si me poshte:

- Kontainerat plot: 3.5 rjeshta ne lartesi
- Kontainerat bosh: 5 rjeshta ne lartesi

Kjo lartesi mesatare apsorbon nje pik te trafikut ne short-term (ne maksimum 4-5dite)

Table 3-2 Sheshi I nevojshem per depozitim kontainerash sipas fazave

Parameter	Plot/bosh	Drejtimi	Njesia	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Traffiku	Full	Import	TEU	37,497	85,573	143,702	211,103
	Full	Export	TEU	2,055	4,551	6,834	10,076
	Bosh	total	TEU	35,442	81,022	136,869	201,026
	Total	total	TEU	74,994	171,146	287,405	422,205
Nevoja per depozitim	Plot	Total	TEU	779	1,776	2,972	4,366
	Plot	Total	TGS	223	507	849	1,247
	Bosh	Total	TEU	1,418	3,241	5,475	8,041
	Bosh	total	TGS	284	648	1,095	1,608

Vizatimi 9s0723.21/DFR/420 paraqet nje mundesi te kompozimit te terminalit te kontainerave. Ai eshte kompozuar duke patur parasysh qe te maksimizojte kapacitetin depozitues icily eshte factor shume I rendesishem per terminalin e kantainerave ne Portin e Durrës.

Nje brez I gjere rreth 40ml nga vija e kalates duhet te mbahet I lire per te operuar vinci i shkarkimit. Mbas ketij brezi stivosen kontainerat plot ne blloqe paralel me vijen e kalates. Gjatesia e bllokut varion nga 30 - 40 TEU ne vartesi te gjatesise se kalates qe eshte nee dispozicion per kete faze zhvillimi.

Elementet baze te projektimit jane:

- Konfigurimi I pergjithshem I terminalit.
 - o Nje brez 40ml nga vija e kalates lihet I lire per operimin e vincit te shkarkimit.
 - o Blloqet e kontainerave plot jane vendosur paralel me kalaten dhe gjatesia e tyre eshte maksimizuar ne menyre qe te rritet kapaciteti depozitimit.
 - o Blloqet e kontainerave bosh jane vendosur nga ana e qytetit.
 - o Zona per porten dhe sherbimet e pergjitheshme (ndertesa, ofcina, parkimi etj.) eshte vendosur ne qoshen veriore te terminalit, sa me larg qe te jete e mundur nga zona e operimit.
- Dimensionet kryesore te blloqeve te stivimit dhe rruget e brendeshme.



- o Hapsira mbuluese e vincit - ure RTG eshte 26.5m (duke perfshire nje linje levizjeje kamionash te gjere 6ml nen RTG)
 - o Gjeresia e rruges se kamionave ndermjet blloqeve te kontainerave plot eshte 7.0 ml.
 - o Gjeresia e rruges se kamionave perpara kontainerave bosh eshte 15.0 ml.
 - o Gjeresia e vijes se levizjes se kamionave perpendicular me kalaten eshte 15.0ml.
 - o Ne fund te cdo blloku kontainerash plot ndodhet nje shesh 25ml I gjere per te parkuar vincin RTG gjate riparimit ose mirembajtjes ose per te transferuar nje RTG nga njeri bllok tek tjetri.
- Infrastruktura e pergjitheshme:
 - o Eshte siguruar nje hapsire e mjaftueshme per te 5 portat (duhet per fazen e fundit te zhvillimit).
 - o Oficina dhe ndertesa e administrates eshte vendosur ne fund te terminalit mbas kalates 8 (tani eshte zene nga traqet).
- Eshte percaktuar nje numer paisjesh qe jane llogaritur nga te dhenat e meposhteme:
 - o 1 Vinc per anije me 15 levizje ne ore;
 - o 1 vinc rezerve;
 - o rreth 40,000 levizje productive ne vit per nje vinc RTG.
 - o 3 TT per RTG;
 - o rreth 20,000 levizje productive ne vit per nje reachstacker ose perpunim I kontainerave bosh.

Seksioni I meposhtem pershkruan zhvillimi e infrastruktures dhe parkut te paisjeve ne 4 faza te Master – Planit te propozuar.

3.5 Zhvillimi I propozuar I terminalit te kontainerave.

Zhvillimi I terminalit te kontainerave eshte percaktuar nga parametrat e zhvillimit. Bazuar nga shifrat e zhvillimit jane percaktuar 4 faza me periodhat e percaktuara me poshte:

- Faza 1: up to 2010
- Faza 2: 2011 - 2015
- Faza 3: 2016 - 2022
- Faza 4: 2023 - 2030

Cdo faze eshte komentuar ne paragrafet e meposhteme.

3.5.1 Faza 1

Ne Fazen 1 terminali I kontainerave do te perpunoj 75,000 TEU/vit. Ky volum mund te perpunohet me nje vinc me goma ne nje kalate te vetme. Gjithesesi ne menyre qe te shmanget qe terminali te rrije I bllokuar kur vinci eshte jashte pune (p.sh. gjate mirembajtjes), ne kete faze jane pranuar 2 vinca me goma. Sugjerojme qe terminali I kontainerave ne kete faze te perfshije dhe kalaten 6 (me gjatesi 265ml)

Terminali I kontainerave do te perfshije dhe:

- Kalata 6
- Hapsira mbrapa kalates 6



- Nje pjese e hapsires mbrapa kalates 7/8 te ndertohen fasilitetet e pergjitheshme si p.sh. Porta, parkimi kamionave, ndertesa administrates, oficina (gjate kohes qe do te behet rikonstruksioni I kalates 7/8).
- Tashme eksiston I ndertuar nje shesh kontainerash bosh ne veri te postit larg nga vija e basenit.

Gjate fazes se pare; sheshi mbrapa kalates 6 eshte gati, hapsira mbrapa kalatave 7/8 ka nevojte te asfaltohet, dhe sherbiment e pergjitheshme qe permendem me siper, oficina, ndertesa e administrates, etj. (Shif vizatimin 9s0723.21/DFR/325) duhet te ndertohen gjate kesaj faze.

Hapsira totale e nevojshme eshte 223 TGS per kontainerat plot dhe 284 TGS per kontainerat bosh. Nga vizatimi 9s0723.21/DFR/420, duket qe ne fazen e pare hapsirae depozitimit eshte e organizuar si me poshte: (Nga baseni tek gardhi qytetit):

- Kontainerat plot: 2 stiva of $7 \times 32 = 2 \times 224$ TGS = 448 TGS
- Kontainerat bosh: 1 stive of $7 \times 34 =$ 238 TGS

Ky kapacitet eshte I mjaftueshem per te perpunuar kontainerat plot.

Ky kapacitet eshte i mjaftueshem per perpunimin e plot te konteniervet. ne qoftese nuk ka kontrole per kohen e qendrimit e konteniervet bosh. Do te pritet qe rreth 20% te trafikut t konteniervet bosh do te kete nevoja te magazinohet perkohesisht ne sheshin e konteniervet bosh. Ne qoftese koha e qendrimit te konteniervet bosh esthe e kufizuar ne rreth 10 dite, i gjith trafiku mund te perballohet ne sheshin e konteniervet mbrapa kalates pa pasur nevoj qe te perdoret sheshi i konteniervet bosh per mbitrafik. Gjithsesi Konsulenti rekomandon qe te perfshihet sheshi i konteniervet bosh ne terminalin e konteniervet ne menyre qe te sherbej si reserve ne momentet e trafikut maksimal dhe "ndonje dhome frymemarje per planifikimin operacional ne terminal".

Paisjet e kerkuara ne fasen e pare jane:

- Perpunim kalate: 2 vinca me goma
- Operacionet ne sheshin e konteniervet: 2 RTG (1 per cdo bllok)
- Te ndryshme: 2 reach stackers
- Perpunues kontainerash: 2 perpunues te konteniervet bosh
- Transorti horisontal nga / per kalate: 6
- Sinjalistike: 40

Me poshte jane parashikuar investimet ne infrastrukture dhe superstrukture:

- Perdorimi i plot i kalates 6 p.sh. nje kalat me gjatesi 265m ne disposicion;
- Riabilitimi i kalates 7/8³
- Zgjerimi i hapsires se terminalit mbrapa kalates 6 dhe 7/8 me reth 40m (hapsira qe i transferohet portit nga DPH)
- Pastrimi dhe asfaltimi i hapsires se re
- Zhvendosia i gardhit te terminalit egzistues
- Ndertimi i ndertesave qe perfshin:
 - o 5 portat
 - o ndertesa e administrates 400m²
 - o ndertesa ndimse: 300m²

³ Gjatesia totale e kalates 7/8 eshte 405m. 220m do te perdoren nga terminali I kontainerave dhe 185m nga terminali i kontainerave



- o oficina:1,200m²
 - o gardhi I ri
- Rjeti qe perfshin:
 - o energjin elektrike
 - o furnizimin me uij
 - o mbrojtja kunder zjarit

3.5.2 Faza 2

Ne fazen e 2 terminali I kontainerave do te kete nje kapacitet per rreth 175,000 TEU/vit dhe nje kapacitet total depozitimi prej 507 TGS per kontainerat plot dhe 648 GTS per kontainerat bosh. (respektivisht 1776 TEU per kontainerat plot dhe 3240 TEU per kontainerat bosh. Shif tabelen 3-2)

Qe te sigurohet ky kapacitet, terminali I konteniereve eshte zgjeruar me kalaten 7/8 dhe komplet hapsiren mbrapa tyre.

Vizatimi 9S0723.21/DFR/420 tregon qe kapaciteti depozitues I terminalit t kontainerave ne kete faze eshte I mjaftueshem.

- Kontainerat plot:
 - o Mbrapa kalates 6: 2 stiva me 224 TGS (nga faza 1) = 448 TGS
 - o Mbrapa kalates 7/8: 1 Stive me 7 x 37 = 259 TGS
 - o Kapaciteti total per kontainerat plot: 707 TGS
- Kontainerat bosh:
 - o Mbrapa kalates 6: 1 stive me 238 TGS (nga faza 1) = 238 TGS
 - o Mbrapa kalates 7/8: 1 Stive me 12 x 37 = 444 TGS
 - o Kapaciteti total per kontainerat bosh: 682 TGS

Kjo do te thote qe terminali I kontainerave ka kapacitet te mjaftueshem dhe perdorimi I sheshit te kontainerave bosh ne veri teportit nuk eshte I mjaftueshem. Megjithate, per te patur nje lloj fleksibiliteti eshte e rekomandueshme qe sheshi i kontainerave bosh te mbahet si I tille per rastet e pikut. Per me teper kjo hapsire mund te perdoret si magazine e kontainerat e IMO-s (kontainerat me mallra te rezikshme qe te mbahen larg sheshit te kontainerave dhe per te cilet kerkohen disa rregulla te tjera ruajtje dhe perpunimi.

Paisjet e parashikuara ne kete faze perfshijne:

- 3 vinca me goma per kontainera (ku perfshihen 2 vinctat e fazes pare);
- 3 RTG (perfshihen 2 RTG's nga faza e pare);
- 12 Traktora trailer te kombinuar (duke perfshire 6 nga faza pare)
- 2 reachstackers (Tashme present nga faza e pare)
- 4 perpunues kontainerash (duke perfshire 2 nga faza e pare).
- 40 Sinjalistike(nga faza 1)

Ne kalaten 7/8 anijet me kapacitet deri ne 1,700 TEU jane te mundura te ankorohen. Jane te nevojshem 2 vinca per t'i sherbyer kesaj anije. Me tre vinca ne total ku njeri duhet per kalaten 6.

Me poshte jane parashikuar investimet ne infrastructure dhe superstructure:

- Zgjerimi I kalatave disponibel me 220 ml (kalatat 7/8) duke rezultuar ne nje gjatesi totale kalatash prej 485ml;
- Zgjerimi I hapsires se terminalit ne gjeresi me sheshin mbrapa kalates 7/8 (gjatesia totale e terminalit mbrapa kalatave 7/8 me 310ml). Zgjerimi do te behet duke spostuar murin rethues te portit.



Kalatat 7/8 do te reabilitohen me nje thellesi 11.5ml duke patur mundesi ankorimi te anijeve me nje draft 10.5ml. Kjo gje keshillohet me force sepse kjo kalate eshte projektuar te siguroje instalimin e vincave mbi shina per kontainerat.

3.5.3 Faza 3

Ne fazen e 3 terminali I kontainerave duhet te kete nje kapacitet prej 300,000TEU ne vit. Dhe nje kalacitet magazinimi te nevojshem prej 849 TGS per kontainerat plot dhe 1095 TGS per kontainerat bosh (ekuivalent me respektivisht 2972 TEU per kontainerat plot dhe 5473 TEU per kontainerat bosh, shif tabelen 3-2), Per kete arsye terminali I kontainerave do te zgjerohet me hapsiren mbrapa kalates 5.

Ne vizatimin 9S0723.21/DFR/420 eshte treguar se kapaciteti depozitues I terminalit te kontainerave ne fazen e trete eshte I mjaftueshem:

- Kontainerat plot:
 - o Mbrapa kalates 6: 2 stiva me 224 TGS (nga faza 1) = 448 TGS
 - o Mbrapa kalates 7/8: 1 stiva me 259 TGS (nga faza 2)= 259 TGS
 - o Mbrapa kalates 5: 2 stiva me 7 x 36 TGS = 2 x 252 TGS= 504 TGS
 - o Kapaciteti total per kontainerat plot: 1,211 TGS
- Kontainerat bosh
 - o Mbrapa kalates 6: 1 stiva me 238 TGS (nga faza 1) = 238 TGS
 - o Mbrapa kalates 7/8: 1 stiva me 444 TGS (nga faza 2) = 444 TGS
 - o Mbrapa kalates 5: 1 stiva me of 12 x 36 = 432 TGS
 - o Kapaciteti total per kontainerat bosh: 1,114 TGS

Paisjet e parashikuara ne kete faze perfshijne:

- 6 RTG's (duke perfshire 4 nga faza 2)
- 18 Traktora trailer te kombinuar (duke perfshire 12 nga faza 2)
- 6 perpunues kontainerash bosh (duke perfshire 4 nga faza 2)
- 2 reachstackers (nga faza 2)
- 80 sinjalistike (duke perfshire 40 nga faza 2)

Investimet ne infrastrukturen baze qe jane parashikuar ne fazene 3

- Zgjerimi I terminalit te kontainerave mbrapa kalates 5.
- Prishja e magazinave mbrapa kalates 5 dhe nderitimi I shesheve ;
- Spostimi i murit rethues te terminalit.

3.5.4 Faza 4

Ne fazen e 4 terminali I kontainerave duhet te kete nje kapacitet prej 425,000 TEU ne vit Dhe nje kalacitet magazinimi te nevojshem prej 1247 TGS per kontainerat plot dhe 1608 TGS per kontainerat bosh (ekuivalent me respektivisht 4366 TEU per kontainerat plot dhe 8041 TEU per kontainerat bosh, shif tabelen 3-2),

Per kete arsye ne fazen 4 terminali I kontainerave do te zgjerohet me hapsiren mbrapa kalates 4. Per me teper gjatesia e kalates 5 do te shkoje me 720ml dhe kapaciteti I terminalit do te jete 450,000TEU / vit, icily do te jete I mjaftueshem per te perpunuar trafikun total te parashikuar ne Portin e Durresit.

Do te shohim qe terminali do te shtrihet deri ne zonen ku sot ndodhet ofcina e pergjitheshme e portit. Kjo e fundit duhet te priset ne kete faze. Brenda teritorit



terminalit është përfshirë dhe kapiteneria por kjo ndertese mundteqendroje pa u cvendosur⁴ pa nderhyrë në operacionet e terminalit të kontajnerave. Shif vizatimin 9S0723.21/DFR/420.

Në vizatimin 9S0723.21/DFR/420 është treguar se kapaciteti depozitues i terminalit të kontajnerave në fazën e katërt është i mjaftueshëm:

- Kontajnerat plot:
 - o Mbrapa kalatës 6: 2 stiva me 224 TGS (nga faza 1) = 448 TGS
 - o Mbrapa kalatës 7/8: 1 stiva me 259 TGS (nga faza 2) = 259 TGS
 - o Mbrapa kalatës 5: 2 stiva me 252 TGS (nga faza 3) = 504 TGS
 - o Mbrapa kalatës 4: 1 stiva me 7 x 19 TGS = 133 TGS
 - o Kapaciteti total për kontajnerat plot: 1,344 TGS
- Kontajnerat bosh
 - o Mbrapa kalatës 6: 1 stiva me 238 TGS (nga faza 1) = 238 TGS
 - o Mbrapa kalatës 7/8: 1 stiva me 444 TGS (nga faza 2) = 444 TGS
 - o Mbrapa kalatës 5: 1 stiva me 432 TGS (nga faza 3) = 432 TGS
 - o Mbrapa kalatës 4: 1 stiva me 14 x 19 TGS = 266 TGS
 - o Mbrapa kalatës 4: 1 stiva me 14 x 16 TGS = 224 TGS
 - o Kapaciteti total për kontajnerat bosh: 1,604 TGS

Paisjet e parashikuara në këtë fazë përfshijnë:

- 8 RTG (duke përfshirë 6 nga faza 3)
- 24 Traktora trailer të kombinuar (duke përfshirë 18 nga faza 3)
- 8 perpunues kontajnerash bosh (duke përfshirë 6 nga faza 2)
- 2 reachstackers (nga faza 3)
- 120 sinjalistike (duke përfshirë 80 nga faza 3)

Investimet në infrastrukturën bazë që janë parashikuar në fazën 4:

- Zgjerimi i gjatësisë së kalatës 5 (236m) duke rezultuar në gjatësi totale 721m;
- Zgjerimi i hapësirës së terminalit mbrapa kalatës 4
- Prishja e oficinës dhe ndërtimi i sheshit;
- Spostimi dhe ndërtimi i rethimit të terminalit.

3.5.5 Përmbledhje

Tabela e mëposhtme jep një pamje të karakteristikave kryesore të terminalit të kontajnerave në përfundimin e çdo faze.

Table 3-3 Numri disponibel i paisjeve në fund të çdo faze

Zeri	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Kapaciteti i përafërt (x 1000 TEU)	75	175	300	450
Infrastruktura				
o Kalata	Kalata 6 L = 265m	Kalata 6 L = 265m	Kalatat 6, 7/8 L = 484m	Kalatat 5, 6, 7/8 L = 720m
o Sheshi kontajnerave	Sheshim mbrapa Kalatës	Sheshim mbrapa Kalatës	Sheshim mbrapa Kalatës	Sheshim mbrapa Kalatës 4 + 5 +

⁴ Lartësia e katit të dytë të kapitenerisë është në lartësi 12.5m mbi nivelin e tokës. Bile edhe kur kontajnerat vendosen me 5 radhe nuk bllokohet pamja nga kulla e kontrollit. Një zgjatje deri në 20m lartësi e kullës do të jepte një pamje të lirë mbi të gjithë portin.



	6 Sheshi kont. bosh	6 + 7/8 Sheshi kont. bosh	5 + 6 + 7/8 Sheshi kont. bosh	6 + 7/8 Sheshi kont. bosh
Paisjet				
o Vinc me goma	2	3	3	4
o RTG	2	4	6	8
o Koka terheqese	6	12	18	24
o Reach stacker	4	4	4	5
o Perpunues kontainer-bosh	2	4	6	8
o sinjalistike	40	40	80	120



3.6 Preventivi

3.6.1 Shpenzimet kapitale

Kosto e investimeve per per infrastrukturen dhe superstrukturen ne terminalin e kontainerave eshte si me poshte:

Table 3-4 Shpenzimet kapitale per infrastrukturen dhe superstrukturen (million Euro, 2008)

CAPEX infrastrukture and superstrukture				
	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Reabilitimi i kalatave 7/8	7.3 ⁵	-	-	-
Pastrimi i shesheve dhe asfaltimi	0.7	-	0.7	1.0
Ndertim ndertesash	2.0	-	-	0.0
Paisje	0.3	-	-	-
Rrugete terminalit	0.1	-	-	-
Sub Total	10.4	0.0	0.7	1.0
Total	12.1			

Investimet ne paisje e makineri eshte dhene ne tabelen e meposhteme:

Table 3-5 Shpenzimet kapitale per paisjetdhe makinerite (million Euro, 2008)

CAPEX paisje makineri				
	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Vinc me goma	7.0	3.5	-	3.5
Kamion klasik	0.6	0.6	0.6	0.6
Vinc-ure me goma (RTG)	3.0	3.0	3.0	3.0
Sinjalistike	0.1	-	0.1	0.1
Perpunues kontainer-bosh	0.4	0.4	0.4	0.4
Reachstackers	0.7	-	-	0.4
Sub Total	11.8	7.5	4.1	8.0
Total	31.4			

Shpenzimet kapitale (CAPEX) totale jane dhene ne tabelen e meposhteme.

Table 3-6 Shpenzimet kapitale totale (CAPEX) per terminain e kontainerave (million Euro, 2008)

Total CAPEX				
	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Infrastrukture and superstrukture	10.4	-	0.7	1.0
Paisje makineri	11.8	7.5	4.1	8.0
Sub Total	22.2	7.5	4.8	9.0
Total	43.5			

⁵ Kosto e 220ml per terminalin e kontainerave



3.6.2 Shpenzimet operacionale

Shpenzimet e karburantit dhe energjise

Bazuar ne numrin e llogaritur te paisjeve dhe makinerive si dhe kapacitetin e tyre, oret e punes totale ne vit per cdo tip makinerie eshte percaktuar. Ato jepen ne tabelen e meposhteme:

Table 3-7 Oret e punes ne vit per cdo paisje ne terminalin e kontainerave (ore/vit)

	2010	2015	2020	2025	2030
Vinc kontaineresh me goma	6,869	10,869	16,255	28,487	36,078
RTG	14,490	28,980	43,470	57,960	57,960
TT	43,470	86,940	130,410	173,880	173,880
Reach stacker	29,820	29,820	29,820	37,275	37,275
Perpunues kontainer-bosh	14,910	29,820	44,730	59,640	59,640

Bazuar ne oret e punes dhe ne konsumin per ore, konsumi vjetor i energjise per cdo tip makinerie eshte percaktuar dhe paraqitur ne tabelen e meposhteme:

Table 3-8 Konsumi vjetor i energjise ne terminalin e kontainerave

	Njesia	Konsumi orar (kWh/hr or l/hr)	Konsumi vjetor				
			2010	2015	2020	2025	2030
Ndertesat	MWh	200	730	730	730	730	730
Vinci me goma	Litre/h (x1,000)	30	206	326	488	855	1,082
RTG	Litre/h (x1,000)	25	362	725	1,087	1,449	1,449
TT	Litre/h (x1,000)	20	869	1,739	2,608	3,478	3,478
Reach stacker	Litre/h (x1,000)	18	537	537	537	671	671
Perpunues kontainer-bosh	Litre/h (x1,000)	15	224	447	671	895	895
Shtyllat e ndricimit	MWh	6/30	3,416	4,730	8,147	11,563	11,563
Total	MWh		4,146	5,460	8,877	2,293	12,293
Total	Litre (x1,000)		2,198	3,773	5,390	7,347	7,574

Kosto totale e konsumit te energjise per cdo paisje-makineri jepet ne tabelen tjeter. Per llogaritjen e koston se konsumit te energjise jane marre cmimet e meposhteme:

- Energy: 0.06 Euro/kWh
- Karburant: 1.0 Euro/L



Table 3-9 Kosto e konsumit vjetor te energjiise ne terminalin e kontainerave (million Euro, 2008)

	Kosto vjetore e energjiise				
	2010	2015	2020	2025	2030
Ndertesat	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Vincat me goma	0.2	0.3	0.5	0.9	1.1
Kamionat klasik	0.4	0.7	1.1	1.4	1.4
Vinc ure me goma	0.9	1.7	2.6	3.5	3.5
Sinjalistika	0.5	0.5	0.5	0.7	0.7
Perpunues kontainer-bosh	0.2	0.4	0.7	0.9	0.9
Reachstackers	0.2	0.3	0.5	0.7	0.7
Total	2.5	4.2	5.9	8.1	8.3

Mirembajtja

Llogaritja e oston se mirembajtjes per infrastrukturen, superstrukturen, paisjet-makinerite dhene si perqindje mbi investimin.

- Paisje-makineri , 6%
- Infrastrukture and superstrukture, 2%

Kosto totale e mirembajtjes jepet ne tabelen e meposhteme.

Table 3-10 Kosto vjetore e mirembajtjes ne terminaline kontainerave (million Euro, 2008)

	2010	2015	2020	2025	2030
Mirembajtje infrastrukture superstrukture	0.2	0.2	0.4	0.5	0.5
Mirembajtja e paisje - makinerive	0.7	1.1	1.3	1.8	1.8
Total	1.0	1.4	1.8	2.3	2.3

Personeli

Table 3-11 Numri I nevojshem I personelit

	2010	2015	2020	2025	2030
Administrata	13	13	13	13	13
Personel kalate	40	40	80	80	120
Personeli I paisjeve te terminalit	66	66	100	100	136
Oficina	11	11	11	11	11
Drejtim terminali	8	8	8	8	8
Total personel	138	138	212	212	288

Kosto vjetore e personelit jepet ne tabelen e mepshteme:.

Table 3-12 Kosto e rrogave vjetore

	2010	2015	2020	2025	2030
Administrata	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
Personel kalate	0.3	0.3	0.7	0.7	1.0



Personeli I paisjeve te terminalit	0.5	0.5	0.8	0.8	1.0
Oficina	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
Drejtimi I terminalit	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
Total personel	1.5	1.5	2.1	2.1	2.7

Kosto totale operacionale

Kosto totale operacionale ne vit jepet ne tabelen e meposhteme

Table 3-13 Kosto totale operacionane vjetore ne terminalin e kontainerave (million Euro, 2008)

	2010	2015	2020	2025	2030
Mirembajtje infrastrukture superstrukture	0.2	0.2	0.4	0.5	0.5
Mirembajtja e paisje - makinerive	0.7	1.1	1.3	1.8	1.8
Konsum energjie	2.5	4.2	5.9	8.1	8.3
Personel	1.5	1.5	2.1	2.1	2.7
Total	4.7	7.2	9.7	12.8	13.1



4 TERMINALI I TRAGETEVË DHE KROCERAVE

4.1 Trafiku

Tabela e mëposhtme jep një pamje të parashikimit të trafikut dhe anijeve deri në vitin 2030 për terminalin e trageteve. Këto shifra janë marrë nga kapitulli I mëparshëm.

Table 4-1 Shifrat e parashikimit të trafikut në terminalin e trageteve

		2010	2015	2020	2025	2030
Arritje						
Pasagjeret	Persona	432,729	529,539	648,006	792,978	970,382
Vetura	Cope	109,267	134,035	163,754	200,065	244,428
RoRo trafik	Ton	335,544	444,709	575,113	735,050	927,453
Kamiona	Cope	29,797	39,324	50,682	64,607	81,367
Nisje						
Pasagjeret	Persona	432,729	529,539	648,006	792,978	970,382
Vetura	Cope	78,678	96,280	117,819	144,178	176,433
RoRo trafik	Ton	259,045	315,489	380,717	450,541	528,793
Kamiona	Cope	27,478	35,965	45,349	56,624	70,284
Pasagjere të krocres	Person	14,000	14,000	14,000	14,000	14,000
Numri anijeve	Anije	993	1,311	1,689	2,154	2,712
Krocerat	Anije	20	20	20	20	20



4.2 Infrastruktura dhe superstruktura

Planimetria e detajuar e terminalit ekzistues të trageteve jepet në viatimin 9S0723.21/DFR/430 që ndodhet në aneksin 1.

Tashmë terminali i trageteve ndodhet në kalatën 9. Tragetet ankorohen perpendikular me kalatën. Gjithashtu për tragetet është në dispozicion dhe 185 m nga kalata 8. Kjo kalatë përdoret për tragetet më gjatë që ankorohen në port. Në kondita normale mund të ankorohen në port 4 tragete, ndërsa në rastet e piku ankorohen 5. Gjithsesi kur ka ere që ka drejtimin nga jug-lindja, operacionet vështirohen si mungese e faciliteve të mjaftueshme. Kjo është arsyeja që në Master-Plan është parashikuar një pontil ankorimi që të rrisë nivelin e sigurisë së operimit.

Në situatën e tanishme ankorimi i krocerave bëhet në këtë terminal. Për këtë është parashikuar asnjë facilitet shtesë. Terminali do të zhvillohet në dy faza, ku në fazën e parë terminali do të riabilitohet. Kjo fazë e parashikuar në Master – Plan që të kryhet në vitin 2008/2009. Në hapin e dytë është parashikuar që hapsira e terminalit të zgjerohet me sipërfaqen që sot e zë porti Peshkimit. Gjithashtu është parashikuar që të shtohen dhe 4 kalata të tjera.

Ky zhvillim është planifikuar të perfundojë në fund të fazës së dytë (2014), por do të varen nga zhvillimi i trafikut të pasagjereve në të ardhmen. Investimet e parashikuara për fazën e parë janë dhënë me poshtë dhe janë bazuar në Master-Planin e Terminalit të Trageteve bashkë me një pontil shtesë që nuk është parashikuar në Master – Plan dhe riabilitimin e kalatës 7/8.

- Riabilitimi i kalatave 7/8 (185m. 220m të mbetura janë në terminalin e kontajnerave.);
- pontil;
- Shtresat dhe pastrim sheshi duke përfshirë dhe rruget e terminalit.
- Ndertesa e terminalit;
- Zona e pushimit të puntoreve;
- Partat e hyrje-daljes;
- Qendra e kontrollit;
- Peshorja;
- Rruget lidhëse ;
- Fasilitete të përgjithshme si:
 - Drenazhe
 - Ndricimi;
 - Furnizimi me ujë.

Për fazën 2, janë parashikuar këto investime:

- 120 m Kalatë;
- Pastrimi i zonës së portit të peshkimit;
- Shtresat e zonës së portit të peshkimit.



4.3 Operacionet dhe paisjet

Nje pjese e mallrave qe transportohen me tragete jane trailera me container. Keto trailera ngarkohen dhe shkarkohen nga tragei me kokat terheqese qe jane pjese e paisjeve teterminalit. (me poshte keto koka do ti quajme "kokat e terminalit").

Ne fazen e pare Ne fazen e pare duhen 5 koka terminali, kurse ne fazen e dyte do te duhen 10 koka terminali.

Numri I kokaveteterminalit eshte llogaritur nga te dhenat e meposhteme:

- 80% e kamionave qe hyjne ne target jane trailera.
- 15 minuta esht cikli I nje koke terminali;
- 75% eshte kohae zanies me pune e nje koke terminali.
- 8 ore eshte koha maksimale e qendrimit tetragetit ne kalate.
- 4 kalata jane disponibel ne fazen e pare dhe 8 kalata disponibel ne fund te fazes se dyte.

Table 4-2 Numri I nevojshem I kokave te terminalit ne cdo faze

	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Koka terminali	5	10	10	10

Bazuar ne numrin e kokave teterminalit dhe kapacitetin e tyre, numri total i oreve te punes eshte percaktuar ne tabelen e meposhteme:

Table 4-3 Numri total I oreve tepunes per paisjet e terminalit te trageteve (ore/vit)

	2010	2015	2020	2025	2030
Koka terminali	8,700	10,500	12,500	14,800	17,300



4.4 Preventivi

4.4.1 Shpenzimet Kapitale (CAPEX)

Kosto e investimit per infrastrukturen dhe superstrukturen per terminalin e trageteve jane si me poshte:

Table 4-4 Shpenzimet kapitale per infrastrukture dhe superstructure ne terminalin e trageteve (million Euro, 2008)

CAPEX Infrastrukture dhe superstrukture				
	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Reabilitimi kalates 7/8 (185m)	6.1			
Asfaltmi perfshi rruget	6.0	-	-	-
Drenazhe	2.8	-	-	-
Ndricimi	0.7	-	-	-
Furnizimi me energji	0.1	-	-	-
Ndertesat terminalit	4.8	-	-	-
Dhoma e pushimit te puntoreve	0.4	-	-	-
Portat e hyrje-Daljes	0.8	-	-	-
Inspection Canopy	0.4	-	-	-
Pasarella	1.5	-	-	-
Ruge hyrese	0.2	-	-	-
Pontili	2.0	-	-	-
120 m Kalate;	-	1.8	-	-
Pastrimi i sheshit te portit peshkimit;	-	0.2	-	-
Asfaltimi i zones portit peshkimit	-	0.3	-	-
Sub Total	25.6	2.3	-	-
Total	27.9			

Investimet per paisjet jepen me poshte:

Table 4-5 Shpenzimet kapitale per paisje makineri ne terminalin e trageteve (million Euro, 2008)

CAPEX –paisje -makineri				
	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Terminali Kamionave	0.3	0.3	-	-
Sub Total	0.3	0.3	-	-
Total	0.6			

Investimet totale behen:

Table 4-6 Shpenzimet kapitale per terminalin e trageteve (million Euro, 2008)

Total CAPEX				
	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Mirembajtje infrastrukture superstrukture	25.8	2.3	-	-
Mirembajtja e paisje - makinerive	0.3	0.3	-	-
Sub Total	26.1	2.6	-	-



4.4.2

Total	28.7
--------------	-------------

Shpenzimet operacionale

Mirembajtja

Llogaritja e koston se mirembajtjes per infrastrukturen, superstrukturen, paisjet-makinerite dhene si perqindje mbi investimin.

- Paisje-makineri , 6%
- Infrastrukture and superstrukture, 2%

Kosto totale e mirembajtjes jepet ne tabelen e meposhteme.

Table 4-7 Kosto e mirembajtjes per trminalin etrageteve (Euro x1,000, 2008)

	2010	2015	2020	2025	2030
Mirembajtje infrastrukture superstrukture	472.7	517.7	517.7	517.7	517.7
Mirembajtja e paisje - makinerive	18.0	36.0	36.0	36.0	36.0
Total	490.7	553.7	553.7	553.7	553.7

Konsumi I karburantit dhe I energjise

Duke u bazuar ne oret e punes dhe konsumin orar percaktohet konsumi vjetor

Table 4-8 Konsumi I energjise ne terminalin e trageteve

	Njesia	Konsumi orar (kWh/hr or l/hr)	Konsumi vjetor				
			2010	2015	2020	2025	2030
Koka terminali	L (x1,000)	10	87.1	104.9	125.6	147.8	172.8
Ndertesat	MW		166.0	166.0	166.0	166.0	166.0

Kosto totale e konsumit te energjise per cdo tip paisjese eshte dhene ne tabelen e meposhteme. Llogaritjet e koston se energjise jane bazuar ne te dhenat e koston njesi.

- Energjia elektrike: EUR 0.06/kWh
- Karburantl: EUR 1.0/L

Table 4-9 Kosto e konsumit vjetor te energjise ne terminalin e trageteve (Euro x1,000, 2008)

	Kosto vjetore e energjise				
	2010	2015	2020	2025	2030
Kamiona terminali	87.1	104.9	125.6	147.8	172.8
Ndertesat	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Total	97.1	114.9	135.6	157.8	182.8



Personeli

Per te llogaritur numrin e punonjesve jane pranuar keto te dhena:

- 2 Shofera per kamion (dy turne);
- 3 persona per kalate;
- 3 persona per mirembajtje;
- 10 persona administrate;
- 1 Pergjegjes terminali.

Eshte menduar qe shumice e punimeve te mirembajtjes do te behen me te trete dhe vetem disa riparime te vogla do te kryeje personeli i mirembajtjes.

Bazuar ne sa me sipër është percaktuar numri i personelit

Table 4-10 Numri i punonjesve ne Terminalin e trageteve.

	2010	2015	2020	2025	2030
Administrata	10	10	10	10	10
Personel kalate	30	60	60	60	60
Mirembajtje	3	3	3	3	3
Drejtimit terminali	1	1	1	1	1
Total personel	44	74	74	74	74

Per percaktimin e koston se personelit jane perdorur keto cmime njesi.

- Administrata EUR 7,000
- Personel Kalate EUR 7,000
- Oficina EUR 7,000
- Pergjegjesi i terminalit EUR 100,000

Kosto vjetore e personelit percaktohet nga te dhenat e mesiperme:

Table 4-11 Kosto e Parashikuar e personelit ne terminalin e trageteve (Euro x1,000, 2008)

	2010	2015	2020	2025	2030
Administrata	70.0	70.0	70.0	70.0	70.0
Personel kalate	210.0	420.0	420.0	420.0	420.0
Oficina	21.0	21.0	21.0	21.0	21.0
Drejtimit terminali	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Total	401.0	611.0	611.0	611.0	611.0

Kosto totale e operimit ne vit eshte parashikuar si me poshte:

Table 4-12 Kosto e investimeve totale per terminalin e trageteve (Euro x1,000)

	2010	2015	2020	2025	2030
Mirembajtje infrastrukture superstrukture	472.7	517.7	517.7	517.7	517.7
Mirembajtja e paisje - makinerive	18.0	36.0	36.0	36.0	36.0
Konsum energjie	97.1	114.9	135.6	157.8	182.8
Personel	401.0	611.0	611.0	611.0	611.0
Total	988.8	1,279.6	1,300.3	1,322.5	1,347.5



5 TERMINALI I CIMENTOS DHE KLINKERIT

5.1 Traffiku

Tabela e mëposhtme jep një pamje të parashikimit të trafikut dhe anijeve deri në vitin 2030 për terminalin e cimentos dhe të klinkerit. Këto shifra janë marrë nga kapitulli I mëparshëm. E gjithë sasia e cimentos dhe klinkerit dhënë më poshtë është për eksport. Operimi mendohet të fillojë në vitin 2011. Gjithsesi, fillimi i operimit do të varet nga ndërtimi i faciliteve të terminalit.

Table 5-1 Shifrat e cimentos dhe klinkerit

		2011	2015	2020	2025	2030
Cimento (export)	[t]	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Klinker (export)	[t]	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
<i>Total</i>	<i>[t]</i>	<i>2,000,000</i>	<i>2,000,000</i>	<i>2,000,000</i>	<i>2,000,000</i>	<i>2,000,000</i>
Madhesia mesatare e anijes	[NRT]	8,772	8,772	8,772	8,772	8,772
Numri i anijeve me cimento/vit	[no.]	40	40	40	40	40
Numri i anijeve me klinker/vit	[no.]	40	40	40	40	40
Numri total i anijeve/vit	[no.]	80	80	80	80	80



5.2 Infrastruktura dhe superstruktura

Ne vizatimin 9S0723.21/DFR/450 te aneksit 1 eshte dhene nje planimetri e detajuar e terminalit te mallrave rifuxho dhe te cimentos e klinkerit. Ketu eshte bere nje kompozim i mundeshem i terminalit.

Ne Master – Plan eshte parashikuar qe ngarkimi –shkarkimi do te behet nepermjet nje pontili qe do te ndertohet ne zonen ku sot ndodhet Kurum Kompany. Master – Plani parashikon qe fasilitetet e eksportit te cimentos dhe klinkerit do te zhvillohen si nje terminal i kombinuar. Pontili do te kete nje gjatesi rreth 225m dhe nje gjeresi 35 ml. Pontili eshte i mjaftueshem per ankorimin e nje anije rreth 30,000 DWT ose dy anije 5000 DWT ne te njejten kohe ne nje ane te pontilit.

Cimentoja do te transportohet nga fabrika me kamjon. Klinkeri do te transportohet me tren. Cimentoja do te depozitohet ne sillosa kurse klinkeri do te depozitohet ne magazine te sheshta. Terminali i cimentos dhe pontili do te fillojne nga puna ne Fazen e 2. Nga vizatimi i propzuar shifet qe terminal ii cimentos dhe klinkerit eshte prane pontilit keshtu qe komunikimi i tyre do te behet direkt, nga magazinat tek pontili.

Me poshte jane parashikuar investimet ne infrastructure dhe superstructure:

- Pastrami i vendit te ndertimin:
- Ndertimi i pontilit (225m i gjate dhe 35m i gjere);
- Ndertimi i ndertesave dhe magazinave qe perfshin:
 - 2 porta;
 - Ndertesa e administrates: 250m²;
 - Amenities building: 150m²;
 - oficina: 300m²;
 - 8 sillosa cimentoje me 2,000m³ secili (afersisht. 3,000t secili);
 - Magazine shed e klinkerit 10,000m² me elevator dhe stacker;
 - rethimi
- rrjeti inxhinjerik:
 - furnizimi me uje;
 - uji;
 - hidrantet kundra zjarrit;
 - 600ml rruge;
 - 400ml hekurudhe.



5.3 Sistemet e operimit dhe paisjet

5.3.1 Marrja nga treni/kamioni dhe depozitimi ne silos:

Eshte pranuar qe cimentoja do te vije me tren ose kamiona-bot dhe do te shkarkohet ne sillosat e portit nepermjet nje sistemi pneumatik ose mekanik. Kapaciteti i sillosave do te jete 40,000 ton (p.sh. 8 sillosa nga 5,000 ton). Ne rastin e shkarkimit mekanik duhet te kihet parasysh qe te kontrollohet niveli i pluhurit.

5.3.2 Ngarkimi anijes me cemento

Jane marre ne considerate dy opsione:

Opsioni 1: Ngarkimi pneumatik i anijes nga sillosi

Ne kete rast pompohet cemento nga sillosi nepermjet nje sistemi tubash fiks qe shkojne deri tek pika e ngarkimit ne pontil. Ne pontil jane lidhur tubafleksibel qe lidhen me tubat e anijes. Ky eshte nje sistem i mbyllur dhe kontrolli i puhurit nuk eshte problem. Natyrisht duhet te kete nje kontroll pluhuri ne piken e shkarkimit ne anije. Koeficienti i ngarkimit varet nga distance e sillosave me anijen dhe nga fuqia e instaluar e pompes.

Opsioni 2: Ngarkim direct pneumatic ne anije

Ne kete rast kamioni – bot me cemento lidhet me tuba me anijen dhe pompon me pompen e tij per ta shkarkuar direkt ne anije. Natyrisht qe kjo procedure kerkon kohen e nevojshme per te lidhur e zgjidhur tubat. Kamionat kane nje kapacitet te limituar te pompimit. Pra duhet te kete kamiona te tille qe te sigurojne nje vazhdueshmeri ngarkimi dhe te kemi nje koeficient te pranueshem ngarkimi.

Opsion 3: Ngarkimi mekanik i anijes nga sillosat e portit.

Ne kete rast cemento shkon ne anije nepermjet nje sistemi konvejeri te mbuluar (transportier me ryp, me kova etj.).

Ne menyre qe te parandalohet pluhuri masiv gjate ngarkimit duket patur shume kujdes ne piken e transferimit dhe ne menyre te vecante ne piken e ngarkimit.

Zgjidhjet e rekomanduara per Durrësin

Nga pikpamja e nje niveli te larte nderhyrjesh, Konsulenti rekomandon nje zone depozitimi per cimenton ne formen e nje magazine te sheshte ose te sillosave (kete do ta vendosi operatori). Per te shmangur pluhurin gjate perpunimit, Konsulenti rekomandon nje sistem pneumatik per ngarkimin e anijeve. Pra ngarkimi i anijes nga sillosi do te behet direkt me kete sistem (ose nga sillosi ne kamjona). Meqenese ky sistem eshte totalisht i mbyllur nuk do te kemi ndotje me pluhurin e cimentos. Shkarkimi nga vagonat ose kamjonat bot gjithashtu do te behet me sisteme te byllura pneumatike dhe me tuba, ose sisteme mekanike qe gjithashtu jane te mbyllura plotesisht dhe nuk leshojn pluhur.

5.3.3 Shkarkimi nga hekurudha /kamioni dhe depozitimi ne magazine normale te klinkerit.

Eshte pranuar qe klinkeri do te vije me tren ose me kamiona riportabel dhe do te shkarkojne klinkerin me sistem konvejeresh apo transportieresh me ryp te mbyllur ne magazine. Kapaciteti i magazines duhet te jete min 40,000Ton.

Duhet e kihet ne kujdes I vecante per te kontrolluar nivelin e pluhurit gjate procesit te shkarkimit sepse klinkeri eshte nje produkt qe prodhon shume pluhur.

5.3.4 Ngarkimi I anijes me klinker

Opsioni 1: Ngarkimi nga magazine ne anije me konvejer

Ne kete raste klinkeri do te transportohet me nje system konvejeresh te mbyllur me ryp ose me kova, te cilat do te jene te mbuluara dhe te mbyllura dhe do te shtrihen gjat gjith pontilit. Ne pontil eshte montuar mbi shina nje ngarkus i cili do te ushqehet nga konvejeri dhe do ta shkarkoj klinkerin nepermjet nje krahu te mbyllur ne anije. Gjithashtu do te ket nje kontroll te pluhurit posht Brenda ne anije ku shkarkohet.

