FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare

www.qpz.gov.al

Nr.169 29 dhjetor 2011

P Ë R M B A J T J A

		Faqe
Vendim i KM nr.785, datë 10.11.2011	Për një ndryshim në vendimin nr.574, datë 3.8.2011 të Këshillit të Ministrave "Për një shtesë fondi në buxhetin e vitit 2011, miratuar për Ministrinë e Turizmit, Kulturës, Rinisë dhe Sporteve, për financimin e Federatës Shqiptare të Atletikës për organizimin e Kampionatit të 27-të Botëror të Vrapimit Malor, i cili do të zhvillohet në Tiranë, më 11.9.2011".....	8731
Vendim i KM nr.814, datë 23.11.2011	Për një ndryshim në vendimin nr.664, datë 28.9.2011 të Këshillit të Ministrave "Për motivimin, rregullat dhe procedurat për dhënien e medaljeve, formën e tyre dhe shpërblimin financiar".....	8732
Vendim i KM nr.817, datë 23.11.2011	Për miratimin në parim të planit kombëtar i transportit (rishikimi i parë pesëvjeçar).....	8736
Vendim i KM nr.821, datë 23.11.2011	Për miratimin e listës paraprake të pronave të paluajtshme publike, shtetërore, që transferohen në pronësi ose në përdorim të komunës Katund i Ri, të qarkut të Durrësit.....	8764
Vendim i KM nr.824, datë 23.11.2011	Për lejimin e realizimit të procedurave dhe shtyrjen e afatit të botimit të njoftimit të fituesit e të njoftimit të kontratës së lidhur për procedurat e prokurimit, të kryera nga Ministria e Arsimit dhe Shkencës, institucionet në varësi të saj dhe njësitë e qeverisjes vendore, si autoritete kontraktore, për punimet e projekteve të reja në arsim	8765
Vendim i KM nr.899, datë 14.12.2011	Për disa shtesa dhe ndryshime në vendimin nr.55, datë 3.2.2010 të Këshillit të Ministrave "Për deklarimin e detyrueshëm të deklaratave tatimore dhe të dokumenteve të tjera tatimore, vetëm nëpërmjet formës elektronike".....	8768

Vendim i KM nr.909, datë 28.12.2011	Për një shtesë fondi në buxhetin e vitit 2011, miratuar për Ministrinë e Punës, Çështjeve Sociale dhe Shanseve të Barabarta, për Institutin e Sigurimeve Shoqërore……	8769
Vendim i ERE nr.122, datë 21.11.2011	Mbi ankimin administrativ të "CEZ shpërndarje" sh.a në lidhje me vendimin nr.99, datë 30.9.2011 "Mbi miratimin e studimit për borxhin e keq" ……	8769

VENDIM
Nr.785, datë 10.11.2011

PËR NJË NDRYSHIM NË VENDIMIN NR.574, DATË 3.8.2011 TË KËSHILLIT TË MINISTRAVE "PËR NJË SHTESË FONDI NË BUXHETIN E VITIT 2011, MIRATUAR PËR MINISTRINË E TURIZMIT, KULTURËS, RINISË DHE SPORTEVE, PËR FINANCIMIN E FEDERATËS SHQIPTARE TË ATLETIKËS PËR ORGANIZIMIN E KAMPIONATIT TË 27-TË BOTËROR TË VRAPIMIT MALOR, I CILI DO TË ZHVILLOHET NË TIRANË, MË 11.9.2011"

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës, të neneve 5 e 45 të ligjit nr.9936, datë 26.6.2008 "Për menaxhimin e sistemit buxhetor në Republikën e Shqipërisë" dhe të nenit 13 të ligjit nr.10 355, datë 2.12.2010 "Për buxhetin e vitit 2011", të ndryshuar, me propozimin e Ministrit të Turizmit, Kulturës, Rinisë dhe Sporteve, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Pika 1 e vendimit nr.574, datë 3.8.2011 të Këshillit të Ministrave, ndryshohet, si më poshtë vijon:

"1. Ministrisë së Turizmit, Kulturës, Rinisë dhe Sporteve, në buxhetin e miratuar për vitin 2011, t'i shtohet fondi prej 29 344 560 (njëzet e nëntë milionë e treqind e dyzet e katër mijë e pesëqind e gjashtëdhjetë) lekësh, për financimin, sipas preventivit që i bashkëlidhet këtij vendimi, të:

a) Federatës Shqiptare të Atletikës, në shumën 22 436 288 (njëzet e dy milionë e katërqind e tridhjetë e gjashtë mijë e dyqind e tetëdhjetë e tetë) lekë, për organizimin e Kampionatit të 27-të Botëror të Vrapimit, zhvilluar në Tiranë, më 11.9.2011;

b) Federatës Shqiptare të Mundjes, në shumën 2 408 272 (dy milionë e katërqind e tetë mijë e dyqind e shtatëdhjetë e dy) lekë, për Kampionatin Botëror të Mundjes, stil i lirë, zhvilluar në Tiranë, nga datat 14-16 tetor 2011;

c) Federatës Shqiptare të Peshëngritjes, në shumën 4 500 000 (katër milionë e pesëqind mijë) lekë, për pjesëmarrjen në Kampionatin Botëror të Peshëngritjes, që do të zhvillohet në Paris nga datat 5-13.11.2011.".

2. Ngarkohen Ministria e Turizmit, Kulturës, Rinisë dhe Sporteve dhe Ministria e Financave për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

KRYEMINISTRI
Sali Berisha

VENDIM
Nr.814, datë 23.11.2011

PËR NJË NDRYSHIM NË VENDIMIN NR.664, DATË 28.9.2011 TË KËSHILLIT TË MINISTRAVE "PËR MOTIVIMIN, RREGULLAT DHE PROCEDURAT PËR DHËNIEN E MEDALJEVE, FORMËN E TYRE DHE SHPËRBLIMIN FINANCIAR"

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të neneve 124 e 125, të ligjit nr.9749, datë 4.6.2007 "Për Policinë e Shtetit", me propozimin e Ministrit të Brendshëm, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Modelet e formave të medaljeve, që i bashkëlidhen vendimit nr.664, datë 28.9.2011 të Këshillit të Ministrave, e të përmendura në pikën 7 të vendimit në fuqi, zëvendësohen me modelet, që i bashkëlidhen këtij vendimi.

2. Ngarkohet Ministri i Brendshëm për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare dhe i shtrin efektet financiare nga data 1 janar 2012.

KRYEMINISTRI
Sali Berisha

MEDALJA PËR SHPËTIM JETE
MB
MINISTRIA E BRENDSHME

MEDALJA PËR TRIMËRI
MINISTRIA E BRENDSHME

MEDALJA E NDERIT
MINISTRIA E BRENDSHME

VENDIM
Nr.817, datë 23.11.2011

PËR MIRATIMIN NË PARIM TË PLANIT KOMBËTAR TË TRANSPORTIT (RISHIKIMI I PARË PESËVJEÇAR)

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

VENDOSI:

1. Miratimin, në parim, të Planit Kombëtar të Transportit (rishikimi i parë pesëvjeçar), që i bashkëlidhet këtij vendimi dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Ngarkohen Ministria e Punëve Publike dhe Transportit dhe Instituti i Transportit për hartimin e planit të veprimit dhe zbatimit të këtij vendimi.

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

KRYEMINISTRI
Sali Berisha

PLANI KOMBËTAR I TRANSPORTIT
(RISHIKIMI I PARË PESËVJEÇAR)

1. HYRJE

Studimi për përgatitjen e rishikimit të parë pesëvjeçar të Planit Kombëtar të Transportit u financua nga Delegacioni i Komisionit Europian në Tiranë, dhe u zbatua nga shoqëria konsulente "Louis Berger SAS". Kontrata u nënshkrua në mars 2009 dhe raporti përfundimtar u dorëzua në tetor 2010.

1.1 Lista e shkurtimeve

Në këtë material janë përdorur shkurtimet e termave, si më poshtë:

PKT1 Plani Kombëtar i Transportit i miratuar me vendimin e Këshillit të Ministrave nr.270, datë 10.5.2006 "Për miratimin, në parim, të Planit Kombëtar të Transportit";

PKT2 Rishikimi i parë pesëvjeçar i Planit Kombëtar të Transportit.

1.2 Objektivat e përgjithshëm

Objekti i përgjithshëm i "Rishikimit të parë pesëvjeçar të Planit Kombëtar të Transportit" është rritja e efikasitetit të sektorit të transportit që do të mbështesë dhe nxisë zhvillimin ekonomik dhe shoqëror të Shqipërisë. Qëllimet kryesore të këtij studimi janë:

- Përditësimi i parë i Planit Kombëtar të Transportit. Deri tani PKT1, ka shërbyer si mjet kryesor për marrjen e vendimeve dhe planifikimin strategjik në sektorin e transportit në Shqipëri;
- Përditësimi i PKT1, për sa i përket zhvillimit të secilit nënsektor të transportit, dhe aty ku duhet, përfshirjen e planit të veprimeve dhe të investimeve;
- Të kontribuojë në integrimin e rrjetit shqiptar të transportit në rajonin e Ballkanit dhe në atë ndëreuropian, duke pasqyruar parashikimet e trafikut dhe zhvillimet ekonomike;
- Të orientojë në zhvillimin e modeleve të trafikut, si dhe mjeteve të tjera të planifikimit të transportit në Ministrinë e Punëve Publike dhe Transportit (MPPT) dhe në Institutin e Transportit (IT), duke përfshirë realizimin e një *data base* nga ana e IT-së, mbledhjen sistematike të të dhënave dhe menaxhimin e tyre.

2. ANALIZA E ZHVILLIMIT EKONOMIK

2.1 Tendencat makro-ekonomike të kohëve të fundit

Gjatë dekadës së fundit, Shqipëria ka ruajtur me sukses një qëndrueshmëri makro-ekonomike përmes një procesi zhvillimesh me një ritëm prej 5% në vit dhe duke mbajtur një inflacion të ulët nën masën 4%.

Sipas FMN-së, rritja pritet të jetë në nivele më të larta vetëm pas 2010-ës. Nga 2011 deri në 2014-ën priten sërish ritme rritjeje prej 6%. Si rrjedhim, pritet një rritje prej 4.5% midis viteve 2008-2014. Në një kuadër kohor më të gjatë, parashikohet se rritja makro-ekonomike do të vazhdojë, por me një ritëm më të ulët. Sektori i shërbimeve do të vazhdojë të luajë një rol të rëndësishëm në ekonomi me rritjen e rëndësisë së industrisë së turizmit dhe me diversifikimin e saj. Sektorë të tjerë si ai i zhvillimit minerar, do të rritet si pasojë e një përmirësimi ekonomik dhe i një menaxhimi mjedisor, si dhe i çmimeve më të larta të bakrit dhe nikelit që zgjasin në kohë. Ndërtimi, i cili ka marrë një rol domethënës në ruajtjen e një rritjeje ekonomike, do të shohë një ulje të rolit të tij, i parë në një hark të gjatë kohor, ndërkohë që veprimtaritë industriale do të marrin një kthesë të lehtë, si pasojë e investimeve në mbështetje të industrisë ndërtimore (çimentoja) dhe veprimtarive rafinuese të mineraleve, falë rritjes së nxjerrjes së mineraleve.

2.2 Parashikimet për lëvizjet e mallrave

Njëlloj si në parashikimet e PKT1, këto parashikime janë bërë në nivel rrethi. Rrethi luan rolin e Zonës së Analizave të Transportit (ZAT), meqenëse nuk janë mbledhur të dhëna të rregullta në një nivel më të ulët se sa ai i rrethit. Gjithashtu, njëlloj si në PKT1, epiqendrat e ZAT-së janë bashkitë ose komunat më të mëdha në rreth. ZAT e jashtme (vendet importuese dhe/ose eksportuese) janë njëlloj, pasi ato përdoren si në PKT-në e mëparshme.

Mallrat janë klasifikuar në pesë kategori (minerale ose produkte minerare, naftë ose produkte nafte, si: karburantet, materiale ndërtimi, produktet bujqësore dhe pijet). Këto kategori përfshijnë të gjitha ato mallra që u morën parasysh për PKT1, përveç disa të tjerave, rëndësia e të cilave doli në pah në mënyrë më të ndjeshme gjatë këtyre pesë viteve të fundit.