Megenese klinkeri eshte nje product abraziv do te instalohet nje paisje ngarkuse speciale.

Ne menyre qe te parandalohet ndotja nga pluhuri gjate ngarkimit te anijes dueht te ket nje kujdes shum i madh qe te kontrollohen pikat e transferimit ne menyre te vecante pika e shkarkimit ne anije. Eshte shume e rendersishme qe paisja e ngarkimit ne anije te kete nje gjatesi te mjaftueshtem ne menyre q eta zbresi produktin sa me poshte pa bere pluhur.

Figure 5-1 konvejeri me ryp nga magazine ne ngarkusen e klinkerit



Option 2: Ngarkimi nga kamioni ne anije nepermjet konvejerit te levizshem

Ne kete rast klinkeri ngarkohet ne nje kamion vetshkarkues I cili vendosen ndermjet magazines dhe pontilit. Ne pontil jane montuar nje ose me shume konvejera te levizshem te cilet jane te afte te ngarkojne nje anije 30,000 DWT. Si per shembull B&W Aumund ose te ngjashem. Kamioni e shkarkon klinkerin ne kete konvejer I cili mund

televisive pergjate anijes. Ky konvejer mund te jete paisur dhe me nje hinke shkarkimi dhe te kontrolloje pluhurin. Konvejeri me ryp dueht te jete i paisur me nje paisje qe kontrollon pluhurin. Kjo paisje mundet gjithashtu te perdoret per ngarkim direkt te klinkerit nga nje magazin e sheshte brenda ose jashte portit.

Figure 5-2 Tipi Cascade per parandalimin e pluhurit gjate operacionit te ngarkimit



5.3.5 Paisjet e makinerite

Cimento eshte jne mall rifuzho dhe per kete do te transportohet me kamiona special te paisur me nje system shkarkimi pneumatic teafte per ta shkarkuar vete nesillosa. Per te transportuar cimento ne terminal jane parashikuar keto investime:

- 1 Peshore;
- 2 Zona shkarkimi per kamionat;
- Nje konvejer me ryp (300m) nga sillosi ne pontil;
- Nje ngarkues cimentoje (600t/ore).

Klinkeri do te transportohet me hekurudhe ne terminal. Per transportin e klinkerit ne terminal jane parashikuar keto fasilite:

- 1 Hinke per shkarkimin e klinkerit;
- Nje konvejer me ryp (100m) nga hinkae shkarkimit deri ne magazine.
- Nje konvejer me ryp (300m) nga magazina ne pontil
- Nje ngarkues per klinkerin 800 t/ore.

Bazuar ne kapacitetin ngarkues sasia e oreve te punes paraqitet ne tabelen e meposhteme:

Table 5-2 Oret e punes ne vit per paisjet ne terminalin e cimentos (ore/vit x1,000)

	2011	2015	2020	2025	2030
Ngarkues Cimento	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7
Ngarkues klinkeri	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Supervizor Cimento	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7
Supervizor klinkeri	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2



5.4 Preventivi

5.4.1 Shpenzimet Kapitale

Kosto e investimeve per infrastrukturen dhe superstrukturen ne terminalin e Cimentos dhe te klinkerit eshte si me poshte:

Table 5-3 Shpenzimet kapitale per infrastrukturen dhe superstrukturen ne terminalin e Cimentos dhe Klinkerit (million Euro, 2008)

CAPEX Infrastrukture dhe superstrukture				
	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Ndertimi i pontilit dhe pastrimi i zones	8.7	-	-	-
Ndertimi i ndertesave dhe magazinave	14.7	-	-	-
Lidhjet	0.7	-	-	-
Sub Total	24.1	-	-	-
Total	24.1			

Investimet per paisje makineri jepen ne tabelen e meposhteme:

Table 5-4 Shpenzimet kapitale per paisjet ne terminalin e klinkerit dhe te cimentos (million Euro, 2008)

CAPEX paisje				
	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Ngarkues Cimento	2.0	-	-	-
Ngarkues klinkeri	2.0	-	-	-
Peshoret	0.1	-	-	-
Vend shkarkimi per kamionat	0.3	-	-	-
Konvejer cimentoje	0.5	-	-	-
Vend shkarkimi i trenave me klinker	0.1	-	-	-
Konvejer klinkeri	0.6	-	-	-
Paisje ngritje-stivimi per magazinat e klinkerit	0.4	-	-	-
Sub Total	5.9	-	-	-
Total	5.9			

Investimet totale jane:

Table 5-5 Shpenzimet kapitale ne teresi per terminalin e cimentos (million Euro, 2008)

Total CAPEX				
	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Infrastrukture and superstrukture	24.1	-	-	-
Paisje -makineri	5.9	-	-	-
Sub Total	30.0	-	-	-
Total	30.0			



5.4.2 Shpenzimet operacionale

Mirembajtja

Llogaritja e oston se mirembajtjes per infrastrukturen, superstrukturen, paisjet-makinerite dhene si perqindje mbi investimin.

- Paisje-makineri , 6%
- Infrastrukture and superstrukture, 2%

Kosto totale e mirembajtjes jepet ne tabelen e meposhteme.

Table 5-6 Kosto e mirembajtjes per terminalin e cimentos (million Euro, 2008)

	2011	2015	2020	2025	2030
Mirembajtje infrastrukture superstrukture	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
Mirembajtja e paisje - makinerive	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
Total	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9

Konsumi I energjise dhe Karburantit

Bazuar ne oret e punes dhe konsumin orar, konsumi vjetor jepet ne tabelen e meposhteme

Table 5-7 Konsumi vjetor I energjise neterminalin e Cimentos e Klinkerit

	Njesia	Njesia per ore (kWh/h)	2011	2015	2020	2025	2030
Ndertesat	MW		166.0	166.0	166.0	166.0	166.0
Ngarkues Cimento	MW	30	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0
Ngarkues klinkeri	MW	30	37.5	37.5	37.5	37.5	37.5
Supervizor Cimento	MW	70	116.7	116.7	116.7	116.7	116.7
Supervizor klinkeri	MW	70	87.5	87.5	87.5	87.5	87.5
Total	MWh		458	458	458	458	458

Kosto totale e konsumit te energjise sipas tipeve te paisjeve jepet ne tabelen e meposhteme. Llogaritjet kane marre ne konsiderate cmimin e meposhtem:

- Energji: EUR 0.06/kWh

Table 5-8 Konsumi vjetor I energjise per terminalin e Cimentos (Euro x1,000, 2008)

	Kosto vjetore e energjise				
	2011	2015	2020	2025	2030
Ndertesat	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Ngarkues Cimento	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
Ngarkues klinkeri	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3
Supervizor Cimento	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0
Supervizor klinkeri	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3
Total	27.5	27.5	27.5	27.5	27.5



Kosto e Personelit

Llogaritja e numrit te nevojshem te punonjesve te kalates eshte llogaritur duke pranuar te dhenat e meposhteme:

- Numri I turneve: 5
- Numri I punonjesve te kalates per turn: 5

Gjithashtu duhen 10 punonjes oficine, 10 ne administrate dhe 1 pergjegjes kalate. Tabela e meposhteme jep parashikimine rritjes se personelit ne vite

Table 5-9 Numri I punonjesve ne terminalin e Cimentos

	2011	2015	2020	2025	2030
Administrata	10	10	10	10	10
Personel kalate	25	25	25	25	25
Oficina	10	10	10	10	10
Drejtimit kalate	1	1	1	1	1
Total personel	46	46	46	46	46

Per percaktimin e koston se personelit jane perdorur keto te dhena njesi

- Administrata EUR 7,000
- Personel kalate EUR 7,000
- Oficina EUR 7,000
- TPergjegjes kalate EUR 100,000

Basuar ne koston vjetore ne vit per personelin, ne tabelen e meposhteme jepet e detajuar ne vite sipas kategorive.

Table 5-10 Kosto e personelit per terminalin e Cimentos (Euro x1,000, 2008)

	2011	2015	2020	2025	2030
Administrata	70.0	70.0	70.0	70.0	70.0
Personel kalate	175.0	175.0	175.0	175.0	175.0
Oficina	70.0	70.0	70.0	70.0	70.0
Drejtimit kalate	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Total	415.0	415.0	415.0	415.0	415.0

Kosto totale operacionale eshte dhene ne tabelen e meposhteme

Table 5-11 Kosto totale operacionale per terminalin e cimentos (Euro x1,000, 2008)

	2011	2015	2020	2025	2030
Mirembajtje infrastrukture superstrukture	476.1	476.1	476.1	476.1	476.1
Mirembajtja e paisje - makinerive	352.5	352.5	352.5	352.5	352.5
Konsum energjie	27.5	27.5	27.5	27.5	27.5
Personel	415.0	415.0	415.0	415.0	415.0
Total	1,271.1	1,271.1	1,271.1	1,271.1	1,271.1



6 TERMINALI I MALLRAVE RIFUXHO DHE QYMYREVE

6.1 Traffiku

Net e shkuaren Shqiperia ka qene vendi i trete ne bote per exportet e mineralit te kromit. Mineralet jane produkti kryesor exportues Nepermjet Portit te Durrësit. Mbas nje renie te prodhimit qe erdhi si rezultat I trazicionit, perseri kemi nje ritje te prodhimit nga 124,000 ton ne vitin 2003 ne 223,000 ton ne vitin 2006 (164,000 ton mineral + 20,000 ton koncentrat + 19,000 ton ferro-crom).

Shqiperia ka raportuar se ka akoma rezerva te mjaftueshme minerali, dhe per me teper ritja e eksportit ne ne me shume se 600,000 ton duhet marre ne konsiderate.

Eshte e dukeshme se aktualisht nuk ekziston qymyr ne portin e Durrësit, por do te filloje te inportohet mbas vitit 2011 dhe do te rritet deri ne 850,000 ton. Qymyri do te perdoret per industrine e cimentos dhe te klinkerit.

Table 6-1 Shifrat e mineralit dhe te qymyrit

		2010	2015	2020	2025	2030
Qymyr (import)	[t]	428,571	857,143	857,143	857,143	857,143
Krom (export)	[t]	222,459	222,459	222,459	222,459	222,459
Nikel (export)	[t]	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000
<i>Total</i>	<i>[t]</i>	<i>1,051,030</i>	<i>1,479,602</i>	<i>1,479,602</i>	<i>1,479,602</i>	<i>1,479,602</i>
Madhesia mesatare e anijes	[NRT]	3,509	8,772	8,772	8,772	8,772
Numri I anijeve importuese /vit	[no.]	43	34	34	34	34
Numri I anijeve eksportuese /vit	[no.]	62	25	25	25	25
<i>Total nr. anije/vit</i>	<i>[no.]</i>	<i>105</i>	<i>59</i>	<i>59</i>	<i>59</i>	<i>59</i>



6.2 Infrastruktura and superstruktura

Ne vizatimin 9S0723.21/DFR/450 te aneksit 1 eshte dhene nje planimetri e detajuar e terminalit te mallrave rifuxho . Ketu eshte bere nje kompozim I mundeshem I terminalit.

Minerali dhe qymyri do te perpunohen ne kalaten 10/11. Duke marre ne konsiderate kushtet e kalatave 10/11 jane parashikuar punime riabilitimi per te permiresuar kushtet e kalates dhe per te patur nje thellesi zhytjeje 11.5ml. per me teper sheshet mbrapa kalatave do te zgjerohen ne lindje duke u mbushur me materialin qe do te dali nga thellimi i basenit dhe kanalit. (shif pershkriin ne kapitullin 8.1)

Riabilitimi I kalatave 10/11 do te behet njera pas tjetres. Gjate riabilitimit te njeres kalate te gjitha aktivitetet do te kalojne ne kalaten tjetere. Perfundimi I riabilitimit te dy kalatave duhet te behet perpara se terminali I cimentos te kete filluar nga operimi. Kjo sepse mbasi terminali I cimentos te jete ne pune do te ritet ndjeshem importi I qymyrit, gje qe do ta veshtiresoje shume punen me nje kalate te vetme duke I shtuar ketu dhe mineralin.

Per riabilitimin e kalatave jane parashikuar keto investime ne infrastrukture dhe superstrukture.

- Riabilitimi I kalatave 10/11;
- Mbushja dhe kompakesimi I zgjerimit te shesheve mbarapa kalatave;
- Prishja e magazinave ekzistuese (magazinat e cimentos);
- Riabilitimi i shesheve te terminalit mbrapa kalatave 10/11;
- Shtresat e zones se depozitimit duke perdorur zhavorr;
- Ndertimi i ndertesave duke perfshire:
 - 2 Portat;
 - Godina administrated: 250m²;
 - Godina ndihmese: 150m²;
 - Oficina: 300m²;
 - Rethimi;
- Lidhjet me rjetin:
 - Hekurudhor (400m);
 - Rruget e terminalit.

Seament, nje kompani importuese e cimentos qe eshte lidhur me fabriken e cimentos, aktualisht ka marre me qera nje zone ne kalaten 11, ku ka ndertuar nje magazine te sheshte per depozitimin e cimentos dhe ka montuar nje fabrike paketimi. Kjo kontrate qeraje mbaron ne 2014. Ne kuadrin e zgjerimit te kalatave lindore, do te zgjerohet hapsira disponibel e portit per depozitimin e mineralit dhe qymyrit. Kjo do te beje jo normale ekzistencen e zones se cimentos ne kete zone sepse do te pengoje operacionet. Konsulenti rekomandon ne respect te kontrates se qerases deri ne vitin 2014, duke filluar nga viti 2015 ky aktivitet i cimentos te largohet prej kalates 11.

6.3 Operacionet dhe paisjet

Minerali do tetransportohet nga jashte ne sheshet e depozitimit me hekurudhe. Vagonat do te shkarkojne mineralin ne zonen e shkarkimit. Minerali do te transportohet me konvejer deri ne sheshet mbrapa kalates 10/11. Ne sheshe minerali do te sistemohet me fadrone (ngarkues). Nga sheshi do te transportohet me konvejer deri ne kalate ku do te merret me vinc per tu ngarkuar ne anije (see Figure 6-1). Nje ngarkues anijesh i levizshem me kapacitet 2,000 ton/ore dhe me nje distance kapjeje mbi 25m ekziston (ky mund te perdoret dhe per anje me dimensione te medha), por per anije me kapacitet maksimal deri ne 30,000 DWT qe do te hyjne ne portin e Durresit, eshte i mjaftueshem nje ngarkues me kapacitet 300 Ton/ore dhe distance kapjeje rreth 17 ml.

Figure 6-1 Ngarkues anijesh i levizshem.



Qymyri i importit do te shkarkohet me vinc me greifer (grabs) dhe do te derdhet ne nje bunker te levizshem i cili do te furnizojë kamionat vetshkarkues. Konsulenti rekomandon qe te perdoren kamionat vet – shkarkues per te transportuar nga sheshet e depozitimit ne kalate ose anasjelltas. Nga zona ee depozitimit ne tren qymyri do te ngarkohet me transportjer me ryp i levizshem. I njeiti ngarkues qe perdoret dhe per ngarkimin e mineralit mund te perdoret per ngarkimin e qymyrit ne stracionin e ngarkimit.

Per sa me siper jane parashikuar keto investime ne paisje e makineri:

- 3 Vinca me goma
- 1 Peshore
- 1 Zona e shkarkimit te trenit.
- 6 PFadroma
- 1,500m Konvejer
- 2 Shnek te levizshem per ngarkimin e qymyrit ne tren.

Per te llogaritur numrin e vincave qe duhen pranojme keto te dhena:

- 200t/ore Koeficienti ngarkim shkarkimit
- 365 dite ne vit
- 20 dite pushimi ne vit
- 21 ore pune ne dite



- Zenia maksimale me pune: 80%

Per llogaritjen e oreve te punes jane pranuar keto te dhena:ore

- 200t/h Koeficienti ngarkim shkarkimit per vincat
- 365 dite ne vit
- 20 dite pushimi ne vit
- 21 ore pune ne dite
- 500t/ore kapaciteti konvejerit
- 60t/ore per nje fadrome

Table 6-2 Oret e punes ne nje vit per paisjet e terminalit te mallit rifuxho (hours/year x1,000)

	2010	2015	2020	2025	2030
Ngarkim me ngarkues te leviz.	0.0	4.9	4.9	4.9	4.9
Paisjet e shkarkimit ne kalate	5.3	4.3	4.3	4.3	4.3
Fadroma	17.5	24.7	24.7	24.7	24.7
Kamiona riportabel	52.6	37.0	37.0	37.0	37.0
Transportier me ryp.	0.0	3.0	3.0	3.0	3.0

6.4 Preventivi

6.4.1 Shpenzimet Kapitale

Kosto e investimit per infrastrukturen dhe superstrukturen e terminalit te mineraleve eshte specifikuar si me poshte:

Table 6-3 Shpenzimet kapitale per infrastrukturen dhe superstrukturen ne terminalin e mineralit (million Euro, 2008)

CAPEX Infrastrukture and superstrukture				
	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Riabilitimi kalatave 10/11	13.5	-	-	-
Mbushja dhe konpaktuesimi i shesheve te reja	1.5	-	-	-
Prishja e ndertimeve	0.2	-	-	-
Pastrim sheshi	0.9	-	-	-
Shtresat e sheshit tedepozitimit	0.2	-	-	-
Ndertesa dhe struktura	0.8	-	-	-
Lidhjet	0.6	-	-	-
Sub Total	17.7	-	-	-
Total	17.7			

Investimet per paisje makineri per terminalin e mineralit dhe te qymyreve

Table 6-4 Shpenzimet kapitale per paisjet e terminalit te mineralit (million Euro, 2008)

CAPEX Equipment				
	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4
Ngarkues i levizshem	1.5			



Vinci me goma	7.0			
Weighbridges	0.1			
Shkarkues ne tren	0.3			
Fadrome	0.6			
Kamion riportabel	1.0			
Shnek televizshem	0.2			
Konvejer	0.8			
Sub Total	11.4			
Total		11.4		

Nje panje e pergjitheshme e investimeve ne teresi, infrastrukture, superstrukture, paisje jepet me poshte:

Table 6-5 Total Shpenzimet kapitale per terminalin e mineraleve (million Euro, 2008)

Total CAPEX				
	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Mirembajtje infrastrukture superstrukture	17.7	-	-	-
Mirembajtja e paisje - makinerive	11.4	-	-	-
Sub Total	29.1	-	-	-
Total	29.1			

6.4.2 Shpenzimet operacionale

Mirembajtja

Llogaritja e ostos se mirembajtjes per infrastrukturen, superstrukturen, paisjet-makinerite dhene si perqindje mbi investimin.

- Paisje-makineri , 6%
- Infrastrukture dhe superstrukture, 2%

Kosto totale e mirembajtjes jepet ne tabelen e meposhteme.

Table 6-6 Kosto vjetore e mirembajtjes (million Euro per year, 2008)

	2010	2015	2020	2025	2030
Mirembajtje infrastrukture superstrukture	0.0	0.3	0.3	0.3	0.3
Mirembajtja e paisje - makinerive	0.5	0.7	0.7	0.7	0.7
Total	0.5	1.0	1.0	1.0	1.0

Konsumi I energjise dhe karburantit

Bazuar ne oret e punes dhe konsumin orar, percaktohet konsumi vjetor i energjise dhe karburantit dhe jepet ne tabelen e meposhteme:

Table 6-7 Konsumi I energjise ne terminalin e mialalit



	Unit	Unit rate	2010	2015	2020	2025	2030
Vinc me goma	Litre (x1,000)	20	0.0	98.6	98.6	98.6	98.6
Shkarkues kalate	Litre (x1,000)	30	157.7	128.6	128.6	128.6	128.6
Fadroma	Litre (x1,000)	20	350.3	493.2	493.2	493.2	493.2
Kamjona riportabel	Litre (x1,000)	20	1051.0	739.8	739.8	739.8	739.8
Konvejer	MW	30	0.0	88.8	88.8	88.8	88.8
Total	MWh		0.0	88.8	88.8	88.8	88.8
	Litre (x1,000)		1,559.0	1,460.2	1,460.2	1,460.2	1,460.2

Kosto totale e konsumit te energjise per cdo tip paisjese eshte dhene ne tabelen e meposhteme. Llogaritjet e koston se energjise jane bazuar ne te dhenat e koston njesi.

- Energjia elektrike: EUR 0.06/kWh
- Karburant: EUR 1.0/L

Table 6-8 Konsumi vjetor I energjise Ne terminalin e mineraleve (million Euro, 2008)

	Kosto vjetore e energjise				
	2010	2015	2020	2025	2030
Vinc me goma	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1
Shkarkues kalate	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1
Fadroma	0.4	0.5	0.5	0.5	0.5
Kamjona riportabel	1.1	0.7	0.7	0.7	0.7
Konvejer	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Total	1.6	1.5	1.5	1.5	1.5

Personeli

Per llogaritjen e numrit te nevojshem te punonjesve jane pranuar keto te dhena:

- Numri turneve: 5
- Numri I personave ne vincin me goma: 2
- Numri i makinistave per ngarkues te levizshem: 2
- Shofer fadrome: 1
- Numri i shoferave per kamionet riportabel: 1
- Puntore mirembajtje 20
- Personel administrate: 10
- Pergjegjes terminali: 1

Table 6-9 Numri I punonjesve ne kalaten e mineralit

	2010	2015	2020	2025	2030
Puntore paisjesh	100	110	110	110	110
Puntore + personel mirembajtje	20	20	20	20	20
Personel administrate	10	10	10	10	10
Pergjegjes terminali	1	1	1	1	1
Total personel	131	141	141	141	141



Per percaktimin e koston se personelit jane perdorur keto cmime njesi.

- Administrata EUR 7,000
- Personel Kalate EUR 7,000
- Oficina EUR 7,000
- Pergjegjesi I terminalit EUR 100,000

Kosto vjetore e personelit percaktohet nga te dhenat e mesiperme:

Table 6-10 Kosto e personelit te terminalit te mineralit (million Euro, 2008)

	2010	2015	2020	2025	2030
Puntore paisjesh	0.7	0.8	0.8	0.8	0.8
Puntore + personel mirembajtje	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Administrata	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Drejtimit kalate	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Total	1.0	1.1	1.1	1.1	1.1

Kosto totale vjetore operative eshte dhene ne tabelen e meposhteme:

Table 6-11 Kosto totale operacionale ne terminalin e mineralit (million Euro x1,000, 2008)

	2010	2015	2020	2025	2030
Mirembajtje infrastrukture superstrukture	0.0	0.3	0.3	0.3	0.3
Mirembajtja e paisje - makinerive	0.5	0.7	0.7	0.7	0.7
Konsum energjie	1.6	1.5	1.5	1.5	1.5
Personel	1.0	1.1	1.1	1.1	1.1
Total	3.1	3.5	3.5	3.5	3.5

7 TERMINALI SKRAPIT

7.1 Traffiku

Tabela e meposhteme jep nje pamje te parashikimit te trafikut dhe anijeve deri ne vitin 2030 per terminalin e skrapit. Keto shifra jane marre nga kapitulli I meparshem. Gjithe skarapi eshte parashikuar te vije nga importi.

Operimi ne kete terminal pritet te filloje ne vitin 2011. megjthate fillimi varet nga koha kur do te perfundoje ndertimi i terminalit me fasilitetet perkatese.

Table 7-1 Shifrat e skrapit

		2011	2015	2020	2025	2030
SKrap (import)	[t]	900,000	900,000	900,000	900,000	900,000
Madhesia mesatare e anijes	[NRT]	8,772	8,772	8,772	8,772	8,772
Total nr. Anije ne vit	[no.]	36	36	36	36	36



7.2 Infrastruktura dhe superstruktura

Ne vizatimin 9S0723.21/DFR/450 te aneksit 1 eshte dhene nje planimetri e detajuar e terminalit te mallrave rifuxho (duke perfshire dhe skrapin) . Ketu eshte bere nje kompozim I mundeshem I terminalit.

Ne Master Plan fasilitetet e perpunimit te skrapit jane vendosur ne kalaten 12. Kjo do te jete nje kalate e re shtese. Kalata e re do te projektohet per nje thellesi zhytje 11.5 ml dhe nje gjatesi prej 240 ml. Sheshet mbrapa do te mbushen me materialin qe do te dali nga thellimi i kalalit te hyrjes dhe baseni brenda ne port. Terminali do te kete nje lidhje me hekurudhe. Gjeresia e terminalit do te jete rreth 300ml.

Ne kete terminal jane parashikuar keto investime:

- Ndertim Kalate 12 (240m);
- Mbushje kompaktimesi I sheshit mbrapa;
- Ndertimet perfshijne:
 - 2 Portat;
 - Godina administrates: 250m²;
 - Godina ndihmese: 150m²;
 - Oficina: 300m²;
 - Rethimi: 600m.
- Lidhjet:
 - Hekurudhe (400m);
 - Rruge terminali (600m).

Punimet e ndertimit do te kryhen ne fazen e pare. Ne fillim te fazes 2 terminali do te filloje nga puna. Kjo do te jete afersisht ne vitin 2011.

7.3 Paisjet e terminalit

Gjithe skrapi do te impostohet. Skrapi do te shkarkohet nga 2 vinca me goma. Vincat do ta hedhin skrapin ne zonen e apronit dhe perpunuesi i levizshem i skrapit do ta transportoje ate ne terminal. Skrapi do te dale jashte portit me hekurudhe. Perpunuesi i levizshem do te perdoret gjithashtu per ta ngarkuar ne hekurudhe.

Ne kete terminal jane parashikuar keto investime:

- 2 Vinca me goma per kalate
- 8 Perpunues skrapi (fadrome)
- 1 Peshore

Per percaktimin e numrit te vincave dhe perpunuesave te skrapit jane pranuar keto te dhena:

- 100t/ore Koeficienti shkarkimit per nje vinc
- 30 t/ore Koeficienti per perpunuesin e skrapit
- 1,000t Kapaciteti I trenit
- 3 Trena ne dite
- 365 Dite viti
- 20 Dite pushimi ne vit
- 21 ore pune ne dite
- Koeficienti zanies me pune max: 80%



Me te dhenat e mesiperme dhe specifikimet e paisjeve percaktohet numri i oreve te punes i cili eshte dhene ne tabelen e meposhteme:

Table 7-2 Oret e punes ne vit per paisjet ne terminalin e Skrapit (hours per year x1,000)

	2011	2015	2020	2025	2030
Vinca kalate	9	9	9	9	9
Perpunuesa skrapit	30	30	30	30	30

7.4 Preventivi

7.4.1 Shpenzimet kapitale

Kosto e investimeve ne infrastrukture dhe superstruktureper terminalin e skrapit eshte specifikuar ne tabelen e meposhteme:

Table 7-3 Shpenzimet Kapitale ne infrastrukture dhe superstrukture per terminalin e skrapit (million Euro, 2008)

CAPEX Infrastrukture dhe superstrukture				
	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Ndertim kalate	7.2	-	-	-
Mbushje kompakesim I shesheve mbrapa	1.3	-	-	-
Godinat dhe strukturat	0.7	-	-	-
Lidhjet	0.6	-	-	-
Sub Total	9.8	-	-	-
Total	9.8			

Investimet per paisje ne terminalin e skrapit eshte dhene ne tabelen e meposhteme:

Table 7-4 Shpenzimet kapitale per paisjet ne terminalin e skrapit (million Euro, 2008)

CAPEX Paisje				
	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Perpunues skrapit	1.5	-	-	-
Vinc me goma	3.0	-	-	-
Peshore	0.1	-	-	-
Sub Total	4.6	-	-	-
Total	4.6			

Nje panje e pergjitheshme e investimeve ne teresi, infrastrukture, superstrukture, paisje jepet me poshte:

Table 7-5 Shpenzimet kapitale totale per terminalin e skrapit (million Euro, 2008)

Total CAPEX				
	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4



Infrastruktura dhe superstruktura	9.8	-	-	-
Paisje makineri	4.6	-	-	-
Sub Total	14.3	-	-	-
Total	14.3			

7.4.2 Shpenzimet operacionale

Mirembajtja

Llogaritja e ostit se mirembajtjes per infrastrukturen, superstrukturen, paisjet-makinerite dhe ne si perqindje mbi investimin.

- Paisje-makineri , 6%
- Infrastruktura dhe superstruktura, 2%

Kosto totale e mirembajtjes jepet ne tabelen e meposhteme.

Table 7-6 Kosto vjetore e mirembajtjes se terminalit te skrapit (million Euro per year, 2008)

	2011	2015	2020	2025	2030
Mirembajtje infrastrukture superstruktura	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
Mirembajtja e paisje - makinerive	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
Total	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

Konsumi I energjise dhe karburantit

Bazuar ne oret e punes dhe konsumin orar, percaktohet konsumi vjetor i energjise dhe karburantit dhe jepet ne tabelen e meposhteme:

Table 7-7 Konsumi I energjise ne terminalin e skrapit

	Njesia	Sasia ne ore (l/h)	2011	2015	2020	2025	2030
Vinc kalate	L (x1,000)	20	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
Perpunues skrapit	L (x1,000)	10	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
Total	L (x1,000)		0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

Kosto totale e konsumit te energjise per cdo tip paisjese eshte dhene ne tabelen e meposhteme. Llogaritjet e koston se energjise jane bazuar ne te dhenat e koston njesi.

- Energjia elektrike: EUR 0.06/kWh
- Karburant: EUR 1.0/L

Table 7-8 Kosto e konsumit vjetor I energjise ne terminalin e skrapit (million Euro per year, 2008)

	Kosto energjise vjetore				
	2011	2015	2020	2025	2030
Vinc me goma	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2



Perpunues skrapit	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
Total	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

Personel

Per llogaritjen e numrit te punonjesve te nevojshem jane pranuar keto te dhena:

- Numri I turneve: 5
- Numri I punonjesve per cdo vinc: 3
- Shofera per perpunuesin e skrapit: 1
- Puntore mirembajtje: 20
- Punonjes administrate: 10
- Pergjegjes terminali: 1

Table 7-9 Numri I personelit ne terminalin e skrapit

	2010	2015	2020	2025	2030
Administrata	0	10	10	10	10
Personel kalate	0	53	53	53	53
Oficina	0	20	20	20	20
Drejtimit kalate	0	1	1	1	1
Total personel	0	84	84	84	84

Per percaktimin e koston se personelit jane perdorur keto cmime njesi.

- Administrata EUR 7,000
- Personel Kalate EUR 7,000
- Oficina EUR 7,000
- Pergjegjesi I terminalit EUR 100,000

Kosto vjetore e personelit percaktohet nga te dhenat e mesiperme:

Table 7-10 Kosto e personelit ne terminalin e skrapit (million Euro, 2008)

	2010	2015	2020	2025	2030
Administrata	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1
Personel kalate	0.0	0.4	0.4	0.4	0.4
Oficina	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1
Drejtimit kalate	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1
Total	0.0	0.7	0.7	0.7	0.7

Kosto operacionale vjetore ne total eshte dhene ne tabelen e meposhteme

Table 7-11 Kosto operacionale vjetore ne total per terminalin e skrapit (million Euro per year, 2008)

	2010	2015	2020	2025	2030
Mirembajtje infrastrukture superstrukture	0	0.2	0.2	0.2	0.2
Mirembajtja e paisje - makinerive	0	0.3	0.3	0.3	0.3
Konsum energjie	0	0.5	0.5	0.5	0.5
Personel	0	0.7	0.7	0.7	0.7
Total	0	1.6	1.6	1.6	1.6



8 PUNIME THELLIMI DHE BONIFIKIMI

8.1 Thellimi pergjithshem

Punimet e thellimit duhen per te qene i afte porti te pranoje anije me nje draft max 10.5m. Ky draft eshte pranuar duke u bazuar ne anijen me te madhe te pranuar qe mund te hyje ne portin e Durresit. (Shif kapitullin 4 te ketij raporti). Sasia e punumeve te thellimit eshte percaktuar duke u bazuar ne te dhenat e meposhteme:

Table 8-1 Sasia e nje thellimi te pergjithshem (Mm³)

	Thellesia eks.	Thellesia re	Nevoja per thellim
	[m]	[m]	[Mm ³]
Kanali hyrjes	9.5	13.5	3.0
Baseni	9.5	11.5	1.3
Total			4.3

Per te llogaritur sasine e thellimitte pergjithshem jane perdorur te dhenat e meposhteme:

- Gjatesia e re e kanalit rreth 5 km (gjatesia ekzistuese 4km);
- Zona e basenit: 600,000m².

Kosto per thellimin e pergjithshem jepet ne tabelen e meposhteme

Table 8-2 Sasia e thellimit te pergjithshem (Mm³)

	cmimi	Sasia thellimit	Vlefte
	(EUR/m ³)	(Mm ³)	(million Euro, 2008)
Kanali hyrjes	3.5	3.0	10.4
Baseni	3.5	1.3	4.3
Ngjitje kantieri			0.3
Total		4.3	15.1

Materiali i thellimit do te perdoret per mbushjen e shesheve mbrapa kalatave 10, 11 dhe per zonen e rene kalaten 12. gjithashtu materiali do te derdhet dhe ne zonen qe eshte planifikuar te ndertohet kalata 13. Eshte planifikuar qe 50% e materialit te thellimit do te perdoret per kete qellim kurse 50% tetjera do te kaloje ne det te hapur (Offshore).

8.2 Mbrojtja nga dallget.

Hapsira e re e krijuar nga mbushja dhe kompakesimi i materialit te thellimit do te kete nje lartesi CD+3m. Kjo mbushje do tembrohet nga dallget nga je veshje me gure ne pjesen e jashteme. Ne kete Master – Plan kosto e llogaritur e ketij investimi eshte rreth 4 milion Euro. Kjo eshte bere me kursime te medha. Megjithate projekti i fazes tjeter do te japi nje kosto me te detajuar.

8.3 Mlrembajtja e thellimit

Ne raportin e Wilbur Smith (Nentor 2002), eshte dhene nje pershkrim i pergjithshem i experiences net e shkuaren dhe sasite e pritshme te rimbushjes se kanalit dhe basenit ne portin e Durresit. Ky raport jep knje koeficient te rimbushjes vjetore nga sedimentet



detare, bazuar nga eksperiencia net e shkuaren dhe nga analizat e nje modelimi matematik:

- Baseni 0.30m/v;
- Kanali brendeshem 0.50m/v;
- Kanali jashtem 0.25m/v;

Kanali ekzistues ka nje gjatesi totale prej 4 km. Kanali i brendeshem eshte je anal qe del nga porti dhe vazhdon 2 km nga dalja. Kanali i jashtem vazhdon nga perfundimi i kanalit te brendeshem deri ne nje distance 2km. Bazuar ne analizen qe eshte bere ne raportin e Wilbur Smith jene perdorur paramtrat e me poshtem per te bere llogaritjen e koston se mirembajtjes si dhe per thellimin e kanalit te ri.

- Nuk ka sedimentime shtese gjate thellimit dhe zgjerimit;
- Sedimentime shtese gjate zgjatjes se kanalit.

Mirembajtja e nevojshme per thellim per kanalin e ri jepet ne tabelen e meposhteme:

Table 8-3 Volumet qe duhen per mirembajtjen dhe thellimin ($m^3 \times 1,000$)

	Gjatesi (m)	Gjeresi (m)	Oeficenti mbushjes (m/vit)	Sasia mbushjes (m^3 per vit * 1,000)
Baseni	1,000	600	0.30	188.0
Kanali hyrjes	2,000	120	0.50	120.0
Kanali daljes	3,100	120	0.25	93.6
Total				401.6

Duke pareqe shifrat e mbushjes jane te vogla dhe relativisht kosto e larte e mobilizimit, eshte menduar qe mirembajtja ethellimit te behet nje here net re vjet duke filluar 3 vjet mbas perfundimit te punimeve te thellimit (kosto investimit). Thellimi i pergjithshem eshte planifikuar te perfundoje ne fundte vitit 2009. Prandaj punimet e mirembajtjes duhet te fillojne ne 2012 dhe te perseriten cdo 3 vjet. Volumi i materialit ne punimet e mirembajtjes jane rreth $1.2Mm^3$ cdo 3 vjet. Kosto qe duhet cdo 3 vjet jepet ne tabelen e meposhteme.

Table 8-4 Kosto e thellimit te mirembajtjes cdo 3 vjet (million Euro, 2008)

	Cmimi (EUR/ m^3)	Sasia thellimit (Mm^3)	Vlefte (million Euro, 2008)
Baseni	3.5	0.6	2.0
Kanali hyrjes	3.5	0.4	1.3
Kanali daljes	3.5	0.3	1.0
Ndritje kantieri	-	-	0.3
Total			4.5

9 INFRASTRUKTURA E PERGJITHESHME E PORTIT DHE SHERBIMET

9.1 Infrastruktura dhe superstruktura

Pervec investimeve ne cdo terminal ekzistojne dhe disa investime me karakter te pergjithshem per infrastrukturen dhe superstrukturen e portit. Keto investime mund te ndahen ne:



- Investime ne pastrimin dhe permiresimin e shesheve dhe kalatave ndihmese;
- Fasilitete te pergjitheshme ne port si rruge, hekurudha portat dhe rethimi.

Ne Master Plan jane marre parasysh keto investime duke I ndar si me siper

- Pastrimi I zones se depozitave te naftes;
- Ndertimi i nje ndertese qe do te sherbeje ne te ardhmen per zyra per kompanite qe operojne ne port, ndermjet Poates 2 dhe Qendres Treinimit (projekti i se ciles tashme eshte bere).
- Largimi i pikes se karburantit qe ndodhet prane sheshit te kontainerave bosh.
- Pastrimi I zones se Kurumit duke larguar dhe pontilin;
- Ndertimi I nje pontili ndihmes per ankorimin e anijeve te pilotimit dhe rimorkioret.
- Hekurudha, rruge, zona prkimi dhe portat;
- Godina e sherbimeve;
- Rethimi dhe sikuritija;
- Peshore;

Depozitat e naftes jane te vendosura ne veri-lindje t zones se portit.kto depozita do te largohen si t gjitha aktivitetet e mallrave te lengeshme duke kaluar ne nje port te ri ne veri te Durrësit. Mendohet qe zona ku ndodhen depozitat e karburantit eshte e ndotur dhe per kete eshte e nevojshme pastrimi perpara se te perdoret per nje aktivitet tjeter. Ne masterplan ne kete zone eshte vendosur “porta kryesore dhe zona e parkimit”.ne zonen pran saj, eshte parashikuar nje shesh qe do te realizoj pakrkimin,ndrimin e vagonave dhe kombinimin e lokomotivave (stacion hekurudhor).

Pontili ndihmes do te vendoset ne lindje te skolieres pran zones se zgjerimit ne te ardhmen (kalata 13). Aktualisht sot rimorkioret dhe anijet e pilotimit ankorohen ne kalaten 3. kjo kalat do te perfshihet ne terminalin e mallrave te pergjithshme dhe drithrave. Aktualisht sot ne port operojn 2 rimorkiator porn e te ardhmen ky numer do te ritet ne menyre qe te behet e mundur qe ky sherbim te jet I pershtatshem per anijet. Kjo eshte arsyeja qe eshte e nevojshme nje hapsir kalate per ankorimin e rimorkiatorve dhe anijeve te pilotimit. Jane parashikuar gjithsej 4 pontile me 8 vende ankorimi.

9.2 Shpenzimet kapitale

Bazuar sa me siper eshte llogaritur kosto e investimit e cila jepet me poshte:

Table 9-1 Shpenzimet kapitale ne infrastructure dhe superstruktura (million Euro, 2008)

CAPEX Infrastruktura dhe superstruktura	Faza 1	Faza 2	Faza 3	Faza 4
Pastrimi I sheshit te tankerave	0.9	-	-	-
Largimi i Pikes se karburantit	0.1			
Pastrimi I zones Kurumit largimi ipontilit	1.3	-	-	-
Largimi i magazinave te cimentos	-	0.2		
Largimi i magazinavete drithit	-	0.2		
Kalata ndihmese	1.0	-	-	-
Hekurudhe	4.0	-	-	-
Rruge	1.3	-	-	-
Portat	0.2	-	-	-



Zona Parkimit	0.8	-	-	-
Ndertesa sherbimeve	0.2	-	-	-
Rrethimi	0.3	-	-	-
Sikuritija	0.5	-	-	-
Peshorja	0.1	-	-	-
Te ndryshme	0.5	-	-	-
Sub total	11.7	0.3	-	-
Total	12.0			



9.3 Shpenzimet operacionale

Mirembajtja

Llogaritja e kostos së mirembajtjes për infrastrukturen, superstrukturen, dhënë si përqindje mbi investimin.

- Infrastrukture and superstrukture, 2%

Kosto totale e mirembajtjes jepet në tabelën e mëposhtme.

Table 9-2 Kosto e mirembajtjes për infrastrukturen dhe superstrukturen e përgjithshme dhe shërbimet (Euro x1,000 per year, 2008)

	2010	2015	2020	2025	2030
Kalata ndihmese	0	20	20	20	20
Superstrukture	246	443	443	443	443
Total	246	463	463	463	463

10 PERMBLEDHJE

Zhvillimi i infrastruktures gjatë 4 fazave të masterplanit është dhënë në planimetritë 9S0723.21/FR/320 deri 350 që janë në Aneksin 1.

Tabela e mëposhtme jep një pasqyrë të përgjithshme të paisjeve dhe makinerive që janë parashikuar dhe kapacitetet e tyre për çdo terminal dhe për çdo fazë zhvillimi.



Table 10-1 Paisjet e nevojshme dhe treguesit kapacitiv te terminaleve dhe fazat e zhvillimit

Terminalet	Faza	Paisjet e perpunimit nga anija ne kalate		Paisjet e transportit nga sheshi ne kalate ose anasjelltas		Paisjet e sheshit		Kapacitetet e peraferta (tpy / TEU.y) (trigger point for next phase)	E mjadrtueshme deri ne vitin
		tipi	Numri	tipi	Numri	tipi	Numri		
Mallrat e pergjith	1	Vinc mbi shina	5	Pirun	18	Pirun	-	1.2 - 1.5mt	2030
	2	Vinc me goma	4	Pirun	18	Pirun	-	1.2 - 1.5mt	2030
	3	Vinc me goma	4	Pirun	18	Pirun	-	1.2 - 1.5mt	2030
	4	Vinc me goma	4	Pirun	18	Pirun	-	1.2 - 1.5mt	2030
Drithrat	1	Vinc mbi shina	2	-	-	-	-	700,000 ton/vit	2030
	2	Vinc mbi shina	2	-	-	-	-	700,000 ton/vit	2030
	3	Vinc mbi shina	2	-	-	-	-	700,000 ton/vit	2030
	4	Vinc mbi shina	1	-	-	-	-	>700,000 ton/vit	>2030
Kontainerat	1	Vinc me goma	2	Buldozer	6	RTG	2	75,000 TEU/vit	2010
						Reachstacker	4		
						Empty handel	2		
	2	Vinc me goma	3	Buldozer	12	RTG	4	175,000 TEU/vit	2015
						Reachstacker	4		
						Empty handel	4		
	3	Vinc me goma	3	Buldozer	18	RTG	6	300,000 TEU/vit	2022
						Reachstacker	4		
						Empty handel	6		
	4	Vinc me goma	4	Buldozer	24	RTG	8	450,000 TEU/vit	2030
						Reachstacker	5		
						Empty handel	8		
Klinker/cimento	1	-	-	-	-	-	-	-	-
	2	Ngarkues I cimentos/klinkerit	1+1	Transportir me ryp	-	-	-	2,000,000 TEU/vit	2030
	3	Ngarkues I cimentos/klinkerit	1+1	Transportir me ryp	-	-	-	2,000,000	2030



Terminalet	Faza	Paisjet e perpunimit nga anija ne kalate		Paisjet e transportit nga sheshi ne kalate ose anasjelltas		Paisjet e sheshit		Kapacitetet e peraferta (tpy / TEU.y) (trigger point for next phase)	E mjadteshme deri ne vitin
	4	Ngarkues I cimentos/klinkerit	1+1	Transportir me ryp	-	-	-	2,000,000	2030
Qymyret dhe mineralet	1	Vinc me goma	2	Kamion vet-Shkarkuer		Ngarkues ballor		1,000,000	2010
	2	Vinc me goma	2	Kamion vet-Shkarkuer	10	Ngarkues ballor	3	2,000,000	2030
		Ngarkues anijesh I levizshem	2						
	3	Vinc me goma	2	Kamion vet-Shkarkuer	10	Ngarkues ballor	3	2,000,000	2030
		Ngarkues anijesh I levizshem	2						
	4	Vinc me goma	2	Kamion vet-Shkarkuer	10	Ngarkues ballor	3	2,000,000	2030
		Ngarkues anijesh I levizshem	2						
Skrapi	1	-	-	-	-	-	-	-	-
	2	Vinc me goma	2	Perpunues skrapi me goma	8	-	-	1,000,000	2030
	3	Vinc me goma	2	Perpunues skrapi me goma	8	-	-	1,000,000	2030
	4	Vinc me goma	2	Perpunues skrapi me goma	8	-	-	1,000,000	2030

=0=0=0=

Aneksi 9

Plani Biznesit te Portit te Durrës

Establishment / Update of the Masterplan for the Port of Durrës

European Commission

28 March 2008

9S0723.21



HASKONING NEDERLAND B.V.
MARITIME

Barbarossastraat 35
P.O. Box 151
Nijmegen 6500 AD
The Netherlands
+31 (0)24 328 42 84 Telephone
++31 24 360 96 34 Fax
info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 CoC

Document title Establishment / Update of the Masterplan for
the Port of Durrës

Document short title

Status

Date 28 March 2008

Project name Establishment/Update of the Masterplan of
the Port of Durrës

Project number 9S0723.21

Client European Commission

Reference 9S0723.21/DFR/401180/Nijm

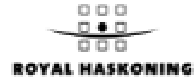
Drafted by Royal Haskoning Team

Checked by Filip Augustyns / Yann Pleindoux

Date/initials check 13 March 2008

Approved by Henry Opdam

Date/initials approval 14 March 2008



PERMBLEDHJE

Nje element shume i rendesishem ne ristrukturimin e Autoritetit Portual te Durrësit eshte tranzicioni i tij ne kalimin nga nje port sherbimesh/tool ne nje port Land-lord , duke konsideruar ne veçanti menaxhimin e tij dhe koston. Gjithashtu, APD-ja do te veproje si nje agjenci e cila do merret me monitorimin dhe normatizimin ne emer te Shtetit shqiptare per te garantuar operacione te sigurta dhe te thjeshta ne portin e Durrësit.