Është vlerësuar se e matur me tonë, këto përbëjnë 80% të vëllimit të mallrave të importuara dhe të eksportuara. Matjet nisje/mbërritje janë një mjet për të kontrolluar edhe një herë saktësinë e këtyre presupozimeve dhe të të dhënave të përdorura. Kur flasim për produktet bujqësore, gjithsesi, transportimi i tyre shpesh është sezonal dhe mund të mos kapet nga inspektimet nisje/mbërritje. Në mënyrë të ngjashme, ka një sasi të madhe të mallrave të prodhuara që konsumohen në sasi më të vogla dhe për këtë arsye përdoren matjet nisje/mbërritje për identifikimin e sasive të transportuara.

3. METODOLOGJIA E PËRDORUR

Modelimi i sistemeve të transportit konceptualisht ndahet në dy pjesë: “pjesa e kërkesës” dhe “pjesa e ofertës”. Pjesa e kërkesës konsiston në modele që përcaktojnë kërkesën për transport mallrash dhe udhëtarësh, ndërsa pjesa e ofertës konsiston në marrjen parasysh të infrastrukturave të transportit në dispozicion. Pjesa e kërkesës modelohet duke përdorur tabelën nisje/mbërritje (N-M), kurse pjesa e ofertës modelohet sipas nyjave dhe lidhjeve të rrjetit të transportit.

Programi kompjuterik dhe mjete të tjera përdoren për të përcaktuar kufizimet e kapaciteteve që përballon çdo infrastrukturë nënsektori. Në Shqipëri, ky kufizim kryesisht është një çështje e përdorimit të rrjetit rrugor dhe e parë më gjerë edhe e porteve.

Për identifikimin dhe projektimin e flukseve kryesore të trafikut të mallrave dhe udhëtarëve brenda për brenda Shqipërisë janë përdorur mjetet e mëposhtme:

- Matjet e trafikut rrugor: Si pasojë e një mungesë të të dhënave të trafikut, u kryen matjet N-M në 7 pika në Shqipërinë qendrore. U bënë edhe matje të tjera trafiku në 6 pika të tjera të vendit.

- Zhvillimi i matricës së fluksit të trafikut: Matrica e fluksit të trafikut është bazuar te analizat e lëvizjeve të mallrave kryesore të përshkruara më sipër, ku çdo mall paraqitet, bazuar në analizat teprica-deficite për çdo Zonë Analize Trafiku (ZAT), për çdo vit 2010, 2015 dhe 2030, në tendencat e shpërndarjes në 13 prefektura dhe 36 rrethe.

- Lidhjet dhe flukset e jashtme (transport mallrash rrugor dhe detar) lidhur me importet dhe eksportet që janë vlerësuar nga parashikimet e mallrave.

- Modelimi i fluksit të transportit u krye, si edhe për PKT1, duke përdorur paketën e programit TransCAD. Të dhënat e matjeve të trafikut dhe analiza e kërkesës u krahasuan dhe u kalibruan. Parashikimet e fluksit të udhëtarëve llogariten ndryshe nga ai i parashikimit të mallrave dhe janë në varësi të përdorimit, të tërheqjes së përgjithshme dhe modelit të rëndesës. Flukset e jashtme të

udhëtarëve vlerësohen në bazë të tendencave të kaluara dhe të ardhshme dhe përfshijnë transportin rrugor, ajror dhe detar.

- Zhvillimi i hartës së brendshme të fluksit së trafikut: Informacioni i matricës së fluksit të transportit konvertohet më tej në hartën e fluksit së trafikut për çdo zë.

Me qëllim që të përcaktohen flukset e trafikut u analizua rrjeti i tanishëm. Për këtë u desh përditësimi i të dhënave mbi rrjetin në studimin e 2004-ës. I'u kushtua vëmendje projektit në vazhdim, meqenëse ato do të kenë ndikim mbi rrjetin rrugor në 2015.

Përpjekje të ngjashme u bënë edhe për mënyra të tjera të transportit. U grumbulluan të dhëna mbi kushtet dhe portet ekzistuese (përmes masterplaneve dhe vizitave në kantier) dhe strukturat e aviacionit civil dhe planet e propozuara. Në rastin e hekurudhave nuk ka ndryshuar shumë që nga viti 2004. Megjithatë, studimi u ndihmua nga vlerësime të hollësishme të kushteve ekzistuese të hekurudhave. Bazuar në analizat e kërkesës dhe ofertës dhe mbi vlerësimin e projekteve në vazhdim, u identifikuan për çdo nënsektor nevoja për projekte të tjera në të ardhmen. Edhe me investimet në të shkuarën dhe në të ardhmen në rrjetin rrugor, ai ende do të hasë kufizime kapacitetesh. Përmes përdorimit të TransCAD dhe HDM, zgjidhja e tyre bëhet pjesë e programit të rekomanduar të investimit. Në rastin e porteve (të Durrësit, të Vlorës, të Sarandës dhe të Shëngjinit) dhe të aviacionit civil (Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës përmes koncesionit), projektet e kaluara dhe ato në vazhdim janë marrë ose po merren me problemet e kapaciteteve. Në rastin e hekurudhave, ato nuk është se po hasin vështirësi në kapacitete, por po hasin vështirësi prej shërbimeve me cilësi të keqe që ofron dhe që nuk tërheq trafik. Me qëllim që të përmirësohet ndjeshëm cilësia e shërbimeve duhet një program i thellë investimesh. Dy prej tyre janë shqyrtuar.

4. MATJET E TRAFIKUT, ANALIZAT E KËRKESËS PËR MALLRA DHE UDHËTARË

4.1 Matjet e trafikut rrugor

Me qëllim që të zhvillohet një model transporti që të përfshijë periudhën kohore deri në 2030-n, është e rëndësishme që të dhënat e trafikut të jenë të përditësuara dhe reale.

Matjet manuale dhe intervistat N-M u kryen në 7 stacione, ndërkohë që llogaritjet automatike dhe manuale u regjistruan në 13 stacione.

Rezultatet e matjeve të trafikut dhe të matjeve N-M u shtrinë në një hark kohor 24-orësh në bazë të informacionit të marrë nga matjet automatike të trafikut.

Modeli i trafikut të mallrave u bazua mbi rezultatet e analizave teprica/deficite që konsistonin në vlerësimin e produkteve dhe konsumit të vëllimeve për 23 mallrat sipas zonës së analizës së trafikut, siç përmendet në pikën 2.2 më sipër. Këto mallra u grupuan në 6 kategori:

1. Mineralet;
2. Karburantet;
3. Materiale ndërtimi;
4. Produktet bujqësore;
5. Pijet;
6. Të tjera.

Shumë e rëndësishme për parashikimin e trafikut për Planin Kombëtar të Transportit është përcaktimi i Zonës së Analizës së Trafikut (ZAT), që ndan zonën e studimit në zona gjeografike, për të cilat mund të vlerësohet kërkesa për transport të mallrave apo të udhëtarëve. Gjatë studimit është përdorur ndarja e vendit në 36 zona "të brendshme" mbi të cilat u kryen analizat e trafikut, si dhe 7 zona "të jashtme" që u përkasin vendeve fqinje me Shqipërinë me tendenca kryesore të zhvillimit të tregtisë. U përcaktuan zonat e jashtme për Malin e Zi, Kosovën, Maqedoninë, Greqinë, Italinë, Turqinë dhe një zonë për "Vende të tjera". Ky përcaktim i zonave të jashtme përkon me përcaktimin sipas vendit; më tej u përcaktuan dhe zonat e jashtme të mallrave e udhëtarëve sipas pikës së hyrjes.

Është vlerësuar si e rëndësishme dhe janë analizuar identifikimi i pikave kufitare në të cilat qarkullojnë mallrat më të rëndësishme. Këto të fundit përfshijnë 6 zona për pikat kufitare të mëposhtme: Hani Hotit dhe Murriqanit me Malin e Zi dhe pikat kufitare në Kapshticë, Tri Urat, Kakavijë dhe në Qafëbotë me Greqinë.

Për më tepër, u përcaktuan zonat e jashtme për portet shqiptare të Durrësit, Vlorës, Sarandës dhe Shëngjinit, për të përfaqësuar tregtinë detare me pjesën tjetër të botës.

4.2 Analiza e kërkesës për transportim mallrash

Analiza e tepricave-mungesave ose deficiteve të mallrave është baza për zhvillimin e analizave të kërkesës së transportit të mallrave. Kjo pjesë tregon se si u kryen vlerësimet e produkteve bazë dhe i konsumimeve në nivel Zone Analize Transporti për mallrat kryesore të prodhuara dhe konsumuara në Shqipëri.

Llogaritjet e tonazhit të prodhimit, konsumimeve dhe të tepricave apo deficiteve për çdo ZAT për 2008-ën, 2010-ën dhe për vitet e parashikimit, 2015 dhe 2030, rrjedhat e mallrave u shpërndanë midis zonave N-M që përdorin modelin TransCAD që merr parasysh largësinë midis epiqendrave si pengesë për vitin bazë dhe vitet në perspektivë. Për shembull, nëse ZAT ka një tepricë malli A ajo duhet ta shpërndajë këtë tepricë në zonën më të afërt që ka deficit për këtë mall A, dhe anasjelltas, nëse një zonë ka një deficit të një malli të veçantë B, ky hendek do të mbushet nga zona më e afërt që ka tepricë të mallit B.

TransCAD dha një matricë paraprake N-M për çdo lloj malli. E gjithë tabela që doli nga shuma e flukseve të secilit mall u krahasua me tabelën e përcaktuar që përdor rezultatet e matjeve nisje-mbërritje të studimit dhe kalibrimet përkatëse. Më tej, në matricë u përfshinë statistikat ndërkombëtare për mallrat dhe informacione mbi trafikun e mallrave prej stacioneve të pikave kufitare tokësore dhe porteve detare, si dhe kargo transit.

Pas kalibrimit, parashikimet e volumeve totale të fluksit të mallrave në Shqipëri u vlerësuan siç paraqiten në tabelën 1.

TABELA 1
PARASHIKIMET SIPAS KATEGORIVE DHE MALLRAVE

Mallrat	2010 Ton (1000/vit)	2015 Ton (1000/vit)	2030 Ton (1000/vit)
Mineralet	1074	954	1869
Karburantet	2033	2423	4267
Materiale Ndertimi	8333	12009	22750
Produkte Bujqesore	1621	1953	2559
Pijet	334	504	1014
Te tjera	1432	1958	3902
Totali	14327	19802	36360

Në 2010-ën u transportuan me hekurudhë 355,000 mijë tonë mallrash që përfaqësojnë 2.5% të totalit prej 14,3 milionë tonë të trafikut të mallrave që kryhet nëpërmjet transportit rrugor dhe hekurudhor në të gjithë vendin. Analiza e studimit në lidhje me shpërndarjen aktuale të këtij fluksi midis transportit hekurudhor dhe rrugor, përcaktoi tri opsione projektesh për tregun e ardhshëm hekurudhor. Matrica N-M e tonazheve të mallrave të transportuara me rrugë u transformua në një matricë N-M të kamionëve. Për këtë qëllim, u përdor tabela e mëposhtme mbi matjet e trafikut.

Në studim janë vlerësuar volumet e trafikut të mallrave për vitin 2010 dhe parashikimet për vitet 2015 dhe 2030. Këto projekte mund të shihen në tabelën e mëposhtme. Distanca mesatare për mallrat në udhëtime rrugore në Shqipëri është 117 km.

TABELA 2
VOLUMET E TRANSPORT TË MALLRAVE (2010 DERI NË 2030-n)

	Numri I Ton/vit		
	2010	2015	2030
Ton (mije/vit	14327	19802	36360
Ton.km (mije/vit)	1692401	2303209	4062049
Mesatarja e gjatesise udhetimit ne Km	117	116	112

4.3 Kërkesa e transportit të udhëtarëve

Modelimi i kërkesës së transportit të udhëtarëve konsiston në përpjekjen për të përcaktuar faktorët social-ekonomikë që ndikojnë në gjenerimin e lëvizjeve ndërurbane të udhëtarëve (midis ZAT). Studimi projektoi disa modele:

Një model të përgjithshëm për të vlerësuar fluksin e trafikut nga ZAT-të, duke përdorur si faktorë shpjegues karakteristikat e zonave social-ekonomike (popullatën, nivelet e të ardhurave, potencialin e zhvillimit, numrin e regjistrimit të automjeteve etj.).