Drafti e Masterplanit ndjek kete parim. Qellimi i tij eshte bashkimi i qendrave te dryshme te perpunimit ne nje numer terminalesh individuale. Keto bashkime jane vendosur ne baze te llojeve te materialeve per t'u perpunuar dhe te nevojës per te patur nje madhesi te caktuar terminali e cila eshte e leverdishme dhe per investitoret.

Pika kryesore e planit te business-it dhe te percaktimit te nevojave financiare te propozimeve te meparshme eshte percaktimi i impaktit qe ristrukturimi i portit te Durrësit do kete mbi autonomine e APD-se. Megjithate, duhen konsideruar edhe aspektet ligjore. Per te percaktuar menytrat e privatizimit te mundshme ne menyre te duhur dhe duke pare anen ligjore, duhet te behet nje analize e quadrit ligjor. Eshte konsultuar APD-ja ne menyre qe te percaktohen iniciativat formale te nevojshme qe Porti i Durrësit te kthehet ne nje port Landlord.

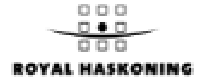
Eshte pare se dokumentacioni ligjor kundërshton mundesine e APD-se per te vepruar si nje autoritet konçesionesh si ishte vendosur paraprakisht ne kuadrin ligjor te Autoritetit Portual. Ne fakt, ligji i konçesioneve nuk e cakton ne menyre te qarte qe APD-ja mund te veproje si autoritet konçesionesh dhe kjo krijon disa veshtiresira ne percaktimin e kontratave per realizimin e acordeve publike-private ne Durrës.

Per te zbatuar ligjin jane propozuar disa akorde shume-paleshe. Duke konsideruar keto akorde nga pikepamja ligjore, kuptohet se keto krijojnë paqartësira ne lidhje me APD-ne si investitor, ku ky i fundit furnizon infrastrukturën e nevojshme per te permiresuar terminalet por ne kete menyre del nga sfera e obligimeve te investitorit privat. Perveç se me terminalet, eshte gjithashtu problemi i pergjegjesise; per sa i perket kontratave krijohen paqartësira ne percaktimin e gjendjes dhe sakesise te pergjithshme te strukturave te portit. Ne kete menyre eshte krijuar nje boshllek per sa i perket pales tjetër, domethene investitorve privat, te cilet do te ishin pergjegjesit ligjor.

Perveç strukturimit te acordeve ligjore dhe insitucionale te PPP-se, duhet thene se APD-ja mund te kete nje impakt te fort mbi pozicionin e tij financiar nese reformat e PPP-se do te vazhdonin. Ndersa operacionet e perpunimit transferohen ne menyre progresive jashte kompetencave te Autoritetit, gjithashtu edhe koston dhe te ardhurat ne lidhje me te dalin nga llogarite humbje/fitim te APD-se. Duke perjashtuar Autoritetin nga pjesemarrja nje operacionet e portit dhe investimet ne pajisje dhe superstruktura, eliminohen ne kete menyre dhe nje pjese e madhe e fitimeve te portit.

Per te kompensuar ndryshimet e perfshire ne nje reforme te tille, propozimet e PPP-se jane konceptuar ne menyre te balancuar per te gjitha palet, domethene:

- Kthimi ne nje operator terminalesh privat eshte i mjaftueshem per te krijuar nje stimulim per investimentet ne Shqiperi
- Surplusi financiar duhet te shperndahet ne Port per te mundësuar investimentet ne infrastrukturën e portit dhe per te garantuar zhvillimin e durueshem te portit dhe mirembajtja ne kondita optimale.



Ne kete menyre, nje analize e terminaleve, e perqendruar mbi identifikimin e fitimeve nga projekti fillestare (perqindja e fitimit e brendshme, e bazuar ne hyrjet e investimenteve dhe operacioneve), lejon gjithashtu qe te llogaritet nese shperndarja e surplusit financiar ne Autoritetin do behet ne menyre te drejte, me ane te mekanizmave te pageses se koncesioneve. Keto mekanizma japin nje kontribut te rendesishme ne stabilitetin e pergjithshem te Portit te Durrës, dhe mundesojne shperndarjen optimale te fitimeve dhe riskeve midis Landlord-it dhe operatorve privat.

Pervec zgjidhje thjeshte institucionale per te aplikuar PPP-ne ne business-in e perpunimit te kargos, ka dhe nje shtytje tregtare e cila synon permiresimin e performancave te pergjithshme te portit dhe rritjen e eksperiences dhe te lidhjeve tregtare te kompanive qe operojne ne port per te sjellur me shume business ne Shqiperi. Kjo i sherben portit te Durrës per te kryer funksionin e tij si aktor ekonomik ne Vend, duke mundesuar zhvillimin e industrise ne sector te ndryshem dhe eksportimet ne tregun nderkombetare.

Nga perspektiva e APD-se, synimi i analizes financiare eshte identifikimi i impaktit ne aftesine paguese te portit per aplikimin e strategjise se PPP-se sipas konditave fillestare per te mundesuar nje fitim minimal individual. Keto kondita mundesojne revizionin e strukurave te tarifave per te percaktuar nese te ardhurat jane te mjaftueshme per te financuar permiresime ne port, duke kontrolluar gjithashtu impaktin e gritjeve te mundshme te tarifave ne kontekstin ekonomik te pergjithshem.

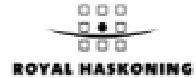
Keto konditat fillestare jane nje problem per borxhet aktuale te APD-se, por investimet strukturale te nevojshme per zhvillimin afategjate te business-it te tij do te kerkojne qe APD-ja te zgjerohet te ardhurat.

Prandaj, duke filluar nga konditat fillestare, jane analizuar disa parametra qe duhen per percaktimin e konditave ne te cilat Autoriteti portual do mund te garantoje fitime te mjaftueshme per te eliminuar detyrimet qe ka dhe per percaktimin e financimeve ekstra te nevojshme per te kryer detyrat dhe per te mbuluar nevojat financiare duke investuar fondet ne menyre efikase.

Ekzistojen mundesi te ndryshme qe sjellin rezultate te ndryshme. Te ardhurat dhe ndertimet kane nje role shume te rendesishem sepse lidhen me investimentet e operatorve, ndersa aspekti i koston eshte thjeshte i lidhur me elementet e pergjithshme te nevojshme per zhvillimin (zgjerimi teknik dhe operacional).

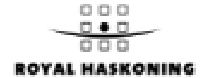
Zgjidhja optimale duhet te realizohet nje fitim te mjaftueshem ne propozimet e ndryshme te investimeve, ndersa APD-ja te paraqese nivele te pranueshme financimi te mundesuara nga sherbimi i borxheve (lidhja e gjendjes financiare te portit me borxhin vjetor – koston e interesit dhe koston kyesore – per te mbeshtetur financuesit)..

Sigurimi i stabilitetit financiar te portit eshte e menyra me e mire per te sjellur nje support te konsiderueshem per ekonomine e Shqiperise duke permiresuar gjendjen financiare te dobet dhe duke mundesuar zhvillimin e business-it ne portin e Durrës.



CONTENTS

	Faqe
ANEKSI 9: PLANI I BUSINESS-IT I PORTIT TE DURRESIT	1
KUADRI LIGJOR DHE ZHVILLIMI INSTITUCIONAL	1
kuadri Ligjor – Paraqitja e konceptit te portit Landlord	1
Komplikacionet e strukture ligjore	1
Mareveshjet “trepaleshe”, nje skenar I mundeshem per Kontratat e koncesionit.	3
Shqyrtime dhe komplikacione.	4
Pronesia e ndertimit te anijeve dhe riparimin e jardeve.	4
Struktura ligjore dhe institucionale vs. Dispozita tregtare direkte.	5
ROLI I APD-SE DHE INVESTIMET E LIDHURA ME TE	7
Pegjegjesite e investimeve per portin Landlord	7
Sherbimet portuale dhe sherbime te pergjithshme	9
Detyrimet e Portit	9
PROPOZIMET E PPP-SE DHE STRATEGJIA E PRIVATIZIMIT E TERMINALIT	11
Dispozitat e PPP-se ne pergjithesi dhe informacione baze mbi filozofine e PPP-se.	11
Paraqitja e modeleve te PPP-se ne Durres.	13
Modeli alternativ dhe marreveshjet e aplikueshme kontraktuale	15
Objekti” specifik i perfshirjes se sektorit privat	16
Kohezgjatja e perfshirjes se sektorit privat	17
Ndertimi i sakte PPP per nje projekt specifik	18
Entitetet potenciale private qe do te jene te interesuara te marrin pjese ne nje ndertim PPP	19
KERKESAT DHE STRATEGJIA E FINANCIMIT TË APD	27
Detyrimet korrente në lidhje me borxhin afatgjatë	27
Borxhi korrent që rrit aktivitetin e APD	27
ANALIZA E FLUKSEVE TË PARASË DHE STRUKTURA E ARDHSHEME FINANCIARE E APD	28
Filozofia e inxhinjerise dhe modelimit financiar ne Studimin e masterplanit.	28
Prezantimi i përpunimit të flukseve të parasë	29
Supozimet kryesore të modelimit	31
Analiza e qendrueshmërisë financiare të paketave të PPP	33
Implikimi financiar për Autoritetin Portual të Durrësit	45
Propozim per Strukturimin Alternativ te operacioneve ne Terminalin e Trageteve	56
6.0 Ndikimi i Masterplanit ne strukturen e tarifave te APD	59
6.1 Persiatje	59
6.2 Struktura aktuale e librit te Tarifave	60
6.3 Pershtatja e tarifave me zbatimin e Masterplanit	62
7. NDJESHMERIA E TE ARDHURAVE DHE SKENARE ALTERNATIVE PER TARIFAT	65
7.1 Ndertimi I skenareve per te ardhurat	65



8.0	IMPLEMENTIMI PPP: PERZGJEDHJA DHE MONITORIMI I PARTNERËVE PRIVATË	70
8.1	Kritere për përzgjedhjen e ofruesit më të mirë	70
8.2	Kriteret bazë parakualifikuese	70
8.3	Kriteret bazë teknike dhe tregtare	71
8.4	Kriteret bazë financiare	72
8.5	Monitorimi i efikasitetit dhe cilësisë së PPP: Indikatorët kyç të performancës	73
8.6	Sistemet e penaliteteve dhe stimujt e performancës	74
9.0	PËRFUNDIME DHE REKOMANDIME	76



LIST OF TABLES

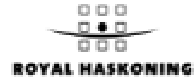
	Page
3-1 PPP arrangements main features (Source: World Bank 2000, adjusted)	12
3-2 Pros and Cons of hybrid operators/customers	21
3-3 Characteristics of alternative Joint-Venture structures	22
4-1 Long term loans of PDA Sh.a. on 31/12/2007, registered on the Balance Sheet (Source: PDA)	Error! Bookmark not defined.
4-2 Recent facility secured by the GoA/PDA for future financing (Source: PDA)	Error! Bookmark not defined.
5-1 PPP Matrix – Port of Durrës Privatisation strategy @ Target scenario at minimum PPP strategy conditions	Error! Bookmark not defined.
5-2 PPP Matrix – Port of Durrës Privatisation strategy Individual results for Operators and PDA	Error! Bookmark not defined.
5-3 P&L and Cash Flow Statement – Terminal Dry bulk (minerals, coal)	Error! Bookmark not defined.
5-4 P&L and Cash Flow Statement – Cement/Clinker bulk terminal	Error! Bookmark not defined.
5-5 P&L and Cash Flow Statement – General Cargo Terminal	Error! Bookmark not defined.
5-6 P&L and Cash Flow Statement – Container Terminal	Error! Bookmark not defined.
5-7 P&L and Cash Flow Statement – Passenger Terminal	Error! Bookmark not defined.
5-8 P&L and Cash Flow Statement – Scrap Terminal	Error! Bookmark not defined.
5-9 Financial Output for the PDA @ Target scenario at minimum PPP strategy conditions	47
5-10 P&L PDA Sh.a. 2008 - 2035	Error! Bookmark not defined.
5-11 Financial Output for the PDA @ alternative ferry terminal privatisation setup and conditions	Error! Bookmark not defined.

LIST OF FIGURES

	Page
2-1 PDA Investment profile	Error! Bookmark not defined.
3-1 Scope of generic PPP arrangements (Source: RebelGroup Advisory BV)	12
3-2 Forms of private sector participation	14
5-1 Cash Flow “Waterfall” (also referred as “Cash Cascade”) (Source: Consultant)	Error! Bookmark not defined.
5-2 PDA under Service port model	Error! Bookmark not defined.
5-3 PDA Cash Flow profile @ Target scenario at minimum PPP strategy conditions	Error! Bookmark not defined.
5-4 PDA liquidity @ Target scenario at minimum PPP strategy conditions	Error! Bookmark not defined.
5-5 PDA revenue stream	Error! Bookmark not defined.
5-6 Free Cash Flow projections	Error! Bookmark not defined.
5-7 Cash Flow profile under optimised conditions for Ferry activities privatisation ..	Error! Bookmark not defined.



5-8 Liquidity of the PDA under optimised conditions for Ferry activities privatisation
..... **Error! Bookmark not defined.**



ANEKSI 9: PLANI I BUSINESS-IT I PORTIT TE DURRESIT

KUADRI LIGJOR DHE ZHVILLIMI INSTITUCIONAL

kuadri Ligjor – Paraqitja e konceptit te portit Landlord

Me miratimin e ligjit nr. 9130 ne 8 shtator 2003, Parlamenti i Republikes Shqiptare futi konceptin e portit Landlord dhe percaktoje principet organizative te autoritetit qe administron portet e tilla, normat e tyre, funksionet dhe administrimin dhe gjithashtu lidhjet e tyre me operator dhe organe shtetore dhe perfaqesuesit e ketyre te fundit.

Artikulli me kritik i ligjit eshe art. 5, i cili percakton funksionimin e Autoritetit Portual. Qeshtja e paqarte eshte fakti qe Autoriteti Portual fiton statusin "landlord" ne periudhen kohore te percaktuar ne art. 9.3 (domethene ne tre vjet). Zhvillimi i masterplanit duhet te marri ne konsiderate aplikimin e ligjit te Autoritetit Portual, i cili percakton portin Landlord si nje port i administruar nga Autoriteti Portual i cili administron infrastrukturen dhe token e portit, por ky nuk eshte perfshire ne sherbimet e portit dhe furnizimin e pajisjeve te portit. Gjithcka duhet te jete baza e zhvillimeve te ardhshme dhe te administrimin e portit te Durrësit.

Porti landlord cakton qe Autoritetin Portual vendos nese ti japi sektorit privat nje rol me te madh ne drejtimin e portit dhe ne vencanti ne operacionet e sherbimeve te ndryshme te portit, dhe ne vendimin e konçesioneve (duke mos i garantuar eksklusiven).

Ligji i Autoritetit Portual eshte hartuar duke parashikuar nevojen e riformimit te sektorit portual ne Shqiperi dhe duke i kaluar Autoritetit Portual kompetencat e nevojshme per te vepruar si nje port Landlord ne emer te Qeverise shqiptare.

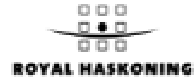
Megjithate, art. 31 i ligjit te Autoritetit Portual, i cili cakton Bordin e Supervisionit te Autoritetit Portual si pergjegjes i caktimit te konçesioneve sipas ligjit te Konçesioneve te vitit 1995, eshte ne kundërshtim te forte me art. 5 nr 9663 e Drejta e Konçesioneve i 18 nentor 2006, i cili hyri ne fuqi ne 12 janar 2007 dhe thote se autoritet kontratuese mund te jene vetem Ministrite ose repartet qeveritare locale. Autoriteti Portual nuk eshte asnje nga keto te dyja dhe sipas art. 24 e Drejta e Konçesioneve ne rast mosmarrveshje midis ligjeve te konçesioneve dhe cילו ligji tjetër ekzistues, ai qe merr perparesi eshte ligji i konçesioneve, kjo do te thote se Autoriteti Portual nuk mund te jete autoritet kontratues.

Komplikacionet e strukture ligjore

Efektet kryesore te quadrit ligjor aktual ne Shqiperi jane:

Autoriteti kontratues

Subjekti qe leshon konçesionet e pajisjeve te portit, qe duhet te jete Ministria e Puneve Publike, Transportit dhe Telekomunikacioneve, nuk eshte e njejta me ate qe duhet te administroj portin, domethene Autoriteti Portual i Durrësit. Ky i fundit, si port landlord, duhet te jete normatuesi i pare, sepse eshte ky qe cakton detyrat ne komunitetin e portit. Prandaj porti i APD-ja duhet te garantoje se operatorët privat te autorizuar per konçesionet te respektojne konditat kontraktuale te vendosura ne akordin e konçesioneve. Fatekeqesishte, keto kondita, sipas ligjit aktual ne Shqiperi, do te jene caktuar midise MPPTK-se dhe subjekteve qe kane kompetencen e konçesioneve. Ne



rastin me te keq keta mund te mos njihen nga APD-ja dhe gjithçka te shkoje kundra intereseve afategjate te saj.

APD-ja si investues.

Nese APD-ja investon ne pajisje (ose vet-financon nje investiment), administron infrastrukturen dhe superstrukturen e pergjithshme te portit dhe permbush detyrat e portit landlord duke permiresuar gjendjen e portit, ndersa qeveria leshon koncesione, rolet dhe pergjegjesit ngaterrohen me njera-tjetren. Ky lloj mekanizmi i marrjes se vendimeve ne menyre te pa koordinuar do te coje me domosdoshmeri ne keqkuptime dhe mosperputhje ne administrimin e portit. Ofruesit potencial do te marrin tenderat per leshimin e koncesioneve mbi pajisjet e portit ne menyre te parregullt dhe me mosmarrveshje sepse autoriti pergjegjes nuk eshte i qarte. Keshu qe ofruesit do kene veshiteresi ne shpalljen e propozimeve ose, nese vendosin qe te propozojne diçka, mund te shtojne rreziket e krijuar nga ligjet e pasakta.

Nje problem i ADP-se mbi investimet ose nje çeshtje tjeter ekonomike do te shkaktonte pamundesine e operatorve privat per te permbushur obligimet siç eshte percaktuar ne kontraten e koncesioneve te firmosur me MPPTT-ne.

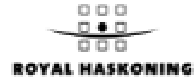
Sipas kontrates se koncesioneve, per pagesen e marrjeve me qira dhe/ose te licensesave, MPPTT eshte pala kontratuese qe do te marri shperblimin. Do te ishte e arsyeshme qe shperblimi ti shkonte APD-se, sigurishte nese investimet ne infrastrukture do ishin bere nga kjo e fundit. Nje akord mbi kete pike do te mundesonte ekzistencen e ADP-se dhe rrjedhimisht autonomine financiare te saj. Çeshtja e investimeve te infrastrukturave ngre nje problem tjeter qe eshte nevoja per te realizuar nje structure qe te perfshije principin e caktimit te obligimeve te investimenteve publike te APD-ja, e cila te firmosi kontratat e koncesioneve ne baze te nje angazhim te qarte nga ana Shtetit per te respektuar nivelin e financimit te infrastrukturave te portit qe ky vet do te mundesoje.

Koncepti i Joint – Venture qe mund te aplikohet ne APD

Duke marre ne konsiderate mundesine e ndertimit te nje Joint Ventures per te operuar ne terminale ne te cilen porti i Durrësit do te qe nje partner, eshte e rendesishme qe ne fillim te ndajme qarte partneret respektiv dhe borxhi respektiv : nje JV nuk eshte ne te vertet per te zevendesuar borxhin kapital dhe qe partneret qe marin pjese ne kete Kompani Speciale si partner ne joint venture jane te njejte me nje kreditor te zakonshem (nje bank zhvillimi, buxheti i shtetit, kontraktoret ose dhensit e paisjeve me qira kur ata i ofrojne kesaj Kompanis Speciale ne terma krediti ne nje projekt).

Pertej marjes ne konsiderat te interesave, elementa institucional e shpien Konsulentin qe te japi nje rekomandim te fort per shmangjen e nje JV te mundshem, per arsytet e meposhme:

- APD eshte duke u bere nje Landlord. Ne shikojme nje konflikt interesi te madhe per te qene nje regullator in je koncesioni dhe ne te njejten kohe egzekutues ose pjes ne egzekutimin tek i njejti koncesion/BOT. Keshtu qe atje do te kete nje konflikt te pa zhgjithshem interesi. Keshtu qe ne rekomandojm qe porti te mbaj nje pozicion te qarte si port Landlord.
- Kuadri ligjor dhe institucional ne Shqiperi eshte shume i prere ne kuptimin qe reformat ne port kerkojn qe porti te terhiqet nga operacionet dhe te fokusohet ne funksionet Landlord. Pjesmarja ne nje JV si partner do te ishte ne kontradike me reformat qe po kryen ne port ne Shqiperi.



- Joint Venture është marveshja legare me komplekse e cila kërkon angazhim kontraktual shumë të fortë. Ato janë normalisht ndërmjet dy entiteteve private por ralle ndërmjet një autoriteti publik dhe një entiteti private. Në faktë, më vonë do të ndodhin konflikte që lindin nga dy sisteme ligjore që kontrollojnë secilin partner, të quajtur ligji i kontratave dhe ligji administrativ (p.sh. në rastin e portit Ligji Autoritetit Portual).

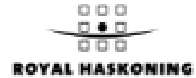
Në terma të analizës së efektivitetit ekonomik, nuk është konsideruar shumë thelbësorë të modelosh strukturën të tilla dhe nuk është e mundur që pronesia dhe struktura e ortakërisë të jenë faktorë të përcaktueshëm paraprakisht, vetëm mbas një propozimi të dhënë nga kompania JV tek pronari mund të fillojnë negociatat për lidhjen e kontratës me kompaninë e preferuar. Është gjithashtu e rekomandueshme që të shmangët partneriteti 50/50 në JV sepse kjo lloj ndarjeje nuk i jep siguri asnjërit nga partnerët (kjo është arsyeja që ndarja bëhet 51/49 kur kemi vetëm dy partnerë. Në rast se kemi tre ose më shumë partnerë perseri partneri më përqindjen më të madhe ka fuqinë e vendim marrjes).

Së fundmi, një numër i madh operatorësh do të konsideronin këto strukturë legale si jo tërheqëse, mëqenëse dhe vetë kuadri ligjor në Shqipëri është relativisht i pa qartë në dhenien e fuqisë së kontraktorit tek një Agjensi Publike. Në kuadrin aktual APD-ja nuk është në gjendje të lidhë një kontratë PPP në emer të shtetit. Kështu që krijimi i JV me partner APD-në do të shpinte në një bllokim total të procesit të koncesionit nga pikpamja legale.

Mareveshjet “trepaleshe”, një skenar i mundshëm për Kontratën e koncesionit.

Çështja e autoritetit kontratues nuk është zgjidhur akoma në kuadrin institucional të porteve në Shqipëri. Me koncesionin e planifikuar të terminalit kontejner përpara fundit të vitit 2008, propozimi i bërë nga International Finance Corporation (mbi të cilin bazohet qeveria në përgatitjen dhe shpalljen e tenderave për përzgjedhjen e një operatori të kualifikuar për terminalin kontejner, i cili do të operojë, investojë dhe përmirësojë terminalin kontejner me një kontratë afatgjatë koncesioni) është firmosja e një akordi tripartit koncesioni midis APD-së, MPPTT-së dhe subjektit të koncesionit. Me anë të këtij akordi, MPPTT kthehet, sipas të Drejtës së Koncesioneve, në autoritet kontratues dhe APD-ja do të jetë administruesi i koncesionit. Përveç kësaj, një kontratë qiradhenje ose licence duhet të firmoset nga APD-ja dhe subjektit të koncesionit me mënyrë të tillë që kjo kontratë të bashkëngjitet me akordin tripartit për të garantuar që ekziston vetëm një akord koncesioni midis paleve.

Në këto mënyra, APD-ja do të jetë përgjegjëse për MPPTT-në në aktivitetet e koncesioneve të autoritetit kontratues. Nëse synimi i MPPTT-së dhe i APD-së është që APD-ja të sipermarri gjithë aktivitetet dhe të marri të gjitha shpërblimet, atëherë akordi i koncesioneve do të strukturohet në mënyrë sa më të gjere (e përfshirë në të Drejtën e Koncesioneve) ku APD-ja kryen aktivitetet e saj qoftë në emrin e vet (p.sh. normativen e koncesionit, monitorimin, procesin e informacionit dhe raportin, investimet në infrastrukturën e portit) ose në emer të MPPTT-së dhe kjo e fundit të jetë autoriteti kontratues vetëm si emer. Në disa raste, MPPTT-ja do të veprojë si autoritet kontratues në emrin e vet. Mëqenëse MPPTT-ja jep koncesione ajo duhet të jetë gjithashtu pala që vendos akordin e koncesionit në rast se problemesh. Megjithatë, mund të përfshihet në



akordin tripartite se iniciativa te tilla te ndermerren vetem nga MPPTT-ja me pranimin e APD-se.

Akordi tripartite i mesiperms duhet, gjithsesi, te konsiderohet si nje akord tranzitor dhe duhet aplikuar deri sa te behet nje amendament ne te Drejten e Konçesioneve me te cilin autoritete portuale te behen autoritete kontratuese per te gjitha konçesionet e porteve te Shqiperise. Ekzistojne 3 arsye kryesore per te bere nje amendament ne te Drejten e Konçesioneve dhe per te perjashtuar nga detyrimet autoritet e portit, ne veçanti APD-ne sipas art. 5 ne lidhje me autoritet kontratuese. E para, APD-ja eshte nje autoritet aktualisht pergjegjes per administrimin dhe operacionet e portit te Durrësit dhe ne te ardhe do te ngeli e tille. E dyta, qeveria ka ndermend te kthej APD-ne ne autoritetin qe do investoje ne te ardhmen ne infrastrukturen dhe superstrukturen e portit te Durrësit. E treta, APD-ja eshte autoriteti qe do te permbaj te drejtat e tokave ne hapsiren e portit te Durrësit.

Shqyrtime dhe komplikacione.

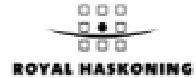
Megjithse APD-ja duhet te ishte autoriteti kontraktues i privilegjuar, mund te paraqiten disa argumenta pro MPPTT-se si autoritet kontratues. Nje investues privat mund te ndihet me i sigurt nese konçesioni eshte i dhene nga nje Ministri qendrore, meqenese lloji i investimit qe duhet te behet nga sektori publik eshte ne nivele te larta dhe APD-ja mund te kete veshtiresi.

Eshte edhe fakti se gjiendja financiare aktuale e APD-se nuk garanton se ne te ardhmen APD-ja do te financohet ne menyre autonome. Nese APD-ja nuk do te jete autonome ne kete drejtim dhe investimet do jene te konsiderueshme, nje operator privat do te doje ti kerkoje garanci financiare nje organit qendrore te qeverise. Ky eshte nje pozicion qe qeverit duan te evitojne dhe me te cilen nuk do jete nevoja per tu perballuar nese autoriteti kontratues eshte nje organ qendror i shtetit. Nje problem tjetër lidhet me faktin qe APD-ja nuk ka asnje mandat per te respektuar sherbimet e marines. Kjo gje ngreh çeshtjen e pergjegjesise se pergjithshme per administrimin dhe operacionet portuale ne portin e Durrësit.

Pronesia e ndertimit te anijeve dhe riparimin e jardeve.

Emri i tokes qe i perket Kurum-it ne ndertimit te anijeve dhe riparimin e kantierëve eshte Durrës-Kürüm Shipyard Sh.a. Ky i fundit eshte nje ndermarrje me kapital te perbashket e Kurum-it Group dhe e Ministrise se Ekonomise Shqiptare me nje baze 65% me 35% aksionesh. I gjith kantjeti ze nje hapsire baraz me 82.000 metra katror ne toke dhe 40.000 metra katror ne uij, aktualisht ne mes te teritorit portual. Deri sa kjo ndermarrje e perbashket te jete active, emri Durrës-Kürüm Shipyard Sh.a.

Problemi i tokes qe ka zene ndertimi i anijeve dhe riparimi i kantierëve eshte prani fizike brenda portit e nje pronesis private. Principi qe mbeshtet konceptin e portit landlord eshte qe gjithe teritori duhet ti perkasi autoriteti portual i cili eshte pergjegjes per administrimin, operacionet dhe mirembajtjen e te gjithave aktivitet ne port. Prandaj, duhet zgjidhur sa me shpejte problemi i pronsise se Kurum-it me ndertimin e anijeve dhe riparimin e kantjereve.



Per te zgjidhur situaten e veshtire qe ka krijuar pronesija e tokave e Durrës-Kürüm Shipyard Sh.a., disa variante jane marre ne konsiderate nga nje pikepamje teorike:

- Kürüm-i ne menyre vullnetare i shet Shtetit (mundesisht APD-se) me nje çmim te akorduar qe reflekton vleren e vertet te teritorit panvaresishte nga dhenja e konçesionit ose nga ndertimi i nje terminali tjetër ne portin e Durrës;
- Durrës-Kürüm Shipyard Sh.a. vet-deklaron falimentimin dhe qeveria mund ne kete menyre te filloje proceduren e pronesise te tokes dhe te percaktoje perdorimin e saj ne menyre te lirshme.;
- Kürüm Group fillon nje proces ligjor me qeverine dhe/ose me APD-ne per te evituar shpronesimin dhe te spostoje kantierin jashte teritorit te portit; perfundimi i procesit nuk dihet dhe do te ndaloje per kohe te gjate perdorimin e kesaj toke per zhvillimet e terminaleve te tjera.

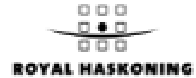
Vetem zgjidhja e pare do te mundesonte lirimin e zones se kantierit dhe perdorimin e saj per te zhvilluar aktivitete te tjera ne nje kohe sa me te shpejte.

Duke konsideruar nevojat e kompanise, administrate e Kurum-it ka paraqitur disa propozime ne baze te funksionit e tij ne port net e ardhmen. Per shembull, ne shtator te vitit 2007, Kurum-i propozoj te zgjeronte zonen e terminalit te anijeve duke i shtuar 82.000 metra katror te kantierit per riparimet e anijeve, ne menyre qe te furnizojë hapsire per nje trafik me te madhe (qe pritet kryesishte nga Maqedonija dhe Kosova). Qellimi eshte qe drejtohet gjithçka nga nje kompani Special Purpose Company ne te cilen, pas Kurum Group, te marrin pjese si aksionere nje operator nderkombetar anijesh dhe APD-ja. Propozimi implikon se ndertimi i anijeve dhe riparimi i kantierëve do te mbyllet.

Megjithate, kjo do te ndodhi vetem nese dhe kur Kurum-it ti permbushen me respect keto kerkesa: se perveç pjesmarrjes ne terminalin e anijeve, nje terminal i veçantë te perdoret nga ata per importin e 800.000 / 900.000 ton hekurishte ne vit. Per me teper, Kurumi do te ruaj pozicionin e vet te tanishem nese propozimi i tij do te refuzohet. Do te behet gati, me pas, te filloje nje proces ligjor per te shmangur shpronesimin e zonave te ndertimit te anijeve dhe riparimit te kantierëve te cilat do te spostohen jashte portit aktual.

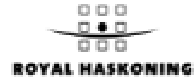
Struktura ligjore dhe institucionale vs. Dispozita tregtare direkte.

Duke konsideruar kuadrin ligjor aktual qe normatizon dhenjen e konçesioneve, (in veçanti e Drejta e Konçesioneve) propozimi i Kurum-it per te leshuar token e tyre ne kembim te se drejtes se konçesioneve per terminalin e pasagjerve dhe te anijeve dhe te se drejtes per te bere terminalin e hekurishteve, mund te mos merret ne konsiderate nga nje pikepamje vetem ligjore. Kjo do te kerkonte nje ndryshim te ligjit te konsiderueshem. Ne fakt, perpara se te jepet nje konçesion, nje proces tenderi duhet te filloje (disa akrtikuj te nenit II te se Drejtes se Konçesioneve). Kjo perjashton ne menyre te prere shkembimin e tokes me dhenjen e nje konçesioni. Ne nje ambient tregtare, akorde te reja mirepritene dhe mund te negociohen ne menyre te lirshme. Ndryshe kur nje nga palet eshte nje autoritet kontratues publik dhe e drejta e konçesioneve shqiptare nuk jep alternativa perveç se organizimi i nje tenderi.



Prandaj propozimi i Kurum-it per te negociuar tokat e tije duhet te shkeputet nga dhenja e konçesioneve dhe te drejtat e operacioneve. Keto jane dy transakzione totalishte te ndryshme dhe te panderlidhura me njera-tjeteren. Nuk eshte i mundshem asnje shkembim i njerit me tjetrin. Shitja e tokes se Kurum-it per qeverine ose APD-ne eshte thjesht nje çeshtje akordi mbi çmimin, i cili duhet te reflektoje saktesishte potencialin e tokes se ndertimin te anijeve dhe riparimit te kantjereve per nje perdorues te ardhshem sipas Kurum-it dhe duhet te jete nje çmim qe per Shtetin ose APD-ne eshte i arsyeshem per te fituar nje teritor te vendosur ne menyre strategjike prenda portit. Kur Shteti ose APD-ja te behet pronari i kesaj toke, ai mund ta perdori per cilindo qellim te arsyeshem nese nuk krijohen konflikte me ligjin dhe perdorimi te mos jete ne kundërshtim me statutin e APD-se.

Dhenja e konçesioneve eshte nje çeshtje me vete dhe mund te verifikohet perpara ose pas se shitja/blerja e tokes te perfundoje dhe emri te kete kaluar nga nje pale te tjetra. Gjithashtu piket bonus nuk mund te shkembihen me token. Kurumi nuk do te fitoje nje bonus vetem nese ben nje propozim qe eshte i pranueshem nga autoriteti kontratues (art. 23 e Drejta e Konçesioneve). Nese Kurumi do te beje te qarte qe ka marre nje konçesion, duhet te konstatoje ne fillim nese eshte i pre-kualifikuar (domethene nese respekton kriteret e pre-kualifikimit) dhe me pas qe i pergjigjet kerkesave per te paraqitur nje propozim me nje projekt qe, nga gjithë propozimet e paraqitura, te respektoje sa me shume me kriteret e vleresimit.



ROLI I APD-SE DHE INVESTIMET E LIDHURA ME TE

Pegjegjesite e investimeve per portin Landlord

Ne reformat struktural te filluara ne sektorin portual te Shqiperise, te aplikuara nga Autoriteti Portual, roli i ketij te fundit si organizem landlord eshte qe te perqendrohet kryesishte ne administrimin e tokave dhe te infrastrukturave.

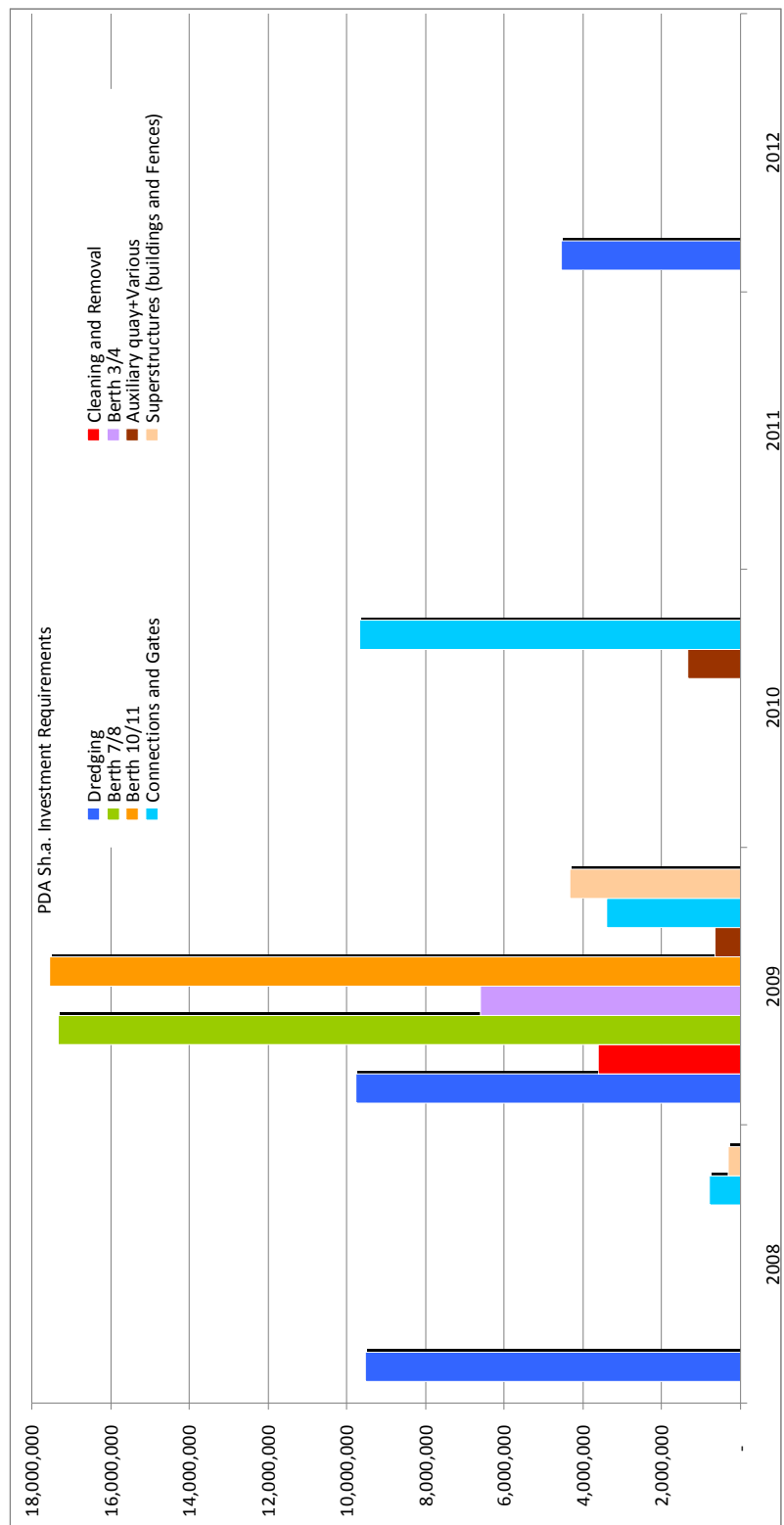
Sipas kesaj llogjike, objektivi i Autoritetit eshte te terhiqet nga operacionet e perpunimit te kargove. Kjo do te thot gjithashtu perjashtimin nga cilido fitim i lidhur me perpunimin ne bilancin e tij. Kjo mund te kompensohet me vendosjen e nje mekanizmi konçesioni nga operacionet e privatizuara, nga landlordi, per me mundesuar financimin e infrastrukturave baze te nevojshme per mirembajtjen dhe zhvillimin e portit.

Masterplani i propozuar nenvizon nje liste te investimeve te nevojshme per tju pergjigjur zhvillimit te perpunimit te mallrave sipas projektit. Pertej investimeve disa zera do te kryen nga vete porti ne konformitet me detyrat qe priten nga modeli i administrates Landlird. Detaje te ketyre investimeve jane dhene ne tabelen 6.1 dhe vendosja e tyre ne kohe paraqitet ne figuren 6.1 ne faqen tjeter.

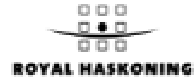
ZERI	Kosto ne Euro	Zeri	Kosto ne Euro
Thellimi I kanalit deri ne 13.5 ml	14,770,405	Kalata ndihmese + te ndryshme	1,500,000
Thellimi I basenit egzistues ne CD-11.5ml	300,000	Revetement for Reclaimed Area	4,000,000
Mirembajtja e thellimit	4,125,360	Hekurudhe	4,000,000
Largimi I tanker ate naftes	870,000	Rruge	1,250,000
Largimi I pontilit	1,000,000	Portat + vendet e parkimit + ndertessat e sherbimit	1,280,000
Pastrimi I zones se Kurumit +pikes se karburantit	926,500	Rethimi + Sikiuritia + peshorja	850,000
Kalata 7/8	13,365,000	Largimi I magazinave te drithit + Cimentos.	300,000
Kalata 3/4	5,100,000	Fond reserve per rigjenerimin e vendit	3,000,000
Kalata 10/11	13,530,000		
TOTAL EUR 70,167,265			

0-1 Detaji i investimeve te APD-s per vitet 2008-2012

Zerat e fundit jane perfshire ne parashikimin e buxhetit te APD ne formen e nje fondi reserve per te mbuluar situatat e paparashikuara brenda kufivete portit por qe ne fakt nuk jane prone e portit port e nje entiteti privat apo te jashtem. Ne rast se APD do te negocionte per ndonje kompesim te mundeshem, baza ne terma komerciale eshte parashikuar 150 -250 EURO/m². Mbasi te aplikojme nje perqindje fondi reserve ne total vlere do te ishte rreth 3.5 milion Euro. Investimet ne ndertimin dhe riparimin te infrastrukturave kryesore duhet te kryhet ne 4 vitet e para te aplikimit te masterplanit. Disa prej tyre jane duke u realizuar ose fillojne se shpejti.



0-1 Profili i Investimeve nga APD



Sherbimet portuale dhe sherbime te pergjithshme

Ne strukturen institucionale aktuale te Shqiperise, sherbimet e marines, zakonishte te kryera nga Autoritetet Portuale (qofte drejteperdrejt qofte me ane te koncesioneve), nuk hyne ne kompetencat e APD-se. Kjo gje bazohet ne ne impostimin e pergjegjesive qe ndjek:

- Funksionet e Kapitanerise se Portit nuk hyne ne kompetencat e Autoritetit Portual dhe i nenshtrohen supervisionit te Ministrise se Transporteve;
- Liçenca e operimit per operatoret privatete sherbimeve te marines kryhen dhe vendosen nga Ministria e Transporteve, nepermjet koordinimit te perditshem te stacioneve te Kapitanerise se Portit..

Pilotimi dhe akostimi, mbledhja e shkarkimit dhe kontrolli i ndotjes jane te kryera ne Durres nga kompani private te Liçensuara; sherbimet e rimorkjos ndjekin te njejtin principe, me ndryshimin qe ky sherbim kryet nga nje subjekt publik.

Nga nje perspektive tregu, keto sherbime kontratoen ne menyre te drejteperdrejte nga perdoruesit, domethene kompanite e anijeve qe ankorohen ne Durres dhe nga kompani sherbimesh te caktuara qe hyne ne port, me aprovimin e Kapitanerise se Portit.

Nga perspektiva e APDF-se, nuk ka detyrime financiare per sherbimet e marines ne Durres per sa i perket Autoritetit, sepse nuk ka asnje shperblim per sherbimet e marines dhe nuk ka asnje shpenzim operacional ose per investimin. Domethene nuk ka asnje Fitim/humbje apo BalanceFrom per aktivitet e sherbimeve te marines per APD-se.