Një model tërheqës për të vlerësuar numrin e udhëtimeve tërheqës nga çdo zonë, duke përdorur të dhëna që karakterizojnë "tërheqjen", dinamizmin e këtyre zonave (popullatën, veprimtaritë ekonomike, mundësitë e punësimeve, strukturat turistike dhe të pushimeve etj.).

Një model shpërndarjeje në gjendje që të vlerësojë një numër udhëtimesh midis çdo pale zonash analizash trafiku, duke përdorur udhëtimet e gjeneruara të llogaritura dhe atraktive si të dhëna fillestare. Me qëllim që të stimulohen zgjedhjet e mbërritjeve nga përdoruesit, gjatë studimit është përdorur modeli i shpërndarjes së llojit të forcës së rëndesës që lidh fluksin midis zonave, me vështirësitë e zonave të brendshme për të udhëtuar.

Kufizimi i lidhjeve të rrjetit përdoret për të përcaktuar minimumin e shtigjeve midis çdo pale origjinë-mbërritje, mbi të cilën flukset e trafikut caktohen nga modeli i transportit. Ky kufizim është kostoja "që ndihej" nga përdoruesit e kësaj lidhjeje gjatë udhëtimit të tyre në rrjet. Gjatë studimit është përdorur si kufizim koha e udhëtimit midis epiqendrave. Koha e udhëtimit është llogaritur si funksion i distancës dhe shpejtësisë mesatare sipas kushteve dhe karakteristikave gjeometrike të rrjetit.

Studimi kalibroi modelin e shpërndarjes duke përdorur flukset e vlerësuara për vitin 2010 me flukset e trafikut të regjistruara gjatë matjeve të trafikut.

Studimi ka përcaktuar ekuacionin për modelet e gjenerimit dhe të shpërndarjes, duke përdorur analizat e regresionit. Forma të ndryshme ekuacionesh (lineare, eksponenciale dhe polinom) dhe variablat e ndryshme shpjeguese u morën parasysh deri sa lidhja midis flukseve aktuale dhe të llogaritur të udhëtarëve midis çdo pale N-M nuk mund të përmirësohet më tej.

Matrica N-M më pas u rregullua dhe u zgjerua që të merrte parasysh udhëtimet e gjeneruara nga jashtë vendit, statistika të pikave kufitare dhe faktorë të tjerë sezonalë.

Konsulenti vlerësoi disa metoda caktimi fluks transporti dhe doli në përfundimin se metoda të gjitha, ose asnjë është ajo më e përshtatshmja për studimin e masterplanit. Nuk tregohen dallime domethënëse në këtë caktim kur zbatohen metoda të tjera.

Synimi i kalibrimit të këtij hapi është që të caktohen volumet me numërimet e matjeve të trafikut. Ka disa nivele përshtatjeje me flukset e matura që u kryen paraprakisht në nivel modeli gjenerimi dhe shpërndarjeje. Modeli i TransCAD ofron një mjet vlerësimi matrice N-M që përmirëson matricën bazë duke pasur parasysh të dhënat e informacionit të rregullt të caktimit të trafikut dhe informacionin e matjeve të trafikut. Pas zbatimit të procedurës, u gjenerua një matricë e re N-M që të pasqyrojë më mirë matjet e trafikut.

Siç u përmend më sipër, për vitin bazë modeli i gravitetit u përdor për të shpërndarë gjenerimin dhe tërheqjen e udhëtimeve, si dhe për të përcaktuar flukset N-M. Megjithatë, një model i tillë nuk mund të zbatohet në përgatitjen e projektit pasi nuk ka asnjë siguri në zhvillimet e ardhshme të rrjetit dhe si rrjedhim, as mbi të ardhmen e treguesve të pavarësisë. Kjo është arsyeja pse metoda me faktorë rritjeje dyfish të kufizuar, e njohur edhe si *Fratar Balancing*, u përdor për parashikimet e fluksit të udhëtarëve

për vitin perspektiv 2015 dhe 2030. Faktorët e rritjes zbatohen në mënyrë të tillë që të rezultojnë në tabelat N-M, në përputhje si me gjenerimet e parashikuara ashtu edhe me tërheqjen.

Matrica përfundimtare N-M e udhëtarëve e zhvilluar nga modelet vlerësoi se do të ketë rreth 212 604 udhëtarë në udhëtim çdo ditë në rrjetin shqiptar rrugor në 2010. Kjo vlerë përfaqëson një numër të përgjithshëm udhëtarësh/km prej 22 319 399. Gjatësia mesatare e një udhëtimi ndërqytetës që një udhëtar kryen në Shqipëri është 103 km. Tabela 3 përmbledh numrin e udhëtarëve për të gjithë vendin. Kjo tregon që numri i udhëtarëve ditorë do të rritet me 3,6 herë më shumë në 2030-n me një rritje mesatare vjetore prej 6,6%.

TABELA 3
NUMRI I PARASHIKUAR I UDHËTARËVE DHE UDHËTARË-KM DERI NË 2030

Treguesi	2010	2015	2030
Udhëtarë në ditë	210 070	412 007	743 891
Udhëtarë, km në ditë	21 735 767	51 946 981	91 312 021
Gjatësia mesatare e udhëtimit (km)	103	126	123

Trafiku hekurudhor i udhëtarëve në 2009 arriti në 414.280, i barabartë me 1135 udhëtarë në ditë. Kjo është më pak se 0,01% e udhëtarëve që udhëtojnë me rrugë. Duhet vënë re, gjithashtu, se 26% e udhëtarëve të trafikut hekurudhor i përket fluksit së udhëtarëve Tiranë-Durrës.

Në Shqipëri transporti hekurudhor dhe rrugor nuk konkurrojnë për udhëtarë. Industria e transporti rrugor është shumë e rëndësishme.

5.0 KUADRI LIGJOR I TRANSPORTIT

Që nga koha e PKT-së së fundit Republika e Shqipërisë ka përshtatur dhe përmirësuar në mënyrë rrënjësore kuadrin ligjor të transportit. Kjo është e orientuar në përafrimin e legjislacionit kombëtar me atë europian me synim integrimin e Shqipërisë në BE.

Përshtatja e kuadrit ligjor është e lidhur edhe me reformat rregullatore të transportit me synimin e përfshirjes se transportit shqiptar ne tregun e brendshëm europian.

Në lidhje me këtë në fushën e transportit rrugor, në përputhje me PKZMSA-në janë miratuar disa akte ligjore dhe nënligjore që lidhen me përcaktimin e kritereve cilësore për pranimin në veprimtarinë e transportit rrugor; rregullat në organizimin e kohës së punës të personave, që kryejnë transport rrugor, orët e drejtuesve të mjeteve dhe implementimin e tahografit digjital. Në lidhje me sigurinë rrugore është miratuar "Strategjia kombëtare e sigurisë rrugore 2011-2020" dhe plani i saj i veprimit. Qeveria miratoi legjislacionin në maj 2009 për krijimin e Autoritetit Shqiptar për Rrugët, i cili është përgjegjës për zhvillimin, menaxhimin dhe mirëmbajtjen e rrjetit rrugor shtetëror. Në fushën e transportit ajror, Republika e Shqipërisë ka një sistem legjislativ të unifikuar me standardet legjislative europiane të kësaj fushe, siç është ligji 10 040, datë 22.12.2008 "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë dhe të gjitha aktet nënligjore përkatëse. Gjithashtu, në kuadër të reformës institucionale, është krijuar Autoriteti i Aviacionit Civil, si një autoritet rregullator i pavarur dhe sipas standardeve ndërkombëtare të autoriteteve homologe. Një rishqyrtim në vijim i nënsektorit të transportit detar do të krijojë një strukturë të ngjashme (Autoritetin detar). Sektori Shqiptar i Hekurudhave po riorganizohet në linjë me përvojat europiane të ndarjes së infrastrukturës nga operimet.

5.1 Përafrimi drejt vendeve të Bashkimit Europian

"Legjislacioni i EU-së" i sektorit të transportit përfshin "direktivat, rregulloret dhe vendimet" e ndërmarra në bazë të masave përkatëse të Traktatit të BE-së. Ai, gjithashtu, përfshin edhe parimet e ligjit dhe interpretimin e Gjykatës Europiane të Drejtësisë, të gjitha marrëveshjet ndërkombëtare të transportit ku përfshihet edhe BE-ja, si edhe të Deklaratave dhe Rezolutave të Këshillit Europian.

Procesi i përafrimit konsiston në tri faza kryesore:

- kalimin e gjithë "acquis communaitaire" të sektorit të transportit te sistemi ligjor kombëtar, duke përdorur procedura dhe mekanizma kombëtare të përshtatshme (në Shqipëri kjo bëhet përmes ligjeve parlamentare dhe qeveritare, si dhe me rregullore ministrore);

- zbatimi i tij duke i siguruar institucionet dhe buxhetin e nevojshëm për zbatimin e ligjeve dhe të rregulloreve;

- hyrjen në fuqi të akteve ligjore, duke siguruar dhe ushtruar mbikëqyrjen e zbatimit dhe respektimit të plotë të ligjit.

Fakti qëndron se përafrimi me "acquis communaitaire" e BE-së nuk mund të bazohet vetëm te sigurimi i përputhshmërisë me ligjet europiane të fushës së transportit. Duhen marrë parasysh edhe një sërë rregulloresh dhe përbërës të tjerë. Këto përbërës janë klasifikuar gjatë 10-vjeçarit të kaluar (dhe më me saktësi që kur u filluan dy proceset e mëdha për zgjerim, ai i 2004-ës dhe ai i 2007-ës) në disa të ashtuquajtur "kapituj negociatash". Ato, mes të tjerash, përfshijnë edhe çështje të transportit: prokurimet publike, konkurrencën, statistikat, zhvillimin rajonal dhe mjedisin.

- Transporti

Legjislacioni europian i transportit synon përmirësimin e funksionimit të tregut të brendshëm, duke nxitur shërbime transporti të sigurta, efektive, që respektojnë mjedisin, të lehta për përdoruesit që t'i arrijnë e t'i përdorin këto shërbime. "acquis communaitaire" europiane në fushën e transportit mbulojnë transportin rrugor, hekurudhor, transportin ujor të brendshëm, transportin e kombinuar, aviacionin dhe transportin detar. Ato lidhen me standarde teknike dhe sigurie, sociale, kontrollin me ndihmën e shtetit dhe liberalizimin e tregut në kuadrin e tregut të transportit të brendshëm. Të gjitha modelet e përmendura më sipër janë edhe pjesë e PKT2.

- Prokurimet publike

PKT2 rekomandon shumë punime infrastrukture të sektorit të transportit. Të gjitha këto punime kanë karakteristikën ligjore të "punëve civile" Për këtë arsye, duhet të përputhen me rregulloret europiane të prokurimeve publike. *Acquis* - pra kuadri komunitar mbi prokurimet publike përfshin parime të përgjithshme transparence, trajtim të barabartë, konkurrim të lirë dhe jo diskriminim.

- Politikat mbi konkurrencën

PKT2, gjithashtu, ngre një sërë problemesh lidhur me konkurrimin, pasi ky kusht do të thotë që shërbimet e transportit duhet të sigurohen/jepen. Megjithatë, këto shërbime nuk mund të jepen nëse nuk ka një konkurrim të lirë midis operatoreve të ndryshëm ekonomikë. E gjithë çështja është subjekt i shumë rregulloreve të rëndësishme të BE-së, që mbulojnë antimonopolin dhe politikat e ndihmës së shtetit.

- Statistikat

PKT2 synon të orientojë drejt një sistemi informacioni të sektorit të transportit, i cili të mund të mbikëqyrë dhe të perfeksionojë performancën e tij. Rregullorja në fushën e statistikave vë si kusht ekzistencën e një infrastrukture statistikore, bazuar në parime, si: paanësia, besueshmëria, transparenca, ruajtja e të dhënave personale dhe shpërndarja e statistikave zyrtare.

Instituti i Transportit do të shërbejë si pikë reference për hartimin e metodologjisë dhe grumbullimin, mbledhjen, prodhimin dhe shpërndarjen e informacioneve statistikore.

- Rrjetet transeuropiane

Ngritja dhe zhvillimi i rrjetit Transeuropian dhe nxitja e ndërlidhjeve dhe ndërveprimeve të rrjetit kombëtar ka synim që të përfitojë nga tregjet e brendshme dhe të kontribuojë në rritjen ekonomike dhe krijimin e punësimit në Bashkimin Europian.

- Politikat rajonale

PKT2 do të ketë një ndikim të madh mbi zhvillimet rajonale, sidomos mbi zhvillimet e strukturave portuale. Prandaj duhet që të sigurohet përputhje me pjesë të rregulloreve që kanë të bëjnë me politikat rajonale.

- Mjedisi

Mjedisi është një çështje me rëndësi përherë e më të madhe dhe konsiderohet si i tillë në të gjithë botën. PKT, në fillim rekomandoi një grup masash për të zhvilluar lloje transporti që respektojnë mjedisin. Për një vend si Shqipëria, në pozicionin e vendit kandidat i BE-së, që duhet të përputhet me rregulloret që merren me mbrojtjen e mjedisit, ekziston një detyrim i fortë.

5.2 Partneriteti publik-privat në transport

Marrëveshjet PPP, janë një sistem marrëdhëniesh midis partnerëve publikë dhe privatë, zbatimi i të cilave përfshin grupin e burimeve nga të dyja palët me një peshim përpjesëtimi edhe të riskut, përgjegjësive dhe përfitimeve për qëllime bashkëpunimi fitimprurës të ndërsjellë, në baza afatgjata për krijimin (rindërtimin) e objekteve të reja dhe/ose modernizimin (ristrukturimin) e objekteve të operimeve që kërkojnë një tërheqje investimesh, si edhe për përdorim (operim) të këtyre objekteve.

Megjithatë, në të kundërt me keqkuptimin e përhapur lidhur me këtë koncept, PPP është më shumë se një formë koncesioni, sipas kuptimit të ligjit shqiptar mbi koncesionet nr.963 të datës 18 dhjetor 2006. Për shembull, Shqipëria ka ndërmarrë një sërë projektesh PPP në sektorin e transportit, kryesisht si marrëveshje koncesioni: Aeroporti Ndërkombëtar i Rinasit, zhvillimi i Porto Romanos në Durrës për importimin e produkteve të karburantit, Porti i Karburanteve në Vlorë për importimin e produkteve të naftës dhe eksportimin e naftës së papërpunuar. Ndërkohë që aty ka marrëveshje pak a shumë klasike koncesioni, ato, gjithashtu, bien nën kategorinë e marrëveshjeve PPP, pasi aty sektori privat jep ekspertizën, financimet dhe menaxhimin për zbatimin e këtyre projekteve. Këto marrëveshje janë më shumë sesa një koncesion i thjeshtë bazuar thjeshtë në "nënkontraktim", në kundërshtim me marrëveshjet PPP, ku në këto koncesione të dy partnerët nuk janë në të njëjtin pozicion, për sa i përket procesit të marrjes së vendimeve.

6.0 KUADRI INSTITUCIONAL

6.1 Roli i Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit (MPPT)

Ministria e Punëve Publike dhe Transportit është institucioni më i lartë për zhvillimin e politikave të transportit dhe mbikëqyrjen e plotë të gjithë sektorit.

Politikat kryesore në fushën e transportit përfshijnë:

- Zhvillimin dhe rehabilitimin e infrastrukturës së rrugëve, hekurudhave, porteve dhe aeroporteve. Planifikimin e burimeve financiare për zhvillimin e sistemit në mënyrë të harmonizuar me qëllim që të mbështetet dhe nxitet zhvillimi i ekonomisë së vendit dhe për të plotësuar kërkesat e Transportit Europian në rajonin jugor të Europës";

- Zbatimin e reformave ekonomike përmes nxitjes së privatizimeve të veprimtarive që kanë ngelur ende për t'u privatizuar, komercializimin e shërbimeve publike, si edhe përmes rritjes së rikuperimit të kostos;

- Ngritja e një sistem ligjor në përputhje me kërkesat dhe standardet europiane, që do të siguronin një përdorim shumë të mirë të shërbimeve të transportit, bazuar mbi një nivel të lartë konkurrimi";

Deklarimi i misionit mbulon të gjitha llojet e transportit dhe jep një bazë të gjerë, me anë të të cilës mund të menaxhohen sektorët e ndryshëm.

6.2 Rishikimi i reformave të ministrisë që nga PKT1

Në kohën e PKT1, Ministria ishte përgjegjëse vetëm për transportin dhe telekomunikacionet e quhej Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit, me pas në misionin e saj u përfshinë edhe punët publike.

Instituti i Transportit, si institucioni kryesor për përditësimin e PKT-së, me parë ekzistonte si një agjenci nën Ministrinë e Transportit dhe të Telekomunikacionit, kryesisht në të njëjtën formë që kishte ekzistuar gjatë periudhës së ekonomisë së kontrolluar para viteve '90.

Pas miratimit të PKT1 me vendimin e Këshillit të ministrave nr.270, datë 10 maj 2006, u parashikua dhe u sugjerua nga studimi përkatës, ristrukturimi i këtij institucioni, i cili krye në maj 2007.

Gjithashtu, miratimi i Strategjisë Sektoriale të Transportit (vendimin e Këshillit të Ministrave nr.1214, datë 3.9.2008) dhe zbatimi i planit të saj të veprimit shërbejnë për një planifikim strategjik të sektorit të transportit, të fokusuar drejt një vizioni të qartë, për zhvillimin e gjithë sektorëve të transportit sipas standardeve europiane, nëpërmjet përshtatjes së infrastrukturës ligjore dhe operuese.

6.3 Reforma institucionale e sektorit të transportit, sipas llojit të transportit

Ministria e Punëve Publike dhe Transportit, në përputhje me programin e qeverisë, ka ndërmarrë një reformë të thellë institucionale, e cila synon të arrijë ndarjen e funksioneve të zhvillimit të politikave,

nga agjencitë rregullatore të secilës fushë të transportit.

Të tilla mund të përmendim:

- Krijimi i Autoritetit të Aviacionit Civil (ligji nr.10 233, datë 11.2.2010), si një ent publik me vetëfinancim dhe si agjencia kryesore rregullatore e fushës së transportit ajror, e ngarkuar për zbatimin e Kodit Ajror të Republikës së Shqipërisë;

- Krijimin e Organit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve/Incidenteve Ajrore;

- Autoriteti i ri Rrugor Shqiptar do të bëhet menaxheri kryesor i pasurive të rrjetit kombëtar rrugor në transportin rrugor, por funksionet rregullatore do t'i ngelen Ministrisë. Tashmë është përcaktuar asistenca teknike që po ndihmon ARRSH që të ristrukturohet për t'u bërë një menaxhere e aftë për mbikëqyrjen e rrjetit rrugor dhe përshtatshmërisë së tij. Megjithatë, nuk është gjetur ende një tjetër mekanizëm, me përjashtim të Buxhetit të Shtetit, që të financojë këtë organizatë apo veprimtaritë e saj;

- Licencimi i automjeteve dhe i drejtuesve të automjeteve do të ngelet nën Ministrinë, nën përgjegjësinë e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor (DPSHTRR), duke e nënkontraktuar inspektimin e automjeteve përmes marrëveshjeve PPP, palëve të treta, bazuar në baza vetëfinancuese;

- Veprimtaritë e sigurisë rrugore do të jenë të përbashkëta, dhe do të bashkërendohen përmes një komiteti ndërministror të kryesuar nga Kryeministri. Nuk është identifikuar ende ndonjë burim tjetër për të përballuar këto veprimtari, me përjashtim të burimeve nga Buxheti i Shtetit.

Ngelen ende edhe çështje të tjera institucionale të pazgjidhura:

- Hekurudhat; dhe

- Portet e vogla detare.

6.4 Instituti i Transportit

Instituti i Transportit u ngrit me një vendim të Këshillit të Ministrave në 2007-ën, duke i dhënë ish-Institutit të Studimeve të Transportit një strukturë dhe karakter tjetër. Instituti ka si detyrë që:

1. Të përditësojë dhe mirëmbajë PKT-në;

2. Të veprojë si një Qendër Burimore Kombëtare e të Dhënave të Transportit;

3. T'i sigurojë mbështetje MPPT-së në zhvillimin e politikave të Transportit dhe çështje të tjera;

4. Të ndërmarrë projekte dhe studime në sektorin e transportit, të kërkuar nga qeveria apo duke hyrë në kontrata me palë të treta publike apo private.

Instituti tashmë i plotësuar me personel dhe i ristrukturuar duhet të funksionojë si një qendër burimore dhe studimore e nivelit të lartë e cila do të ndihmojë dhe do të mbështesë ministrinë në planifikimin dhe zhvillimin strategjik të sektorit të transportit dhe menaxhimin e të dhënave.

PKT e përditësuar menaxhohet nga ministria përmes IT-së dhe bëhet një herë në pesë vjet. Përditësimi i PKT-së si një detyrë kryesore e Institutit të Transportit dhe roli si institucioni mbështetës i Ministrisë, shtrojnë përpara kësaj strukture forcimin e kapaciteteve administrative të personelit përkatës, si dhe rritje të performancës së punës së tyre.

Baza e aftësive dhe e njohurive e personelit të IT-së do të nevojiten që të përmirësohen dhe rriten në fushat, si më poshtë:

- Sistemet Grafike të Informacionit (GIS ose SGI), menaxhimin e bazës së të dhënave;

- Analiza të modeleve të transportit me qëllim orientimin në planifikimin e transportit,

- Kryerje të studimeve efektive, të realizueshme dhe afatgjata për zhvillimin e sektorit.

7.0 PROCESI I PLANIFIKIMIT PËR PLANIN KOMBËTAR SHQIPTAR TË TRANSPORTIT

7.1 Objektivat e procesit të planifikimit të PKT2

Objektivat e përgjithshme të Planit Kombëtar të Transportit (PKT2) janë që të japë një sistem të sigurt, të besueshëm, efikas dhe të integruar transporti që do të plotësojë në mënyrën më të mirë nevojat e klientëve udhëtarë dhe të mallrave, që janë edhe të përshtatshme nga ana mjedisore dhe ekonomike. Ai duhet të mbështesë strategjitë e qeverisë për zhvillime ekonomike dhe sociale, si edhe një integrim të mirë të sistemit të transportit të vendit me atë në rrjetet e transportit ndërkombëtar, europian dhe rajonal.

Bazuar në këto parime, objektivat kryesorë të veçantë ose synimet e PKT2 janë:

- Krijimi i një sistemi ligjor dhe rregullator që nxit përdorimin e mirë të sistemit të transportit;
- Mbështetja e zhvillimit të ekonomisë;
- Garantimin e aksesit të barabartë në sistemet e transportit në të gjithë vendin, duke synuar një baraspeshim të përmirësuar të zhvillimit të zonave të vendit;
- Ulje e bllokimeve të trafikut;
- Nxitje e integrimit me Bashkimin Europian dhe plotësimi i kërkesave të rajoneve të Ballkanit Jugor;
- Përmirësim i sigurisë, cilësisë dhe besueshmërisë së sistemeve të transportit;
- Krijimi i një sistemi transporti të qëndrueshëm nga pikëpamja e mjedisit;
- Garantimi i transparencës në procesin e vendimmarrjes.

Strategjitë që duhen ndërmarrë për të arritur këta objektiva janë:

1. Përcaktimi, drejtimi dhe konsolidimi i menaxhimit të sektorit, duke i dhënë:
- Përgjegjësitë për politikat ministrisë (MPPT);
- Përgjegjësitë rregullatore për rregullatorët e pavarur; dhe
- Operimet për shërbimet në sektorin publik dhe privat.

2. Përmirësimi, bashkërendimi dhe bashkëpunimi midis palëve të interesuara.

3. Krijimi i kushteve ligjore, fiskale dhe rregullatore që sjellin pjesëmarrjen e sektorit privat dhe përmes një transparence më të madhe të sjelljeve të tregut.

4. Përmirësimi dhe rehabilitimi i infrastrukturës së transportit dhe aty ku është e mundur të inkurajohet pjesëmarrja e sektorit privat në këtë veprimtari përmes marrëveshjeve PPP.