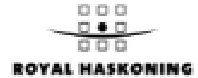
Sipas karakteristikave te modelit te administrimit Landlord, shrbimet e marines, akoma nen kompetencat e Autoritetit Portual, shpesh jane dhene me koncesion ose spostuar nga Ftimi/Humbja ose Bilanci i Portit. Prandai dispozitat aktuale ne Shqiperi eshte linje me strukturen financiare te menduar, perçeç faktit se nuk mund te ekzistoj asnje shperblim koncesionesh (ne kete rast Liçence) per APD-ne; keto shperblime nese ekzistojne, i shkojne direkt Ministrise se Transporteve e cila jep liçensen.

Per APD-ne, nuk eshte e nevojshme asnje iniciative ne lidhje me koncesionin e sherbimeve te marines, heqjen e kompetencave, transferimin apo rinovimin e pajisjeve.

Ne lidhje me sherbimet e Sigurise, APD-ja kryen detyren e sjelljes se Zjarrfiksave dhe te organizimit te sistemit te sigurise ne zonen e portit. Ne kete drejtim pritet te behen disa investime (shif kapitullin 6).

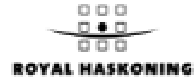
Detyrimet e Portit

Sic u tregua me siper, struktura dhe marrja e Detyrimeve Portuale ne Durres nuk konsiderohet ne favor te Autoritetit Portual. Ne thelb, detyrimet portuale nuk reflektojne kostot ekonomike te nje infrastrukture (ne kete raste termin Detyrime) por perfaqesojne kontributin e ndonje perdoruesi ne koston e tij, pjesa e mbetur do te mbulohet nga



fondet publike ose ne shume raste plotesisht nga subvencionet nga operatoret e terminalit.

Ne te njejten kohe fakti qe taksat e kapiteneris nuk mblidhen nga autoriteti portual eshte i pazakont. Ndersa eshte i njohur fakti qe Kapiteneria funksionon jashte portit dhe eshte e besueshme qe grumbullimi 100% i takses se Kapiteneris nuk reflekton koston ekonomike te nje sherbimi te tille; Taksa e Kapitenerise duhet fillimishte per te mbuluar koston e mirmbajtjes se infrastruktures vecanerishte shpenzimet per thellimin e basenit dhe mirmbajtjen e thellesise. Konsulenti rekomandon qe kjo situatë eshte marr ne konsiderate nga kerkesat financiare te portit. Parashikimi i impaktit te mekanizmit te shperndarjes eshte paraqitur ne analizen financiare me poshte.



PROPOZIMET E PPP-SE DHE STRATEGJA E PRIVATIZIMIT E TERMINALIT

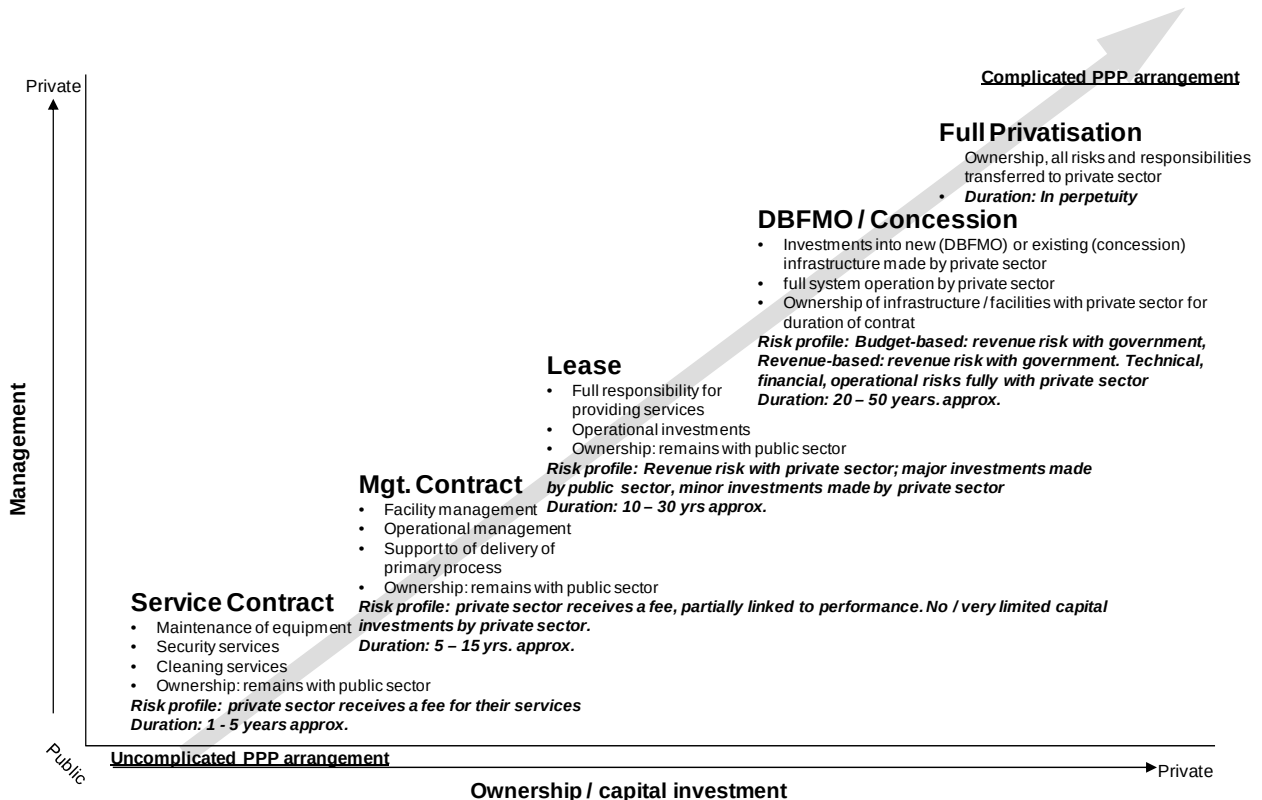
Dispozitat e PPP-se ne pergjithesi dhe informacione baze mbi filozofine e PPP-se.

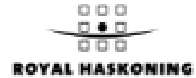
Kontratat e PPP-se ofrojne nje fushe shume te gjere dizpositash kontraktuale dhe secila nga keto ndryshon ne lidhje me fushen, pergjegjesine, rreziqet dhe obligimet. Levizja nga nje fushe te tjetra prodhon nje spostim gradual i pergjegjesive nga Autoriteti Konçesionar Publik ne partnerin privat..

Forma me e thjeshte e dispozites se PPP-se eshte nje kontrat Sherbimi ose nje kontrat operimi/adiministrimi. Ne kete dispozite te thjeshte, sektori private duhet te kryej nje sherbim specifike me shperblim nga ana Autoritetit; kjo mundeson gjithashtu qe mos te kete asnje ose shume pak investimente private dhe probleme midis paleve.

Qellimi tjetër i kontratave te PPP-se eshte privatizimi i infrastrukturave, me kontroll te limituar e Autoriteteve Publike ne vendime ose zbatime, kryesishte te lidhura me monitorimin e tregut te operatorve private dhe me detyren normatizuese per kete sektor per te mbrojtur interesat e Shtetit. Kjo forme e PPP-se perdoret gjithashtu kur qeverite vendosin te privatizojne nje sherbim ose infrastructure, nepermjet nje strategjise se heqjes se kompetences, per tu terhequr nga nje sektor i caktuar.

Diagrama e meposhtme paraqet nje pamje te pergjithshme te dispozitave te zakonshme te PPP-se te perdorura ne infrastrukturat dhe sherbimet publike qe jane financuar ose administruar me ane te nje modeli PPP:





0-1 Fusha e dispozitave te pergjithshme te PPP-se (Burimi: RebelGroup Advisory BV)

Nderlikimi i akordit PPP rritet me transferimin gradual te rrezikut dhe te pergjegjesive ne sektorin privat. Shpejtesija e aplikimit te nje kontrate te PPP-se lidhet kryesisht me caktimin e rrezikut/pergjegjesine (publik vs. partner privat) dhe me investimin/pronesine e fitimeve te lidhura me te.

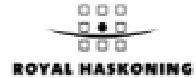
Pervec ketyre pikave kritikem, çdo lloje akordi PPP midis nje Autoriteti Konçesionar dhe nje Privati, nese ky privat eshte nje investitor, nje kontratues/operator ose te dyja, eshte i karakterizuar nga veçorit ne lidhje me çeshtjet:

- Si shperndahet profile i fluksit monetary ne ciklin jetesor?
- Cili eshte klienti ne nje kontrat PPP qe i çon te ardhurat drejt infrastruktures (Autoriteti apo direkt perdoruesi perfundimtar?)
- Kush eshte konsideruar koha e kontrates PPP? (afatgjate vs.afatshkurter)
- Kush e mbart rrezikun per te ardhurat? (tarifat tregtare, çmimi i transportit..)
- Kush e mbart rrezikun e operacioneve dhe kush eshte pergjegjes per O&M?
- Kush eshte subjekti juridik ne investimentin?

Tabela e meposhtme paraqet nje pamje te pergjithshme te karakteristikave kryesore te dispozites te pergjithshme te PPP-se, sipas klasifikimit te Bankes Boterore. Kjo table nuk i referohet ne menyre specifike sektorit portual por eshte thjeshte nje krahasim i pergjithshem i karakterisitkave te PPP-se:

	Kontrat sherbimi	kontrat administrimi	kontrat qiraje	BOT/DBFMO and te ngjshem	Konçesione	Privatizimi komplet / shpronësimi
Koha e parashikuar	Zakonisht i shkurter	2-5 vjet, deri ne 10	10-15 vjet, deri ne 25	10-30 vjet, ne 95 vjet.	20-30 vjet	Ne vazhdimësi
Klienti	Shteti / furnizuesi i sherbimit	Shteti / furnizuesi i sherbimit	Perdoruesi perfundimtar	Shteti / furnizuesi i sherbimit	Perdoruesi perfundimtar	Perdoruesi perfundimtar
Pronesija	publike	publike	publike	publike	publike	Private
Investimi	publike	publike	publike	Private	Private	Private
O&M rasp.	publike (private)	Private	Private	Private	Private	Private
Risku operacional	publike	publike (private)	Private	Private	Private	Private
Risku i te ardhurave	publike / Private	publike / Private	Private	publike	Private	Private
Profili i fluksit monetar	Taks fikse per sherbim	Taks fikse per sherbim	Subject ne rrezik tregu	Subjekt ne rrezik tregu	Subjekt ne rrezik tregu	Subjekt ne rrezik tregu

0-1 karakteristikat kryesore te dispozites PPP (Burimi: Banka Boterore 2000, e adaptuar)



Ne kete tabele, mund te shihet se, sa me shume pergjegjesi te tranferohen ne sektorin privat (me rreziket e lidhura me te), aq me e gjate do te jete kontrata. Kjo gje i jep investitorve privat kohe te mjaftueshme per te mbuluar investimet e tyre nepermjet nje te drejte kontraktuale afatgjate per te operuar dhe per te gjeneruar te ardhura nga perfitimet, gjithashtu i jep kohe per te mundesuar shperblimin e borxheve te lidhur me te, te cilat rriten ne menyre proporcionale me sasine e investimit i realizuar nga pala private.

Risket e te ardhurave jane te lidhura ngushte me tipin e klientit te kontrates PPP. Me emrin Klient, nenkuptohet pala kryesore marrese e sherbimit dhe/ose i perfitimit te organizuar ne kontraten PPP.

Per shembull ne nje kontrat DBFM(O) (for Projektimin, ndertimin, financimin, mirembajtijen, operacionin), ne te cilin nje kontratues privat direzon nje infrastrukture me nje çmim te caktuar, marresi kryesor eshte direkt Autoriteti Publik, i cili pergatit infrastrukturen per perdoruesin perfundimtar; ne nje kontrat konçesioni, klienti eshte perdoruesi perfundimtar, sepse kontratuesi privat mund te marri direkt perfitimet nga perdoruesi/klient perfundimtar. Ky lloji I fundit i dispozites PPP eshte me i sakt per infrastrukturen e karakterizuar nga nje aspekt tregtar te konsiderueshem, si portet, aeroportet ose projektet e pronave, ku te ardhurat merren direkt nga operatori privat, i cili paralelisht administron dhe mbart rreziket e te ardhurave (te tregut).

Ky pershkrim i shkurter paraqet nje pamje te pergjithshme te filozofise se PPP-se ne financimin e infrastruktures. Sektori portual paraqet veçorit e tij me modele te ndryshme qe mund te rezultojne me pak ose me shume te pershtatshem, gjithashtu me adaptimet ne disa karakteristika per tu perputhur sa me mire me ambientin tregtar te veçante te industrise se portit. Strategjia e PPP-se per Durresit e shpjeguar me poshte bazohet ne veçanerisht mbi kete perspektive.

Paraqitja e modeleve te PPP-se ne Durres.

Qellimi, gjerësija dhe perfshirja e investimeve te sektorit privat

Çeshtja e qellimit, gjerësisë dhe perfshirjes se sektorit privat eshte shume e rendesishme per zgjidhjen e disa çeshtjeve. Eshte e lidhur me politiken dhe shpesh eshte çeshtje qe vendoset nga interesa te palve te ndryshme. Pytja e rendesishme eshte nese sektori privat mund te kryej sherbime qe cojne ne perfundim, pjesen me te madhe ne most e gjithin, mandatin e autoritetit portual, ose nese do te kufizohet te kryej operacione te caktuara me sub-kontrat per nje sherbim te portit ose nje sherbim te pergjithshem. Pergjigja e ksaj pyetjes mund te jepet vetem nese qellimi i sektorit public per te perfshire sektorin privat eshte deklaruar ne menyre te qarte. Ky qellimi mund te jete baraz me secilen pike apo te gjitha pikat qe vijojne:

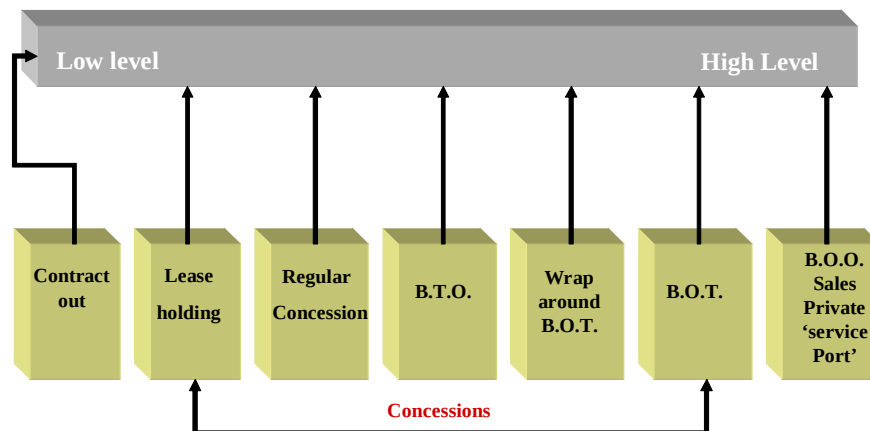
- Permiresimi i aftesisë se administrimit I nje subjekti portual
- Ulja e kerkeses financiare mbi financat publike.
- Ritja e cilesisë se sherbimit te portit dhe ulja e çmimit te sherbimeve te portit
- Stimolimi i investimeve private dhe te sipermarrjeve private
- Transferimi i teknologjise dhe i administrimit me te avancuar

Nivelet e dallimeve

Ne lidhje me zgjerimin e sektorit privat, duhet bere nje dallim midis 4 nivele te ndryshme:

- **Pjesmarrje e sektorit privat me menyre te plot, permanente dhe te totale** (nje prone komplet e portit eshte transferuar ne menyre permanente nga autoritetet publike ne nje kompani private e cila do te jete e pergjegjshme per gjith funksionet, sherbimet dhe operacionet perfshire pergjegjesite e sherbimeve publike);
- **Pjesemarrje e sektorit privat ne menyre te pjeseshme, parciale por permanente** (nje seksion e nje prone te portit eshte transferuar ne menyre permanente nga autoritetet publike ne nje kompani private per te cilen kjo e fundit do te jete e pergjegjshme per disa funksione, sherbime dhe operacione te caktuara);
- **Pjesmarrje e sektorit privat ne menyre totale, te plot port e perkoheshme** (per nje periudhe te caktuar kohe nje prone komplet e portit eshte transferuar nga autoritetet publike ne nje kompani private, e cila do te jete e pergjegjshme per te gjitha funksionet, sherbimet dhe operacionet perfshire pergjegjesite e sherbimit public – ne fund te periudhes te caktuar prona e portit transferohet prap te autoritetet publike);
- **Pjesmarrje e sektorit privat ne menyre te pjeseshme, parciale dhe te perkoheshme** (per nje periudhe te caktuar kohe nje pjese e prones se portit eshte transferuar nga autoritetet publike ne nje kompani private, e cila do te jete e pergjegjshme per disa funksione, sherbime dhe operacione te caktuara; ne fund te periudhes te caktuar prona e portit i transferohet prap autoriteteve publike).

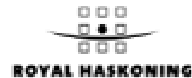
Forms of private sector participation



0-2 Format e pjesmarrjes se sektorit privat

Per sa i perket portit te Durrësit, eshte e sigurt qe vetem niveli i fundit i pjesmarrjes se sektorit privat (i pjeseshem, parcial dhe i perkoheshem) do te pranohet nga Shteti.

Disa modele te mundeshme mund te merren ne konsiderate per pjesmarrjen e sektorit privat ne port. Keto modele shkojne nga nje nivel i ulet pjesmarrje te nje kompanie



private nga kontrolli i shërbimeve të kontrollit total deri sa gjithë prona e portit të shitet. Format e ndryshme të pjesëmarrjes së sektorit privat janë të paraqitura të figura 7.3..

Modeli alternativ dhe marrëveshjet e aplikueshme kontraktuale

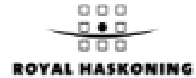
Niveli i pjesëmarrjes së sektorit privat është shumë i ulët kur autoriteti publik (për hir të lehtësisë që tani e tutje do të referohemi si 'Autoritet portual' ndonëse mund të jetë një autoritet rajonal ose madje edhe një ministri apo agjenci e qeverisë qendrore) **kontraktin** shërbime apo veprimtari të caktuara ose nënshkruan periudhë të parapercaktuara një marrëveshje menaxhimi me kompani të sektorit privat. Këto të fundit punojnë me straightforward result-base për **një rënumërim të fiksuar për a fixed remuneration**. Në port nuk kërkohej asnjë investim privat. Koha për të cilën është rënë dakort është përgjithësisht e shkurtër.

Me **lease holdings** sektori privat merr përsipër veprimet e shërbimeve të mirë përcaktuara dhe mjetet ndihmëse (vendakorimi/terminale/rimorkim) për një periudhë të paracaktuar. Nuk kërkohej asnjë investim i rëndësishëm apo superstruktura. Megjithatë, investime në paisje mund të jenë të domosdoshme nga ana e qeramarrësit. Qeramarrësi i paguan një qera për të cilën është rënë dakort (në shumë të përgjithshme ose në bazë të ardhurash të pjesshme) autoritetit portual, i cili mbetet pronari i mjeteve ndihmëse dhe paisjeve. Atij i duhet të plotësojë një numër të kufizuar kushtesh performance.

Në një **koncesion të rregullt**, sektori privat merr përsipër veprimet e shërbimeve dhe mjeteve ndihmëse të mirë përcaktuara për periudhën kohë që është rënë dakort, por prej tij priten gjithashtu investime të dukshme në superstruktura dhe paisje. Koncesionari i paguan autoritetit kontraktues një qera të përcaktuar për të cilën është rënë dakort e cila me vone mund të lidhet me sistemin e pagesës së licencës/**royalty payment system**. Autoriteti kontraktues (by and large një autoritet portual) mbetet pronari i infrastrukturës së shërbimeve si edhe i superstrukturës. Operatori privat duhet të bëjë dakort për një numër të kufizuar kushtesh performance të cialt, megjithatë, mund të jenë shumë kërkuarë pasi ai pritet të jetë me shumë në komandë se në rastin e një qeramarrje të thjeshtë.

Në një **marrëveshje B.T.O./ B.T.O. arrangement**, sektori privat merr përsipër operacionet e shërbimeve të mirë përcaktuara dhe mjetet ndihmëse, por pritet gjithashtu të bëjë investime të mëdha në ndërtimin e infrastrukturës operacionale, superstruktura dhe paisje. Më tej, kështu kryehen investimet pronësi mbi mjetet ndihmëse (përfshirë infrastrukturën dhe superstrukturën që janë ndërtuar nga sektori privat) i transferohen autoritetit kontraktues, por operatori privat ka të drejtën të përdorë mjetet ndihmëse për një periudhë kohë për të cilën është rënë dakort. Kjo marrëveshje është shpesh shkaku i thelbesor i vështirësive kryesore për operatorin e sektorit privat në gjetjen e fondeve të përshtatshme dhe si rrjedhim aplikohet vetëm në qoftë se ligjet e koncesionit kombëtar e imponojnë këtë regjim.

Marrëveshja B.O.T. është në thelb e njëta si marrëveshja B.T.O., megjithatë me një përjashtim të madh, domethënë që pronësi e mjeteve ndihmëse, të prura nga operatori i sektorit privat sipas kontratës së koncesionit, mbeten prona e tij deri në fund të periudhës së rënë dakort, kohë në të cilën ato i transferohen autoritetit kontraktues. Nëse koncesionari nën një kontratë B.T.O. ose B.O.T. i paguan ende autoritetit



kontraktues (ose autoritetit portual) një tarife për të cilën është rënë dakord varet teresisht në kushtet e rena dakord ndërmjet të dy paleve. Në analizen përfundimtare kjo tarife duhet në fund të fundit të reflektojë suksesin e pritshëm financiar të projektit për koncesionarin gjatë kohezgjatjes së koncesionit.

B.O.T. mbështjellese/wrap-around B.O.T. është një kontratë koncesioni e kombinuar që fillon me një infrastrukturë operacionale ekzistuese që jepet në koncesion, por për pasoje jep mundësi për një shtesë të koncesionit me një infrastrukturë operacionale që do të ndërtohet (duke kombinuar kështu ato që do të jete një marrje me kontratë qeradhenese apo një koncesion i rregullt me një marrëveshje të tipit B.O.T.).

Së fundi, **B.O.O., marrëveshjet portuale për shitjet dhe shërbimin privat** kanë të përbashkët atë që të con në përfshirjen e interesave, të plotë dhe të përhershme të sektorit privat, jo vetëm me përgjegjësi për operacionet dhe investimet e transferuara nga autoriteti portual tek sektori privat, por edhe me transferimin e mandatit të autoritetit të plotë të shërbimit publik. Dukshëm, ky model i fundit mund të përjashtohet për sektorin e porteve shqiptare meqë ai nuk është në konformitet me politiken e përgjithshme politike dhe ekonomike të qeverisë.

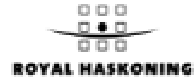
Aty ku dhe kur kërkohej përfshirja e sektorit privat, legjislativi ekzistues, në vecanti ligji mbi koncesionin, duket të favorizojë qeradhenien dhe kontratat e koncesionit të rregullt. Kontratat B.O.T. janë me të vështirë për t'u realizuar në qoftë se mjetet ndihmëse duhet të plotësojnë nevojat specifike të paleve private të interesuar dhe konkurrenca për treg është e përshtatshme ose e pamundur (kjo çështje do të diskutohet më tej në këtë seksion kur të mbulojmë objektin specifik të përfshirjes së sektorit privat).

Kështu, në kontekstin shqiptar modelet dhe marrëveshjet kontraktuale me relevante të përmendura më sipër janë qeramarrjet dhe marrëveshjet e koncesionit të rregullt. Megjithatë, për disa nga mjetet e reja ndihmëse për ngarkesat e anijes të planifikuara në master plan, një koncesion B.O.T. i mirë strukturuar mund të jete një marrëveshje e preferuar në rast se qeveria apo **PDA** dëshirojnë të minimizojnë ekspozimin e vet financiar.

Objekti" specifik i përfshirjes së sektorit privat

Çështja e 'objektit' të përfshirjes së sektorit privat është e lidhur ngushtë me atë që autoritetet publike e konsiderojnë të pranueshme në kushtet e një zgjatje dhe mbulimi të një përfshirjeje të tillë, specifikimet e master planit dhe nëse koncesioni i referohet mjeteve ndihmëse ekzistuese apo të reja që do të ndërtohen. Në mënyrë specifike, termi "objekt" përcakton atë që autoritetet portuale do t'i ofrojnë peratorit të sektorit privat si asete fizike (për një terminal kjo përfshin infrastrukturën operacionale të tillë si vendndodhimi, sipërfaqen tokësore të shtruar apo të pashtuar pas vendndodhimit, akseset rrugore dhe hekurudshore dhe disa apo të gjitha paisjet e manovrimit).

Delimitimi i preciz i asetëve fizike që do të ofrohen në një paketë **PPP** është shqetësim i vecantë në portin e Durrësit. Në të vërtetë, kapaciteti i kufizuar i portit për zgjerim në vendndodhjet e tij aktuale dhe brenda konfigurimit aktual, mungesa relative e vendndodhjeve ekzistuese për manovrimin e specializuar të kargove dhe shumë kërkesave që rrjedhin nga ndërmarrjet industriale dhe tregtare për tokë shtesë dhe mjete ndihmëse të specializuara i vë të gjithë vendndodhjet në vlerë të ngritur. Janë



regjistruar kërkesa konkurruese për terminalin e trageteve, për sipërfaqen në zotërim privat të dokut të ndërtimit dhe riparimit të anijeve dhe vecanërisht për vendankorimet për ngarkesat. Kështu kjo e fundit, sipas të gjitha pikësnyimeve dhe qëllimeve, mund të përdoret për ndonjërin nga aresyet e mëposhtme: për të furnizuar uzinen e celikut në Elbasan me lëndet e para baze, për manovrimin e eksporteve të cimentos, për plotësimin e kërkesës së ngarkesës së komoditeteve të tjera dhe për çdo përdorim tjetër për të cilin identifikohet një nevojë e fortë aktuale apo potenciale.

Diapazoni për kombinimin e veprimtarive të ndryshme në të njëjtin fasilitet është i kufizuar. Kjo bën imperative që kërkesat të renditen sipas rëndësisë mbi baze të vlerës ekonomike të shtuar dhe secili nga fasilitetet që do ofrohet për koncesion të përcaktohet me saktësi dhe përshkruhet ekzaktesisht. Është thelbësore që qeveria t'i deklarojë qartë prioritetet e veta në hartimin e planit të biznesit dhe të vlerësojë çdo projekt koncesioni me synimin që të realizojë një shfaqje operationale optimale, duke arritur nivelet me të mira të mundshme të përdorimit dhe duke gjeneruar kontributin me të madh të mundshëm për ekonominë kombëtare.

Kohezgjatja e përfshirjes së sektorit privat

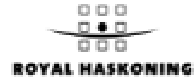
Kohezgjatja e qeradhenies apo marrëveshjes së koncesionit (përveç koncesioneve **B.O.O**¹) është një çështje strategjike e minente derisa ajo varet mes faktorësh të tjerë

- mbi tipin e fasilitetit për të cilin nënshkruhet një kontratë qeradhenieje apo koncesioni;
- investimet respektive të kapitalit që do të bëhen nga "autoriteti kontraktues" dhe "koncesionari"
- dhe **rinumerimi/renumeration** së operatorit i sektorit privat bie dakort që të paguaje autoritetin kontraktues.

Për pasoje, kohezgjatja e një marrëveshjeje koncesioni duhet kryesisht/në teresi të vendoset nga rezultatet e kalkulimeve financiare të cilat me rradhe duhet të bazohen në kushtet dhe konditat e përshira në marrëveshjen e koncesionit në diskutim (psh në lidhje me CAPEX-in e kërkuar, shpërndarja ngarkesës së investimeve ndërmjet Autoriteteve portuale dhe operatorit privat, tarifat e përdorimit dhe shkalla e lirisë për t'i vendosur keto, tarifat erantale, niveli i pagesave niveleve të ndryshme prurës, etj.).

Afati i vetëm ligjor që imponohet aktualisht në Shqipëri është ai i një kohezgjatjeje maksimale prej 35 vjetësh për një koncesion, sic shpallet në ligjin nr. 9663, datë 18/12/2006 për koncesionin. Nëse kjo kohezgjatje është e saktë apo shumë e gjatë për një projekt specifik koncesioni mund të vendoset sapo parametrat kritikë të marrëveshjes së koncesionit janë përfshirë në modelin financiar dhe janë krahasuar rezultatet e përfituara, së pari me objektivat e vendosura të Ministrisë së Transportit dhe **PDA-së** dhe pastaj me ato që pret operatori privat.

¹ Në **B.O.O**. nuk ka transferim mbrapsht tek autoriteti kontraktues të fasiliteve të ndërtuara sipas kontratës së koncesionit dhe kështu që si rregull për këtë lloj marrëveshjeje nuk vendoset kohezgjatje.



Insistimi i disa autoriteteve publike per te nenshkruar vetem periudha koncesioni afat shkurtra, tenton t'i dergoje sinjale te gabuara paleve te sektorit privat. Keto mbeshteten ne shume projekte per te investuar rende, tranferuar **dije/know-how** dhe ndajne disa nga te ardhurat, nderkohe qe ne te njejten kohe autoriteti kontraktual, duke insistuar tek marreveshjet afatshkurtra tregon besimin minimal ne projektet afatgjata te kompanive private, mundesite operationale dhe mprehtesia financiare. Pandaj autoriteti qe jep koncesion dueht te tregojte kujdes ne dhenien e sinjaleve te sakta kur vendos mbi kushtet e nje marreveshjeje me interesat e sektorit privat, duke marre parasysh angazhimet qe kerkojne nga keto te fundit.

Nga eksperienca mbare boterore eshte e mundur te nxjerresh konkluzione se per kontratat e dhenies me qera me investime te kufizuara, afati eshte tipikisht rreth 15 vjet. Per nje marreveshje koncesioni te rregullt me investime ekstensive ne superstrukture (zyra, porta, reparte pune) dhe paisje afati eshte tipikisht 20 deri 25 vjet. Per kontratat e tipit **B.O.T.** afati eshte pergjithesisht 25 deri me 35 vjet me opsionin e riperseritjes. Megjithate, keto afate jane vetem treguese dhe ekziston shume variacion nga nje kontrate koncesioni tek tjetra. Ajo qe eshte kritike ketu, eshte se nje afat i sakte kontrate duhet te ndihmoje ne ngritjen e nje ortakerie produktive dhe eficente ndermjet autoritetit kontraktues dhe koncesionerit, ne ate menyre qe te dy te kene stimuj per te vazhduar punene se bashku ne menyre qe te maksimalizojne perfitimet e partneritetit publik privat (PPP).

Ndertimi i sakte PPP per nje projekt specifik

Ceshtja e ndertimit me te sakte PPP per nje projekt specifik eshte e lidhur ngushte me pika te ndryshme qe u ngriten ne seksionet e meparshme, te tilla si synimet dhe objektivat e politikës se qeverise per te sjellur sektorin privat ne menaxhimin dhe operationet e portit, ndarja e peshes se investimeve ndermjet sektorit publik dhe privat dhe kohezgajtja e propozuar e kontrates. Ne portin e Durrësit mund te behet nje dallim ndermjet terminalit te konteniereve, terminalit te trageteve dhe pasagjereve dhe mjeteve te ndryshme ndihmese te mallrave te paambalazuara.

Per terminalin e konteniereve tek vendankorimi nr. 6, ku ofrohet superstruktura e vendankorimit dhe kalates, nje koncesion i rregullt afatgjate duket te jete forma me e pershtatshme e PPP-se. Ne marreveshje koncesioneri duhet te ofroje kalata te **permiresuara/modernizuara/upgraded** nderkohe qe hap, shkaterrimin e faciliteve ekzistuese, prokurimin dhe zevendesimin e paisjeve te manovrimit duhet te jene pergjegjesi e koncesionarit privat. Koncesioni duhet te strukturohet me nje opsion zgjerim te terminalit te futur, i cili duhet te behet i perdorshem kur volumet perpunuese te konteniereve arrijne nje nivel te caktuar.

Per terminalin e trageteve/pasagjereve zgjidhja eshte me komplekse. Me e shumta do te varet ne faktin nese terminali i tanishem do te jete 'objekti' i marreveshjes, apo nese njetet ndihmese qe do te ofrohen, mund gjithashtu te inkorporoje ca siperfaqe toke qe tani i perkasin grupit privat KËRÛM. Per me teper, rendesia e investimit kerkon zhvillimin e nje terminali te zgjeruar, mundesine e tij per t'u perdorur per gjera te tjera vec trafikut te trageteve (te tilla si nje terminal i plote veturash me funksione **PDI**) dhe kompensinet qe do t'u jepen pronareve aktuale te tokes se jardt te ndertimit dhe riparimit te anijeve, dueht marre gjithashtu ne konsiderate. Keta faktore kerkojne nje studim dhe sqarim te metejshe perpara vendimeve ne lidhje me berjen e formatit PPP me te pershtatshem dhe pastaj fillojne negociatat me palet e interesuara.



Per terminalin e mallrave te paambalazhuara qeveria ka dy opsione baze. Ajo mund ta tenderoje per nje cmim te nje koncesioni te rregullt, ne te cilin operatori privat do te duhet te investoje per zhvillimin e superstruktures dhe per te gjita paisjet e manovrimit. Ose mund ta tenderoje per nje cmim te nje koncesion te tipit B.O.T. dhe keshtu te pakesoje dukshem angazhimet e veta ne investime.

Ne seksionin pasardhes do te eksplorothen dimensionet e tjera te kesaj ceshtjeje, dmth cilat entitete te sektorit potencial privat do te jene te interesuara te marrin pjese ne tender.

Entitetet potenciale private qe do te jene te interesuara te marrin pjese ne nje ndertim PPP

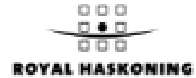
Tipi i faciliteteve te portit qe do t'i ofrohen sektorit privat per operim afatgjate do te percaktoje ne shkalle te madhe se cilat entitete potenciale te sektorit privat mund te jene te interesura te marrin pjese ne nje ndertim PPP. Ketu duhet bere nje dallim ndermjet terminalit te konteniereve, terminaleve te mallrave industriale te thata dhe terminalit te trageteve/pasagjereve.

Terminali i konteniereve

Per facilitetet e manovrimit te konteniereve dhe me ne vecanti per terminalin e propoxuar per konteniere ne vendankorimin 6 (mundesisht me zgjerime qe perfshijne vendankorimin 5 dhe 7), zgjedhja eshte ndermjet kompanive teresisht operuese te terminalit te konteniereve, kompanive qe vlera i jepet si nga nje apo me shume linja te transportit detar plus nje apo me shume operatore terminalesh edhe nga kompani ne te cilat vetem konsorciumet e linjave te transportit detar dhe apo linjave individuale interes financimi. Interesi i linjave te transportit detar per te kerkuar te financojne ne terminale kontenieresh ne porte me pozicion strategjik kane ngritur nje debat te nxehte mbi avantazhet dhe veshtiresite e kompanive te tilla aksionere.

Ceshtja kyc ketu eshte nese fasiliteti i terminalit do te perdoret si fasilitet i perdorimit te perbashket apo si nje fasilitet qe i dedikohet nje linje te vetme transporti detar apo nje grupi linjash transporti detar (ku keto do te perfitojne nga kushtet dobiprures ne lidhje me te drejtat e vendankorimit dhe perpaesite operationale). Kjo ceshtje varet ne nje shkalle te caktuar ne 'pronesine' e terminalit dhe te permases relative dhe ne kapacitetin e terminalit ne lidhje me furnizimim total te kapacitetit te konteniereve ne port. Per shembull porti i Singaporit ka nenshkruar nje marreveshje te perbashket me Mediterranean Shipping Line (MSC) per menaxhimin dhe operimine pese vendankorimeve te dedikuara per perdorim ekskluziv nga agjencia e transportit/**carrier**. Keshtu, brenda portit te Singaporit kapaciteti i vendankorimeve dedikuar MSC eshte marginal (2 milione **TEU-s** nga nje total prej 28 milione **TEU-s**). Nje marreveshje e ngjashme u perfundua ndermjet PSA (**Autoriteti te Portit te Singaporit**) dhe MSC per nje terminal te perbashket ne Antverp, i dedikuar vetem per operationete e MSC. Ketu kapaciteti i terminalit perfaqeson afersisht $\frac{1}{4}$ e totalit te lapacitetit te manovrimit te konteniereve ne port.

Qartesisht, ne portet ku ekzistojne disa terminale kontenieresh, mund te jete oportune te rezervosh nje ose me shume terminale per perdorim te dedikuar nga nje linje e vetme transporti detar apo nje aleance agjencish transporti sepse ajo i jep portit nje garanci te caktuar te kapjes se biznesit peer nje peridudhe afatgjate. Per terminalin Euromax ne

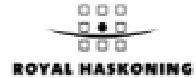


Rotterdam (qe do te inagurohet ne 2008) nje grup i perbere nga nje operator terminali dhe nje agjenci transporti nenshkroi nje marreveshje koncesioni me Ndermarrjen e Portit te Roterdamit. Ndermarrja e perbashket eshte ndermjet aleances se operatorit te terminalit HPH (permes ECT-s) dhe agjencise se transportit CKYH mbi nje baze vlere prej 51/49%. Kur te zhvillohet plotesisht Euromax-i do te perfaqesoje me pak se $\frac{1}{4}$ e kapacitetit total te manovrimit te konteniereve ne Portin e Roterdamit, duke mos llogaritur zhvillimet e Maasvlakte 2 dhe me pak se $\frac{1}{6}$ e kapacitetit te pergjithshem kur te perfundoje Maasvlakte 2. Keshtu, Roterdami ka siguruar qe ne te ardhmen linjat e transportit detar do te kene nje zgjedhje me te madhe terminalesh per t'iu referuar, e cila nuk i pengon ata nga pjesemarrja e drejtperdrejte sipermarrje te perbashketa me Kompanite me Qellim te Vecante (SPC) qe operojne terminalaet e konteniereve. Kjo politike eshte konfirmuar me nenshkrimin e marreveshjes se koncesionit per terminalin e pare te ri qe do te ndertohet ne Maasvlakte 2, ndermjet Autoritetit Portual dhe grupimit te perbere nga DP World (si operator terminali), CMA-CGM (si agjenci individuale transporti detar) dhe tre linjave te transportit detar anetare te New World Alliance (MOL, Hyundai dhe OOCL).

Tabela 7.2 paraqet permbledhtazi rgumentet ne favor dhe kundra vleres se nje kontrate koncesioni per menaxhimin dhe operimin e nje terminali kontenieresh te nje linje transporti detar. Linjat e transportit detar ofrojne avantazhin se ato mund te japin trafikun e kerkuar dhe garancite e perpunimit, sepse ato mund ne nje fare mase drejtojne anijet e tyre ne porte te perzgjedhura ne fjale. Keshtu per te dy terminalaet ne portin e tangiesit te dy **SPC-te** (nje me APMT nga grupi i kompanive Maersk si aksioner kryesor dhe tjetri me CMA/CGM – Comanav dhe MSC si linja transporti detar te interesuara) ka garantuar nje minimum perpunimi prej 1 500 000 **TEU** ne vit me nje pjese te madhe te kesaj gati te garantuar nga viti i pare i operimit. Per rrjedhoje, nje port mund te prese linjen e transportit detar me investime direkte ne nje nga terminalaet e tij per te treguar besueshmeri me te larte ndaj angazhimit te saj financiar.

Megjithate duhet te jemi te kujdesshem ketu per te mos pretenduar se ne te gjithë rrethanat linjat e transportit detar do te japin preferenca apo mbeten besnike ndaj porteve ne te cilat ato operojne si koncesionare te terminalit te konteniereve. Per shembull, APMT (grupi Maersk) ka 33.3% aksione ne terminalin e konteniereve te Medcenter ne Gioia Tauro, por linja Maersk i rilokoi shume nga sherbimet e veta ne terminalin lindor te Prot Saidit kur ky u be teresisht operacional. Eshte e pashmangshme qe sapo linjat e transportit detar jane te perfswhira direkt apo indirekt ne operimin e nje terminali, ky facilitet do te zhvillohet, zgjerohet dhe operoje me nevojat qe ata mendojne. Ne fund te fundit kjo shpjegon pse terminalaet te tilla shpesh arrijne nivele performance te qendrueshme te larta dhe ofrojne mbeshtetje me te medha sherbimi. Disponueshmeria e informacioneve me te sakta dhe me te kohes mbi linjen e transportit detar eshte shpesh aresyeja tjeter e madhe per perfitime te shenuara ne produktivitetin e manovrimit te terminalit. Dhe sigurisht eshte ne perfitim te drejtperdrejte te vete linjave.

Ne anen negative, te paturit e linjave te transportit detar si operatore te terminalave mund te shkaktoje diskriminim per perdoruesit e tjere te portit. Ne protet e vogla me facilitete kontenieresh te kufizura ky model permban riskun e nje monopoli te rrepte. Linja(t) e transportit detar mund te mos kene sherbime dhe trafik te mjaftueshem per te utilituuar plotesisht kapacitetin e brendshem te terminalit, prandaj lind rreziku i nenutilizimit te faciliteteve. Atehere ne disa raste interesat e linjave te transportit detar mund te marrin precedence mbi interesat e operatorit te terminalit te konteniereve. Njihet gjithashtu se linjt konkuresuese te transportit detar do te jene shume nguruese per

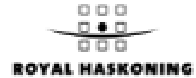


te perdorur терминаlet e operuar nga nje tjetër linje transporti detar (shpesh konkueruese) dhe kjo mund te rezultojë ne nje humbje te trafikut dhe te perpunimit per portin. Dhe se fundi, ne fund te koncesionit, faciliteti i portit mund te jete bere aq i specializuar sa asnje kandidat tjetër nuk mund ta gjejë te pershtatshem per ta marre.

Duke marre parasysh se kapaciteti i kufizuar i manovrimit te kontenierëve qe mund te pritët ne portin e Durrësit ne pesëmbëdhjetë apo njëzet vjetët e ardhshëm (vetëm një terminal me një vend ankorimi me një gjatësi prej 700 metrash), rekomandimi sigurisht do te jete te mos i ofrohet koncesioni i terminalit një linje te vetme transporti detar apo një aleance te vetme linje transporti kontenierësh. Eshtë ne interesin e portit t'ia jape koncesion me tender një kompanie gënjëne operuese terminalësh ose një sipërmarrjeje te përbashkët ne te cilën secili nga kombinimet e ofruesve te vlerës per **SPC-ne** te paraqitur ne tablen 7.3 është i mundshëm ne baze te një perdoruesi te përbashkët dhe jodiskriminues te faciliteteve.

Arguments in favour • Offers the best guarantee that required traffic and throughput levels will be achieved as the shipping line commits its own trade • Ensures the loyalty of the shipping line to the port • The terminal will be developed with the user/ shipping line requirements fully in mind • The terminal will have a high performance level because the ships of the SPC are the first beneficiaries of efficiency gains	Arguments against • The shipping line may discriminate against other port users (monopoly risk) • Shipping line interests take precedence over terminal interests • The shipping line may not be able to fully utilize the intrinsic capacity of the terminal • Some shipping lines may refuse to call at a terminal operated by a competing line and the port may lose traffic and throughput • The facility may be too specialized to interest a new operator at the end of the concession period
--	---

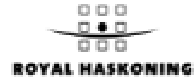
0-2 Argumentat pro dhe kunder te hibridit operator/konsumatore



Joint venture partners	Remarks
Public Container Terminal Operator with Private Container Terminal Operator	Assumes the existence or the establishment of a public container terminal operating company
Public Container Terminal Operator with one or more Carriers	Assumes the existence or the establishment of a public container terminal operating company
Public Container Terminal Operator with Private Container Terminal Operator and one or more Carriers	Assumes the existence or the establishment of a public container terminal operating company
Public Container Terminal Operator with Private Investment Group	Assumes the existence or the establishment of a public container terminal operating company
Port Authority with Private Container Terminal Operator	Assumes the Public Port Authority aims to maintain a level of control over the terminal – generally requires the establishment by the Port Authority of a separate investment company
Port Authority with one or more Carriers	Assumes the Public Port Authority aims to maintain a level of control over the terminal – generally requires the establishment by the Port Authority of a separate investment company
Port Authority with one or more Carriers and a Private Container Terminal Operator	Assumes the Public Port Authority aims to maintain a level of control over the terminal – generally requires the establishment by the Port Authority of a separate investment company
Port Authority with Private Investment Group	Assumes the Public Port Authority aims to maintain a level of control over the terminal – generally requires the establishment by the Port Authority of a separate investment company

Joint venture partners	Remarks
Private Container Terminal Operator and Private Container Terminal Operator	Can be the result of cross participations
Private Container Terminal Operator and one or more Carriers	Becoming a favoured formula for large high capacity terminals, with dedicated berths offered to the Carriers
Private Container Terminal Operator with one or more Logistics Company	A possibility that has not been much explored as yet, except where the joint venture is set up between the terminal operating company and a railway company
Private Container Terminal Operator with one or more Carriers and one or more Logistics Companies	A formula that seems to be working for inland container terminals where transport between the seaport and the hinterland needs to be ensured
Private Container Terminal Operator with Private Investment Group	Will only be the chosen formula if the Terminal Operating Company is reluctant to cede all shares and the Investment Group accepts part ownership
Private Container Terminal Operator with Private Investment Group and one or more Logistics Companies	A potential formula which has not yet been implemented, but could become attractive if logistics companies show greater interest in the acquisition of port assets to increase the reliability of their supply chains
One or more Carriers and Private Investment Group	Of interest if the Carriers want to run the terminal but are looking for alternative funding

0-3 Karakteristikat e strukturave alternative te sipermarrjeve te perbashketa



Terminalet e mallrave te paambalazhuara industriale te thata

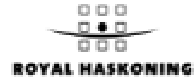
Per facilitetet e mallrave te paambalazhuara situata eshte shume me e ndryshme se ajo e terminalit te konteniereve. Duke marre parasysh se volumi vjetor i trafikut eshte i pamjaftueshem per te perdorur shumicen apo te gjithe kapacitetin e nje terminali te specializuar per mallrat e paambalazhuara nga nje perdorues i vetem, mund te kete interes te konsiderueshem si per kompanite e manovrimit te mallit te paambalazhuar edhe nga kompanite qe kontrollojne zinxhirin e furnizimit te kargove me mall te paambalazhuar, te tilla si per shembull eksportuesit dhe importuesit kryesore te prodhimit bujqesor, uzinave te celikut ose grupet minerare per te menazhuar nje terminal mbi baze koncesioni. Problemi kryesor qe ngrene keto pale te interesuara, rezulton nga dominimi i tyre me nje treg me pak se i kontestueshem. Vlera e kontrates se koncesionit mund te tenderohet dhe keshtu konkurenca 'per tregun'e krijuar, por grupi i interesit qe eventualisht do te nenshkruaje kontraten mund ta rezervojte tere facilitetin per perdorim te vet dhe te mos shqetesohet nga detyrimi per perdorim te perbashket. Ne fakt, kushdo me te drejte mund te ngreje pyetjen nese per shumicen e terminaleve te mallrave te thata te paambalazhuara te marra ne konsiderate ne masterplan kerkesa per perdorim te perbashket paraqet aq kuptim nderkohe kur volumi i kontollit te operatoreve te mallit te paambalazhuar jane shpesh te pamjaftueshem per te utilizuar plotesisht kapacitetin e brendshem te terminalit.

Ngandonjehere eshte i mundshem kombinimi i vershimet e ndryshme te mallit te paambalazhuar ne te njejtin terminal, por pergjithesisht ai behet nje operim rremuje, sigurisht nga pikepamja institucionale dhe operacionale (kosto me te larta te investimit, arritje anijesh te paprogramuara qe shkaktojne rremuje ne skemat e ankorimit, debate ne drejtim te aksioneve respektive te aksioneve te ndryshem ne terminal, veshtiresi ne vecimin e produkteve te ndryshme te paambalazhuar ne terminal, kargo te importuesve/eksportuesve te ndryshem qe qendrojne pertej kohes se pritshme te perpunimit dhe per pasoje duke monopolizuar seksione te terminalit, etj.). Prandaj, portet qe kane gjatesi te mjaftueshme vendankorimi te pershtatshme ne thellesi per permasat e anijes qe jane deploruar tenton te vleresohen koncesionet afatgjata per facilitetet e mallrave te paambalazhuara per nje perdorues te vetem. Per keto koncesione zakonisht konkurojne nejmum i vogel ofertuesish. Nevoja ekonomike per keto terminale sigurisht qe duhet percaktohet me perpara dhe ofertuesit e ndryshem duhet te pranojne garancirat serioze te volumit.

Ne fakt, shume porte tentojne te nenshkruajne kontrata B.O.T. per facilitete te specializuara malli te paambalazhuar (me apo pa tender), sepse grupi qe kontrollon kargon:

- zoteron kompani te tjera operimi terminalesh;
- gjeneron mjaftueshem kargo per te perdorur teresisht kapacitetin e terminalit;
- mund te jape garancira afatgjata te volumit;
- menaxhon nje operacion te integruar nga origjina deri ne destinacion ne te cilin porti eshte thjesht nje pike lidhese, ndonese e rendesishme
- dhe eshte e gatshme te investoje ne facilitete vendankorimi te projektuar specifikisht dhe ne manovrimin dhe paisjen e grumbullim/cgrumbullimit.

Ne kontekstin shqiptar dhe me specifikisht ne kontekstin e portit te Durrësit, vlera e kontratave afatgjata te koncesionit per facilitete te specializuara malli te paambalazhuar per perdorues individual (apo grupe industriale) mund te provojte te jete e veshtire, ne vecanti per shkak te paqartesis se lidhur me te ardhmen e pronesise dhe perdorimit te

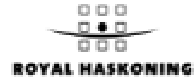


siperfaqes se jardit te riparimit te anijeve pre 82 000 metrash katrore aktualisht ne zoterim te grupit Kürüm dhe keshtu prej perdorimit te synuar qe mund te behet vendankorimeve te planifikuara te reja apo te rehabilituara. Parashikimi i trafikut ka identifikuar nje nevoje per nje terminal mali te thate te paambalazhuar per mineralet dhe qymyrin, nje vend ankorimi te mallrave te thata te paambalazhuara per cimenton dhe **clinkes**, nje vendankorimi per manovrimin e skrapit dhe nje vendankorimi per manovrimin e grurit.

Vendankorime te mundshme qe mund te ndertohen apo rehabilitohen ne siperfaqen e portit jane vendankorimi nr. 9 b (pjesa e siperfaqes qe i takon tokes se Kürümit), vendankorimi nr. 10 dhe 11 (per t'u rindertuar) dhe vendankorimi nr. 12 per t'u ndertuar i ri. Vendankorimi nr. 4 do te rezervohet per manovrimin e kargove te pergjithshme dhe te grurit. Duke marre parasysh se mund te gjehet nje marreveshje ndermjet qeverise dhe grupit Kürüm lidhur me kthimin e tokes qeverise dhe per pasoje PDA (autoriteti portual te Durresit), vendankorimi nr. 9 b mund te perdoret si ne vendankorimi per cimenton, ndekohe qe vendankorimet nr. 10 dhe 11 do te alokohen per mineralet dhe qymyrin dhe vendankorimi 12 mund te rezervohet pastaj per manovrimet e skrapit.

Megjithate, ne qofte se nuk mund te arrihet nje marreveshje lidhur me transferimin e titullit te tokes, aktualisht ne zoterim te grupit Kürüm, atehera do te jete e pamundur te lokalizohet terminali i cimentos dhe **clinkers** ne vendankorimin nr. 9 b dhe duhet gjetur nje alternative tjeter. Nje alternative e tille eshte kerkuar gjithahstu nga nje prej grupeve eksportuese te cimentos per qellime operationale dhe mjedisore. Kjo mund atehera te vere ne pikepyetje me rradhe perdorimet e synuara te vendankorimeve 10, 11 dhe 12. Nuk eshte e mundur qe vendankorimet 10 dhe 11 te mund te alokohen per trafikun e ndonje mali tjeter te paambalazhuar pervec mineraleve dhe qymyrit. Por vendankorimi nr. 12 nje propozim tjeter gjithsesi. Per aresye teknike vendlokimi me i mire per manovrimin e skrapit mund te jete tek vendankorimi nr. 12. Ndertimi i tij paraqet, megjithate, nje investim te konsiderueshem. Ne menyre te pashmangshme, ne qofte se autoriteti portual eshte pergjegjes per ndertimin, vendankorimi nr. 12 do te jete nje projekt qe duhet te konkuroje me projektet e tjera prioritare qe ka ne linje autoriteti, te tille si ndertimi i vendankorimit te mallrave te thata te paambalazhuara ne numrat 10 dhe 11 apo zhvillimi i terminalit te trageve/pasagjereve.

Neqoftese autoriteti portual i Durresit (APD) do te behet autoriteti kontraktues (e cila tani eshte shume larg per t'u percaktuar), ai duhet ne menyre te favorizuar te marre ne konsiderate ndertimin e vendankorimit nr. 12, per aq gjate sa mund te prese te rikuperoje investimin e tij permes tarifave te qerave dhe pagesave. Menjehere sapo te ndertohet onfrastruktura operationale e tille si muri i kalates perfshire reklamimin e tokes dhe thellimin pergjate tij, APD mund te tenderoje vendankorimin. Por eshte pikerisht ketu vendi ku ceshtjet komplikohen. Ne qofte se synimi eshte per te marre oferta konkurrese atehera ne menyre qe te terheqe interes te mjaftueshem nga ofertuesit e sektorit privat, tenderimi duhet te behet pa specifikuar tipin e kargos se mallit te paambalazhuar qe duhet te manovrohet me prioritet. Dikumentet e ofertes duhet te specifikojne se tenderi i terminalit (per aq gjate sigurisht sa ai eshte per manovrimin e mallrave te thata te paambalazhuara) duhet pastaj te vendoset nga rezultati i procesit ofertues. Perdorimi aktual i terminalit do ta beje ate nje facilitet te specializuar i dedikuar per nje tip dominues kargoje. Ne rast se konkurentet kryesore grupohen sebashku ne nje konsorcium (duke marre me mend se do te kete interesa kargoje te mallrave te paambalazhuara apo kompani qe onrollojne zinxhirin e tyre te furnizimeve qe do te pranojne te punojne si konsorcium), atehera do te kemi "konkurim per treg" por jo



“konkurim ne treg”. Kjo do te permiresoje shanset per koncesionerin e terminalit per te arritur shpejt nivelin e vet te premtuar te perpunimit. Sigurisht, APD mundet gjithashtu te vendose per te mos investuar ne ndertimin e vendankorimit 12, por ta tenderoje per nje koncesion B.O.T. per vendankorimin, ne menyre qe te zbushe pergjegjesine e saj financiare dhe permiresoje shanset per nje kompletim me te hershem te vendankorimit.

If the contracting authority is, however, the MPWTT, then political considerations and ambitions are likely to decide the priority given to the bulk berth project (depending on the degree of political pulling power that the candidates can exert their chances to obtain the concession may improve) and hence the type of bulk cargoes that will be handled there. The whole issue is further complicated by the fact that there is still a lot of uncertainty about the level of the financial contribution the MPWTT would be willing to provide to the port authority for funding the necessary capital investments. If these sums are inadequate to finance the priority projects, neither the dry bulk terminal at berth 12 nor berth 13 may be built soon. If on the other hand the Ministry, in order to reduce the demand on the treasury, would decide to initiate a B.O.T. type concession for these berths then their construction could become feasible early on.

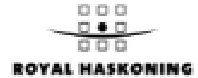
Ne rast se nje oferte jo joshese do te paraqitet nga nje apo me shume interesa kryesore kargoje mallrash te paambalazhuara, rreziku tregtar dot e ngelet teresisht tek operatori qe paraqiti nje oferte te tille dhe per pasoje fiton koncesionin. Ligji i koncesionit merret me ofertat jo joshese, por ne baze te ligjit te koncesionit sipas neneve 11 deri tek 21 kerkohet nje tender. Perseri, ne qofte se nje tender i tille duhet te jete shume specifik atehere shanset jane qe do te kete nje numer me te vogel konkurentesh se sa ne qofte se tenderi do te jete i nje natyre me te pergjithshme. Me nje bonus qe merr ithtari i projektit, duhet te kete pastaj nje shans te aresyeshem per t'iu dhene nje koncesion per te ndertuar mbi baze te nje B.O.T.-je. Megjithese terminali do te ndertohet per te ploteuar nevojat e perdoruesit privat kjo nuk do te thote se projekti duhet te mos gjeneroje vlere te konsiderueshme ekonomike. Dhe keshtu qe ai mund te konsiderohet aq ne interes publik sa kerkohet ne ligjin e koncesionit. Se si percaktohet ekzaktesisht ne Shqiperi “interesi publik” atehere kjo behet ceshtja tjetere per te cilen duhet te vendoset.

Nga sa siper, eshte e qarte se nje refuzim nga ana e grupit K r m per t'i kthyer qeverise apo Autoritetit portual te Durrësit token e jardit te ndertimit dhe riparimit te anijeve do te godase ne menyre te paevitueshme nevojat per nje vendim shume me te hershem ne respekt te tipit te ardhsem te vendankorimit 13 nderkohe qe nevojat per nje terminal skrapit dhe cimentoje mund te mos plotesohen vetem ne vendankorimet 10 dhe 12 (meqe keto vendankorime dueht te akomodojne grumbujt e mineralit). Eshte gjithashtu evidente se si importuesit e cimentos dhe te skrapit do te konkurojne per koncesionin e vendankorimit 12 do te kete vetem nje kandidat qe do te perfitoje koncesionin. Presioni nga ofertuesit propozimet e te cileve nuk jane ruajtur mund pastaj te shtyje autoritetin portual te kerkoje nje koncesionar me baze B.O.T. per vendankorimin 13.

Terminali per tragete /pasagjere

Koncesioni per terminalin e trageteve/pasagjereve mund t'i ofrohet nje koncesionari te vetem i cili ne parim mund te jete nje nga te meposhtmit:

- nje operator i sherbimeve me traget apo linjave te kruizeve
- nje operator i terminaleve te trageteve/pasagjereve



- nje sipermarrje e perbashket ndermjet nje operatori terminali tragetesh/pasagjeresh dhe nje a me shume operatoreve te trageteve dhe linjave te kruizereve

Ndersa infrastruktura dhe superstruktura operacionale e terminalit do te zhvillohet me tej nga APD, formula me e sakte per te hapur kete facilitet per sektorin privat do te jete duke e tenderuar per nje koncesion afatgjate te rregullt, duke i lene operatorit privat pergjegjesine per furnizimin dhe manovrimin e paisjes dhe superstruktures se lidhur me pasagjeret dhe komoditetet mbeshtetese (autobuzet, karrocat e bagazheve, etj.).



KERKESAT DHE STRATEGJIA E FINANCIMIT TË APD

Detyrimet korrente në lidhje me borxhin afatgjatë

Bazuar mbi të dhënat e bilancit të datës 31/12/2007 (shifra të paaudituar), APD ka detyrime afatgjata që janë përafërsisht 3.7 Miliard Lek, ose rreth 30 deri 31 Milion Euro (me një kurs këmbimi 1 EUR = 120 Lek). Ky detyrim afatgjatë në lidhje me borxhin përbëhet nga katër kredi, dy nga të cilat do të fillonjë të ripaguhen në 2008. Detajet e këtyre kredive janë dhënë më poshtë (sipas kushteve të marrëveshjes):

Burimi	Totali i kredisë	Dita nënshkrimit e	Norma e interesit	Afati	Periudha e faljes	Maturimi	Kursi më 31/12/07 (Lek për valutë)
Fondi i Zhvillimit të Kuvajtit	KËD 2,695,439	1994	2.5%	20 vite	5 vite	2012	310 Lek
OPEC	USD 5,000,000	1998	2%	16 vite	5 vite	2014	85 Lek
IDA (USA)	USD 16,808,778 (të konvertuara SDR)	1998	0.75%	40 vite	10 vite	2037	85 Lek
BEI	EUR 17,000,000	2002	4.72%	20 vite	5.5 vite	2022	125 Lek

0-1 Kreditë afatgjata të APD sh.a më 31/12/2007, regjistruar në Bilancin Kontabël (Burimi: APD)

Borxhi korrent që rrit aktivitetin e APD

Sipas informacionit të mbledhur dhe intervistave, janë identifikuar disa mundësi potenciale kreditimi, të cilat janë të disponeshme për APD në dy vitet e ardhshme, në varësi të nevojave për financim.

Në lidhje me ndërtimin e terminalit të trageteve dhe reabilitimit të vendankorimit 7/8, Qeveria Shqiptare ka rënë dakord kohët e fundit për dy kredi, në përfitimin të APD:

- Një kredi 14 Milion Euro nga BERZH në Londër
- Një kredi 18 Milion Euro nga BEI në Luksemburg

Në këtë fazë nuk ka shumë informacion në lidhje me kushtet e këtyre kredive. Këto kredi janë të disponueshme për t'u tërhequr që nga 1 Janari 2008 deri në Tetor 2010; asnjë prej tyre nuk është disbursuar për APD. Këto kredi janë garantuar nga Qeveria, që tregon që aktivet mund të mos përdoren si kolateral për kreditë. Ky informacion akoma nuk është konfirmuar.



Një tjetër kredi, për të cilën së fundmi është rënë dakord me Ministrinë e Financave, është përmendur nga APD. Kjo kredi e re që është e disponueshme për APD përmban karakteristikat e mëposhtme:

Burimi	Shuma e kredisë	Data e nënshkrimit	Norma e interesit	Afati	Periudha e faljes	Matu rimi	Kursi më 31/12/07 (Lek për valutë)
Kredi e re	22,500,000 Euro	2008	4.5% (afërsisht)	20 vite	5 vite	2028	125 Lek

0-2 Kredi e re e siguruar nga APD/Qeveria për financime të ardhshme (Burim: APD)

Për këtë kredi nuk janë dhënë detaje specifike, si për shembull financuesi, por me sa kuptohet ajo është ende në diskutime në nivel qeveritar dhe APD do jetë përfituesi. Kjo është përdorur në analizë si termi më i afërt i strukturës së parashikimit për një kompani si APD (borxhi IFI + struktura e garancisë shtetërore).

Në rast se kerkohen fonde shtesë është parashikuar një facilitet i trete ekstra i bazuar në tabelën që rrjedh nga karakteristikat financiare aktuale të APD (prej Multilateral Bank me një interes pak më shumë sa është niveli i EURIBOR-it)

ANALIZA E FLUKSEVE TË PARASË DHE STRUKTURA E ARDHSHE FINANCIARE E APD

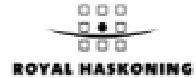
Filozofia e inxhinjerisë dhe modelimit financiar në Studimin e masterplanit.

Modelimi financiar i kryer në lidhje me masterplanin (themelimi i strategjisë afatgjate) ka si qëllim të projektojë situatën financiare të APD në lidhje me:

- Evolucionin e të ardhurave dhe shpenzimeve të APD duke marrë në konsideratë rikonstrukcionin e terminalëve dhe procesin e privatizimit të operacioneve të përpunimit.
- Detyrimet e shërbimit të borxhit të një financimi afatgjatë (siç tregohet në bilanc)
- Investimet e reja për të kryer sin një Autoritet;
- Një fond i ri duhet të krijohet për të mbuluar këto investime dhe për të konsoliduar detyrimin e shërbimit të borxhit.

Prandaj modelimi projektin llikujditete të konsoliduara të Autoritetit Portual dhe me e rendesishmja është aftësia e tij për të ripaguar borxhin (fasilitetet ekzistuese dhe facilitete të reja)

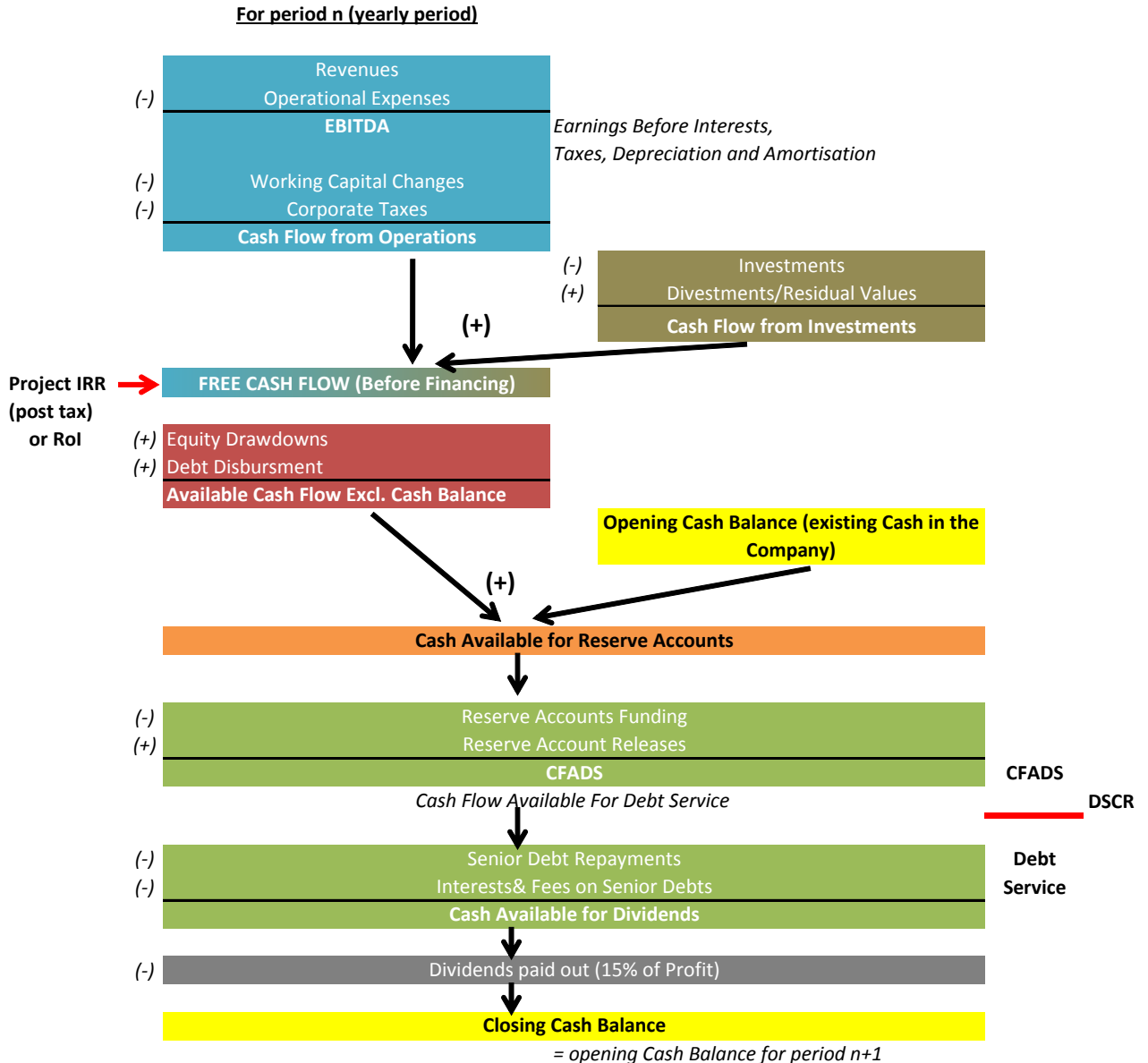
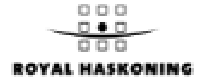
Në lidhje me evolucionin e të ardhurave dhe kostove, modelimi përfshin vlerësimin e flukseve të parasë të terminalit (kosto dhe të ardhura), dhe një vlerësim të nivelit lartë të atraktivitetit të këtyre investimeve për investitorë privatë nëpërmjet **një IRR të projektit** për të identifikuar vlerën potenciale të kthimit ndaj portit nga ky koncesion nëpërmjet mekanizmave të koncesionit (në formën e parimit të ndarjes së të ardhurave); ky ushtrim na mundëson të përcaktojmë nivelin e flukseve të parasë të gjeneruara nga aktiviteti si pronar, dhe si këto aktivitete kontribuojnë për financimin e përgjithshëm të portit.



Nderkohe qe pagesat koncensionare ne terminal rregullisht jane nje kombinim i qerasese tokes dhe taksa mbi te drejten e shfrytezimit, trajtimi i konsoliduar e masterplanit se pari izolon vleren totale te disponueshme per autoritetin, pa dallim per komponentet e saj. Instrumentat zbutet qe sherbejne per menaxhimin e riskut per autoritetin Portual jane adresuar ne seksionin qe prezanton parametrat e PPP. Ne praktike, cdo pakete PPP per terminalin do te drejtohet nga mekanizmat e vet koncesionare; duke qene se ekzistojne disa opsione te mundshme, ky nivel analize nuk eshte perfshire per te evituar mungesen e qendrueshmerise. Perfundimi eshte qe nga pikepamja financiare, implikimet financiare per Autoritetin Portual trajtohen ne nivele te konsoliduara per te vleresuar impaktin mbi likuiditetin e kompanise.

Prezantimi i përpunimit të flukseve të parasë

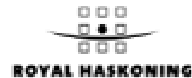
Për të ilustruar nivelet e ndryshme të analizës financiare, nëpërmjet parashikimeve sekuenciale të flukseve të parasë (flukset operacionale të parasë, ato të investimit dhe të financimit) të krijuara në disa nivele për të llogaritur treguesit e ndryshëm financiarë, tabela më poshtë ilustron strukturën e Flukseve të Parasë dhe përcakton shtresat alternative të analizës:



0-1 Flukset e Parasë “Ujëvarë” (ndryshe referuar si “Flukset Kaskadë”) (Burimi: Konsulenti)

Kjo sekuençe ndjek një rrjedhë llogjike të përdorimeve dhe burimeve të Flukseve të Parasë, si dhe vlerëson flukset e parasë që janë në dipozicion të Kompanisë për t'i shërbyer përdorimeve specifike.

Kjo tabelë prezanton strukturën e Flukseve të Parasë të APD si një Kompani dhe se si modeli financiar llogarit treguesit kritikë për likuiditetin e portit në ambientin e ri institucional të modelit të Portit Pronar.



Supozimet kryesore të modelimit

Ky seksion prezanton supozimet e ndryshme për të dhënat të cilat janë përdorur në analizën financiare. Ato lidhen me të dhënat për të ardhurat dhe kostot por dhe treguesit financiarë, si p.sh. kufijtë e kthimit nga investimet, raportet e mbulimit të borxhit ose kushtet potenciale për financime të ardhshme.

Supozimet për të ardhurat:

Pika e fillimit për llogaritjen e të ardhurave është Libri i Tarifave që ekziston aktualisht në Durrës. Ky shërben si bazë për parashikimet e të ardhurave të aktiviteteve të ndryshme manovruese si dhe për mbledhjen e detyrimeve për anijet dhe tragetet.

Do të merren parasysh dhe të ardhura shtesë për Autoritetin Portual, specifikisht kontratat e qerasë në lidhje me dhënien me qera të hapësirave brenda kufijve të portit.

Së fundmi, për Autoritetin Portual do të përfshihen shërbime shtesë ose të ardhura të paspecifikuara (zëra të jashtëzakonshëm).

Sic do theksohet më tutje në analizë, niveli i tarifave në Librin e Tarifave nuk është në linjë me përmirësimin e pritur të shërbimeve në terminal; disa parashikime janë dhënë duke u bazuar në rregullime të sugjeruara në lidhje me nivelin e tarifave, rregullime që nevojiten për të barazuar profilet e parashikuara të kostos të terminaleve të privatizuara.

Në lidhje me detyrimet ndaj portit, vetëm disa detyrime mblidhen aktualisht nga Autoriteti, dhe më konkretisht:

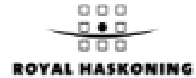
- Detyrimet për Kanalin = detyrim që vendoset ndaj përdoruesit për financiar Thellimin dhe mirëmbajtjen
- Detyrimet për ankorim = detyrim që vendoset ndaj përdoruesve për zënien e vendankorimeve dhe kalatave gjatë operacioneve të manovrimit

Detyrimet e ndricimit mblidhen nga Departamenti Hidrografik i Marinës Shqiptare, që është përgjegjës për operacionet dhe mirëmbajtjen e ndihmuesve të lundrimit në kanalin e hyrjes.

Vecoria e organizimit shqiptar është se Autoriteti Portual nuk i mbledh Detyrimet e Gjirit, të cilat zakonisht vendosen mbi përdoruesit nga Autoritet Portuale për të kompensuar sigurimin e infrastrukturës së përgjithshme portuale. Në këtë rast këto detyrime mblidhen nga Kapiteneria e Portit. (Kapiteneria)

Nje opsion i ri qe permban reforma aktuale mbi tarifat eshte vendosja e nje takse ankorimi mbi ngarkesat. Ky element ka si qellim te vendose dhe te mblidhe tarifa edhe mbi transportuesit e mallrave, te cilet jane gjithashtu perdorues te infrasktruktures portuale dhe pritet te kontribuojne ne rikuperimin e kostos se pergjithshme te portit. Vendosja e ketij opsioni eshte perfshire ne analizene e sensitivitetit , duke perdorur supozimet e studimit mbi tarifat e APD dhe duke konsideruar si njesi kosto per ton per importet dhe eksportet e ngarkesave nje shume prej 0.52 Euro per ton.

Kjo strukture eshte disi e pazakonte, pas detyrime te tilla duhet te mblidhen nga Agjenti Publik pergjegjes per sigurimin dhe garantimin e infrastrukturës se detyrueshme qe e



ben portin funksional, nderkohe qe Kapiteneria nuk duhet te jete e perfshire financiarisht ne mirembajtje, operacione apo rinovim strukturash si baseni, valepritesi, gerryerja deri ne kufirin e portit. Nga ana tjeter eshte e pritshme qe te ardhurat nga Tarifat Portuale te mbulojne pjeserisht te gjitha shpenzimet qe kerkohen per sistemet e lundrimit dhe sigurise brenda kufijve portuale, sic jane per shembull monitorimi dhe rregullimi i zhvendosjeve te mjeteve lundruese, instalimi i radareve dhe menaxhimi i trafikut, te cilat aktualisht sigurohen ne Durres nga adiministrata e Kapitenerise.

Ne nje model tradicional ku keto dy funksione do kryeheshin nga e njejta pale, p.sh. Autoritti Portual, ndarja e te ardhurave nga tarifat nuk do te kishte asnje kuptim sepse tarifat portuale do te shkonin ne favor te nje entiteti te vetem i cili eshte pergjegjes per financimin dhe menaxhimin e te gjitha ketyre strukturave dhe sherbimeve.

Ne kontestin e Shqiperise, teorikisht mund te pritet qe te ardhurat nga Tarifat Portuale te ndahen midis paleve (pro rata ose sipas nje pjeseve te ndara per te cilat eshte rene dakord parapakisht) qe jane te perfshira ne financimin dhe mirembajtjen/veprimtarine e aktiveve qe sigurojne kerkesat baze si jane per shembull infrastrukturat e lageshta dhe sistemet e menaxhimit te trafikut.

Praktikisht ky nuk eshte rasti i Shqiperise dhe deri diku sfidon bazen e te ardhurave te APD si pronar.

Kosto operacionale

Supozimet e koston për terminale dhe aktivitete të ndryshme prezantohen në kapitullin 6. Në lidhje me shpenzimet e personelit, është aplikuar struktura aktuale e pagave në APD si një referencë krahasuese për parashikimet e terminalit dhe Autoritetit për Shpenzimet e Personelit.

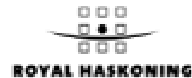
Kostot investimit

Detajet e investimeve paraqiten në seksionin 6.2.1.

Supozimet financiare

Analiza financiare fokusohet në identifikimin e tregusve si :

- IRR e Projektit (Norma e Brendshme e Kthimit) për terminale të ndryshme. Këto parashikime për IRR nuk i përfshijnë supozimet financiare .
- Kthimi mbi Investimin – RoI – i Porti të Durrësit, i cili mat eficensën e investimeve totale të kryera nga Porti, kjo në konceptin e kthimit. Përlllogaritja është e njëjtë me atë të IRR-së.
- Raportet e mbulimit të borxhit – DSCR. Ky raport krahason pozicionin në lidhje me flukset periodike të parasë që janë disponibël për APD me pagesat vjetore për kreditë (ripagimi i principalit dhe interesat). Si raport referencë është përdorur një raport i synuar prej 1.5 (me fjalë të tjera, flukset e parasë së disponueshme përpara pagesave për kredinë duhet të jenë 1,5 herë më të mëdha se sa pagesa aktuale për kredinë). Periodiciteti është në bazë vjetore. DSCR vlerësohet për pagesat për gjithë kreditë e konsoliduara.
- Normat e skontimit: për investitorët privatë është përdorur një normë skontimi prej 15%, ndërkohë që norma për Portin është 8%. Financimi i APD nuk bëhet



nëpërmjet shtesave në kapital. Normat e Skontimit janë të Rëndësishme në llogaritjen e NPV (Vlerës Aktuale Neto) të një investimi/projekti të dhënë.

- Faktorët e inflacionit: në varësi të zërit (paga ose kosto operacionale), faktorët e inflacionit janë aplikuar në vlerën 2.8% deri 3%. Për Shpenzimet Kapitale, duke qenë se kryesisht blerjet bëhen jashtë vendit, është përdorur një indeksim prej 2% për zërat e investimit.

Shtrirja kohore:

Masterplani bazohet mbi një parashikim 20 vjeçar të qarkullimit. Në rast se kërkohet një horizont më i gjërë, për shembull të llogaritjet vlera e Koncesionit për një afat më të gjatë, atëherë qarkullime të ndryshme prashikohen përtej periudhës 20 vjeçare duke supozuar rritje periodike zero.

Shpërndarja e fitimit dhe tatim fitimi

Tatim fitimi që është aktualisht në Shqipëri është 20%.

Në lidhje me shpërndarjen e fitimit, ai bëhet bazuar në kërkesat ligjore për entitetet e vendosura në Shqipëri dhe në rregullat e vlefshme për APD, të vendosura mbi APD nga aksioneri i tij, Ministria e Financës. Këto kërkesa janë si më poshtë:

- 5% e fitimit vendoset në Rezervën Ligjore;
- 15% shpërndahet për Ministrinë e Financave si pagesë dividendi
- Pjesa tjetër prej 80% futet në Bilancin Kontabël si Rezervë Zhvillimi; ky zë i fundit është disponibël për vetë financimin e portit dhe prandaj mund të mobilizohet me vendimin e Bordit, në të njëjtën mënyrë sic ndodh me Fitimet e Mbartura ose Rezervat e Akumuluar të Aksionerëve.

Kapitali Qarkullues

Kapitali qarkullues përfshin supozimet e mëposhtme:

- Debitorët= 2 muaj
- Kreditorët = 1.5 muaj

Vlera e mbetur në fund

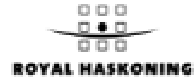
Vlera e mbetur në fund e aktiveve nuk përfshihet. Kjo përfaqson një upside të mundshëm dhe/ose një rezervë kthimi për të mbështetur kufirin minimal të kthimit për terminalet. Meqenese Vlera e Mbetur në investime mund të trajtohet në shumë mënyra, meqenese partneret e ardhshëm të mundshëm mund të jenë të shumëllojshëm dhe meqenese disa kontrata Koncesioni mund të specifikojnë që aktivet do t'i kthehen të ciluara Qeverise pas përfundimit të afateve, është vendosur që Vlera e Mbetur të mos merret në konsideratë në profilin e investimit, si një trajtim konservator për të shmangur mbivlerësime të kthimeve të projektit.

Analiza e qëndrueshmërisë financiare të paketave të PPP

Strukturimi i financimit

Paketat e propozuara për terminalet janë si më poshtë:

- Një terminal i mallrave të thata, që do të merret kryesisht me eksporte minerale dhe import qymyri, si dhe mallra të tjera të thata, përjashtojnë grurin.



- Një terminal i specializuar për cemento/branc, me një numër të kufizuar përdoruesish në shkallë të madhe (prodhues cementoje në Shqipëri).
- Një terminal i përgjithshëm për ngarkesa, që mund të menaxhojë dhe importet e grurit dhe drithrave
- Një terminal kontenierësh, aktualisht në proces privatizimi. Meqë procesi është aktualisht në vazhdim, skenari dhe parametrat e Koncesionit të Terminalit të kontenierëve janë bllokuar.
- Një terminal pasagjerësh që konsiston në qarkullim pasagjerësh kombinuar me një terminal për anije të lehta transporti (të vendosura jashtë terminalit të trageteve).
- Një terminal i specializuar për manovrimin e Skrapit, për t'u vendosur në një vendankorimi të ri me numër 12.

Analiza e bërë për këto terminale fokusohet në parashikimin e flukseve të parasë nga operacionet dhe investimet. Në varësi të modelit të PPP që do zgjidhet si dhe komponentëve të investimit, infrastruktura, superstruktura dhe pajisjet do t'i caktohen ose Autoritetit ose operatorit privat; ky caktim ndjek disa parime kryesore sipas modelit të Menaxhimit të Portit Pronar, si më poshtë:

- Të gjitha operacionet dhe vendimet e biznesit merren nga sipërmarrësi privat;
- Të gjitha investimet në paisje dhe aktivet e lëvizshme bëhen nga investuesi privat;
- Superstruktura dhe ndërtesat paguhen nga investuesi privat;
- Muret e kalatës/infrastruktura e mbushjes së tokës paguhen ose nga APD ose nga investuesi privat, bazuar mbi modelin e preferuar dhe/ose të aplikueshëm midis Koncesionit ose një BOT;
- Bëhet një variacion për terminalin e Trageteve për shkak të fazës së planifikimit të ndërtimit dhe financimit të tij; si supozim standart, ky investim i duhet APD; privatizimi i mëtejshëm i tij mund të cojë në heqjen e këtij aktiviteti ose në manaxhim privat të tij.

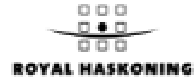
Për terminalët individualë, zërat e infrastrukturës në vijim janë parametra variacioni (p.sh caktim tek sektori publik ose privat):

- Programe rehabilitimi për vendankorimet 3/4, 7/8 dhe 10/11;
- Ndërtimi i një vendankorimi të ri numër 12;
- Punë për bankinat dhe krijimin e vendit për terminalin e cimentos dhe brancit;

Projektimi i Flukseve të Parasë për paketën e Koncesionit/BOT

Duke ndjekur parimin e analizës së strukturës së fluksit të parasë të paraqitur më sipër, elementët më poshtë duhen konsideruar për të analizuar qëndrueshmërinë financiare të paketave të propozuara:

- Flukset e parasë nga të ardhurat: tarifa x qarkullim
- Shpenzimet operacionale
- Shpenzimet kapitale që i cakohen sipërmarrësit privat
- Tatimi mbi fitimin
- Ndryshimi në kapitalin qarkullues



Duhet theksuar se llogaritja e tatimit e bërë në modelimin aktual nuk përfshin ndonjë kosto financimi për sektorin privat (specifikisht pagesa interesi mbi borxhin), meqë nuk është llogaritur ndonjë strukturë financimi. Prandaj, analiza aktuale mund të cohet më tej, në rast se edhe vlerësimi individual për terminalët shkon më tej dhe nëse dihen me saktësi detaje dhe struktura e financimit për ofruesit potencialë.

Ky vlerësim identifikon kushte të nivelit të lartë për suksesin e paketës së privatizimit në Durrës. Nxitësi kryesor është IRR e projektit (IRR para financimit, pas taksave), që tregon kthimin potencial për një operator të një projekti të dhënë. IRR e projektit merr parasysh të ardhurat dhe shpenzimet e një terminali dhe si flukset operative të parasë mund të përputhen me kërkesat për investim (ose flukset e parasë për investime) në lidhje me një zë të caktuar.

Parametrat e ndryshueshëm për analizë janë si më poshtë:

- Të ardhurat, duke përfshirë variacionet e tarifave të manovrimit, sipas përmirësimit të shërbimeve të pritura me modernizimin e terminalit dhe privatizimin
- Kohëzgjatja e kontratës
- Fusha e investimeve në infrastrukturë

Objektivi i përgjithshëm i këtij ushtrimi është që të identifikojë flukset e tepërta të parasë të cilat secili operator terminali mund t'ia kanalizojë Autoritetit Pronar në këmbim të një kthimi (fitimi) të caktuar, dhe/ose të identifikojë cilët nga këto variabla kërkon rregullim si dhe cili mund të ndikojë fuqishëm në kthimin e projektit.

Supozimet e sektorit privat

Në lidhje me sektorin privat janë shumë pak supozime në dizpozicion të analizës, përveç faktit që terminalët mendohet të tenderohen kryesisht tek kompani që drejojnë porte. Ndërkohë që ka patur një seri shprehjesh interesi nga përdorues potencialë (p.sh pronarë ngarkesash), kufizimi në vendankorime dhe terminale kërkon që qarkullimi të kombinohet sipas tipit. Nga perspektiva e Autoritetit, është më me vlerë që të jepet një koncesion ndaj një operatori duke maksimizuar hapësirën dhe të ardhurat e aktivitetit të tij nëpërmjet konsolidimit të më shumë se një linje qarkullimi, si dhe të zvogëlohet risku i tregut dhe të optimizohet përdorimi i kapacitetit.

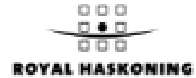
Duke patur parasysh këtë gjë, bëhet një supozim mbi kufirin minimal të kthimit nga projekti për një operator/ sipërmarrës privat/ investues privat, duke vendosur një objektiv për implikimet optimale tregtare dhe financiare për Autoritetin që angazhohet për investime në infrastrukturën e portit, investime këto që synojnë rritjen e kapacitetit të përgjithshëm dhe futjen e operacioneve private.

Si rregull kryesor, mund të pranojmë si një kufi të pranueshëm një IRR prej 15% (IRR pas taksave por duke përfshirë supozime për strukturën e financimit).

Kthimi nga projekti dhe organizimi i biznesit

Duke marrë parasysh elementët e përshkruar deri tani, ky seksion prezanton kushtet në të cilën paketa të ndryshme PPP mund të konsiderohen fitimprurëse dhe mund të hidhen në treg. Këto kushte i referohen:

- Tipit të modelit të PPP

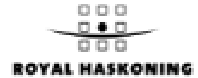


- Organizimit të biznesit, nivelit të rekomanduar të tarifave/ të ardhurave të krahasuara me tarifat aktuale në Durrës dhe komoditet e konsideruara
- Fushave të investimit, specifikisht duke përfshirë ose përjashtuar komponentë kryesorë të infrastrukturës
- Kohës së daljes nga APD (data e fillimit të koncesionit)
- Kohezgjatjes minimale të Koncesionit (në vite)
- Nivelit të ndarjes së të ardhurave me Autoritetin Portual në nivelin minimal prej 10%

Rezultatet e dhëna në tabelat e mëposhtme (tabela 7.6) prezantojnë **Skenarin e synuar nën kushtet minimale të strategjisë së PPP** në të cilën paketat e PPP konsiderohen në nivele të pranueshme për të tërhequr kompani private, nën të cilën variablat e skenarit mund të aplikohen.

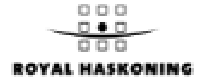
Indikatorët kyc dhe kritikë të performancës për t'u konsideruar për secilën paketë janë analizuar në seksionin 6.7. Rezultatet prezantohen dhe detajohen në matricën më pas.

Informacioni i detajuar për secilën paketë PPP jepen në tabelën 6.8.