5. Sigurimi i burimeve të nevojshme financiare për zhvillimin e sistemit të transportit.

6. Zbatimi gradualisht i një politikë "mbulimit të kostos" në të cilën:
- Përdoruesit e infrastrukturës sjellin një kontribut të ndjeshëm me investime dhe me kosto mirëmbajtjeje;
- Përdoruesit kontribuojnë që të mbulojnë kostot për marrjet përsipër të problemeve, si p.sh. të kostove mjedisore të shkaktuara nga transporti;

7. Promovimi i përdorimit të transportit të kombinuar dhe zhvillimi i sektorit të logjistikave të transportit;

8. Krijimi i një kuadri politikash të transportit që përfshin objektiva afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë, për të siguruar një monitorim më të mirë të objektivave dhe përmirësimit të transparencës;

9. Vazhdimi me reformat institucionale të filluara që nga koha e PKT1, për të qartësuar dhe drejtuar më mirë kompetencat e:
- MPPT;
- Institutit të Transportit; dhe
- Agjencive të sektorit të transportit (Autoritetit të Aviacionit Civil, Autoritetit Shqiptar të Rrugëve, Autoritetit Hekurudhor Shqiptar, Autoriteteve të ardhshme detare dhe Autoritetit të Portit të Durrësit).

10. Përmirësimi i lidhjeve të zonave të populluara më të largëta dhe të shpërndara për të garantuar një akses drejt shërbimeve shëndetësore, arsimore dhe të qeverisjes dhe të nxisë zhvillime të qëndrueshme ekonomike dhe mjedisore të burimeve të bujqësisë, pyjeve dhe të minierave.

11. Identifikimi i taksave dhe skemat e tjera nxitëse për të mbështetur rishpërndarjen e burimeve në këto zona.

12. Të vazhdojë nxitja e bashkëpunimit me vendet fqinje (p.sh. të zvogëlohen problemet që dalin në pikat e kalimit kufitar).

13. Vazhdimi me harmonizimin ligjor dhe institucional në përputhje me udhëzimet e BE-së dhe të "acquis communaitaire".

14. Zbatimi i kuadrit rregullator të harmonizuar të Bashkimit Europian.

15. Përputhja me rrjetin kryesor të BE-së dhe me standardet e tij.

16. Të pranojë dhe të zbatojë standardet ndërkombëtare, marrëveshjet dhe konventat (EMCT, UNECE, IMO, ICAO, Organizatën e Rrugëve-E etj.).

17. Identifikimi dhe zbatimi i përvojave më të mira ndërkombëtare (normave dhe standardeve, ratifikimi i marrëveshjeve dhe konventave ndërkombëtare), nxitja e sistemeve të sigurta dhe cilësore të transportit.

18. Nxitja e të drejtave të udhëtarëve në përputhje me rekomandimet dhe udhëzimet e BE-së.

19. Nxitja e aksesit të barabartë ndaj shërbimeve të transportit për personat me aftësi të kufizuara, të vjetrit dhe gratë.

20. Të garantojë nxitës çmimesh për shërbimet e transportit që promovojnë efikasitetin dhe ruajtjen e burimeve, duke përfshirë përvojat mjedisore të qëndrueshme.

21. Identifikimi dhe zgjidhja e problemeve të mundshme mjedisore, duke marrë parasysh kostot dhe përfitimet që vijnë me këto alternativa.

22. Zbatimi i një bashkërendimi më të mirë midis MPPT, METE dhe Ministrisë së Mjedisit, përmes, p.sh. këshillave ose komiteteve ndërministrore.

23. Të merren përsipër kostot e jashtme duke përfshirë nxitjen e politikave "ndotësi paguan".

7.2 Objektivat e PKT2

Shqipëria tashmë gjendet në një rrethanë fare të ndryshme nga periudha e përgatitjes së PKT1. Rruga e Shqipërisë drejt asociimit në BE tashmë po bën përpara, dhe po ashtu edhe institucionet dhe zbatimet fizike të PKT1. Kjo do të ndihmojë shumë integrimin e Shqipërisë në sistemet e transportit të BE-së.

Brenda kuadrit të sipërpërmendur institucional dhe ligjor, objektivi kryesor i rishikimit të pesë viteve të para të PKT-së është përmirësimi i programeve të investimeve për të gjitha llojet e transportit brenda një periudhe 20-vjeçare (2010-2030) dhe përcaktimi i ndryshimeve të institucioneve/menaxhimeve përkatëse që do të bëjë të mundur këto investime dhe operimet e transportit që duhen ndërmarrë në një mënyrë sa më efikase.

Planet e ndryshme të nënsektorëve të përshkruara më poshtë do të tregojnë se si janë arritur këta objektiva.

7.3 Procesi i planit kombëtar të transportit dhe integrimi në Europë

Me qëllim që të përforcoheshin lidhjet e Shqipërisë me BE-në, Qeveria Shqiptare firmosi më 11 qershor 2003 një Memorandum Mirëkuptimi për rrjetin kryesor që krijonte Qendrën e Transportit të Europës Juglindore (SEETO). Synimi kryesor i kësaj organizate është që:

"Të nxisë bashkëpunimin mbi zhvillimin e infrastrukturave kryesore dytësore në rrjetet kryesore të Europës juglindore të transportit rajonal dhe të nxisë dhe promovojë kapacitetet vendore për zbatimin e programeve të investimeve, të menaxhimeve dhe të grumbullimit të të dhënave dhe analizimin e tyre për rrjetin kryesor rajonal të transportit".

Objektivi i Shqipërisë me pjesëmarrjen në këtë organizatë ishte që të lehtësohej integrimi i saj në Europën juglindore në përputhje me synimet e përfshirjes së segmenteve të MSA-së të Korridoreve Paneuropiane IV, V, VII dhe të X dhe në veçanti, të Korridorit VIII (Durrës, Varna përmes Tiranës), duke përfshirë portin e Durrësit dhe të Vlorës, si edhe aeroportin e Tiranës.

Korridoret kryesore ndërkombëtare me interes për Shqipërinë janë:

- Korridori Veri-Jug midis Greqisë, Malit të Zi përmes Kakavijës në kufirin Shqiptar, përmes Gjirokastrës, Shkodrës dhe Hanit të Hotit, me gjatësi 405 km.

- Korridori kryesor Lindje-Perëndim midis Portit të Durrësit dhe Maqedonisë, që është pjesë e Korridorit VIII.

- Korridori Durrës-Kukës-Morinë, kufiri me Kosovën. Kjo shihet si me një ndikim shumë të madh rajonal, duke ofruar lidhje më të mira përmes Prishtinës në Korridorin X dhe për në Serbi përmes Prishtinës.

Shqipëria është në proces negociatash të Traktatit për Komunitetin e Transportit me vendet e Ballkanit Perëndimor për ngritjen e një tregu të përbërë transporti së bashku me Komisionin Europian. Traktati synon që:

- Të përshpejtojë integrimin e sistemit të transportit, ngritjen e një tregu të integruar, të përbërë për infrastruktura dhe transport me tokë, me det dhe me rrugë ujore të brendshme;

- Të përafrojë legjislacione të rëndësishme në Ballkan me ato të BE-së, duke harmonizuar rregullat mbi sigurinë, ruajtjen e mjedisit dhe të shërbimeve të transportit.

8.0 PLANI I NËNSEKTORIT RRUGOR

8.1 Riorganizimi i nënsektorit

Ministria: MPPT ka mbikëqyrjen totale të transportit rrugor dhe gjithnjë ka menaxhuar infrastrukturën përmes Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve ose DPRR-së. DPRR është në proces zëvendësimi nga Autoriteti Rrugor Shqiptar që do të ketë një lidhje më zyrtare me Ministrinë në kuadrin e marrëveshjes së shërbimit. Ministria mbikëqyr sigurinë rrugore përmes Drejtorisë së Sigurisë Rrugore, regjistrimit të patentave të drejtimit të automjeteve dhe të automjeteve dhe inspektimin përmes Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit dhe planifikimin dhe politikat përmes Drejtorisë së Përgjithshme të Politikave dhe Planifikimit.

Autoriteti Rrugor Shqiptar: PKT1 rekomandoi një sërë reformash për Drejtorinë e Përgjithshme të Rrugëve që drejtoheshin drejt kthimit të kësaj drejtorie në menaxherin e pasurive të rrjetit kombëtar rrugor. Rekomandimet synonin reformimin e DPRR-së dhe kjo del nga burime të ndryshme. Ndoshta ai më i rëndësishmi është dokumenti i rekomandimeve në raportin përfundimtar për ngritjen e kapaciteteve institucionale dhe transformimin e DPRR-së në një ndërmarrje publike, i dhjetorit të 2007-ës, i cili quhet edhe Raporti i dhjetorit të 2007-ës. Një avantazh i krijimit të një ndërmarrjeje shtetërore ose publike ishte marrja e strukturave dhe e metodave të një korporate dhe komercializimi i veprimtarive të saj. Këto rekomandime çuan në krijimin e Autoritetit Shqiptar Rrugor (ARRSH), me ligjin nr.10 164, datë 15 tetor 2009.

Ligji "Për Autoritetin Rrugor Shqiptar" përcakton se marrëdhënia midis "autoritetit" dhe Ministrisë që mbikëqyr do të përcaktohet nga marrëveshja e shërbimit "që përcakton detyrimet lidhur me fondet, planifikimin, progresin dhe raportimin".

ARRSH është në një proces tranzicioni nga DPRR në një organizatë më dinamike dhe të shkathët. PKT2, gjithashtu, sheh një nevojë për përforcim strukturash në Ministri në nivel drejtorie ose njësie për menaxhimin rrugor, me qëllim që të pranojë më shumë marrëdhënie zyrtare me ARRSH në bazë të marrëveshjes së shërbimit.

Nga perspektiva teknike, ARRSH do të menaxhojë shumicën e veprimtarive përmes kontratave bazuar në performancën, duke përdorur Sistemin e Menaxhimit të Pasurive Rrugore (SMPR) që rekomandohet në PKT1. Kjo metodë kontraktimi mirëmbajtjeje rrugore dhe një këndvështrim sistematik për menaxhimin e rrjetit kombëtar rrugor, duke përdorur SMPR ende po zhvillohet. ARRSH do të ketë nevojë së paku për një vit që të organizohet. Është i nevojshëm një cikël tjetër dyvjeçar operimi nën Marrëveshjen e Shërbimit para se ARRSH të mund të konsiderohet, si një menaxhere e suksesshme e rrjetit kombëtar rrugor. Në fund të kësaj periudhe duhet të bëhet një rishikim i plotë i performancës së ARRSH, mundësisht nga një ent i pavarur. Bazuar në këtë përvojë duhen bërë ndryshimet në Marrëveshjen e Shërbimit ose mbi marrëveshje të tjera.

8.2 Përcaktimi i rrjetit rrugor

Rrjeti kombëtar rrugor është vlerësuar nga studimi (3719 km rrugë kombëtare, nga të cilat 1198 km rrjet kryesor dhe 2083 km rrjet dytësor, ndërsa 438 km rrugë të planifikuara) nga pikëpamja e gjendjes së rrugëve, llojit të sipërfaqes së tyre dhe llojin e terrenit ku kalojnë. Të gjitha rrugët në rrjetin kryesor dhe rreth 2/3 e gjatësisë së përgjithshme të rrjetit dytësor janë rrugë të shtruara. Rreth 48% e gjatësisë së përgjithshme të rrjetit kryesor dhe 21% e rrjetit dytësor ecën në terren të sheshtë, ndërsa 34% e rrjetit kryesor dhe 56% e rrugëve në rrjetin dytësor gjenden në terren malor.

8.3 Programi i rekomanduar i përparësive rrugore

Duke përdorur modelin HDM4 (program kompjuterik për analizimin e kushteve të tanishme dhe të ardhshme, të rrugëve ose të një rrjeti rrugor), u krye një analizë e kërkesave për përditësim dhe mirëmbajtje të rrjetit kombëtar rrugor gjatë një periudhe 20-vjeçare. U kryen dy analiza të veçanta:

- E para për të gjithë rrjetin siç përshkruhet më sipër; dhe

- E dyta ishte një analizë e rrjetit dytësor bazuar në karakteristika të fuqizuara të rrugëve dhe të dhënave mbi kushtet e rrugëve dhe të trafikut që janë në dispozicion. Kjo e kufizoi fushën e analizave në mbi 300 km rrugë.

8.3.1 Analizat HDM4 për rrjetin kryesor

Kostoja totale e projekteve të identifikuara sipas përmbledhjes së analizave të pakufizuara të programit të investimeve mbi rrjetin kryesor rrugor deri në vitin 2030, arrin në 437,850 milionë lekë ose rreth 20,850 milionë lekë në vit. Kjo përfshin mirëmbajtje rutinë që vlerësohet në 1668 milionë lekë në vit. Duhet vënë në dukje se kostoja e mirëmbajtjes rutinë do të rritet me mbarimin e projekteve të reja rrugore.

Parashikohen tre skenarë për kufizime buxheti për mirëmbajtje rutinë dhe periodike për 20 vitet e ardhshëm: një i ulët prej 2363 milionë lekësh në vit, një tjetër prej 3058 milionë eurosh në vit dhe një i lartë prej 4448 milionë lekësh në vit.

Skenari me buxhet të ulët tregon që ashpërsia e rrjetit rrugor është pothuaj sa dyfishi i asaj me buxhet më të lartë, e parë deri në 2030.

Fusha e analizave të rrjetit dytësor rrugor u kufizua se rrjeti rrugor i modeluar nga TransCAD nuk mundi të përfshinte të gjitha pjesët e rrjetit dytësor, pasi ato janë tërësisht në një nga zonat e analizave të trafikut. Si rrjedhim, trafiku në këto rrugë nuk njihet. Shumë prej rrugëve më të shkurtra nuk mund të analizoheshin.

Baza për analizat e HDM-së në rrugët dytësore përmblidhen: - Gjatësia e përgjithshme e rrjetit dytësor = 2083 km; - Gjatësia e përgjithshme e rrjetit dytësor të analizuar = 320 km (15.4 % e rrjetit dytësor të rrugëve); - Gjatësia e rrjetit dytësor ku rezultatet e HDM-së duhen ende të nxirren = 1.763 km. Rezultatet e HDM4 të nxjerra për të gjithë rrjetin dytësor vlerësohen me një buxhet prej 67415 milionë lekësh, që nevojitet vetëm për mirëmbajtjen dhe përforcimin e gjithë rrjetit dytësor të rrugëve deri në 2030. Kjo arrin në një shumë prej 3197 milionë lekësh në vit, në përputhje me vlerësimet e mëparshme.

8.3.2 Kostot e mirëmbajtjes që nuk janë përfshirë në modelin HDM4

Programi i mirëmbajtjes së urave: Programi fillestar i mirëmbajtjes bazë të rëndësishme vlerësohet në rreth 695 milionë lekë. Do të jetë e nevojshme zhvillimi i një plani menaxhimi i pasurive të urave. Është propozuar një program i përafërt përmirësimi dhe mirëmbajtje me një vlerë pak a shumë prej 417 milionë lekësh. Gjithashtu, do të jetë e nevojshme një asistencë tjetër teknike. Marrëveshja e shërbimit midis ARRSH-së dhe MPPT-së duhet të mbulojë mirëmbajtjen dhe përmirësimin e urave dhe një nivel të caktuar shërbimesh. Është propozuar një program më vete për rehabilitimin e urave nëse nevojiten zëvendësime.

Mirëmbajtja në dimër: Mirëmbajtja në dimër do të bëhet edhe më e rëndësishme me rritjen e nivelit të trafikut në rrjetin rrugor. Është identifikuar një shumë e vogël paraprake prej 278 milionë eurosh. Marrëveshja e shërbimit midis ARRSH-së dhe MPPT-së duhet të përfshijë këtë kategori mirëmbajtjeje duke përfshirë edhe nivelet e shërbimit që duhet të përmbushë ARRSH.

Mirëmbajtja e rrëshqitjeve të tokës: Veprimtaritë e mirëmbajtjes rutinë të vlerësuara nga HDM nuk mbulojnë mirëmbajtjen dhe pastrimin e tyre. Këshillohet të caktohet një shumë e vogël paraprake prej 139 milionë eurosh.

Mirëmbajtja urgjente: Mbulon mirëmbajtje të paparashikuara dhe që shpesh janë edhe shumë të kushtueshme, zakonisht në raste dëmtimesh nga fenomenet natyrore, si p.sh. përmbytje, rrëshqitje masive të dherave dhe tërmetet. Këto kosto vlerësohen në 2% të buxhetit total të mirëmbajtjes.

8.3.3 Financimi i mirëmbajtjes së rrugëve

Shpesh buxhetet caktohen për mirëmbajtjen rutinë, duke marrë për bazë vitin e shkuar. Nevojat për mirëmbajtjen e rrugëve për rrjetin parësor kërkon një financim vjetor 3058-4448 milionë lekë, si dhe 2780 milionë lekë të tjera për rrjetin dytësor. Me qëllim që të evitohen diskutime lidhur me buxhetin, propozohet krijimi i fondit të rrugëve me qëllim sigurimin e një financimi të sigurt të mirëmbajtjes rrugore në vend. Ka shumë përvoja nëpër botë të fondeve rrugore, shumica kanë qenë me sukses vetëm me disa përjashtime. Fondet rrugore megjithatë nuk janë “zgjidhja” e problemeve që përballon

mirëmbajtja rrugore. Ato janë vetëm një mjet i përshtatshëm dhe një mënyrë me kosto të ulët për të financuar mjaftueshëm mirëmbajtjet e rrugëve. Një fond rrugor mbledh të ardhura nga taksa mbi përdoruesit e rrugëve. Në përgjithësi, një taksë e veçantë mbi karburantet që konsumohen nga automjetet shërben si një burim kryesor për to. Këto fonde në përgjithësi mblidhen në burim atje ku prodhohet karburanti, ose kur karburanti është i importuar taksat mblidhen nga doganat ose një agjent tjetër i përshtatshëm.

8.4 Programi i sigurisë rrugore

Në Shqipëri, siguria rrugore ka marrë një rëndësi të madhe që nga koha e PKT1, për shkak të kostos së lartë që aksidentet kanë mbi vendin. Është bërë shumë përpara por ngelet ende shumë për të bërë.

Si pasojë e rritjes së madhe të motorizimit të sjellë nga një rritje e vazhdueshme e të ardhurave për frymë e filluar që në vitet '90, përmirësimi dhe zgjerimi i rrugëve në gjithë vendin dhe një numër përherë e më i madh i të rinjve pa përvojë që u japin makinave, numri i aksidenteve është rritur shumë. Gjatë pesë viteve të fundit fatalitetet kanë ngelur brenda një shkalle prej 300-390 në vit ose 10-12 fatalitete për çdo 100,000 njerëz. Kjo shifër është e lartë për standardet europiane dhe vendi duhet të synojë që ta përgjysmojë këtë shifër deri në 2020-ën.

Përmirësimi i sigurisë rrugore është një problem kompleks, pasi përgjegjësitë për të ndahen midis disa agjencive shtetërore. Për më tepër, arritja e rezultateve që zgjasin në kohë kërkojnë përfshirjen dhe mobilizimin e të gjithë shqiptarëve.

Vlerësimi i sapopërfunduar i programit të sigurisë rrugore në Shqipëri (asistenca teknike e Qeverisë Shqiptare mbi projektin e bazuar mbi rezultatet për sigurinë rrugore) nga *SweRoad*, bëri një sërë rekomandimesh shumë të vlefshme. Ato jepnin një bazë të gjerë këndvështrimesh shumësektoriale për përmirësimin e sigurisë rrugore në Shqipëri. PKT2 rekomandon që ato të zbatohen.

Programi i njollave të zeza: Aspektet më të kushtueshme të programeve të sigurisë rrugore do të pakësohen dhe do të ngelen vetëm njollat e zeza. Janë identifikuar rreth 270 njolla të zeza, nga të cilat 100 prej tyre duhet të kenë përparësi.

Autostrada Tiranë-Durrës: Drafti i raportit përfundimtar të *SweRoad* tregon se "gjendja e sigurisë rrugore në autostradën Tiranë-Durrës është më e keqe se në çdo pjesë tjetër të rrugëve të vendit dhe masa për të përmirësuar gjendjen është urgjente. Projekti pilot përfshin veprime që duhen ndërmarrë për të përmirësuar sigurinë rrugore përgjatë kësaj autostrade dhe vlerësohet rreth një kostoje prej 1862.6 milionë lekësh.

Shenjat dhe sinjalizimet rrugore: Një vlerë e përafërt që vjen nga ministria, e programit të plotë përfshirës që pasqyron informacionin e mbledhur arrin në rreth 1126 milionë lekësh.

Asistenca teknike: Asistenca teknike për sigurinë rrugore duhet të vazhdojë.

8.5 Transporti urban

Vëmendja e PKT-së është përqendruar mbi transportin interurban apo ndërqytetas, megjithatë edhe transporti urban po bëhet përherë e më i rëndësishëm për sistemin e transportit dhe PKT në të ardhmen do të duhet t'i kushtojnë më shumë vëmendje këtij aspekti të sistemit shqiptar të transportit. Gjatë këtyre 20 viteve të fundit ka pasur një tendencë në rritje drejt urbanizimit, pasi mundësitë më të mëdha për punësim dhe biznes ekzistojnë më shumë në mjedise urbane dhe shumë veprimtari rurale garantojnë vetëm të ardhura shumë të kufizuara. Financimet e dobëta bashkiake, gjithashtu, i pengojnë investimet.

Ka dy aspekte të transportit urban që duhen marrë parasysh në masterplanin e transportit kombëtar:

- Nevoja për lidhje midis sistemeve të transportit urban (qytetas) dhe transportit publik interurban (apo ndërqytetas). Këto veprimtari janë përqendruar mbi stacionet e autobusëve dhe/ose të trenave. Aty ku ekzistojnë së bashku ata u shërbejnë të dyja kategorive të trafikut.

- Infrastruktura urbane, kryesisht rrugët dhe transporti publik brenda për brenda bashkisë.

Tiranë: Bashkia raporton se popullata e Tiranës po i afrohet me shpejtësi njëmilionëshit dhe do të arrijë në një të tretën e popullatës së Shqipërisë. Kjo vlerë është më e ulët se sa ajo që tregon INSTAT

për 2010-ën me një total prej 717 mijë banorë, 556 mijë e të cilëve janë banorë rezidentë, pra të përhershëm. Cilatdo shifra që të merren parasysh, popullsia është rritur shumë në këto 20 vitet e fundit.

Rrugë me trafik të rënduar dhe ndotje po bëhen përherë e më shumë elemente të jetës urbane të këtij qyteti. Kërkesat e Tiranës për transport dhe infrastruktura të tjera janë studiuar intensivisht në këto vitet e fundit me qëllim që të përmbushin kërkesën në rritje për shërbime transporti. Bazuar në analizat më të fundit të nevojave të Tiranës për transport (studimi: Strategjia e qëndrueshme e transportit te rrugëve bashkiake, qershor 2009, financuar nga BERZH), plani i propozuar i investimeve për 2021 shkon në rreth 53237 milionë lekë që konsiston në:

- Rinovimin e parkut të automjeteve: 13205 milionë lekë;
- Zbatimi i korsive të autobusëve: 20850 milionë me 347.5 milionë lekë/km dhe gjatësi korsie autobusi prej 53,2 km;
- Ndërtimi i linjave hekurudhore urbane: 13900 milionë me 2780 milionë lekë/km dhe gjatësi prej 4,4 km dhe stacione tramvaji të tjera shtesë;
- Parku i mjeteve dhe lokomotivave për shërbimet e trenave-tramvajeve: 5282 milionë lekë me 347.5 milionë lekë/njësi për 15 njësi.

Këto kosto nuk mbulojnë përbërës të ndryshëm të përmendur më sipër si p.sh. garazhe parkimi që të financoheshin pjesërisht nga marrëveshje PPP ose përmirësimet e rrjetit rrugor. Këto kosto do të ngrinin koston totale në shumë mbi 69500 milionë lekë ose rreth 6950 milionë lekë në vit. Në një bazë për frymë, niveli i investimeve për infrastruktura transporti është rreth 69500 lekë gjatë një periudhe 10-vjeçare, ose 6950 lekë/vit.

Bashki të tjera: Ndërkohë që rritja e qendrave të tjera urbane të Shqipërisë nuk ka qenë edhe aq e shpejtë sa ajo e Tiranës, gjithsesi, rritja e tyre ka qenë e ndjeshme. Çdo qytet ka nevojat e veta të veçanta. Asnjë qytet, gjithsesi, nuk do të ketë nevojë për nivelin e investimeve që paraqitet për Tiranën.

Nivelet e investimeve që nevojiten për shtatë bashkitë e mëdha (Shkodër, Durrës, Vlorë, Fier, Elbasan, Lushnjë dhe Gjirokastër) mund të vlerësohen vetëm mbi një bazë të gjerë dhe të përafërt. Bazuar në popullatën urbane të këtyre shtatë qyteteve me rreth 600 mijë banorë (që është pothuaj e barabartë me përmasat e popullatës së Tiranës bazuar në të dhënat e INSTAT-it për 2010-ën) është programuar në kuadrin e PKT2 një investim për infrastrukturën e transportit prej rreth 834 milionë lekësh në vit.