	T1	T2	T3	T4	T5	T6
Komoditetet	Minerale (Nikel Krom, eksp.), Qymyr (imp)	Cimento, Klinker (eksporte)	Ngarkesa të zakonshme dhe mallra bujqësorë	Kontenierë	Pasagjerë (tragete dhe anije të shpejta)	Importe skrapu metali
Vendi	Vendankorim 10/11, Lindje	Vendankorim 9b (zona aktual e kantierit detar)	Vendankorim 1-4	Vendankorim 5 - 8	Vendankorim 9a (aktualisht terminali i tragetit dhe peshkimit)	Vendankorim 12 (për tu ndërtuar)
Model PPP	Koncesion	BOT (Build-Operate-Transfer)	Koncesion	Koncesion	Koncesion	BOT (Build-Operate-Transfer)
Përdoruesit shumëfishtë	Po	Po, me kufizim (marrëveshje shërbimi me disa eksportues)	Po	Po	Po	Pritet vetëm një përdorues
Fusha e investimit	Zona e terminalit+ Superstruktura	Investim i plotë (përfshirë pontilin)	Superstruktura + pajisjet	Superstruktura + pajisjet	Investimet e kryera nga APD	Investim i plotë (përfshirë kalaten)
Niveli i investimit privat (në million EURO)	39.2	48.4	65.0	76.2	-	26.4
Fillimi	2011	2011-2012 (perfshi ndertimin)	2010	2009	2010	2011-2012 (perfshi ndertimin)
Kohëzgjatja (min)	25 v.	30 v,	25 v.	15 v. +10 v.	30 v.	30 v.
Struktura e propozuar e tarifave dhe rregullimet	Tarifa e APD +11%	Tarifa e APD + 100%	Tarifa e APD + 41%	Struktura e ndërkombtare e tarifave	-	Tarifa e APD + 38%
IRR e parashikuar e projektit	15.0%	13.9%	15.2%	15.8%	15.1%	15.0%
Struktura e pagesave koncesionare	Ndarja e të ardhurave 10%	Ndarja e të ardhurave 10%	Ndarja e të ardhurave 10%	Qera toke+ tarifë	Ndarja e të ardhurave 78%	Ndarja e të ardhurave 10%

5-1 Matrica PPP – Strategjia e Privatizimit të Portit të Durrësit në skenarin e synuar të kushteve minimale të PPP



Kthime të detajuara të paketave PPP	T1	T2	T3	T4	T5	T6
Përdorimi	Minerals/Qymyr	Cimento/ branc	Mallra te pergjitheshme	Kontenierë	Pasagjerë	Metale skrap
Niveli ekujalent i koncesionit	Ndarja e te ardhurave 10%	Ndarja e te ardhurave 10%	Ndarja e te ardhurave 10%	Ndarja e te ardhurave 15%	Ndarja e te ardhurave 78%	Ndarja e te ardhurave 10%
Investimi total (në milion EUR)	62.1	48.4	71.6	94.1	31.9	26.4
Pjesa e APD (në milion EUR)	22.9	-	6.6	17.3	31.9	-
Pjesa e Operatorit (në milion EUR)	39.2	48.4	65.0	76.2	-	26.4
IRR e operatorit	15.0%	13.9%	15.2%	15.8%	15.1%	15.0%
NPV e Flukseve të Lira të Parasë (me 8%) të APD (në milion EUR)	-9.8	11.2	8.1	17.4	59.6	6.1
NPV e pagesave të tarifave ndaj autoriteti (me 8%), në milion EUR.	9.4	11.2	13.8	32.2	84.8	6.1
RoI për APD në lidhje me projektet e PPP	2%	n/a	19%	16%	21%	n/a
Pagesat totale për tarifa në milion EUR (terma nominale, jo NPV)	31.0	43.8	44.4	116.3	346.2	20.8

5-2 Matrica e PPP – Strategjia e Privatizimit të Portit të Durrësit Rezultatet individuale për operatorët dhe APD

- Shifrat e investimit e prezantuar prej këtij përfshijnë të gjitha riinvestimet gjatë periudhës së konsideruar.
- Investimet prezantohen në terma realë (jo sipas NPV)
- Pagesat për tarifat prezantohen në terma realë dhe NPV



EUR values in EUR	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
PROFIT & LOSS								
Revenue	-	9,754,346	11,188,600	12,856,694	14,760,289	16,945,736		
Operational Expenditures	-	4,158,784	4,787,785	5,512,026	6,345,948	7,306,171		
Concessional Payments	-	975,435	1,119,860	1,285,663	1,476,023	1,694,574		
EBITDA	-	4,620,127	5,290,955	6,058,998	6,938,315	7,944,991		
Depreciation	-	1,355,777	1,355,777	1,355,045	1,559,215	1,959,215		
EBIT	-	3,264,350	3,935,177	4,703,952	5,379,099	5,985,776		
Total Interest	-	-	-	-	-	-	-	-
EBT	-	3,264,350	3,935,177	4,703,952	5,379,099	5,985,776		
Taxation Charge	-	652,870	787,035	884,790	995,820	1,197,155		
Net Earnings	-	2,611,480	3,148,142	3,819,161	4,383,279	4,788,621		
CASH FLOW STATEMENT								
EBITDA	-	4,620,127	5,290,955	6,058,998	6,938,315	7,944,991		
Working capital change	-	29,842	34,213	39,222	44,965	51,547		
Pre investment pre finance pre tax cash flow	-	4,590,285	5,256,742	6,019,776	6,893,350	7,893,444		
Taxes paid	-	628,148	758,730	884,237	995,719	1,154,681		
Pre investment pre finance post tax cash flow	-	3,962,137	4,498,012	5,111,538	5,934,631	6,738,763		
Capital Expenditure TI	-	-	-	26,689,029	-	-		
Pre finance post tax cash flow	-	3,962,137	4,498,012	21,577,491	5,934,631	6,738,763		

0-1 Pasqyra e të Ardthurave dhe Shpenzimeve – Terminali i mallarave të thata (minerale, qymyr)



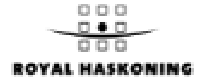
All values in EUR	2018	2019	2020	2021	2022
PROFIT & LOSS					
Revenue	9,937,280	11,408,619	13,037,105	17,261,338	19,813,621
Operational Expenditures	1,679,920	1,931,234	2,226,399	2,568,134	2,958,860
Concessional Payments	991,728	1,340,862	1,309,781	1,502,711	1,408,842
EBITDA	7,265,631	8,136,523	9,500,925	13,190,493	15,445,919
Depreciation	1,344,523	1,344,523	1,327,455	1,327,455	-
EBIT	5,921,108	6,792,000	8,173,470	11,863,038	14,037,079
Total Interest	-	-	-	-	-
EBT	5,921,108	6,792,000	8,173,470	11,863,038	14,037,079
Taxation Charge	1,181,822	1,397,600	1,887,521	2,210,174	2,887,764
Net Earnings	4,739,286	5,394,400	6,285,949	9,652,864	11,149,315
CASH FLOW STATEMENT					
EBITDA	7,265,631	8,136,523	9,500,925	13,190,493	15,445,919
Working capital change	1,446,228	1,635,512	2,185,143	2,567,399	2,877,165
Pre investment pre finance pre tax cash flow	5,817,408	6,501,011	7,316,068	10,623,094	12,568,754
Taxes paid	1,144,475	1,352,466	1,591,049	2,142,054	2,807,827
Pre investment pre finance post tax cash flow	4,672,933	5,148,545	5,725,019	8,481,040	9,760,927
Capital Expenditure T2	43,079,673	32,505,645	-	-	-
Pre finance post tax cash flow	4,672,933	5,148,545	5,725,019	8,481,040	9,760,927

0-2 Pasqyra e të Ardhrave dhe Shpenzimeve – terminali i mallarave të cimentos dhe bramcit



All values in EUR	2010	2015	2020	2025	2030
PROFIT & LOSS					
T3-General Cargo Terminal (including Grain Handling)					
Revenue	11,737,935	11,980,262	15,602,797	21,436,215	29,497,137
Operational Expenditures	5,164,827	6,403,933	7,672,967	9,452,435	11,748,146
Concessionary Payments	1,173,794	1,198,026	1,560,280	2,143,622	2,949,714
EBITDA	5,399,314	4,378,303	6,369,550	9,840,159	14,799,278
Depreciation	1,497,447	1,719,558	1,743,115	2,405,122	2,384,209
EBIT	3,901,867	2,658,745	4,626,435	7,435,037	12,415,069
Total interest					
EBT	3,901,867	2,658,745	4,626,435	7,435,037	12,415,069
Taxation Charge	780,373	531,749	925,287	1,487,007	2,483,014
Net Earnings	3,121,494	2,126,996	3,701,148	5,948,030	9,932,055
CASH FLOW STATEMENT					
EBITDA	5,399,314	4,378,303	6,369,550	9,840,159	14,799,278
Working capital change	1,310,719	36,428	116,516	172,446	239,712
Pre investment pre finance pre tax cash flow	4,088,595	4,341,875	6,253,034	9,667,713	14,559,566
Taxes paid	-	503,438	818,887	1,443,314	2,257,023
Pre investment pre finance post tax cash flow	4,088,595	3,838,436	5,434,147	8,224,398	12,302,543
Capital Expenditure T3	22,959,729	-	-	25,857,883	-
Pre finance post tax cash flow	18,871,134	3,838,436	5,434,147	17,633,485	12,302,543
		15.0%			

0-3 Pasqyra e të Ardthurave dhe Shpenzimeve – Terminali i përgjithshëm i Ngarkesave

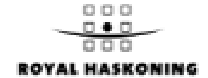


0-4 Pasqyra e të Ardhurave dhe Shpenzimeve – Terminali i kontenierëve



All values in EUR	2010	2013	2020	2025	2030
PROFIT & LOSS TS-Passenger Terminal (Ferry+Cruise)					
Revenue	5,970,771	8,459,449	11,914,744	16,746,308	23,382,791
Operational Expenditures	1,569,538	1,811,324	2,050,406	2,412,545	2,784,393
Concessionary Payments	4,639,289	6,572,992	9,257,756	13,011,881	18,168,429
EBITDA	238,056	75,133	566,582	1,321,881	2,429,970
Depreciation	-	-	-	-	-
EBIT	238,056	75,133	566,582	1,321,881	2,429,970
Total Interest					
EBT	238,056	75,133	566,582	1,321,881	2,429,970
Taxation Charge	-	-	113,316	264,376	485,994
Net Earnings	238,056	75,133	453,265	1,057,505	1,943,976
CASH FLOW STATEMENT					
EBITDA	238,056	75,133	566,582	1,321,881	2,429,970
Working capital change	798,936	97,171	135,021	187,726	242,014
Pre investment pre finance pre tax cash flow	1,036,992	22,038	431,560	1,134,155	2,187,956
Taxes paid	-	-	87,022	225,496	434,338
Pre investment pre finance post tax cash flow	1,036,992	22,038	344,538	908,659	1,753,618
Upfront Payment (Bullet) Capital Expenditure TS	-	-	-	-	-
Pre finance post tax cash flow	1,036,992	22,038	344,538	908,659	1,753,618
		15.0%			

0-5 Pasqyra e të Ardhurave dhe Shpenzimeve – Terminali i pasagjerëve



0-6 Pasqyra e të Ardhurave dhe Shpenzimeve – Terminali i skrapit



Implikimi financiar për Autoritetin Portual të Durrësit

Zbatimi i strategjisë së privatizimit dhe kapacitet financues

Duke u shmangur nga operimi i terminaleve nën APD, sic u prezantua më sipër, nën strategjinë e privatizimit rezultatet e analizës vlerësojnë implikimet financiare të reformës strukturore për Autoritetin Portual të Durrësit, me objektivin për të parashikuar likuiditetin e APD, duke qenë se ndryshon struktura e të ardhurave-shpenzimeve dhe investimi i kërkuar, si dhe kapacitetet financuese për të mbuluar këto investime. I duhet dhënë rëndësi përcaktimit të shumës së borxhit që kërkohej, duke patur parasysh dhe anagazhimet në lidhje me borxhin aktual.

Për të monitoruar qëndrueshmërinë e APD në lidhje me detyrimet e saj për financim, DSCR do përdoret si një tregues kritik i pozicionit financiar të APD. Ndërkohë që nuk dihen kërkesat specifike të secilës kredi, mund të llogaritet një DSCR e përgjithshme për të krahasuar pozicionin e konsoliduar në para të portit, në krahasim me kërkesat e konsoliduara për pagesa për borxhin.

Sic është thënë në seksionin 6.5.2 më sipër, DSCR është një raport që përbëhet nga:

- Para totale disponibël në Kompani, që mund të përdoret për pagesa borxhi (principal+interes), në fjalë të tjera pas investimit dhe ndonjë derdhje të re fondesh (në kapital ose borxh) dhe pas shlyerjes së pagesave për llogari të Rezervës nëse ka. Ky zë mund të referohet si CFADS (Fluks Paraje i lirë për Shlyerjen e Borxhit);
- Shlyerjet vjetorë të borxhit ose DS, që përbëhen nga ripagesat e të gjithë principalit, interesit apo ndonjë komisioni për borxhin.

Raporti llogaritet si më poshtë:

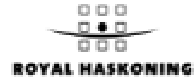
CFADS **DS**

Një raport me vlerë 1 nënkupton që pozicioni në para në një moment të caktuar është vlera e DS për të njëjtën periudhë, dhe pas pagesës së saj të gjitha flukset e parasë konsumohen; një raport negativ nënkupton që kompania nuk ka mundësi t'i shlyejë detyrimet e veta të borxhit në një periudhë të caktuar. Raporti idealisht duhet të jetë mbi 1, d.m.th. që kompania ka para disponibël dhe pas pagesës së borxhit.

Të gjitha tepricat e parasë pas pagesës së borxhit në një periudhë të caktuar janë teorikisht të përdorshme për pagesë dividendi për aksionerët. Në rastin e APD, ky element përcaktohet me ligj dhe përfaqëson 15% të fitimit neto të deklaruar. Prandaj, pavarësisht nga shuma e parasë që do jetë e disponueshme pas pagesave për borxhin, pjesa që do u paguhet si dividend varet nga fitimi neto i deklaruar në pasqyrën e të ardhurave dhe shpenzimeve, dhe jo flukset e parasë të disponueshme për dividend.

Mund të llogariten dy DSCR:

- Një DSCR në të cilën CFADS përfshijnë balancën e parasë në kompani, me fjalë të tjera përfshijnë paratë që është e disponueshme për APD në fillimin e një periudhe të caktuar
- Një DSCR duke përfshijtur balancën e parasë, pra duke llogaritur vetëm paratë e gjeneruar në një periudhë të caktuar (nga operacionet, investimet dhe



financimet), krahasuar kjo me paranë e kërkuar për të bërë ripagesat e borxhit në të njëjtën periudhë. Nuk merret parasysh nëse pozicioni në para në fillim të periudhës është pozitiv apo negativ. Ky tregues i dytë na jep një krahasim periodik dhe na ndihmon të vlerësojmë periudhat me flukse të ulëta paraje, që kërkojnë rregullime specifike në financim.

Ne analizen aktuale, një norme e synuar prej **1.5** është percaktuar si pragu për APD-ne në secilen periudhë p.sh. APD do të ketë synim që të ketë në dispozicion cash 1.5 herë me shume se sa detyrimi (i konsoliduar) periodik në një periudhë të caktuar (periudha në këtë rast është fundi i vitit për një periodicitet vjetor).

Duke patur parasysh strukturen e garancive të disponueshme për APD, ku mbështetje e plote jepet nepermjete një Garancie Shtetërore nga Ministria e Financave në Shqipëri, norma është ripërlogaritur në analizen e skenarit përfundimtar dhe është reduktuar në **1.4**, në mënyrë që ky mjet shtesë për minimizimin e riskut dhe impakti i tij në pasqyrat financiare të parashikuara të merret në konsideratë.

Përveç hendeqeve të financimit dhe analizës së mbulimit, një Kthim i Investimit është përllogaritur në jetën e Masterplanit, me qëllim që të vlerësojë efikasitetin e të gjithë investimeve të kryera nga APD në linjë me Masterplanin dhe me implementimin rishtrukturimit. Ky indikator ben të mundur të verifikohet që kthimit i plote për Portin si një investitor është me i lartë se kosto e financimit të APD-se nepermjet huave të ndryshme.

Rezultati financiar i strategjisë së PPP

Rezultati i analizës na jep mundësinë të projektojmë situatën financiare të APD nëpërmjet një faze tranzitore dhe në privatizimin e plotë të terminalëve në paketa PPP.

Ndryshimi kryesor është kalimi nga të ardhurat për menaxhimin e terminalit, aktualisht burimi kryesor i të ardhurave për Autoritetin Portual, në pagesat konçesionare; paralelisht, një zhveshje nga shpenzimet operationale dhe investimet në pajisje, që do transferohen me mbledhjen e të ardhurave nga manaxhimi i terminalit.

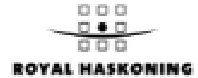
Skenari referencë për analizën e rezultatit bazohet mbi skenarin bazë të trafikut, shumëzuar me strukturën aktuale të tarifave të APD. Të dhënat për investimet që janë përdorur i përkasin situatës alternative të kostove sipas skicës B2 (shiko kapitullin 6) të Masterplanit.

Shtirja kohore është 2008-2028. Ndërkohë, në mënyrë që të mundësohet fleksibilitet në parametrat për paketat PPP, ndërtohet në model një analizë prej maksimumi 30 vjetësh. Në mënyrë që të jenë disponibël të gjithë të dhënat, trafiku ndryshon me një normë zero periudhës referencë.

Në këtë skenar, operationet privatizohen sipas rradhës së mëposhtme:

- 2009 = implementimi dhe fillimi i konçesionit të terminalit të kontenierëve
- 2010 = fillimi i konçesionit për ngarkesa të përgjithsme/ grurë
- 2011 = fillon konçesioni/BOT për terminalin 3 për mallrat e thata (pas mbarimit të ndërtimit)
- 2012 = konçesioni i terminalit të trageteve

Këto janë data të synuara, duke konsideruar privatizimin në proces të operationeve të kontenierëve, kohën e ndërtimit për vendankorimet 10/11 dhe 12, si dhe terminalin e



çimentos/ brancit, dhë dhënien me konçesion të operacioneve me tragete, pasi të kenë kaluar disa vite në operim, për të testuar fitueshmërinë e aktivitetit, për të siguruar trafikun, si dhe për të rritur vlerën e konçesionit në treg (kjo vlerë mund të rritet në mënyrë drastike nëse terminali ka disa vite aktiviteti historik, që mund të tregojnë që ky biznes është atraktiv).

Parametrat e vendosjes të konçesionit në skenarin e synuar për një strategji me kushte minimale PPP na jep rezultatet e mëposhtme për APD për investimet e konsoliduara të dhëna më sipër:

	Rol	NPV me 8%	DSCR minimale ...	...në vite	Financimi shtesë i kërkuar
APD Sh.a.	14.1%	75.6 Million EUR	1.39	2009	67.5 Million EUR

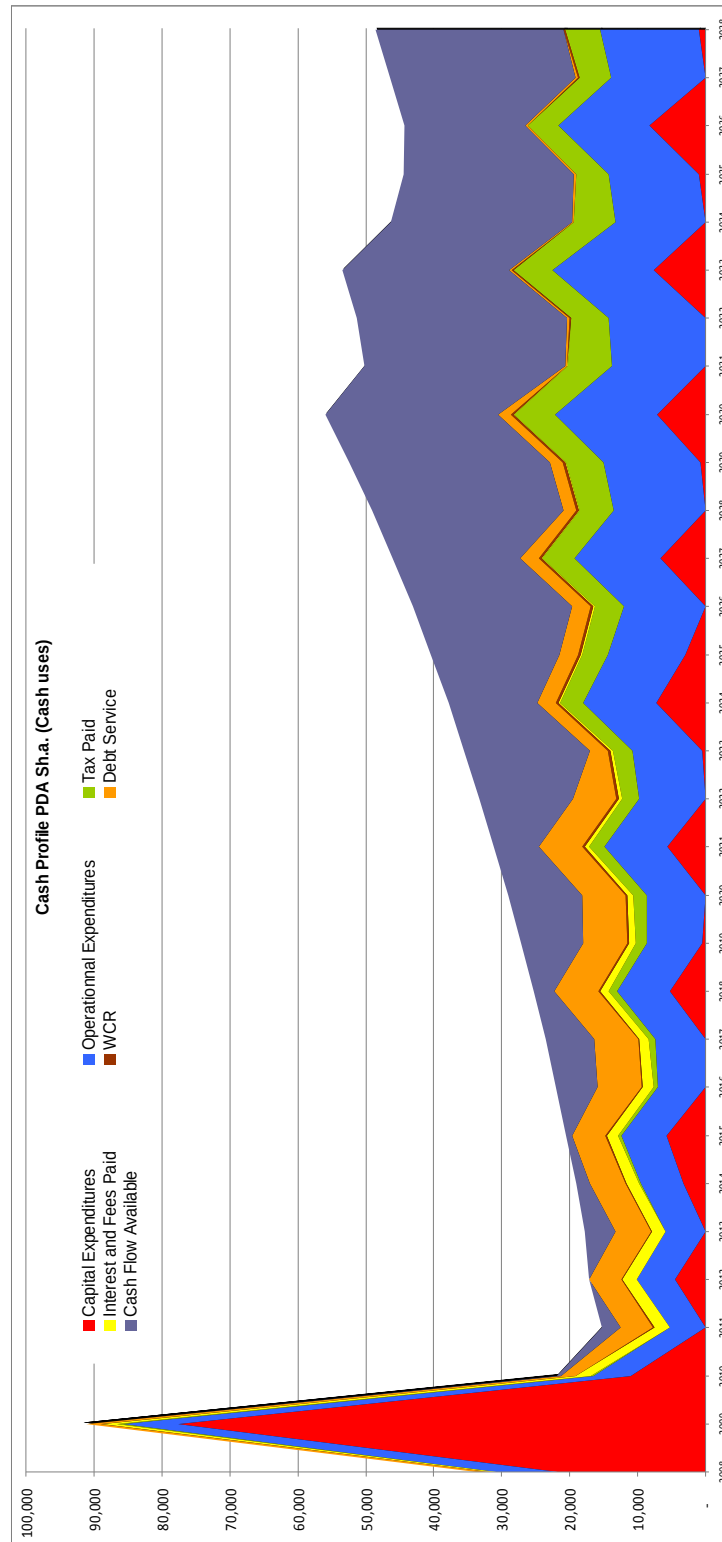
5-9 Rezultati financiar për APD në skenarin e synuar me kushtet e strategjisë minimale të PPP

Shifrat në faqet pasardhëse na japin informacion për periudhën 2008-2030, specifikisht për profilin e fluksit të parasë dhe ndryshimet në DSCR.

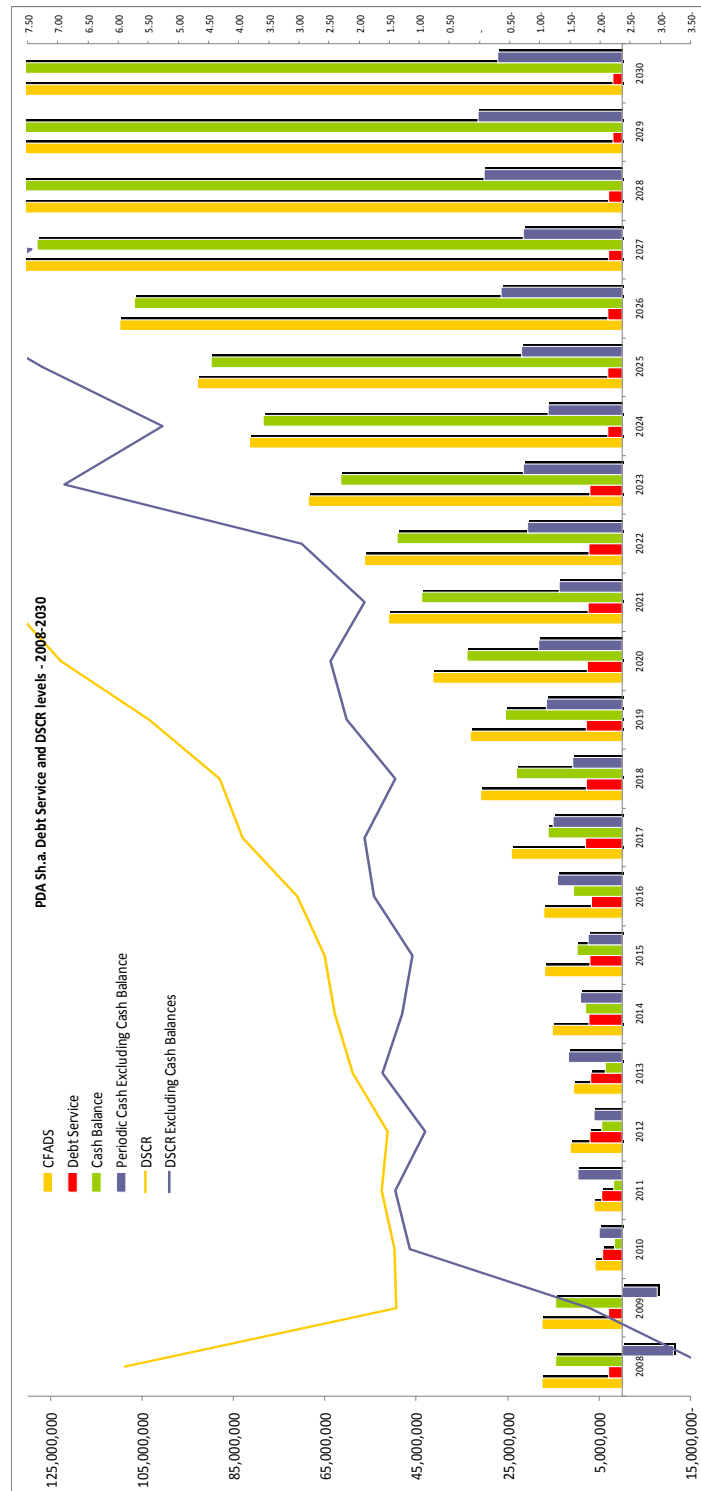
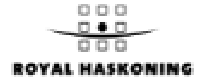
Nën këto kushte, mund të shihet që angazhimet e APD mund të përmbushen nën kushtet minimale. Nga ana tjetër, ndërsa ky skenar merr parasysh një ndarje korrekte të gjeneruesve të të ardhurave të portit duke vënë kushte minimale për të ardhurat për secilin terminal, në nivelin e 10% të të ardhurave (dhe 78% për biznesin e pasagjerëve ku pjesa më e madhe e investimit po kryhet nga APD), kjo nënkupton një rishikim të konsiderueshëm të tarifave që karakterizojnë çdo terminal.

Nga ana tjetër, këto rregullime në tarifa janë pak a shumë në linjë me përmirësimin drastik të performancës së terminalit dhe me investimet e konsiderueshme në pajisje për t'u bërë nga sektori privat. Meqë APD është angazhuar dhe për investime infrastrukture në vendandkorime, të ardhurat e gjeneruara kërkojnë gjithashtu të mbulohen edhe këto investime.

Ndërkohë, zbatimi i konçesioneve dhe BOT kërkon një pagesë minimale konçesionare për APD. Kërkesat për financim të APD janë në linjë me dy kreditë e identifikuar më sipër dhe me një shtesë prej 2.5 milion Euro. Kjo shtesë është parashikuar që të mundësojë qëndrueshmërinë në likuiditet të APD në periudhën afatshkurtër, kur parashikohet pjesa më e madhe e investimit.



0-2 Profili i flukseve të parashë të APD në skenarin e synuar në kushtet minimale të strategjisë së PPP



0-3 Likuiditeti i APD në skenarin e synuar në kushtet minimale të strategjisë së PPP



PROFIT & LOSS	DURRËS PORT AUTHORITY S.A.										
	2008	2009	2010	2011	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Revenue/Terminal Handling	15,330,871	14,271,272	2,312,551								
Port Dues Revenue to Landlord	2,529,511	2,591,339	1,351,087	6,091,929	8,953,215	12,271,980					
Concessionary and Leases Revenues	353,518	1,315,492	8,235,759	14,371,399	20,083,235	27,619,235					
Deferred Government Grant	250,000	250,000	250,000	250,000	250,000	250,000					
Sales of Assets											
Total revenues	18,564,302	19,288,083	14,178,409	20,713,528	29,394,796	40,641,215					
Personnel	4,201,828	4,287,950	2,715,051	2,444,208	2,812,542	3,282,585					
Other	4,826,718	1,817,821	2,814,682	4,142,706	3,860,919	8,128,247					
Operating Contracts Fees											
Total opex	9,028,547	8,145,278	5,569,735	6,586,913	8,653,508	11,410,832					
EBITDA	9,535,755	11,143,312	8,608,674	14,126,614	20,611,295	29,230,403					
Depreciation	388,396	2,814,570	1,148,894	4,921,379	5,047,964	4,954,889					
Depreciation Ferry Terminal				870,379	880,127	811,051					
Depreciation Existing Assets	3,785,176	1,783,179	1,750,119	8,071,719	2,488,280	1,961,544					
EBIT	5,381,583	3,873,206	836,481	5,263,117	11,097,625	21,380,919					
Total interest	894,154	2,181,186	2,288,963	1,692,611	888,042	296,926					
Total fees											
Interest on Cash Balances & Expenses											
Total financing costs	894,154	2,181,186	2,288,963	1,692,611	888,042	296,926					
EBT	4,487,429	1,692,019	1,452,488	3,570,506	11,109,582	21,083,993					
Taxation Charge	897,486	338,404		714,101	2,221,516	4,216,799					
Net Earnings	3,589,943	1,353,616	1,452,488	2,856,405	8,887,666	16,867,194					
Dividends Declared	528,491	203,042		428,461	1,331,150	2,510,079					
Legal Reserves	179,457	67,681		142,820	444,383	843,360					
Retained Earnings for the Period	2,871,955	1,082,892	1,452,488	2,285,124	7,110,133	13,493,755					

0-7 PASH e APD Sh.a. 2008 - 2035



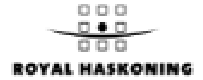
BALANCE SHEET	DURRËS PORT AUTHORITY S.A.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fixed assets												
Existing Assets at Cost Price		84,788,919	84,788,919	84,788,919	84,788,919	84,788,919	84,788,919	84,788,919	84,788,919	84,788,919	84,788,919	84,788,919
Accumulated Depreciation		14,418,560	18,183,736	21,913,855	37,366,732	37,366,732	37,366,732	37,366,732	37,366,732	37,366,732	37,366,732	37,366,732
Book Value		70,370,359	66,605,183	62,875,063	47,422,187	47,422,187	47,422,187	47,422,187	47,422,187	47,422,187	47,422,187	47,422,187
New Assets												
Depreciable Assets at Cost Price		10,618,906	71,902,320	84,906,776	98,116,042	101,396,851	119,256,394	101,396,851	119,256,394	101,396,851	132,953,904	140,607,690
Accumulated Depreciation		188,996	3,021,566	6,170,261	28,342,068	53,326,017	78,866,132	53,326,017	78,866,132	104,407,388	131,207,517	131,207,517
Work in progress (New Equipment)												
Ferry Terminal at Cost Price		11,087,725	25,401,056	25,401,056	25,812,935	26,267,573	26,794,814	26,267,573	26,794,814	27,558,416	28,585,375	28,585,375
Ferry Terminal Accumulated Depreciation			870,379	1,740,759	6,092,553	10,454,447	14,918,806	10,454,447	14,918,806	19,645,854	24,515,562	24,515,562
Total		91,707,994	162,014,612	165,253,876	136,916,436	99,074,491	73,167,397	99,074,491	73,167,397	47,552,088	14,749,676	14,749,676
Current assets												
Cash Balances		15,742,243	1,128,280	1,594,474	10,174,645	42,564,746	104,500,870	42,564,746	104,500,870	214,383,432	313,878,972	313,878,972
Debtors		3,094,070	3,214,850	2,362,235	3,452,255	4,884,133	5,773,539	4,884,133	5,773,539	9,344,044	7,381,781	7,381,781
Debt Service Reserve Account												
Other Current Assets (Inventory+Loans)		8,443,100	8,443,100	8,443,100	8,443,100	8,443,100	8,443,100	8,443,100	8,443,100	8,443,100	8,443,100	8,443,100
Total		25,280,394	12,796,241	12,399,809	22,069,900	55,891,979	119,717,510	55,891,979	119,717,510	232,170,577	340,703,863	340,703,863
Total Assets		116,988,387	174,800,853	177,651,685	158,986,336	154,966,470	192,884,906	154,966,470	192,884,906	279,722,665	364,453,539	364,453,539
Equity												
Equity		41,760,000	41,760,000	41,760,000	41,760,000	41,760,000	41,760,000	41,760,000	41,760,000	41,760,000	41,760,000	41,760,000
Legal Reserves		999,011	1,066,712	1,066,712	1,414,009	3,015,702	6,353,172	3,015,702	6,353,172	11,930,677	17,224,422	17,224,422
Development Reserves (Retained Earnings)		9,741,876	10,824,569	9,372,081	15,248,827	40,555,928	91,955,449	40,555,928	91,955,449	183,195,514	267,895,436	267,895,436
Revaluation Reserve		10,796,309	10,796,309	10,796,309	10,796,309	10,796,309	10,796,309	10,796,309	10,796,309	10,796,309	10,796,309	10,796,309
Total		65,297,016	66,447,589	64,995,101	71,239,144	98,127,939	154,864,930	98,127,939	154,864,930	249,682,499	339,676,166	339,676,166
Long term debt												
Deferred Government Grant		5,424,487	5,174,487	4,324,487	3,674,487	2,424,487	1,174,487	2,424,487	1,174,487	-	-	-
Senior debt (Existing-New Loans)		28,528,140	86,445,930	91,862,701	66,913,100	34,599,111	13,499,079	34,599,111	13,499,079	2,488,351	710,358	710,358
Total		33,952,627	91,620,417	96,187,188	70,587,587	37,023,598	14,673,566	37,023,598	14,673,566	2,488,351	710,358	710,358
Other Liabilities												
Creditors		1,128,568	1,078,223	696,217	823,364	1,086,688	1,426,354	1,086,688	1,426,354	1,877,125	1,658,342	1,658,342
Tax Creditor		887,486	338,404	-	714,101	2,221,916	4,216,798	2,221,916	4,216,798	6,583,444	4,327,809	4,327,809
Dividend payable		538,491	203,042	-	428,461	1,313,150	2,530,079	1,313,150	2,530,079	3,938,067	2,271,085	2,271,085
Other items		15,173,179	15,173,179	15,173,179	15,173,179	15,173,179	15,173,179	15,173,179	15,173,179	15,173,179	15,173,179	15,173,179
Total		17,727,725	16,782,847	15,868,396	17,139,105	19,814,933	23,346,411	19,814,933	23,346,411	27,551,815	24,066,415	24,066,415
Total Liabilities		116,988,387	174,800,853	177,651,685	158,986,336	154,966,470	192,884,906	154,966,470	192,884,906	279,722,665	364,453,539	364,453,539

0-8 Bilanci i APD Sh.a. 2008 – 2035

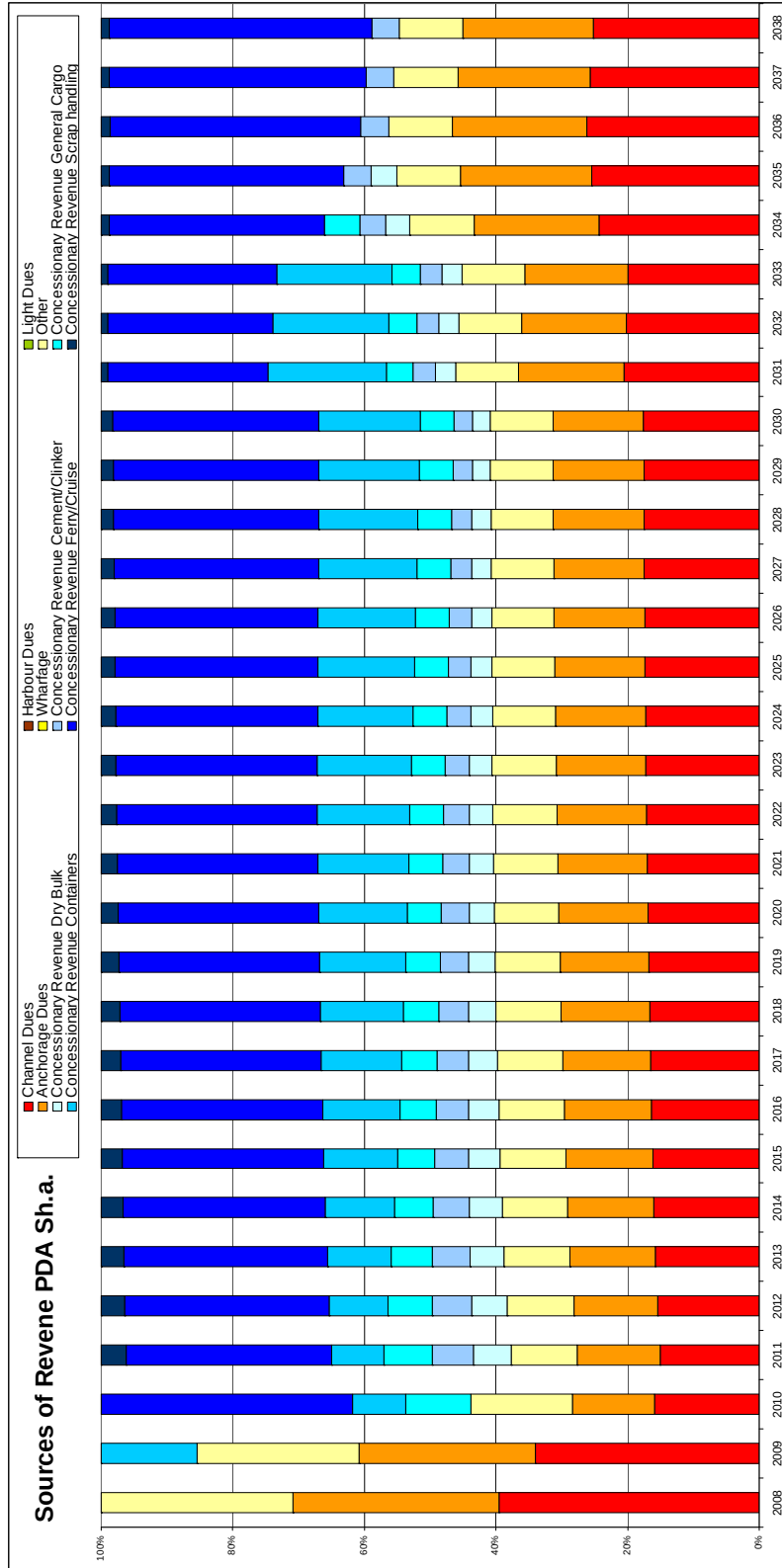


CASH FLOW STAT.	DURRES PORT AUTHORITY S.H.A.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Operating Activities												
Total Revenue Received (incl Govt Grants)		18,314,302	19,019,103	11,922,409	20,443,328	29,054,796	40,391,215	55,889,778	44,290,744			
Total Operating Expenditure		9,028,547	8,145,271	5,569,735	6,586,913	8,693,501	11,410,812	15,016,997	13,266,735			
EBITDA		9,285,755	10,873,832	6,352,674	13,856,414	20,361,295	28,980,403	40,872,781	31,024,009			
Working capital change		1,184,296	231,347	530,611	192,485	265,561	347,197	471,054	130,538			
Pre investment pre finance pre tax cash flow		10,470,052	10,662,185	8,884,285	13,684,130	20,095,734	28,633,206	40,401,227	31,154,647			
Taxation		90,871	897,486	318,404	502,910	1,891,299	3,271,990	6,058,442	4,686,350			
Pre investment pre finance post tax cash flow		10,379,178	9,764,699	8,565,881	13,181,200	18,202,436	24,911,216	34,342,785	26,468,297			
Investing Activities												
Divestments		21,726,631	77,576,744	11,004,456	5,746,743	-	2,991,045	2,102,102	1,026,959			
Capital Expenditure		11,347,453	67,812,045	2,458,575	7,414,457	18,202,436	21,920,171	27,241,181	25,441,337			
Pre finance post tax cash flow	14.1%											
Pre finance pre tax cash flow	15.3%	11,256,540	66,914,560	2,120,171	7,917,187	20,095,734	23,642,181	33,299,625	30,127,688			
Financing Activities												
Drawdowns												
Equity		-	60,000,000	7,500,000	-	-	-	-	-			
Drawdown Alternative Term Loan Facility		-	-	-	-	-	-	-	-			
Repayments												
Repayment Alternative Term Loan Facility 1		-	-	-	2,666,667	2,666,667	1,500,000	1,500,000	-			
Repayment Alternative Term Loan Facility 2		-	-	-	866,667	866,667	866,667	-	-			
Repayment Alternative Term Loan Facility 3		-	-	-	1,411,464	1,411,464	1,554,479	1,554,479	-			
Repayment Existing Debts		2,083,210	2,083,210	2,083,210	-	-	-	-	-			
Interest & Fees												
Interest Alternative Term Loan Facility 1		-	720,000	720,000	480,000	180,000	-	-	-			
Interest Alternative Term Loan Facility 2		-	506,250	506,250	506,250	371,250	-	-	-			
Interest Alternative Term Loan Facility 3		-	129,250	105,500	284,767	162,913	-	-	-			
Interest Existing Debts		894,154	825,888	257,215	441,594	173,859	33,326	19,996	6,665			
Fees Senior debt		-	-	-	-	-	-	-	-			
Interest on Cash Balances & Reserves		-	-	-	-	-	-	-	-			
Finance Cashflow		2,977,184	55,715,584	3,127,802	6,659,408	2,354,840	3,019,072	1,909,224	362,144			
Post finance post tax cashflow		14,124,836	12,076,461	6,692,226	7,550,449	10,847,596	18,901,100	25,331,959	25,079,193			
Distributions												
DSA additions/release		822,455	538,491	203,042	301,758	1,135,879	2,233,194	3,635,065	2,811,810			
Dividends paid		-	-	-	-	-	-	-	-			
Cash Balances for the year		15,147,292	12,614,953	466,184	453,291	9,711,616	16,667,906	21,696,894	22,267,383			
Cash Balance of		28,890,534	13,743,243	1,128,290	9,720,754	32,853,129	87,812,964	192,688,318	311,611,589			
Cash Balance of		13,743,243	1,128,290	1,594,474	10,174,045	42,544,746	104,500,870	214,183,432	333,878,972			

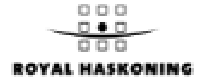
0-9 Likujditet e APDS.h.a. 2008 – 2035



Analiza e te ardhurave



0-4 Rjendhja e te ardhurave te APD

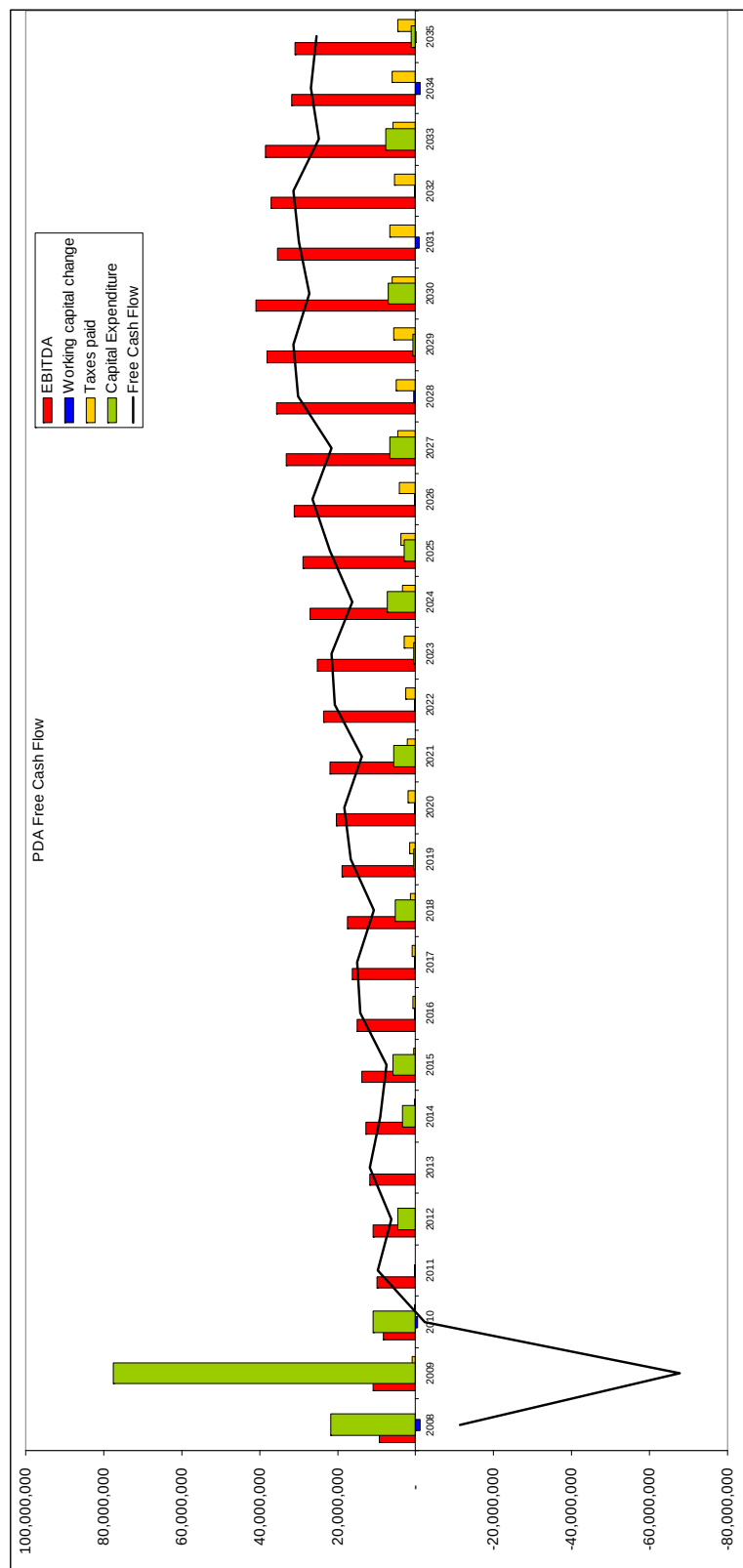


Mund të vihet re që të ardhurat nga trajtimi i terminaleve bien me privatizimin e njepasnjeshëm të tyre. Ato zevendesohen gradualisht nga pagesat koncesionare, bazuar në vlerësimin e flukseve të mbetura të arkës që koncesionari do jetë në gjendje t'i kthejë Autoritetit.