8.6 Programi i përmirësimit të rrugëve vendore dhe dytësore

Në nivel kombëtar përmasat e këtij rrjeti rrugor vlerësohen në rreth 10500 km. Programi i rrugëve dytësore dhe lokale të Fondit Shqiptar të Zhvillimit planifikon që të rehabilitojë rreth 1500 km nga këto rrugë përmes Ministrisë së Brendshme. Nga kjo shumë, rreth 230 km janë përfshirë në kontrata ndërtimi që nga 2007. Kostoja mesatare e ndërtimit të një kilometri rruge është rreth 23630 mijë lekë. Me përfundimin e këtyre rrugëve parashikohet që të kalohen nën mirëmbajtjen e ARRSH (Autoriteti Rrugor Shqiptar).

Një rekomandim i PKT2 është që të kryhet një riklasifikim i rrjetit rrugor në mënyrë që të pasqyrohet funksioni i tyre dhe përgjegjësia juridike nën të cilën ato bien. Ko është shumë e rëndësishme nëse ARRSH do të duhet të thithë së fundi të tërë ose një pjesë të rrugëve dytësore ose vendore që nuk janë për momentin pjesë e rrjetit kombëtar. Për të përfunduar këtë program duhet kryer një shqyrtim i gjendjes së rrugëve rurale. Kjo është bërë pjesërisht nën programin e FSHZH-së. Është e nevojshme që të përfundohet një shqyrtim dhe të vlerësohen rezultatet. Me mbarimin e shqyrtimit, mund të ngrihet një program përmirësimi i rrugëve dytësore dhe vendore që të vazhdohet ose të zëvendësohet programi i FSHZH-së. Kostoja e përmbushjes së shqyrtimit të kushteve të rrugëve dhe përgatitja e studimit të planifikimit, si dhe asistenca teknike shtesë që mund të nevojitet për programin vlerësohet rreth 208.5 milionë lekë.

Për qëllim planifikimi rekomandohet që rehabilitimi i rrugëve dytësore dhe lokale të bëhet me një ritëm prej 200 km në vit. Nëse programi është i suksesshëm dhe rruga, pasi të përfundohet, do të mirëmbahet, i duhet kushtuar vëmendje zgjerimit të programit. Bazuar në përmasat e programit, kostoja 20-vjeçare vlerësohet investimi për zhvillim 68,639,590 mijë lekë dhe për ruajtje 9,799,639 mijë lekë.

8.7 Përmbledhja e programit të zhvillimit dhe mirëmbajtjes së rrugëve

Kostoja totale e programit për një periudhë 20-vjeçare vlerësohet në rreth 778.4 miliardë lekë, me rreth 2/3 e kostos që do t'i përkasin zhvillimit të rrjetit rrugor kombëtar dhe rreth 1/3 ruajtjes së tij dhe veprimtarive të ngjashme. Për periudhën 2010-2015 kostoja totale e programit vlerësohet në rreth 472.6 miliardë lekë ku rreth 80% e kostos i takon pothuaj tërësisht zhvillimit të rrjetit rrugor kombëtar dhe rreth 20% do të duhet për ruajtjen e tij dhe veprimtari të ngjashme, duke përfshirë edhe përmirësimin e rrugëve dytësore dhe vendore. Ndërsa për periudhën 2016-2030 vlerësohet në rreth 305.8 miliardë lekë, rreth 30% e kostos për zhvillimin e rrjetit rrugor kombëtar dhe rreth 70% për ruajtjen e tij dhe për veprimtari të ngjashme.

9.0 PLANI I NËNSEKTORIT HEKURUDHOR

Hekurudha Shqiptare sh.a. realizon shërbime për transportimin e mallrave dhe të udhëtarëve në një rrjet prej 423 kilometrash. Shpejtësia maksimale e trenave ne rrjet është reduktuar ne nivelin 30-40 km/orë, madje në disa zona në 25 km/orë, gjë që bën që shërbimet e transportit të udhëtarëve të jenë jokonkurruese. Një nga arsyet kryesore të uljes se shpejtësisë është niveli i pamjaftueshëm i fondeve për mirëmbajtjen dhe riparimin e infrastrukturës dhe të superstrukturës gjatë 25 vjetëve të fundit, si dhe mungesa e makinerive për kryerjen e punimeve në linjën hekurudhore. Mjetet lëvizëse hekurudhore kanë një moshë mesatare mbi 25 vjet të vjetra dhe kanë nevojë për zëvendësim të menjëhershëm. Këta faktorë të kombinuar me në rrjet rrugor në përmirësim të vazhdueshëm dhe të shpejtë dhe zhvillimi i industrisë së kamionëve çoi në një numër përherë në rënie të udhëtarëve dhe të mallrave që lëvizin me hekurudhë, pasi cilësia e shërbimeve ka qenë në një rënie te vazhdueshme.

9.1 Riorganizimi i Hekurudhave Shqiptare (HSH)

Një program i gjerë rikonstruktimesh po ndërmerret duke përdorur modelin e BE-së. Ajo është ideuar për përmirësimin e efikasitetit të përgjithshëm të hekurudhave, duke rritur trafikun përmes tregjeve agresive, për të rregulluar gjendjen e saj dhe për të ulur deficitet.

Detyrimi i shërbimit publik (DSHP): Objektivi fillestar për ristrukturimin e HSH-së ishte lejimi i hekurudhave që të vazhdonin të merrnin "ndihma nga shteti", e cila kërkonte që MPPT dhe HSH të hartonin dhe të miratonin kontratën vjetore të detyrimit të shërbimit publik, lidhur me mbështetjen financiare të Hekurudhës Shqiptare sh.a.

Lloji i ristrukturimit: Ristrukturimi mori formën e krijimit të një kompanie *holdingu* që mbikëqyrte njësitë e veçanta të biznesit si më poshtë:

1. Njësia e biznesit për transportimin e mallrave;
2. Njësia e biznesit për transportimin e udhëtarëve;
3. Njësia e biznesit për mirëmbajtjen, riparimin dhe operimin e infrastrukturave;
4. Njësia e biznesit për riparimin dhe mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse.

Tarifat e përdorimit të linjës hekurudhore janë caktuar nga njësia e biznesit të infrastrukturës dhe tarifat e mirëmbajtjes së mjeteve lëvizëse caktohen nga njësia e biznesit të mirëmbajtjes së mjeteve lëvizëse. Ky menaxhim financiar kërkon hartimin e marrëveshjeve të gjera kontraktuale dhe realizimin e procedurave financiare të sofistikuara.

I është vënë theksi marketingut të shërbimeve hekurudhore të mallrave dhe të udhëtarëve. Kjo ka qenë relativisht e suksesshme, sidomos kur bëhet fjalë për trafikun ndërkombëtar të mallrave, por më pak kur bëhet fjalë për tregun e brendshëm. Pjesë e problemit është zhdërvjelltësia e industrisë shumë konkurruese të transportit rrugor që vështirëson caktimin e çmimit dhe përcaktimin e programit të shërbimeve të saj.

Plani i biznesit: Janë përgatitur planet paraprake të biznesit për katër njësitë e biznesit të sipërpërmendura.

9.2 Trafiku hekurudhor

Nivelet e trafikut të mallrave kanë pasur një rënie minimale, ndërsa trafiku hekurudhor i shërbimit të udhëtarëve është ulur në mënyrë të ndjeshme.

Në transportin e mallrave, lajmi i mirë është që trafiku ndërkombëtar është rritur gradualisht që nga rifillimi i transportit ndërkombëtar hekurudhor të mallrave midis Shqipërisë dhe Malit të Zi në vitin

2003. Ne vitin 2009 u transportuan me hekurudhë rreth 207,5 mijë tonë mallra të import-eksportit. Si rrjedhojë e këtyre dërgesave, distanca mesatare e lëvizjes së mallrave u rrit ne mënyrë thelbësore dhe transporti ndërkombëtar i mallrave siguron distancën mesatare më të madhe të transportit të mallrave në Hekurudhat Shqiptare sh.a.

Transporti i udhëtareve: Trafiku i udhëtarëve përqendrohet në linjën Tiranë-Durrës. Pjesë e problemit që po përballon hekurudha shqiptare është ulja e numrit të udhëtarëve dhe nevoja për të rritur subvencionimet për shërbimet për publikun.

9.3 Gjetja e një strategjie për të ardhmen e hekurudhave shqiptare

Në këtë fazë, disa strategji të ndryshme mund të merren parasysh për të ardhmen e hekurudhave shqiptare. Zgjedhja do të duhet të bëhet në nivel politik me qëllim që të përcaktohet një strategji e qartë për sektorin e hekurudhave, e cila të zbatohet në 5-7 vitet e ardhshme. Mendimet e mëposhtme duhen marrë parasysh për të vendosur mbi strategjinë që duhet ndërmarrë:

- Transporti në distanca të gjata dhe/ose volume të mëdha duhet të ketë përparësi si për transportin e udhëtarëve ashtu edhe për atë të mallrave.

- Transporti i hekurudhor i udhëtarëve mund të jetë ekonomik vetëm për volume të mëdha. Kur janë të ulëta, transporti me autobus është më ekonomik dhe jep nivel më të mirë shërbimi, pasi është më fleksibël.

- Shqipëria është e angazhuar drejt strategjisë europiane të transportit dhe duhet të nxisë edhe lloje të tjera transporti përveç atij rrugor dhe të zhvillojë korridoret TEN-T, sidomos për Korridorin VIII.

- Gjatë periudhës në fjalë dhe me buxhetin e kufizuar, përmasat e kërkesave për investime dhe të subvencion përbëjnë problem. Prandaj nevojitet një studim i thellë fizibiliteti që të vlerësojë realizueshmërinë e mundshme ekonomike të investimeve në sektorin e hekurudhave.

Opsionet që sugjeron PKT2 janë si më poshtë:

Opsioni 1: Të mbahet situata ekzistuese. Kjo do të nënkuptonte vazhdimin e operimit me investime në nivele minimale në sektorin e hekurudhave. Ky opsion do të minimizonte kostot e investimeve, por kostoja e DSHP-së ka të ngjarë që të rritet më tej nëse trafiku vazhdon të bjerë. Cilësia e shërbimeve do të mbetet e ulët dhe me ndonjë rënie të mëtejshme, si pasojë e mungesës ës investimeve.

Opsioni 2: Mbyllje e pjesshme ose e plotë. Mbyllja e pjesshme e rrjetit hekurudhor mund të nënkuptonte dhënien me koncesion, si një Opsion 2a, ose mund të zbatohet një mbyllje e plotë e hekurudhave, si Opsioni 2b.

Opsioni 3: Një program i moderuar investimesh në infrastrukturë me prokurimin e një pjesë të mjeteve lëvizëse. Ky opsion do të përfshinte përmirësimin e infrastrukturës së linjës Tiranë-Durrës (së bashku me stacionet) që të mundësojë shpejtësi maksimale 60 km në orë dhe prokurimin e trenave të rinj ose te përdorur për transportin e udhëtarëve (DMU) për realizimin e një shërbimi të përshtatshëm vajtje-ardhje në këtë linjë. Kjo do të kërkonte një përmirësim të kufizuar të infrastrukturës, duke përfshirë edhe prokurimin e disa mekanizmave të thjeshtë për mirëmbajtjen e linjës hekurudhore.

Sipas këtij opsioni duhet të përmirësohen pjesët e tjera të infrastrukturës dhe konkretisht linja Vorë-Hani i Hotit, në kufi me Malin e Zi, e cila do të mundësojë një ngarkesë aksiale më të madhe dhe do të rrisë trafikun e transportit ndërkombëtar. Përmirësimi i pjesës Durrës-Elbasan do të ishte hapi i fundit i këtij opsioni, nëse veprimtaria industriale e zonës së Elbasanit do ta justifikonte një gjë të tillë.