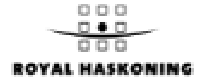
Analiza e mesipërme e të ardhurave paraqet pritshmëritë për Flukset totale të Arkës për çdo koncesion ose BOT. Ndaj duhet marrë parasysh që një pjesë e ketyre të ardhurave mund të sigurohen nepermjet strukturimit të duhur të mekanizmave koncesionare, gjë që arrihet nga zbatimi i garancive mbi të ardhurat. Edhe një herë theksohet që një mundësi e tillë varet nga struktura e outputit të kontratës dhe nga lloji i operatorit të përzgjedhur për një terminal të caktuar. Garancite mbi volumet, që nuk përfaqësojnë vetëm KPI, janë mëtej që Autoriteti Portual ka në dispozicion për të menaxhuar ekspozimin e tij ndaj Riskut, duke transferuar riskun e tregut (ose të kërkesës) tek një palë e afte për ta menaxhuar atë, që s'janë tjetër veçse operatorët privat (të specializuar) të terminaleve.

Analiza e Raportit të Mbulimit

Duke përdorur strukturën financiare të prezantuar më sipër, janë përlogaritur disa raporte mbulimi në mënyrë që të analizohen aspektet e ndryshme të likuiditetit të APD në rast të zbatimit të plote të strategjisë PPP.



0-5 Projektioni i likujditeteve te lira



Duke u bazuar ne Flukset e Lira te Parase te paraqitura me poshte (operacione dhe investime), llogariten disa raporte per periudhen 2008-2035, qe japin rezultatet e meposhtme:

Raporti mbulimit i te Investimit (2009-2030)	NPV e Flukseve te Lira te Arkes me 8%	NPV e shpenzimeve kapitale me 8%	ICR
APD Sh.a.	62.2 Milion EUR	114.6 Milion EUR	0.54

Raorti I Mbulimit te kredise (2009-2030)	NPV e Flukseve te Lira te Arkes @ 8%	NPV e vleres se mbetur te aktiveve	Vlera Totale e Korporates	Financimi	LCR
APD Sh.a.	62.2 Milion EUR	2.2 Milion EUR	64.4 Milion EUR	68 Milion EUR	0.96

Keto zera tregojne qe vlera totale e pronesise se APD (e prezantuar si NPV e cash + aktive) eshte dicka me pak se huamarrja totale. Kjo do te thote qe vlera e korporates mund te perdoret si kolateral, duke marre parasysh edhe vleren ne kohe te aktiveve dhe flukset e arkes te gjeneruara nga aktiviteti i Autoriteti Portual ne Durres kundrejt llojeve te financimit te projektit.

Propozim per Strukturimin Alternativ te operacioneve ne Terminalin e Trageteve

Ne menyre qe barra financiare e APD te lehtesohet, dhe duke qene ne linje me rolin e ardhshem si port pronar, propozohet te studiohet nje alternative per strukturimin e oparacineve ne terminalin e trageteve. Ky element eshte nje ze i fuqishem te ardhurash per APD, dhe nje alternative qedo te garantoje te flukse hyrese te arkes. Ne menyre qe te te ralizohet ky strukturim kushtezimi i vetem eshte qe vete terminali te rishitet sipas specifikimeve kohore qe nuk i jane vene ne dispozicion Keshilluesit. Pritet qe kjo mundesi te ekzistoje per sa kohe huamarrja e APD eshte e lidhur me garancine shtetore te Ministrise se Financave.

Nese terminali i pasagjereve privatizohet para 2010 kundrejt nje pagese te menjehershme per te hyre ne koncension dhe nje pervetesimi te aktiveve te terminalit,



kerkesat per financim te APD do te uleshin dukshem. Cka eshte me e rendesishme, DSCR do te permiresohet deri ne nivele te sigurta. Variacioni i ketij skenari merr parasysh disponueshmerine e dy burimeve te te ardhurave te permendura per nje shume totale rreth 49 Milion Euro. Nga ana tjeter, parimin i te ardhurave nga lundrimi reduktohet deri ne ate mase sa te perputhet me nje kthimi minimal te synuar; ne kete rast mund te kapet nje perqindje prej 35% ndarje te ardhurash duke i kthyer APD-se rezultatin e meposhtem:

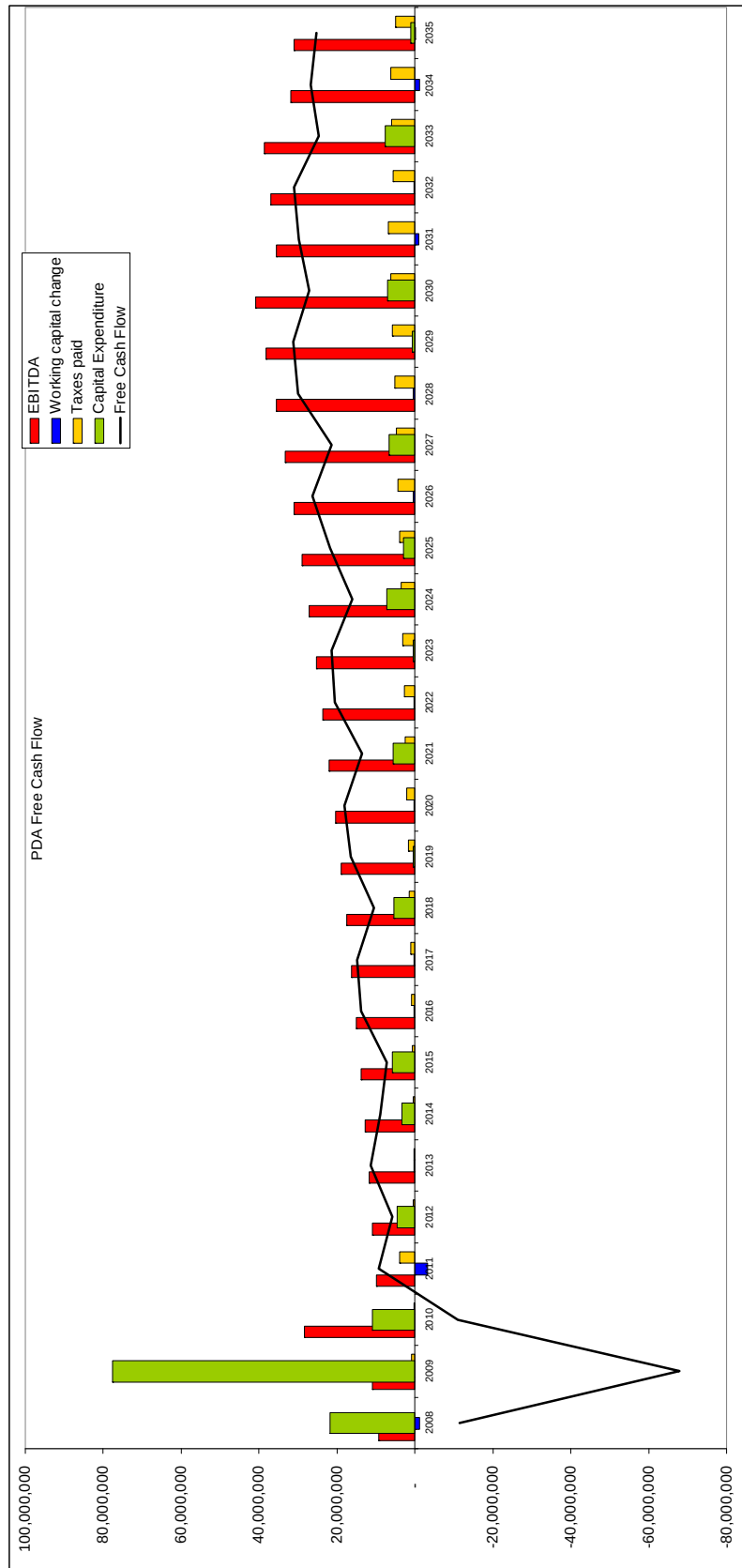
	Rol	NPV@ 8% (ne Milion EUR)	DSCR minimum...	...ne vitin	Financimi i ri Total i kerkuar
APD Sh.a.	20.2	108.95 EUR	1.39	2009	60 Milion EUR

0-10 Outputi financiar i APD me alterantiven e strukturimit dhe kushteve per privatizimin e terminalit te trageteve

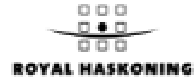
Ky skenar merr parasysh nje pagese prej 25 Milion Euro per operatorin e mundshem privat qe do te marre persiper te gjitha oeperacionet me traget dhe kruzera ne Durrës.

Situtata eshte financiarisht me e qendrueshme per Autoritetin Portual, duke konsideruar qe nje investim i menjehereshem ne terminalin e trageteve mund te kompensohet nga nje heqje pronesie, cka do te ulte nevojat per financim dhe do te ndikojte ne situaten e borxhit vjetor te konsoliduar. Aspekti kryesor i ketij propozimi eshte qe ai mundeson Autoritetin Portual te shperndaje riskun afatgjate te flukseve te arkës ne menyre qe te minimizohen rrethimet e mundshme te kesaj qendre fitimi. Profili i flukseve te arkës dhe pozicioni i likuiditetit ne kete situatë prezantohet ne ilustrimet ne faqet e metejshme. Perfundimisht APD mund te negocioje pozicionin e tij debitor per borxhin qe ka dhe mund te rimbursojë disa kredi aktuale ose borxhin e krijuar ne lidhje me terminalin e trageteve.

Nese kjo alternative merret ne konsiderate, atehere eshte e rendesishme qe te krijohet nje lloj garancie te ardhurash per Autoritetin Portual. Meqenese Porti do jete bartesi i vetem i riskut ne zhvillimin e terminalit te trageteve, nderkohe qe kerkesat e tij ligjore tregojne se ai do te shkeputet nga veprimtaria operacinale e terminalit, atehere kerkohet nje garanci e duhur mbi volumen nga operatori privat qe i merr keto operacione nen ngarkim; ne kete menyre reflektohet struktura e riskut dhe APD eshte ne gjendje te permbushë detyrimet e tij ne financimin e terminalit. Per me teper struktura e ndarjes se te ardhurave qe aplikohet duhet lidhur me nje garanci minimum, ne menyre qe risku i tregut te transferohet nga APD, nderkohe qe ruhen objektivat e modelit te portit pronar si pasoje e ristrukturimit te terminalit te trageteve.



0-6 Profili i Flukseve te lira te Arkes nen kushtet optimale te privatizimit te terminalit te trageteve



6.0 Ndikimi i Masterplanit ne strukturen e tarifave te APD

6.1 Persiatje

Aktualisht Autoriteti Portual I Durrësit është entiteti kryesor rregullator I tarifave portuale. Megjithatë ai nuk është rregullatori I vetëm sepse shërbimet e marines janë privatizuar tashmë.

Në rastet e disa terminaleve (te grurit apo ngarkesave të përgjithshme), shërbimi I ngarkim-shkarkimit është aktualisht I privatizuar (puna dhe operacionet në kantier). Mëqenëse kontrolli I tarifave ofron një mënyrë për të rregulluar ekonomisht portin, atëherë të gjitha tarifat e aplikuar kërkojnë negocimin e duhur.

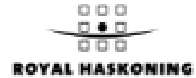
Sistemi I tarifave në Portin e Durrësit pritet në ndryshje sepse në modelin e Portit pronar përgjegjësia e sigurimit të shërbimeve zhvendoset nga APD. Nivele më të larta shërbimi mund të shqerohen me rritje në nivelet e tarifave.

Për të arritur në një port të qëdrueshëm dhe financiarisht autonom, duhet parandaluar subvencionimi I kryqëzuar. Mëqenëse në strukturen e re terminalët janë të ndara nga njëri-tjetri dhe operatore të ndryshëm e të pavaruar operojnë me to, atëherë koncepti I subvencionimit zbehet edhe me shumë.

Në një model tipik të portit pronar, taksat e mbledhura duhen përdorur ekskluzivisht vetëm për qëllimin për të cilin ato mbledhen, p.sh. për të mbështetur operacionet portuale dhe për të kontribuar në zhvillimin dhe mirëmbajtjen e infrastrukurës që nevojitet për mirëfunksionimin e një porti.

Studimi aktual ka si qëllim të identifikojë pozicionet tarifore që kanë impakt në Masterplan dhe vlerësojë se në cilat kushte ato duhet përshtatur me karakteristikat e planifikimit. Është e rëndësishme të kuptohet që outputi tarifor I një terminal të caktuar, nën skemën PPP, do të ndikohet kryesisht nga zgjedhjet operacionale dhe specifikimet teknike të terminalit, dhe si pasoje do të ndryshojnë shumë nga modeli operacional që aktualisht realizohet nga APD, për arsye të mëposhtme:

- Nuk do të ketë më subvencionime;
- Operatori privat ka teknologjinë e tij dhe rrjetin e vet të prokurimeve cka ndryshon nga ajo që APD përdor aktualisht (deri diku me e ulët);
- Disa terminale me përdorues të dedikuar nuk do të aplikojnë struktura tregtare tarifore por struktura të transferimit të Cmimit, pasi tani më mendohet që operacionet e portit do të integrohen në procesin e prodhimit. Kjo strukturë e re mund të aplikohet tek trafiku I cimentos dhe klinkerit; aktualisht për këto procese situata aktuale e tarifave të menaxhimit nuk lidhet me outputin e parashikuar dhe pajset që kërkojnë për të realizuar atë; për më tepër marrëveshja specifike e shërbimit midis operatorit dhe prodhuesit të cimentos do ndikohet nga integrimi I kostove të menaxhimit me cmimin përfundimtar të produktit. Kjo tarifë mund të parashikohet vetëm nga palet në fjalë, pasi secila nga të njëjta struktura e brendshme të kostos së produkteve përkates;



- Ndryshimet e meparshme mbi tarifat jane bere disa vite me pare dhe duhen pershtatur me evoluimin e monedhes dhe inflacionit.

6.2 Struktura aktuale e librit te Tarifave

Detyrimet portuale

Detyrimet portuale që i paguhen APD në Portin e Durrësit janë si më poshtë:

- Detyrimet e vendankorimit, të mbajtur në monedhën Euro për cdo NRT. Tarifa të ndryshme zbatohen për ngarkesa të mëdha, për ngarkesa të zakonshme dhe për tragete RoRo.
- Detyrimet e Kanalit, të mbajtura në monedhën Euro për cdo NRT, në përputhje me mënyrën e zakonshme për detyrimet e kanalit.
- Detyrimet e Ndrimit, të mbajtura në Euro për NRT. Për anije nën 200 NRT, tarifa zbatohet për cdo NRT. Për anije me tonazh më të lartë detyrimi paguhet për kërkesë. Rekomandohet që edhe për anijet me tonazh më të vogël ta zbatohet pagesa për kërkesë.
- Detyrimet e Skelës, të gjitha të aplikuara në Euro për NRT. Tarifa të ndryshme zbatohen për anije me ngarkesë të zakonshme, anije me ngarkesë të madhe dhe anije RoRo.
- Shpenzimet për tragetet, të mbajtura për cdo Vajtje-Ardhje anijeje dhe të shprehura në NRT. Aktualisht ekzistojnë tre nivele në varësi të madhësisë së anijes të shprehur në NRT.

Tabela e mëposhtme përmban në mënyrë të përmblendhur tarifat e zbatueshme.

Anchorage - GenCargo Vessels	EUR per NRT	0.15
Anchorage - Bulk Vessels	EUR per NRT	0.25
Anchorage - RoRo Ferries and Pax	EUR per NRT	0.15
Channel Dues	EUR per NRT	0.20
Channel Dues - Ferries	EUR per NRT	0.20
Light Dues / up to 200 NRT	EUR per NRT	0.10
Light Dues / 200-500 NRT	EUR per call	20.00
Light Dues / above 500 NRT	EUR per call	50.00
Harbour Dues General Cargo	EUR per NRT	0.40
Harbour Dues Bulk Vessels	EUR per NRT	0.60
Harbour Dues RoRo Vessels	EUR per NRT	0.35
Ferry Expenses per ship turnaround		
0-1000 NRT	EUR per call	80.00
1000-3000 NRT	EUR per call	160.00
over 3000 NRT	EUR per call	240.00

Mallrat e Pergjitheshme



- Nga tarifa e zbatueshme për ngarkesat e zakonshme 58% i transferohet APD, ndërsa 42% i kalon shërbimit privat të ngarkim-shkarkimit. Këto përqindje janë rezultat i ndërmjetësimeve me kompaninë private që siguron shërbimin e ngarkim-shkarkimit.
- Shpërndarja e tarifave të zbatueshme tek palët e përfshira krijon në port procedura administrative të ndërlikuara dhe të panevojshme.
- Të gjitha tarifat përlogariten për ton, gjë që është në përputhje edhe me mënyrën e përgjithshme të mbajtjes së tarifave GC. Përfashtim bëhet vetëm për mjetet e transportit prej gome, kaucuku dhe me zinxhira, për të cilët tarifat përlogariten për njësi.
- Tarifat për ngarkesat e zakonshme fillojnë nga 2.92 EUR për ton (mallra të organizuara në paleta, 4 copë për zhvendosje) deri në 10.92 EUR për ton (mish i ngrirë).

Mallrat Rifuxho

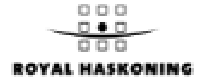
- Në terminalin e grurit operon kompania private e ngarkim-shkarkimit. Është rënë dakord midis APD dhe kompanisë së ngarkim-shkarkimit që 89% e tarifës së zbatueshme të transferohet tek APD. Pjesa e mbetur e tarifës prej 11% i shkon kompanisë së ngarkim-shkarkimit.
- Për ngarkim-shkarkimin me vakuum të grurit 85% e tarifës shkon tek APD dhe 15% shkon tek kompania e ngarkim-shkarkimit.
- Tarifat për ngarkesat e tjera të mëdha transferohen në masën 100% tek APD.
- Si për ngarkesa e zakonshme, edhe për ngarkesat e mëdha procesi i ndarjes së tarifave midis APD dhe kompanisë së ngarkim-shkarkimit është burim i procedurave të ndërlikuara administrative.
- Tarifat aktuale për importin e cimentos janë relativisht të ulta, ashtu sic janë edhe tarifat për sasi të mëdha lëndësh të lëngëshme të rrezikshme.
- Tarifat për ngarkesat e mëdha fillojnë nga 1.75 EUR për ton (lëndë të lëngshme të rrezikshme në sasi të madhe) deri në 5.83 EUR për ton (importi i kripës)

Kontenierët

- Aktualisht tarifat e zbatuara si për import dhe për eksport janë të njëjta. Gjithësesi, eksportet nga Shqipëria mund të rriten duke përdorur tarifa të ndryshme për import dhe eksport.
- Trajtimi i kontenierëve në Durrës vlerësohet me tarifa më të ulta, krahasuar me portet më të afërta.
- Gjithashtu edhe tarifat aktuale të transferimit në kantieri janë të ulta krahasuar me portet më të afërta.
- Aktualisht ndryshimi i tarifave midis kontenierëve 20ft dhe 40ft është shumë i vogël. Kjo vlen sidomos për kontenierët e zbrazur.
- Numri i ditëve për magazinim falas është 20, që në fakt është shumë, pasi nxit ndalesa të gjata dhe ndikon drejtpërdrejt në uljen e kapacitetit të terminalit.
- Cmimet për kontenierët zbatohen për njësi.

Në tabelën e mëposhtme paraqiten tarifat aktuale.

Kontenier		Anije - Kalate		Transferimi në sheshe	
Ngarkim-shkarkim		Import	Eksport	Import	Eksport
20 ft të mbushura plot	(euro/kuti)	64.05	64.05	8.48	8.48



40 ft të mbushura plot	(euro/kuti)	76.88	76.88	8.48	8.48
20 ft të zbrazura	(euro/kuti)	32.03	32.03	8.48	8.48
40 ft të zbrazura	(euro/kuti)	38.44	38.44	8.48	8.48

Tragetet

- Në terminalin e trageteve zbatohen tarifa të njëjta si në nisje ashtu edhe në mbërritje.
- Cmimet aplikohen për pasagjer; në rast makinash apo kamionësh ato zbatohen për njësi.
- Për pasagjerët nën 12 vjec cmimi zbritet me 50%.
- Raporti midis makinave dhe kamionëve është 2.5, cka është në përputhje me hapësirën e nevojshme.

Trageti			
		Mbërritje	Nisje
Pasagjer i rritur	(euro/pasagjer)	4.00	4.00
Pasagjer fëmijë	(euro/pasagjer)	2.00	2.00
Makina	(euro/njësi)	6.00	6.00
Kamion/Rimorkio	(euro/njësi)	15.00	15.00

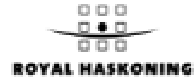
Ne sugjerojmë që operatori të lihet i lirë në trajtimin dhe vendosjen e strukturës dhe niveleve të tarifave, në mënyrë që ai të mund të kontrollojë kthimin nga investimi dhe të kundërpërgjigjet kundrejt konkurrencës së tregut. Lirshmëria për të vendosur mbi tarifat, e lejon atë të ulë cmimet për të rritur volumet.

Megjithatë, për të mbrojtur përdoruesit e portit dhe konsumatorët përfundimtarë kundrejt tarifave të larta, si rezultat i pozitave monopol të operatorit, duhen përcaktuar tarifa maksimale. Vendosja e tarifave maksimale ndihmon gjithashtu në mbajtjen e portit në pozita konkurruese në krahasim me porte të tjera në rajon. Duke supozuar se zbatueshmëria e modelit të pronësisë në Durrës do të rrisë efikasitetin dhe nivelin e shërbimit të terminaleve, atëherë është e pritshme një rritje në tarifa.

6.3 Pershtatja e tarifave me zbatimin e Masterplanit

Duke patur parasysh projektimet e kostove dhe investimeve dhe lidhjet e tyre me outputin e parashikuar, modernizimin e operacioneve portuale dhe ristrukturimin e portit sipas modelit port pronar, është e nevojshme të behen disa rregullime në nivelet tarifore për të krijuar kushte të qëndrueshme financiare për projektet e investimit PPP.

Trajtimi i Konteniereve



Ne vend që të aplikohet në faktor rrites në pozicionet e manovrimit të kontenierëve, një strukturë alternative tarifash është zhvilluar, bazuar në 2 parime udhezuese:

- Tregtia e kontenierizuar është shumë konkurruese në detin Adriatik dhe shumë sensitive ndaj nivelit të shërbimit; si rrjedhojë tarifat duhet të jenë në të njëjtën linjë me ato që aplikohen nga portet e tjera të Adriatikut.
- Terminali aktual i kontenierëve ka një strukturë shumë të ndryshme nga ajo e terminalit modern të projektuar, sidomos në pjesë të operacioneve të kantierit ku mendohet të vendosen pajisje komplekse për të përballuar kapacitetin (p.sh. RTG).)

Duke konsideruar këto dy pika, keshilluesi ka zhvilluar një studim krahasimor mbi nivelin e tarifave të manovrimit dhe strukturën e terminaleve të përzgjedhura në rajon (Kroacia, Bari, Itali, etj). Manovrimi i kontenierëve në Durrës të modernizohet në mënyrën e duhur është patjetër e domosdoshme një tjetër lloj tarife.

Me poshtë paraqitet krahasimi midis strukturës ekzistuese dhe strukturave të propozuara si benchmark. Të gjitha tarifat paraqiten në Eur:

	APD	Benchmark
Import I plote		
40' [€ per levizje]	75.00	90.00
20' [€ per levizje]	62.50	85.00
Export I plote		
40' [€ per levizje]	75.00	80.00
20' [€ per levizje]	62.50	65.00
Levizje bosh		
40' [€ per levizje]	37.50	60.00
20' [€ per levizje]	31.25	60.00
Transferim në kantier		
40' [€ per levizje]	8.30	30.00
20' [€ per levizje]	8.30	30.00

Sic mund të vihet re, ka një mosperputhje në strukturën tarifore të Durrësit krahasuar me strukturën e zakonshme; kjo shkaktohet kryesisht nga organizimi operacional i manovrimit horizontal ku virtualisht s'përdoret asnjë mjet për transferim (vetëm një **reach stucker**), nderkohe që edhe në rajon ekziston sistemi i rende të manovrimit në terminal. Si rrjedhojë krijohet një boshllëk financiar, nderkohe që planifikohet futja e flotiljes (fleet) për manovrimin në kantier (në fillim RS e më pas RTG për të dyfishur kapacitetin) dhe organizimi i transferimit me shasi dhe rimorkio.

Për qëllime të këtij studimi, preferohet struktura benchmark, e cila është edhe në të njëjtën linjë me vizionin operacional të terminalit të kontenierëve.



Trajtimi i Ngarkesave te medha (bulk)

Ne parashikimin e tarifave jane perfshire nivele te perzgjedhura te ngarkesave te tipi cemento/ klinker, disa minerale dhe drithera.

Ne menyre qe studimi te kete nje strukture te veten te parashikimi, eshte bere nje perzgjedhje e pozicionit te tarifave per manovrim:

		APD	E rregulluar
Cimenti/ Klinker	[€ per ton]	2.19	2.19
Qymyr	[€ per ton]	4.52	4.52
Krom	[€ per ton]	5.42	5.42
Frure/ Drithera/ Misra	[€ per ton]	6.56	6.56
Hekur Nikel	[€ per ton]	5.42	5.42
Skrap	[€ per ton]	4.28	4.28

Trajtimi i Ngarkesave te Pergjithshme

Duke ndjekur te njejten llogjike si per tregtine e ngarkesave te medha, tarifat e manovrimet per Ngarkesat e Pergjithshme jane analizuar ne te njejten linje me zhvillimet e parashikuara. Duke patur parasysh kompleksitetin e tarifave per ngarkesa te pergjithshme, nderkohe qe niveli i detajimit nuk eshte perdorur ne vete parashikimin, eshte perlogaritur nje kosto mesatare manovrimi per ton e ponderuar , vec per importin dhe vec per eksportin, si nje cmim reference per monovrimin ne kete studim.

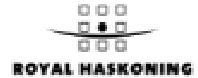
Propozet gjithashtu aplikimi i kushteve rregulluese per ngarkesen e pergjithshme, duke konsoliduar manovrimon e Grurit dhe te te ngarkeses se pergjithshme ne nje operator te perbashket (nderkohe qe manovrimi i grurit ka tarifat perkatese). Ky krahasim jepet ne tabelen me poshte:

	APD	E rregulluar
Import	5.75 EUR/ton	10.53 EUR/ton
Eksport	4.74 EUR/ton	10.31 EUR/ton

Vezhgime mbi strukuren e tarifave te manovrimet

Dihet qe rritja ne tarifa do te kete nje impakt te konsiderueshem ekonomik jo vetem per portin por edhe me gjere; megjithate karakteristika kryesore e modernizimit te portit te Durrësit mbetet evoluimi i APD drejt nje kompanie menaxhimi te tipit Port Pronar, e shkeputur nga operacionet e terminaleve.

E gjitha kjo perkthehet ne ndryshime shume te medha ne Librin aktual te Tarifave, sepse struktura aktuale e tyre bazohet ne nje tip porti sherbimesh te modelit operativ. Ne kete skeme subvenencionimi eshte shume i shpeshte dhe konsolidimi i te ardhurave e ben te paqarte se cila pjese e te ardhurave mbulon shpenzimet operacionale dhe cila pjese mund t'i sheprndahet investimeve ne infrastrukture. Ne ristiktrimin sipas modelit te Portit Pronar ndarja e funksioneve krijon mundesine per te identifikuar struktura individuale kostosh per terminalin si dhe i jep APD mundesine per te financuar vete infrastrukturen kryesore. Duke vene ne zbatim mekanizmat e duhura koncensionare,



pritet që kontributi i përdoruesve të jetë me i ndërsheëm dhe transparent në financimin e përgjithshëm të portit.

Si pasojë kjo reformë kërkon një rishikim të tarifave që të jetë në linjë me realitetin ekonomik të kostove. Aktualisht nuk dihet struktura operative reale e një terminali të caktuar; por, nëse konsiderohet alternativa e zgjedhjes së një operatori privat dhe e vendosjes së një qellimi tregtar për terminalin, Masterplani në këtë mënyrë krijon kushtet për të bërë të mundur investimin privat në port, duke identifikuar nivelin e duhur të të ardhurave që do të gjenerojnë qëndrueshmëri financiare dhe do të kontribuojnë në likuiditetin e përgjithshëm financiar të portit brenda kushteve të pranueshme. Ky nuk është një propozim për rishikimin e tarifave, por një propozim për t'iu përshatur një projekt të shëndoshe investimi që do t'i mundësojë sektorit privat pjesëmarrjen në operacionet portuale cka është totalisht në linjë me modelin operacional të parashikuar.

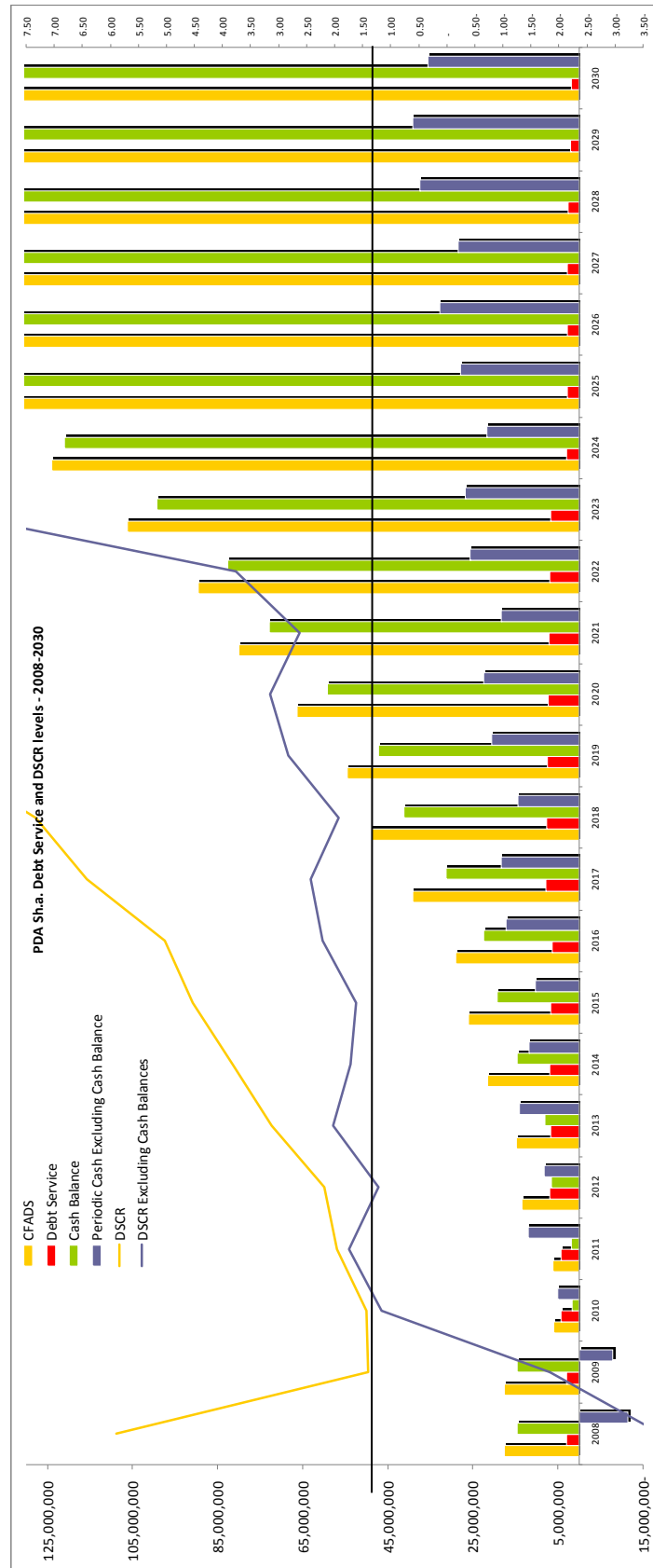
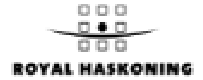
7. NDJESHMERIA E TË ARDHURAVE DHE SKENARE ALTERNATIVE PËR TARIKAT

7.1 Ndërtimi I skenareve për të ardhurat

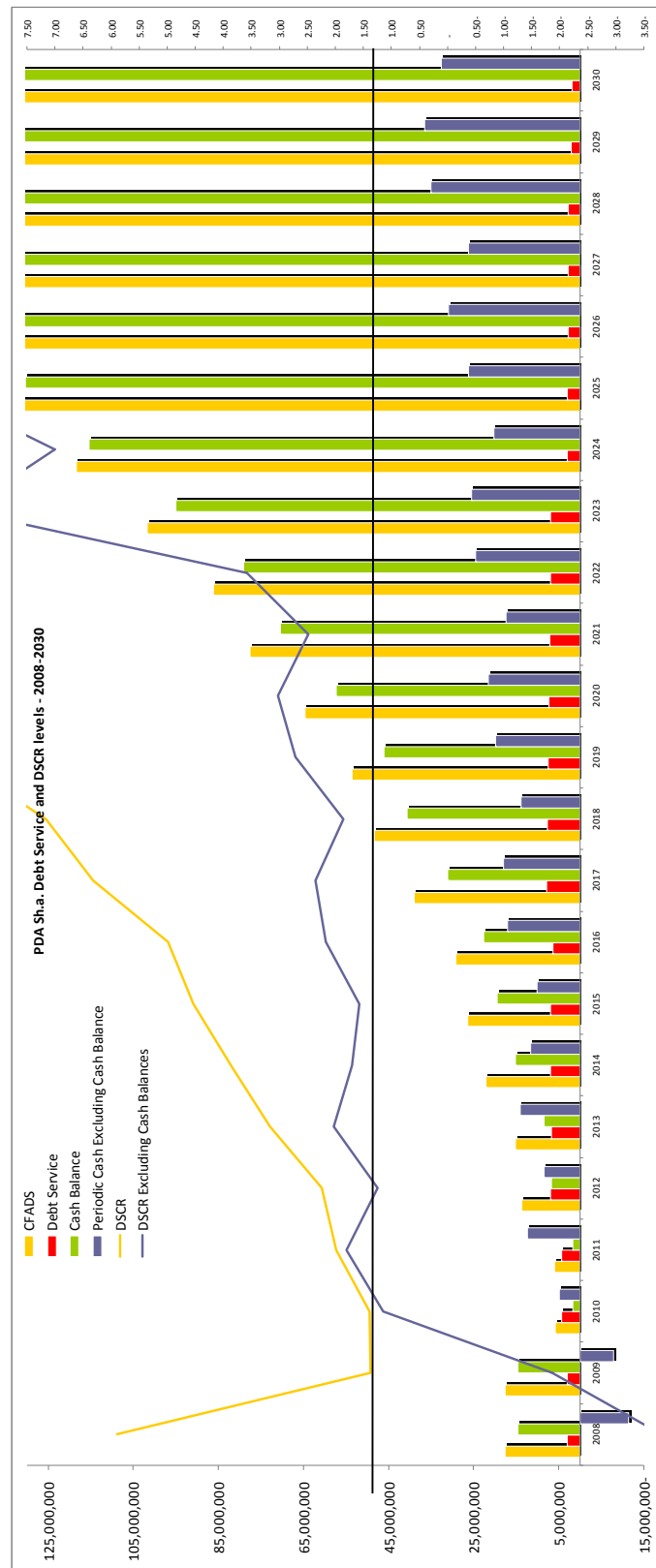
Për të futur konceptin e ndjeshmerisë në analizë, janë analizuar struktura alternative të ardhurash. Ato janë të bazuara në rishikim aktual të tarifave të Portit të Durrësit dhe në studimin mbi impaktin e shpërndarjes së ndryshme të Portit të Durrësit (të ardhura të pronarit). Tri alternativat janë konsideruar:

- Prezantimi i librit të projektuar të tarifave, aktualisht në proces rishikimi dhe aprovimi
- Analiza e tarifave të portit të mbledhura nga APD deri në 65%
- Prezantimi i takses së ankorimit për ngarkesat

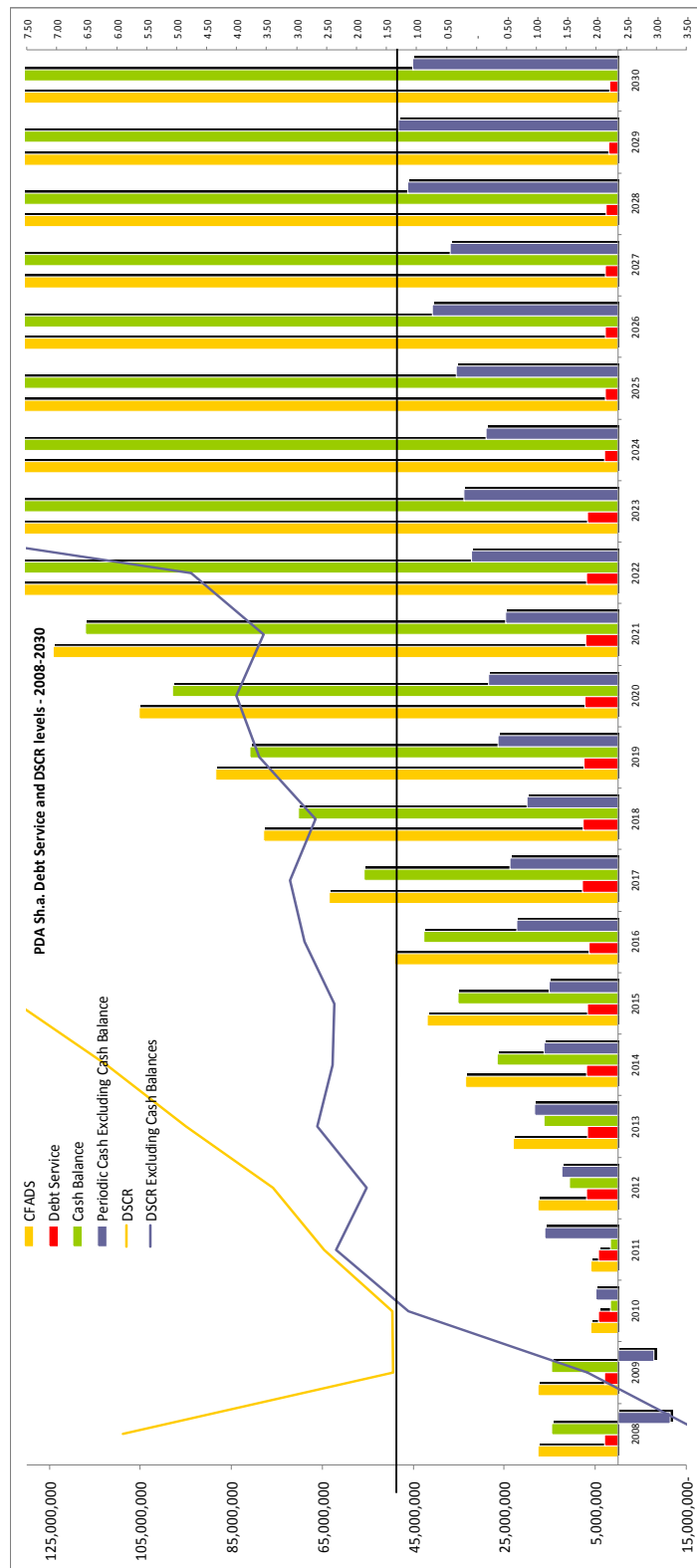
Rezultatet në terma të likuiditetit të APD prezantohen në faqet në vijim. Gjithashtu jepet edhe një tabelë me impaktin e treguesve kryesore për nga perspektiva e operatorëve të terminalëve.



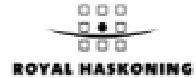
0-1 Likuiditeti i APD me 65% te taksave portuale te mbledhura



0-2 Likuiditeti i APD me implementimin e taksave te ankorimit



0-3 Likuiditeti i APD me strukturen e re tatarifave (bazuar ne HPC)



Pozicioni në cash përmirësohet lehtësisht nga rritja e të ardhurave të APD. Rezultati i mënjehershëm është një ulje në kërkesat për financim prej 3 Milion Euro (64.5 kundrejt 67.5 Milion Euro). By, e cila ul më tej ekspozimin e portit në detyrimet e tij afatgjatë. Kjo është një alternativë interesante sidomos nga pikëpamja kontraktuale, meqenëse flukset e arkës të disponueshme drejtohen drejt shlyerjes së borxhit dhe si rrjedhojë drejt uljes së carjeve të mundshme të ADSCR.

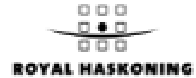
Prezantimi i taksës së ankorimit jep të njëjtin efekt, duke i sjellë të ardhura shtesë APD. Megjithatë ky burim të ardhurash mund të konsiderohet si më pak i qëndrueshëm se sa tarifatat portuale, nëse merret parasysh numri i madh i linjave të rregullta që vijnë në Durrës me një trafik të konsiderueshëm tragetesh si dhe rritja e shërbimit të konteneireve në port. Nga ana tjetër, vendosja me detyrim të një takse ankorimi për vëllime të larta siç janë çimento, klinkeri apo skrapë bie në kontradiktë me strukturën e BOT e cila pritet të aplikohet tek këta terminalë të specializuar. Nderkohe që kërkesat në financimin fillestar janë pothuajse njëlojë, rreth 65 Milion Euro për një periudhë shumë të shkurtër.

Për të përmblodhur, këto dy alternativa ndikojnë në strukturën e të ardhurave të APD duke kanalizuar taksa shtesë tek Autoriteti. Menyra e tretë konsiderohet si më interesante sepse ajo ndikon direkt tek të gjithë strukturat portuale në sistemin e ri të portit pronar dhe krijon mundësi për të përmirësuar pagesat koncesionare të APD. Në këtë mënyrë, preferohet një rregullim i tarifave sepse kjo mbart të njëjtin risk me të ardhurat nga taksat portuale por mund të transferohet tek një palë e jashtme nëpërmjet grancive mbi vëllime dhe mekanizmeve të mirëstrukturuar.

Mund të vihet re përmirësimi i pozicionit të cash-it në 3 deri 4 vite me shpejtësi se sa parashikojnë dy alternativat e para; kjo ndodh kryesisht nga rritja në pagesat koncesionare; nga ana tjetër, kërkesa për financim reduktohet me vetëm 3 Milion Euro. Interesi kryesor për venien në zbatim të strukturës së re tarifore është që të krijohen kushte shtesë tërheqëse për paketat e ndryshme PPP, të cilat mund të përkeqësohen direkt në të ardhura të autoritetit të portit pronar. Nga një pikëpamje tregtare, megjithatë rritja e tarifave do bëhet sipas impaktit që kanë përdoruesit dhe pozicionit konkurrues në Durrës, mendohet si një rregullim më transparent në linjë me realitetin ekonomik të vlerës së menaxhimit të shërbimeve në Durrës, duke ndjekur modernizimin drastik të terminalëve nëpërmjet paketave PPP.

Struktura e parashikuar e tarifave, megjithatë frenon atraktivitetin e terminalit të Mineraleve/ Qymyrit, prodhon përfitime në të gjitha paketat e tjera. Ndryshimet me të mëdha qëndrojnë në pagesat koncesionare të disponueshme për Autoritetin Portual, të paraqitura si më poshtë:

	T1	T2	T3	T4	T5	T6
--	----	----	----	----	----	----



Artikulli	Mineralet (eksport Nikel, Krom, import Qymyr)	Cimento, Klinker (eksport)	Ngarkesa te pergjithshme dhe Ngarkesa te medha agri.	Kontenierte	Pasagjere (Tragete dhe Kruzer)	Importi i Metaleve skrap
Niveli ekuivalen concesionar me tarifen aktuale (e rregulluar per kontenierte)	Pjesa e te ardhurave 10%	Pjesa e te ardhurave 10%	Pjesa e te ardhurave 10%	Pjesa e te ardhurave 15%	Pjesa e te ardhurave 78%	Pjesa e te ardhurave 10%
Niveli ekuivalen concesionar me tarifen e re te planifikuar	Pjesa e te ardhurave 7%	Pjesa e te ardhurave 31%	Pjesa e te ardhurave 16%	Pjesa e te ardhurave 30%	Pjesa e te ardhurave 78%	Pjesa e te ardhurave 36%

0-1 Mekanizmat koncensionare ne strukturen e re tarifore

Ky trajtim mund te shihet si nje menyre terheqese per te lehtesuar te ardhurat, duke kerkuar garancine minimale mbi volumet (se bashku me pjesen e qerese se tokes se mekanizmave koncensionare) per te siguruar nje pjese fikse te ta ardhurave pet Autoritetin e Portit Pronar.

Nga ana tjeter, mund te vihet re qe alternativat e te ardhurave kane impakt te kufizuar ne nevojat per financim. Kjo ndodh kryesisht sepse pjesa me e madhe e investimeve qe duhen bere nga APD jane te shperndara nje periudhe 2-3 vjecare, gje qe detyron marrjen e metejshme te borxhit po ne kete periudhe te shkurter kohore. Me supozimin qe 87% e tij mund te konsiderohet i siguruar per portin, kjo shume gjasa qe kjo borxhamrje te realizohet, dhe si pasoje pozicioni i ardhshem ne cash i APD nen sistemin e portit pronar te filloje te balancohet shume shpejt, sapo te fillojne te mblidhen pagesat koncensionare.

8.0 IMPLEMENTIMI PPP: PERZGJEDHJA DHE MONITORIMI I PARTNERËVE PRIVATË

8.1 Kriteria për përzgjedhjen e ofruesit më të mirë

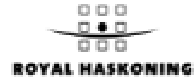
Gjatë zhvillimit të një pakete PPP dhe krijimit të një strategjie për privatizimin e terminaleve, duhen identifikuar dhe organizuar kriteret për përzgjedhjen e ofruesve të ftuar dhe propozimit më të mirë për nevojat e një koncesioni të caktuar.

Kriteret e përzgjedhjes mund të ndahen në tri grupe:

- Kriteria parakualifikuese
- Kriteria për vlerësimin teknik
- Kriteria për vlerësimin financiar

8.2 Kriteret bazë parakualifikuese

Kriteret parakualifikuese lidhen kryesisht me profilin si korporatë dhe me profilin e financiar të ofruesit, i cili duhet të tregojë:

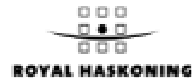


- Eksperiencën e tij në menaxhimin dhe veprimtarinë me shërbimet dhe paisjet portuale
- Eksperiencën e tij në menaxhimin dhe veprimtari të tjera portuale dhe/ ose në projekte këshëllimore
- Eksperiencën e tij në Shqipëri (shteti që fton ofertat për projektin)
- Biznesin e tij veprues në të gjithë botën
- Pronësinë mbi aksionet e kompanisë
 - o Përshtatshmërinë e strukturës së korporatës
 - o Aksionerët kryesorë
 - o Aksionet e aksionerëve kryesorë si kapital
- Pjesëmarrje të mundshme të përdoruesve në kompani (p.sh. linjat e transportit detar, transportuesit, operatorët shumë modalë).
- Pozicionin më të fundit financiar

8.3 Kriteret bazë teknike dhe tregtare

Vlerësimi teknik që duhet bërë për cdo transkasion, duke marrë parasysh llojin dhe specifikat e paisjeve, duhet të jetë specifik sipas projektit. Kriteret duhet të përqëndrohen në elementët e mëposhtëm kyc:

- Cilësia e planin të propozuar të biznesit
 - o Niveli praktik i supozimeve
 - o Garancitë e ofruara dhe konfirmimi i të dhënave
 - o Niveli i detajimit teknik
 - o Përshtatshmëria e objektivave menaxheriale të shpallura
 - o Qëndrueshmëria e parashikimit të kërkesës së tregut
 - o Mundësia për të tërhequr biznes të ri
 - o Performanca e pritur financiare e kompanisë
 - Saktësia e parashikimeve të flukseve të arkës
 - Saktësia e planitë të financimit
 - Saktësia e parashikimit të performancës
- Struktura e korporatës e popozuar për t'u zbatuar për kompaninë
 - o Niveli i auonomisë
 - o Funkcionaliteti i strukturës së propozuar
 - o Aftësia për të prodhuar iniciativa të reja
 - o Aftësia për të monitoruar performancën
 - o Kualifikimet e drejtorëve ekzekutivë të propozuar dhe e personelit kyc operacional
- Plani i veprimit për pajisjet
 - o Përshtatshmëria e përgatitjeve operacionale
 - o Qëllimi i përmirësimit të kapacitetit
 - o Cilësia e pajisjeve dhe sistemeve të propozuara
 - o Cilësia e operimit të terminalit dhe sistemit të kontrollit
 - o Efikasiteti i planit për të zgjidhur problemet ekzistuese dhe për të përmbushur sfidat e ardhshme
- Kapacitetet për të investuar në mjete, pajisje dhe sisteme
 - o Shepenzimet kapitale, CAPEX, të propozuara
 - o Pësia e burimeve të veta
 - o Faza e programit të financimit
 - o Burimet e financimit të jashtëm të propozuar



- Plani i punësimit dhe mekanizmat e propozuar për transferimin e njohurive
 - o Kushte të përgjithshme të punësimit që ofrohen
 - Nivelet e rrogave dhe pagesave
 - Bonuse, pagesa stimuluese dhe shpërblime të tjera dytësore
 - Perspektivat për zhvillimin e karrierës
 - Sigurimet shoqërore dhe shëndetësore
 - Propozime për të vënë në punë ose adaptuar forcën punëtore
 - o Trajtimi i zhvillimit të burimeve njerëzore në përputhje me kërkesat menaxheriale dhe operacionale dhe kualifikimet në dispozicion
 - o Kontributi i emigrantëve
 - Numri i emigrantëve dhe pozicioni i tyre
 - Kohëzgjatja e detyrave
 - Kontributi i pritur për transferimin e njohurive

8.4 Kriteret bazë financiare

Ashtu sic ndodh edhe me propozimet teknike, edhe propozimet financiare duhet të jenë specifike sipas projektit. Propozimet financiare të paraqitura nga ofrues të ndryshëm kanë nevojë për një teknikë vlerësimi që mundëson vlerësimin e tyre mbi cilësitë aktuale dhe kapërcimin e problemeve të krijuara nga:

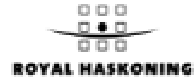
- Elementë të ndryshëm që përbëjnë të ardhurat, secili me afatet përkatëse
- Ndryshimet në kurset e këmbimit
- Pasiguria e parashikimeve përdorura

Problemi i parë mund të kapërcehet duke zgjedhur zgjidhjen me “vlerën aktuale më të lartë”. Vlerësimi financiar do të vazhdojë më tej duke u bazuar në të ardhurat e agreguara për çdo ofrues dhe ofruesi fitues do jetë ai me vlerën aktuale më të lartë. Ky ushtrim duhet bërë duke përdorur norma skontimi reale dhe mundësisht duke marrë një periudhë jo më të madhe se 20 vjet (përdorimi i periudhave më të gjata nuk do të ketë ndonjë efekt mbi rezultatin e krahasimit, të paktën nëse është përdorur një normë reale skontimi). Ofruesi duhet të dorëzojë një formular me “ofertën financiare” të kompletuar në të cilën janë shënuar të gjithë përbërësit kryesorë të të ardhurave që i ofrohen autoritetit kontraktues (p.sh. komision licensimi, komision vjetor qeraje, royalties, pagesa për përvetësimin e disa paisjeve që i përkisnin më parë autoritetit kontraktues, etj).

Problemi i dytë mund të kapërcehet nëse kompensimet financiare paraqiten dhe paguhen në një njësi që përfaqëson një tërësi me valutat e zgjedhura (kjo nënkupton që edhe koncesioner ka të drejtë të vendosë tarifat e tij në valutë të huaj).

Zgjidhja për problemin e tretë konsiston në përdorimin e qarkullimit dhe parashikimit të vetë autoriteti kontraktues për të vlerësuar ofertat financiare të ofruesve të ndryshëm.

Vlerësimi financiar mund të bëhet duke u mbështetur edhe në kriteret e tjera, si për shembull qeraja vjetore fikse më e lartë, royalty më e lartë për kontenier ose për ton. Këto metoda alternative do konsiderohen të pranueshme vetëm nëse një komponent specifik i të ardhurave duhet peshuar dhe nëse një teknikë vlerësimi e plotë është përdorur paraprakisht.



Si përfundim, ekonomisti duhet të argumentojë mirë që faktori vendimtar duhet të jetë ajo cka është më fitimprurëse për ekonominë kombëtare. Duke marrë si shembull vendvendankorimin e madh në Durrës, çfarë do t'i shtonte më shumë vlerë ekonomisë dhe çfarë do rriste shkallën e punësimit për ekonominë në përgjithësi? Një vendankorim cimentoje, qymyri ose hekuri? Apo ndonjë tjetër lloj vendvendankorimi?

8.5 Monitorimi i efikasitetit dhe cilësisë së PPP: Indikatorët kyc të përformancës

Cdo koncesion që jep autoritet përballat me vendime që kanë të bëjnë me mënyrat se si duhet monitoruar përformanca e operatorëve privatë. Nga ana tjetër, autoriteti portual mund t'i kërkojë koncesionerit që të përmbushë disa nivele të caktuara përformance në kategori të caktuara të aktivitetit operacional. Kjo përfshin zakonisht produktivitetin dhe masat e cilësisë së shërbimit, si për shembull:

- Numri i lëvizjeve ose tonazhi i mbajtur gjatë itinerarit anije-tokë, për orë, në vendankorim
- Numri i lëvizjeve ose tonazhi i zhvendosur me vinc për orë
- Numri i lëvizjeve të kryera ose tonazhi i lëvizur për metër linear të molit në vit
- Indeksi i cilësisë së shërbimit për koha e një cikli të anijeve
- Indeksi i cilësisë së shërbimit për koha e një cikli të kamionëve
- Indeksi i cilësisë së shërbimit për koha e një cikli të trenave (ku dhe kur është e aplikueshme)

Për të matur se sa mirë përdoren pajisjet e dhëna me koncesion, autoriteti portual përfshin shpesh në kontratat e koncesionit vlerat minimale, të cilat ndryshojnë sipas llojeve të ndryshme të terminaleve në port, për vlerat e mëposhtme:

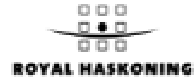
- Numri i lëvizjeve ose tonazhi i zhvendosur për metër të gjatësisë së vendvendvendankorimit
- Numri i TEU ose tonazhi i zhvendosur për metër katrorë të zonës së terminalit

Kritere të tjera jo operacionale që mund të përfshihen janë:

- Frekuenca e kohës së humbur nga dëmtimet
- Frekuenca e programeve të trainimit të personelit dhe efikasiteti i këtyre programeve
- Zbatimi dhe aplikimi i një sistemi menaxhimi të ambjentit rrethues
- Funksionimi i një sistemi menaxhimi për sigurinë

KPI kritike = garancite mbi volumet

Në kontekstin e ndërtimit të strategjisë PPP për Durrësin, garancite mbi volumet konsiderohen si parameter kyc oferte. Është rënë dakord që volumet do të vendosen neper kontrata që do të lidhen nga operatorët; është e rëndësishme të theksohet që garancite mbi volumet nuk do të vendosen nga Autoriteti Portual. Për të qenë me të sakte, Autoriteti do të përzgjedhë një operator sipas disa kriteresh vlerësimi, përfshirë një propozim mbi garancinë e volumeve. Duke marrë parasysh që ofrueset do të mundshëm do t'ju kërkojë të bëjnë parashikimet e tyre për ngarkesat, APD do të duhet të përdorë parashikimet e veta si reference për të vlerësuar propozimet e ndryshme



(p.sh. baze e njejte per krahasimin e te ardhurave te pritshme te APD nga koncensionit me propozimet e ardhura nga ofrues te ndryshem)

Praktikisht, APD do te perzgjedhe bazuar ne kritere te ndryshme, perfshire e dhe volumet e synuara. Sapo rezultati i synuar te jete percaktuar ne formen e garancise minimale mbi volumet, ky rezultat i synuar do te shnderrohet ne nje KPI kontraktore dhe detyrim kontraktual per operatorin, dhe do t'i jape keshtu APD mundesine per monitoruar performancen dhe pere te siguruar nje nivel te caktuarte te ardhurave koncensionare.

Ne marreveshjet e koncensionit, nje nivel minimal i garancise mbi volumet percaktohet vertet si KPI; ai sherben si baze per pagesat minimale koncensionare duke garantuar keshtu te ardhurat e APD dhe e lejuar ate te transferoje riskun e tregut nga autoriteti portual tek operatori. Per te perfrazuar, ne propozojme trajtimin e meposhtem:

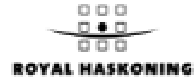
8.6 Sistemet e penaliteteve dhe stimujt e performancës

Për të tre grupet e indikatorëve kyc të performancës të listuara më sipër duhet vënë në zbatim edhe një sistem penalitetesh. Përsiatja për penaltetin bazohet në pasojat financiare për autoritetin portual në rastet kur operatori nuk përmbush objektivat ose detyrimet e tij. Në lidhje me grupin e parë të indikatorëve kyc, mund të përcaktohet një diferencë, e shprehur si përqindje e niveleve dhe periudhave të synuara, që përcakton momentin dhe nivelin e penaltetit.

Nga ana tjetër, autoriteti portual mund të shmangë matjen e performancës së koncesionarëve kundrejt kritereve operationale, dhe ndërkohë mund të përdorë momentet e investimit. Performanca e operatorit në këtë rast matet me faktin nëse ai ka plotësuar ose jo në momentin e duhur investimin e paracaktuar më parë si rezultat i marrëveshjes me autoritetin kontraktues dhe me operatorin e ardhshëm privat, si pjesë e programit të investimit të projektit gjatë bisedimeve mbi kontratën. Problemi me mënyrën e momenteve të investimit është që ato që planifikohen në fillim të periudhës së koncesionit mund të jenë jorealiste në afat të gjatë sepse parametrat tregtarë, teknikë dhe operacionalë ndryshojnë krejtësisht gjatë periudhës së koncesionit.

Metoda e momenteve të investimit qëllimisht përfshin cdo indikator kyc performace për produktivitetin ose për të tjetra. Supozimi kyesor që përforcon këtë metodë është fakti që një operator efikas do të sigurojë pa shumë kontroll nga rregullatori praktika efikase operationale me qëllim përmbushjem e momentetve e investimit dhe nuk do të shmaget nga pagesa e detyrimeve të tij koncesionare.

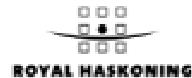
Nga pikëpamja e APD, avantazhi i përdorimit të indikatorëve kyc të performancës operationale është që kjo metodë lejon autoritetin portual të monitorojë në të ardhmen ecurinë e koncesionerit nga ana e performancës operationale. Nëse ka dicka që nuk shkon në performancë, APD duhet të jetë në gjendje ta identifikojë në kohë problemin dhe të zbatojë penaltete ose të përdorë mënyra të tjera që ka në dispozicion për të nxitur operatorin të përmirësojë efikasitetin operacional. Gjithësesi kjo kërkon një përcaktim të kujdesshme të indikatorëve kyc të performancës dhe të rezultateve që synohet të arrihen. Vetëm indikatorët që tregojnë performancën reale të operatorit duhet të përfshihen. Ato matje mbi të cilat APD nuk ka kontroll ose ka pak kontroll (si për shembull koha e qëndrimit e ngarkesave ose kontenierëve) duhen përjashtuar. Kjo



mënyrë i përgjigjet edhe vërejtjes se investitorët e interesuar besojnë që në disa raste operatorët e terminaleve nuk mund të kontrollojnë në mënyrë efikase pjesën më të madhe të indikatorëve të produktivitetit, dhe si rrjedhojë nuk mund të konsiderohen përgjegjës për mosplotësim të rastësishëm. Ndërsa vlerat e rezultateve të synuara ndikohen më shumë nga parametrat e shumtë që përcaktojnë kontekstin operacional të mjeteve dhe pajisjeve të dhëna në koncesion. Për më tepër performanca e indikatorëve kyc të performancës i hap rrugë ndërhyrjes së tepërt të APD tek aktiviteti i operatorit dhe mund të çojë në konflikte të panevojshme rreth praktikave operationale, standarteve të performancës dhe përcaktimeve, formulave dhe njësive të matjes të zbatuara.

Avantazhi kryesor i metodës së momenteve të investimit është thjeshtësia e saj dhe fleksibiliteti që i jep koncesionerit për të arritur të ardhurat e dëshiruara. Megjithatë disavantazhi kryesor mund të jetë rreziku që nëse lihet pa kontroll, operatori privat mund të mos rezultojë me përmirësimin e performancës operationale duke dëmtuar kështu të gjithë realizueshmërinë e koncesionit. Gjithësesi, risku nuk duhet mbivlerësuar, përveç rasteve kur kapitali i premtuar për investim nuk shoqërohet me përmirësime domethënëse në performancë dhe si rrjedhojë mund të çojë në rritje të kostove fiks duke i bërë operationet e koncesionit jo më të sukseshme.

Me prezantimin e “Standarteve për Cilësinë e Terminaleve të Kontenierëve” (propozuar nga shoqëria e klasifikimit Germanischer Lloyd), autoritetet kontraktuese tanimë kanë një mënyrë të tretë për dhënie me koncesion të terminaleve të kontenierëve. Ata thjesht mund të përcaktojnë që koncesioneri të paraqesë një herë në vit certifikatën standarte për indikatorët e cilësisë për terminalët e kontenierëve, cka nënkupton se ai ka përmbushur kërkesat ndërkombëtare minimale të performancës të vendosura nga shoqëria certifikuese. Kjo duhet duhet të kënaqë plotësisht autoritetin kontraktues por gjithashtu edhe përdoruesit dhe palët e interesuara të terminalit.



9.0 PËRFUNDIME DHE REKOMANDIME

Mbi ndryshimet ligjore dhe institucionale dhe strategjinë PPP

Megjithëse në portet shqiptare Ligji N° 9130 mbi Autoritetin Portual duhet të jetë ligji bazë tek i cili duhet mbështetur drejtimi dhe veprimtaria e portit, është Ligji i ri mbi koncesionet N° 9130 që ka përparësi dhe në këtë mënyrë pengon kalimin nga një port shërbimi në një port me status pronari. Problemi i autoritetit kontraktues i ngritur nga ligji mbi koncesionet ka nevojë për një zgjidhje urgjente. Marrëveshja tripalëshe e koncesionit, e propozuar për dhënien me koncesion të terminalit të kontenierëve si një rrugëdalje për ngricën e krijuar nga kushtet kontradiktore të dy ligjeve të sipërpërmendura, nuk mund të konsiderohet si zgjidhje afatgjatë, pasi ajo përmban shumë paqartësi ligjore në lidhje me të drejtat dhe detyrimet e të tria palëve. Zgjidhja e vetme dhe e qëndrueshme në kohë, në kontekstin e portit pronar, është që APD të bëhet autoriteti kontraktues dhe të firmosë direkt marrëveshjet e koncesionit me ofruesin e preferuar për terminale të ndryshme të ofruara për koncesion. Kjo natyrisht kërkon ndryshime të ligjit për koncesionet. Ndaj rekomandimi që i drejtohet Qeverisë është që të fillojë sa më shpejt procesin e duhur ligjor për të shkuar drejt përshtatjes dhe ndryshimit të nenit 5 të ligjit mbi koncesionet, duke i dhënë kështu autoritetit portual të drejtën për të vepruar si autoritet kontraktues.

Cështja tjetër kritike me të cilën po përballet porti i Durrësit dhe që kërkon gjithashtu një zgjidhje sa më të shpejtë, në mënyrë që të lejojë APD të funksionojë si një port pronar, është pronësia që ka Durrës – Kürüm Shipyard Sh.a mbi tokën ku ndodhet kantieri i ndërtimit dhe riparimit të anijeve. Një situatë shumë komplekse është krijuar nga kombinimi i shitjes së kësaj toke të pozicionuar strategjikisht tek një kompani private, dhe kërkesave të Grupit, që është pronar i kësaj kompanie, për të marrë me koncesion terminalin e trageteve/pasagjerëve dhe të drejtat e operimit në një strukturë për manovrimin e skrapit . Pasiguria që rrethon të ardhmen e kësaj toke portuale tregon njëfarë dykuptueshmërie (*ambiguity*) në lidhje me vendin e propozuar dhe realizimin e terminaleve që janë propozuar në këtë masterplan. Edhe në këtë rast është Qeveria që ka mundësinë t'i japë cështjes një zgjidhje që mund të kënaqë si pronarin egzistues të tokës (Durrës - Kürüm Shipyard Sh.a) ashtu edhe autoritetet (MPPTT dhe APD).

Nga të gjitha paketat e ndryshme PPP që janë propozuar në këtë kapitull, ajo që konsiderohet si më e përshtatshme brenda konceptit të portit pronar është koncesioni i rregullt. Kjo pakete siguron përfshirjen e perkohshme dhe të pjeseshme të sektorit privat dhe ashtu siç ka treguar eksperiencën botërore, ndihmon në rritjen e aftësive menaxhuese të entiteteve të përfshira, zvogëlon kërkesën për Thesarin e Shtetit, zhvillon cilësinë e shërbimeve portuale, redukton cmimet për shërbimet portuale, nxit sipërmarrjen private dhe lejon transferimin e teknologjisë dhe menaxhimit të tipit "state-of-the-art".

Nga të gjitha paketat e ndryshme të PPP që janë konsideruar në këtë kapitull, ajo që është më e përshtatshme brenda konceptit të portit pronar është koncesioni normal. Kjo sjell një përfshirje të pjesshme dhe në kohë të kufizuar të sektorit privat, dhe, siç ka treguar përvoja botërore, ndihmon që të rriten kapacitetet menaxhuese të entiteteve të përfshira, redukton kërkesat ndaj buxhetit të shtetit, rrit cilësinë e shërbimit portual, redukton cmimin e shërbimeve portuale, stimulon sipërmarrjen private dhe lejon një transferim të teknologjisë dhe metodave moderne të menaxhimit.



Se cilët entitete do të ishin partnerët privatë më të mirë për APD, do varet shumë nga tipi i praktikës me të cilën do jepet koncesioni. Për terminalin e kontenierëve, në mënyrë që të menaxhohet si një strukturë me shumë përdorues, koncesionerët e mundshëm mund të jenë ose operatorë kontenierësh me reputacion ose një *joint –venture* mes një operatori terminali të tillë dhe një ose shumë kompanish transportuese (megjithëse nuk duhen përjashtuar kombinime të tjera të *joint –venture*). Kjo do të garantonte një ekspertizë operacionale dhe arritjen e niveleve minimale të prodhimit. Për terminalin e mallrave të thata vështirësia për autoritetin kontraktues është që ti japë koncesionin një operatori që mund të gjenerojë ngarkesë të mjaftueshme për të përdorur plotësisht kapacitetin e terminalit dhe që ka qëndrueshmërinë financiare për të bërë investimet e duhura. Rrjedhimisht, importuesi ose eksportuesi i ngarkesave të mëdha do jetë me shumë mundësi operatori i këtij terminali. Për terminalin e pasagjerëve dhe trageteve zgjidhja më e mirë do të ishte që koncesioni t'i jepej një operatori me eksperiencë në terminalin e pasagjerëve/ trageteve, ose një operatori për shërbime tragetesh/ katamaranësh, ose një *joint-venture* midis një operatori në terminal dhe një shoqërie tragetesh/ katamaranësh.

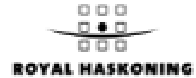
Probabiliteti që konkurrenca në Portin e Durrësit të krijohet vetë, për çdo alternativë të shpjeguar në paragrafin e mësipërm, është shumë e vogël ose thuajse joekzistente. Autoriteteve do ju duhet të pranojnë që konkurrenca në këtë treg mund të krijohet vetëm nëpërmjet tenderit të hapur ndërkombëtar për kontratat. Mungesa e kundërshtimeve në treg ose mungesa e të paktën një shumë të kufizuar të konkurrencës ndërportuale, shpjegon faktin se pse përzgjedhja e ofruesit më të mirë duhet bazuar në një sërë kriteresh të përcaktuara përpara se procesi i ofertës (ofertave të parakualifikimit, ofertave teknike dhe financiare) të fillojë. Kjo është edhe arsyeja pse në një marrëveshje koncesioni duhen përfshirë një tërësi indikatorësh që masin performancën operacionale, të cilave iu duhet përmbajtur në mënyrë rigorozë. Një kombinim i indikatorëve kyç të performancës me momentet e investimit do të ishte gjithashtu e pranueshme, me kusht që momentet e investimit të përshtaten vazhdimisht ndaj ndryshimeve të parametrave tregtarë, teknikë dhe operacionale.

Mbi implikimet financiare të zbatimit

Investimet e projektuara dhe zhvillimet e kostove të parashikuara në Masterplan kërkojnë ndërmarrjen e investimeve shumë të rëndësishme në portin ekzistues; keto investime konsiderohen shumë të mëdha për t'u përballuar nga një entitet i vetëm si APD. Gjithashtu, pjesa që i mbetet Autoritetit dhe që ka të bëjë me shumë me rinovimin e strukture dhe riorganizimin e disa prej zonave, plus kompensimin potencial për të rifituar kontrollin mbi një tokë të portit që aktualisht është në pronësi private, shfaqet që në periudhën e parë të zbatimit, duke kërkuar në të njëjtën kohë borxhe shtese, përveç kredive tashme të marra.

Për keto investime janë të domosdoshme për të optimizuar kapacitetin ekzistues dhe për të terhequr trafik të ri në Durrës, me objektivin e madh për të mbështetur zhvillimin e tregtisë në Shqipëri dhe për të përkrahur prodhimin industrial dhe eksportet.

Shkeputja e APD nga operacionet e terminalëve dhe shpenzimet perkatëse është një strategji me vend që shërben për të transferuar riskun e zhvillimit tregtar tek partneret private, për të marrë pjesë në zhvillimin tregtar të portit të Durrësit si dhe për të mbështetur tranzicionin e kalimit drejt modelit të menaxhimit të portit Pronar; optimizimi i



burimeve financiare te APD eshte outputi pozitiv i nje strategjie te tille, e cila siguron vendosjen e nje strukture te balancuar PPP qe garanton ndarje te drejte dhe te barabarte te vleres (nepermjet mekanizmeve te duhur koncensionare). Nga ana tjeter, zbatohet transferimi i te ardhurave, cka modifikon gjithashtu strukturen financiare te kompanise; ashtu sic eshte permendur edhe me siper, transferimi i ketyre te ardhurave do te realizohet nepermjet pagesave koncensionare duke reflektuar me se miri riskun e ndermarre nga cdo partner ne terma investimi dhe ekspozimi tregtar. Ne kete kuptim, APD duhet te meshoje mbi aftesine e operatoreve portuale private per te menaxhuar trafikun, ne menyre qe a ivete te perqendrohet ne perpjket financiare per optimizimin e hapesires dhe per rinovimin e infrastruktures, me qellim qe te mbeshtese atraktivitetin e prgjithshem dhe eficencen e portit te Durrësit per te gjithë klientet dhe perdoruesit e tij.

Paketa PPP eshte krijuar ne parime qe balancojne nga njera ane riskun dhe nga ana tjeter te ardhurat, te garantuara sigurisht nga mekanizmat e duhura koncensionare. Nderkohe qe operatorët dhe investitorët jane te angazhuar te zhvillojne projekte investimi me nje kthim minimal te caktuar, APD do te shperblehet nga risku i ndermare ne investimet portuale (rinovimi i infrastruktures si per shembull muret e kalates apo gerryerja) e cilat realizohen per te rritur atraktivitetin e portit per klientet dhe perdoruesit.

Ky parim realizohet me mekanizma pagese koncensionare, ne te cilat operatorët private rishperndajne pjese te vleres se pergjithshme tregtare qe gjenerohet ne portin e Durrësit, per sa kohe vetefinacimi i tyre eshte shperblyer ne menyre te mjaftueshme bazuar edhe ne riskun qe ata kane vene ne zhvillimin e biznesit te Durrësit. Nderkohe qe mekanizmat koncensionare zakonisht prezantojne kombinime te ndryshme, pikepamja aktuale eshte te identifikohen nivele te mjaftueshme te flukseve te arkës per te mbuluar pagesa te tilla, pavaresisht cdo strukturimi; strukturimi mendohet te perpunohet me tej kur paketa koncensionare te jete ndertuar dhe vene ne zbatim.

Per APD rekomandohet qe te cliroje bilancin e tij nga investimet qe do t'i tranferohen sektorit privat, si per shembull pajisjet, makinerite dhe disa superstruktura. Nga ana tjeter APD mund te kete me shume fleksibilitet ne financimet e veta, per sa kohe qe korniza tregtare ne port krijon vlere te mjaftueshme per t'u rikuperuar nga Autoriteti i Portit pronar sipas streteggjise se re PPP.

Kjo gje prek strukturen e tarifave qe zbatohet aktualisht ne Durres. Ne menyre qe te ardhurat te rriten ne te njeften linje me investimet e propozuara dhe me rinovimin e portit, kerkohet patjeter nje rishikim i tarifave. Se pari, eshte vene re se aktualisht porti i Durrësit ka tarifa te ulta, cka eshte ne linje me strukturen e shpenzime operacionale aktuale; se dyti, disa investime te medha kerkohen te behen ne disa prej terminaleve te specializuara qe i sherbejne klienteve te medha industriale. Ne keto raste cmimi i tregut nuk ka shume lidhje dhe struktura tregtare lidhet me shume me transferimin e cmimit, meqenese kosto e tranzitit integrohet me koston e prgjithshme te produktit te prodhurar. Meqenese kjo gje dihet vetem nga ofrues te mundshme te ardhshem, supozimi qe behet eshte qe duhet e kete nje rritje ne tarifa per te reflektuar te ardhurat qe kerkohen per te mundesuar investimet ne kete zone dhe per ta perkthyer me pas ne cmim tregu (i rregulluar per nerritje)

Te ardhurat jane faktori kryesor prapa suksesit te zbatimit te strategjise PPP ne Durres; nderkohe ekzistojne edhe parametra te tjere si per shembull kohezgjatja e kontrates, por ato kane impakt me te vogel sepse pjesa me e madhe e investimit qe lidhet me rinovimin e organizimit operacional te portit dhe zhvillimit te trafikut te ri, realizohet ne



periudhe afatshkurter. Kontratat afatgjata jane terheqese per investitorin privat nga nje pikepmaje cilesore, por ato nga ana tjeter penalizojne APD per te qene fleksibel ne afat te gjate qe te cliroje token e tij ne linje me ndryshimet afatgjata. Aty ku eshte e mundur, opsionet 15 vjecare + 10 vjecare rekomandohet se mund te ofrojne aktraktivitet afatgjate per investitoret, nderkohe qe siguron edhe pak fleksibilitet ne rast parashikimi te nje performance te ulet.

Ne terma financimi, rekomandohet qe te minimizohen investimet e bera nga APD. Meqenese investimi ne terminalin e trageteve perfaqeson nje investim thelbesor, tashme te planifikuar dhe te financuar nga porti, ne opsion interesant do te ishte te hiqej dore nga ky investim i bere, ose te jepej me koncension kundrejt nje pagese te madhe te menjehershme qe do te mundesonte portin te rikuperonte vleren prej operacioneve me tragetet, qe perfaqesojne nje pjese te madhe ne te ardhurat tregtare te portit. Ne te njejten kohe, ky aspekt dueht kontrolluar me kuadrin perkates ligjor ne lidhje me pronesine e terminalit kundrejt financuesit te projektit.

Pa kete opsion specifik, APD do t'i duhet te financonte detyrim ne masen 63 deri ne 67.4 Million EUR (pjeserisht e rregulluar deri ne masen 87%). Nderkohe qe vihet re qe ka te ardhura te medha koncensionare nga aktivitetit me tragetet/ kruzerat, rekomandohet qe te vendosen disa kushte minimale per terminalin e tjere per mekanizmat e pagesave, ne menyre qe te ardhurat dhe risku i portit ne disa linja biznesi te shperndahen sa me mire (duke rregulluar edhe tarifat qe zbatohen aktualisht). Propozohet si fillim nje prag prej 10% te te ardhurave i cili i korespondon me rinovimin specifik te tarifave.

Implikimi financiar per APD eshte qe ai do te arrije te mbaje raporte dhe angazhime te kenaqshme sapo zbatimi i plote te jete realizuar, me kusht qe te sigurohen mjete te ndryshme financimi me kushte interesante, si per shembull kredi nga banka shumekombeshe te kombinuuar me garanci shteterore.

Nderkohe qe 32 Milion Euro jane gjetur ne lidhje me disa projekte specifike, pjesa qe mbetet duhet mbuluar me kredi te tjera ose me dy burime alternative financimi. Nese APD mund te siguroje nje tjeter kredi prej 22.5 Milion Euro, sipas informacionit te mbledhur ne Shqiperi, pjesa qe mbetet mund te mbulohet fare mire me nje kredi afatshkurter, qe do te merret kryesisht per te mbajtur pozicionin e shendoshe te flukseve te arkës ne vitet kritike kur do te realizohen investimet madhore.

Perfundimisht, ne terma tarifash, pritet qe struktura e re e Librit te Tarifave te sjelle perfitime per te gjihte portin e ristrukturuar, duke lidhur te ardhurat e operacioneve te terminalleve me investimet thelbesore qe kerkohen per te rinovuar superstrukturat dhe pajisjet, si dhe per te zbatuar konceptin e ri te terminalizimit qe bazohet ne sisteme moderne menaxhimi. Nga ana tjeter, kjo strukture bazohet ne menyren "Activity Based Costing" duke patur parasysh portin me statusin e sotem. Ne sistemin e porti pronar, ne terminalin do te operojne entitetet private te cilet mund te kene nje tjeter strukture te kostove operacionale. Si rrjedhoje keto tarifa te reja perfaqesojne nje "benchmark" te mire qe do te sherbeje ne studimin e propozimeve te ardhshme per privatizimin e terminalleve si dhe ne lehtesimin e masave qe APD duhet te marre per sigurimin e te ardhurave.

Aneksi 10

Politika Kombetare

Barbarossastraat 35
P.O. Box 151
Nijmegen 6500 AD
The Netherlands
+31 (0)24 328 42 84 Telephone
++31 24 360 96 34 Fax
info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 CoC

Document title Establishment / Update of the Masterplan for
the Port of Durrës

Document short title

Status

Date 28 March 2008

Project name Establishment/Update of the Masterplan of
the Port of Durrës

Project number 9S0723.21

Client European Commission

Reference 9S0723.21/DFR/401180/Nijm

Drafted by

Checked by

Date/initials check

Approved by

Date/initials approval



CONTENTS

	Page
ANNEX 10: POLITIKA KOMBETARE	1-1
1 HYRJE	1-1
2 KONTEKSTI DHE OBJEKTIVAT	2-2
3 POLITIKA KOMBETAR PORTUALE: PERMBAJTJA	3-3



ANNEX 10: POLITIKA KOMBETARE

1 HYRJE

Ne perputhje me termat e references kerkohet qe te prergatitet nje studim (Mater – Plann) kute parashikohet zhvillimi afat – gjate i Portit te Durrësit. Porti I Durrësit eshte porti me I rendesishem I vendit dhe nje porte tregtare dhe ekonomike e Shqiperise. Per kete arsye zhvillimi i tij percakton te ardhmen e zhvillimit ekonomik dhe tregtar te Shqiperise ne nivel kombetar dhe nderkombetar. Aq me teper, nje rendesi e tille e nje porti te vetem ne sistemin kombetar te porteve, eshte e rekomandushme qe te kete nje plan strategjik zhvillimi brenda nje Politike Kombetare per Portet. Kjo politike duhet te tregojë rruget e zhvillimit te ketij sektori te ekonomise ne nivel kombetar ku cdo port duhet te kete nje master – plan te vetin qe t'i pergjigjet ketyre politikave.

Meqenese nje politike e tille nuk eshte akoma pergatitur ne Shqiperi, studimi i Master – Planit te Portit te Durrësit eshte zhvilluar duke pranuar qe ky port do te jete porti kryesor qe do te mbeshtese zhvillimin e tregetise ne Shqiperi. Keshtu qe nje master – plan i tille parashikon zgjerimin e Portit te Durrësit si porti me i rendesishem qe do te mbaje rolin udheheqes nder portet e tjera. Poashtu ka dhe tregues te tjere qe na detyrojne (mbeshtesin) qe te pranojme nje gjete tille. Sic jane:

- Vend – ndodhja dhe lidhja e tij me rjetin e transportit
- Inisiativa e TEN (Trans-European Network) per te ndertuar Koridorin e VIII
- Eshte tashme I zhvilluar nje nivel maritim dhe komercial ne qutetin e Durrësit.
- Zhvillimi ne nje stad te caktuar tashme te disa sektoreve si p.sh. Terminali I Kontainerave ,apo Terminali I Trageteve

Keto verejtje te shkuera jepen me qellimin qe te ilustrojne nevojën per te patur nje port te integruar kryesor ne panin sektorial.



2 KONTEKSTI DHE OBJEKTIVAT

Sektori portual është me lëndesishmi në zhvillimin ekonomik në shkallë kombëtare. Një sektor i fuqishëm dhe eficient portual do të thotë një kosto e ulët transporti dhe tranziti gjë që do të stimulojë tragjetinë dhe prodhimin.

Historikisht, vendet janë përfshirë intensivisht në zhvillimin e porteve të tyre nepermjet prezencës së vetë shtetit si përgjegjësi kryesor për aktivitetet në port, nga investimet për intensifikimin e përpunimit e deri tek siguria & sigurithia..

Kohët e fundit, gjithsesi tregojnë që ka një përfshirje të vazhdueshme të qeverive në sektorin portual. Qeveritë kanë inkurajuar tërheqjen e Privateve në sektorin portual për aftësinë e tyre që të kryejnë shërbimet në mënyrë të shkelqyer dhe aftësinë për të investuar në infrastrukturën portuale, gjë që tani shpesh duket në Sektorin portual. .

Ky proces tashmë ka filluar dhe në Shqipëri. Me nxhjerjen e Ligjit Nr. 9130 të dt. 8 Shtator 2003, Parlamenti i Republikës së Shqipërisë futi konceptin e portit “Land-Lord” dhe përcaktoi principet organizative të Autoritetit përgjegjës të porteve të tilla, rregullat, funksionet dhe administrimin si dhe marrëdhëniet me operatorët dhe organet shtetërore.

Ligji mbi Autoritetin Portual përcakton portin “land-Lord” si një port që administrohet nga Autoriteti Portual duke manaxhuar token dhe infrastrukturën e portit si pronën e saj, por nuk përfshihet në shërbimet dhe investimet në paisje. Roli i portit “land-lord” është që Autoriteti Portual t’i sektorit privat rol më të madh në drejtimin e operacioneve dhe shërbimeve në port.

Është e dukshme që në një sektor ku përgjegjësia komerciale dhe investimet janë ndare ndërmjet shtetit dhe privatit, roli i qeverisë si lehtësues dhe kontrollues i një zhvillimi të qëndrueshëm, bëhet me lëndesishëm. Kështu që sipas opinionit të nevojat për një “land-lord” koncept në një Politikë Kombëtare për Portet, vetëm rritet.



3

POLITIKA KOMBETAR PORTUALE: PERMBAJTJA

Pa pretenduar kompletimin e nje Politike Kombetare Portuale, duhet te kemi parasysh te pakten disa ceshtje qe krijojne nje prespektive kombetare:

1. Organizimi I sektorit te Porteve
2. Planifikimi afat-gjate i porteve
3. Financimi i sektorit te porteve
4. Hyrja ne treg
5. Zhvillim I qendrueshem
6. Manaxhimi I lidhjeve me rjetin kombetar dhe planifikimi urban

Organizimi I Sektorit te Porteve.

Duhet te percaktohet roli, pergjegjesia dhe mandati i akotoreve sektorial sic jane:

- Ministria e Ekonomise, Tregetise dhe Energjise
- Ministria e Transportit
- Autoriteti Portual
- Kapiteneria e Portit.
- Biznesi

Duhet te percaktohen rolet respective ne marrjen e iniciativave, perpunimin, aprovimin, zbatimin dhe kontrollin e cdo Politike Kombetare per Portet.

Planifikimi afat-gjate I porteve

Ndoshta elementi primar i nje Politike Kombetare per Portet duhet te perkthehet ne nje kerkese kombetare (dhe rajonale) afat-gjate per sherbiet portuale dhe kapacitetet ne mbi te gjitha nje strategji zhvillimi qe te shpie ne ceshtjet te tilla si:

- Vizionet & Objektivat e Zhvillimit Kombetar te Porteve
- Parashikimi I kerkeseve kombetare dhe vend-ndodhja etyre..
- Planifikimi kapaciteteve, ekzistuese, zgjerimeve, hapsirat e gjelberuara, modelet konkuruese brenda portit
- Performanca & Rinovimi I teknilogjise, proceseve dhe , organizimi.

Pershtatshmeria me Master – Planin e qytetit te Durrësit.

- Zgjerimi I ardheshem jashte teritorit aktual
- Vend-ndodhja e nje zone te gjelberuar jashte Terminalit te mmallrave rifuxho.
- Rritja e thellesise zhytjes ne terminalin e kontainereve pertej basenit aktual

Financimi ne sektorin e porteve

Ceshtejt te do tetrajtohen jane:

- Zgjedhja dhe zhvillimi I nje structure te pershtateshme te partneritetit shtet-privat
- Shkalla e kerkuar e panvaresise financiare te PDA: dhenia e fondeve dhe pergjegjesite ndermjet PDA dhe qeverise.
- Adoptimi I ardheshem I legjislacionit/direktivave europiane.
- Cmimet
- Mbi te gjitha ndikimi ekonomik I Politikës sektoriale te Portit duhet te jete I tille qe te justifikojë Vleren Direkte dhe indirekte ekonomike te parashikuar ne Politike.
- Aktualisht kuadri ligjor I koncesionit eshte I paqarte.
- Niveli I autonomise financiare eshte I pa qarte (autonomia/vet-financimi) kush do t'i beje investimet ne te ardhmen e afert ne port.
- Struktura e cmimeve aktuale ne port nuk eshte optimale.



Hyrja ne treg: Niveli me te cilin do te luhet ne kete fushe

Politika Kombetare e Porteve duhet te percaktoje nje udhesues te qarte te hyrjes ne treg per te siguruar nje konkurrence te ndershme e per me teper udhezuesi duhet te ndihmoje ne percaktimin e nje ekuilibri te pershtateshm ndermjet rregullave strukturale dhe konduktive. Shqetesimet e meparshme ishin si te krijohej tregu me disa rregulla te thjeshta te hyrjes ne treg si (cila firme do te hyje ne treg dhe me vfare aktiviteti) ndersa me vone shqesimet vijne mbi masat qe duhen marre per te ruajtur konkurrencen jo te ndershme, abuzumet mbi monopolin etregut, kontrolli i cmimeve, dhe te tjera rregulla perte siguruar nje konkurrence te ndershme.

Zhvillimi i Qendrueshem

Zhvillimi i qendrueshem eshte nje objektiv themelor i Bashkimit European. Ne kete concept jane te unifikuara te gjitha politikat e Bashkimit European e per rjedhoje dhe Sektori Portit. Ne dqofte se Shqiperia do te aderoje ne keto principe si kerkesat per nje zhvillim te qendrueshem duhet qe te ndertoje nje politike koherente dhe te koordinuar sepse nuk mund qe kjo te garantohet vetem nga mekanizmi i tregut. Kjo kerkon t paraprihet nga nje Politike Kombetare:

- Qendrueshmeria ambjentale
- Punesim neteardhmen,
- Cilesia e punes,
- Siguria dhe shendeti
- Te ruhen Standartet profesionale net e gjitha aspektet e politikës sociale.

Manaxhimi i Lidhjes me rjetin Kombetar dhe Planifikimi Urban

Nje aspect i rendesishem i portit eshte dhe manaxhimi i zonave pereth.. Nje port shpesh krijon nje pjese integrale me dendesimin e popullsise pereth tij. Zhvillimi i portit duhet qe te marre ne konsiderate dhe efektet negative qe krijohen nga aktivitetet e tij ne zonat e banuara pereth tij.

Shpesh zona e portit nuk eshte vetem nje hapsire qe shkakton shqetesime me funksione te tjera urbane dhe pengon zhvillimet e reja. Zona e portit nuk ka interes si per zone banimi ashtu dhe per aktivitet komercial nga pikpamja financiare. Zhvillimet buze detit jane meshume atraktive per komunitetin se sa per zgjerimin e portit. Nepermjet Strategjise Kombetare Portuale jepet nje zgjidhje ne nivele te larta duke parezgjidhje qe kenaqin dhe nivelin lokal dhe nivelin nacional.

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", tel: 04 258 472 (Kryeredaktori).
Çmimi i abonimit në postë për Fletoret Zyrtare 2009 është 16 000 lekë.
Çmimi i abonimit në QPZ është 14 000 lekë pa detyrimin e shpërndarjes në adresa.

BOTIMET E QENDRËS SË PUBLIKIMEVE ZYRTARE

KODI I PROCEDURËS CIVILE	240 lekë
KODI PENAL	226 lekë
KODI I PROCEDURËS PENALE.....	330 lekë

Hyri në shtyp më 4.6.2009
Doli nga shtypi më 4.6.2009

Tirazhi: 3300 copë	Formati: 61x86/8
--------------------	------------------

Shtypshkronja e Qendrës së Publikimeve Zyrtare
Tiranë, 2009

Çmimi 730 lekë