Kostoja totale e investimeve sipas këtij opsioni do të jetë rreth 20850 milionë lekë

Opsioni 4: Përmirësime të mëdha, siç propozohen te studimi "Rrjetit hekurudhor shqiptar: Projekti i përmirësimit të infrastrukturës dhe sistemit të sinjalizimit", i realizuar nga *WYG International Ltd*, në kuadrin e programit *Infrastructure Project Facility 1*. Ky opsion do të kërkonte një investim të ri më të madh për 197 km të rrjetit kryesor sipas Opsionit 3. Ky Opsion parashikon që të rritet shpejtësia e lëvizjes së trenave në trungun kryesor hekurudhor (197 km) deri në 80 km në orë dhe në pjesën tjetër të rrjetit deri ne 60 km në orë. Gjithashtu, nevojitet të përmirësohen 35 km të linjës Shkodër-Kufi, për të garantuar që mundësisht të ofrohen shërbime për tregje potencialisht të mëdha trafiku.

Kostoja totale e investimeve sipas këtij opsioni do të jetë rreth 43507 milionë lekë.

Secili nga katër opsionet e mësipërme paraqet avantazhet dhe dizavantazhet e veta. Asnjë opsion nuk është i përsosur dhe çdo gjë varet nga vlera e dhënë për shërbimet e mirëmbajtjes dhe të përmirësimit të shërbimeve hekurudhore, në mënyrë që ato të bëhet sa më konkurruese kundrejt transportit rrugor. Një arsyetim i rëndësishëm që po bëhet është që hekurudhat të sillen në nivel të përputhshëm me standardet europiane lidhur me organizimin, infrastrukturën dhe nivelin e operimit.

Duke përdorur llogaritjet e mësipërme të investimeve dhe parashikimet e bëra për trafikun, konsulenti kreu një vlerësim paraprak ekonomik për zbatimin e Opsionit 3 dhe 4 në linjat Durrës-Han i Hotit dhe Durrës-Elbasan. Për të përfunduar analizat u përdorën supozimet e mëposhtme lidhur me:

- Kursimin e kostos për devijimin e trafikut;
- Kostot e transportit rrugor në bazë të modelit të HDM;
- Uljen e kostove të jashtme (ndotja dhe aksidentet);
- Kursimi i kostove të mirëmbajtjes së rrugëve, si pasojë e rënies së masës së trafikut;
- Kostoja e operimit të hekurudhave;
- Kostoja e mirëmbajtjes së hekurudhave;

Duhet theksuar, se të gjitha analizat e sipërpërmendura bazohen në llogaritje shumë të përafërta mbi nivelin e tanishëm të studimit të planit kombëtar të transportit. Ato duhet të ripërpunohen nga një studim fizibiliteti "në nivelin më të lartë".

Niveli i rikuperimeve ekonomike të kostos (REK) së investimit bazuar mbi shifrat e sipërpërmendura dhe një pjesë e parashikuar e tregut hekurudhor janë si më poshtë:

Për Opsionin 3

- Linja Durrës-Hani i Hotit për një pjesë të tregut hekurudhor prej 55%, REK është 3,7%.
- Linja Durrës - Elbasan për një pjesë të tregut hekurudhor prej 55%, REK është 6,9%.

Për Opsionin 4

- Linja Durrës-Hani i Hotit për një pjesë të tregut hekurudhor prej 80%, REK është 3,4%.
- Linja Durrës-Elbasan për një pjesë të tregut hekurudhor prej 80%, REK është 3,5%.

Është e qartë që pjesa e tregut hekurudhor kundrejt të gjithë kërkesës së transportit të mallrave nuk ka gjasa që të arrijë nivelet e sipërpërmendura që të dalin te një REK që të konsiderohet i pranueshëm për investimet hekurudhore në nivelet europiane. Megjithatë, kjo analizë tregon se nuk është e pamundur ekonomikisht që të bëhen investime për përmirësimin e të dyja linjave bazuar në supozimet e bëra dhe se rekomandohet një studimi i fizibilitetit, si pjesë e PKT2.

9.4 Konkluzione

Duke u mbështetur në:

a) Planin Kombëtar për Zbatimin e Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit;

b) Vendimin e Këshillit të Ministrave nr.1214, datë 3.9.2008 "Për miratimin e Strategjisë Sektoriale të Transportit" 2008-2013 (dhe në këtë kuadër dhe të transportit dhe të infrastrukturës hekurudhore);

c) Strategjinë Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim;

d) Katër opsionet e mësipërme të sugjeruara nga ky studim;

e) Gjendjen aktuale të transportit dhe të infrastrukturës hekurudhore;

ë) Synimin strategjik për integrimin e rrjetit tonë hekurudhor në rrjetin rajonal të transportit;

f) Detyrimet e vendit tonë në projektet e parashikuara në kuadrin e SEETO-s.

Opsioni i preferuar për zhvillimin e sistemit hekurudhor për një periudhë afatmesme (7-10 vjet) është Opsioni 3. Ky opsion merr parasysh:

A. Përafrimin gradual të legjislacionit aktual hekurudhor me legjislacioni europian në përputhje me përmirësimin me faza të gjendjes së sistemit hekurudhor. Detyrimet konkrete në këtë fushë janë programuar në Planin Kombëtar te Zbatimit të MSA-së;

B. Riorganizimin dhe ristrukturimin tërësor të sistemit tonë hekurudhor, sipas principeve të legjislacionit europian. Ristrukturimi ka filluar dhe për të dyja vitet e ardhshme parashikohet që:

- Hekurudha Shqiptare sh.a. të ndahet organizativisht dhe financiarisht në katër ndërmarrje të veçanta, ashtu sikurse të gjitha hekurudhat europiane;

- Tregu i brendshëm hekurudhor të jetë i hapur dhe në të, të operojnë ndërmarrje transportuese kombëtare dhe ndërkombëtare. Rregullorja "Për licencimin e transportuesve hekurudhore" sapo është miratuar;

- Rritja e rentabilitetit të hekurudhave kombëtare, nëpërmjet rritjes së produktivitetit, reduktimit të numrit të punonjësve në masën 25 për qind, përmirësimit të marketingut, rritjes së trafikut dhe uljes graduale të subvencionit;

C. Rikonstruksioni me faza i trungut kryesor hekurudhor:

C1. Faza e parë

- Rikonstruksioni i linjës hekurudhore më të ngarkuar Tiranë-Durrës, që të sigurohet një shpejtësi maksimale të paktën prej 60 km në orë;

- Prokurimin e trenave të rinj ose të përdorur për transportin e udhëtarëve (DMU) me qëllim realizimin e një shërbimi të përshtatshëm vajtje-ardhje në këtë linjë;

- Përmirësimi i kufizuar i infrastrukturës hekurudhore, duke përfshirë edhe prokurimin e disa mekanizmave të thjeshtë për mirëmbajtjen e linjës hekurudhore;

Marrja e masave të shpejta për një akses hekurudhor më të gjerë dhe të sigurt në të gjitha vendpërpunimet e Portit të Durrësit.

C2. Faza e dytë

- Përmirësimi i linjës hekurudhore Vorë-Hani i Hotit, në kufi me Malin e Zi, e cila do të mundësojë një ngarkesë aksiale më të madhe dhe do të rrisë trafikun e transportit ndërkombëtar.

C3. Faza e tretë

- Përmirësimi i pjesës Durrës-Elbasan do të ishte hapi i fundit i këtij opsioni, nëse veprimtaria industriale e zonës së Elbasanit do ta justifikonte një gjë të tillë. Me prioritet në këtë fazë do të jetë edhe lidhja hekurudhore me Maqedoninë.

Përzgjedhja e Opsionit 3 nuk përjashton trajtimin e opsionit të koncesionit me kompani të huaja të interesuara.

9.5 Përfundimet - Nevojitet më shumë trafik!

Tregjet e tanishme dhe të ardhshme: Me qëllim që hekurudhat të mbijetojnë, nevojiten volume më të larta trafiku për të justifikuar kryerjen e investimeve të mëdha që nevojiten për rinovimin e infrastrukturave dhe përmirësimin e nivelit të mjeteve lëvizëse. Këto nivele trafiku duhet të gjenerojnë të ardhura të mjaftueshme për të qenë në gjendje që të mbulojnë kostot e operimit dhe të mirëmbajtjes. Për momentin deficitet e operimit të hekurudhave po financohen në masë të madhe nga subvencioni shtetëror i parimit të detyrimit të shërbimit publik për transportin hekurudhor të udhëtarëve.

Këto mundësi për rritjen e trafikut hekurudhor ekzistojnë. Po shihen që tani shenja pozitive lidhur me rritjen e transportit ndërkombëtar hekurudhor të mallrave. Megjithatë, rrisqet e trafikut të parashikuar janë të larta. Me gjithë parashikimet në rritje të trafikut hekurudhor, tonazhi total mbetet ende modest. E ardhmja e sistemit hekurudhor do të jetë lidhja me linjat ndërkombëtare të shërbimit, gjenerimi i trafikut kombëtar dhe trafikut transit. Ka disa prodhues të mëdhenj industrialë, si p.sh. prodhuesit e çimentos, që mund të përdornin hekurudhat.

Hekurudhat duhet të kenë shërbimet e tyre dhe të garantojnë një alternativë konkurruese për sa i përket çmimit të shërbimeve kundrejt asaj që ofrohet nga transportit rrugor në rritje.

Lidhjet ndërkombëtare nëpër Korridorin VIII: Në momentin që do të fillojë rehabilitimi i rrjetit hekurudhor, hekurudhat shqiptare do të kenë nevojë që të plotësojnë lidhjen hekurudhore me Maqedoninë. Shqipëria, si anëtare e SEETO-s, është e angazhuar që t'u japë akses hekurudhor, në strukturat e veta portuale në Durrës dhe Vlorë, partnerëve të saj të Korridorit VIII. Kostoja e ndërtimit të 2,8 km linjë hekurudhore deri në kufi shkon 834-973 milionë lekë. Fundi i linjës hekurudhore në Maqedoni për në kufirin shqiptar është rreth 65 km. Për më tepër lidhja hekurudhore midis Shkupit dhe Sofjes është akoma në fazën e ndërtimit.

10.0 PLANI I NËNSEKTORIT DETAR

10.1 Riorganizimi i nënsektorit

Zhvillimi i Sektorit Detar është një nga prioritetet e Strategjisë së Zhvillimit dhe Integrimit. Ne këtë kuadër objektivi kryesor është krijimi i administratës detare.

Aktualisht është krijuar Drejtoria e Përgjithshme Detare, mbi bazën e ligjit nr.10 109, datë 2.4.2009 "Për administratën detare të Republikës se Shqipërisë" dhe urdhrit të Kryeministrit nr.131, datë 14.6.2010 "Për miratimin e strukturës dhe organikës së Drejtorisë së Përgjithshme Detare". Në këtë drejtori janë përcaktuar krijimi i strukturave përkatëse sipas standardeve të IMO-s, të cilat janë në procesin e organizimit dhe të hartimit të rregulloreve përkatëse, mbi bazën e kërkesave të konventave dhe direktivave përkatëse.

Me krijimin e administratës detare, do të riorganizohet kapiteneria e porteve dhe do të krijohen institucionet e regjistrit të anijeve dhe detareve, autoriteti i sigurisë, kontrolli shtetëror i flamurit dhe kontrolli shtetëror portual, me struktura, sipas standardit me personel të trajnuar dhe efektiv për plotësimin e kërkesave të ligjshmërisë detare kombëtare dhe ndërkombëtare dhe në veçanti, të Memorandumit të Parisit, Konventave SOLAS 1976, Marpol 1974/78, STCW 1976, për të garantuar standardin teknik të anijeve, për sigurinë e jetës në det dhe të mjedisit detar.

10.2 Trafiku detar

Totali i volumeve të përpunuar në 2005-ën dhe në 2008-ën për të gjithë sistemin e porteve ka qenë pothuaj i njëjtë. Në 2006-ën trafiku i porteve u rrit por vetëm me 5% mbi nivelin e 2005-ës. Një nga shkaqet e rënies në 2008-ën është kriza botërore që filloi në gjysmën e dytë të 2008-ës. Deri diku këto tendenca vijnë si shkak i ndryshimeve në strukturën e importeve dhe të një përdorimi më të madh të transportit tokësor.

Roli i sektorit privat: Roli i sektorit privat është ende në proces përcaktimi, për sa i përket investimit në menaxhimin e infrastrukturës. Tani për tani, dy terminale karburantesh po menaxhohen dhe drejtohen nga sektori privat nën mbikëqyrjen e ministrisë por me një marrëveshje PPP dhe ato janë:

1. Zona e Porto Romanos pranë Durrësit;

2. Petrolifera (porti i karburanteve) në Pika në Veri të Vlorës;

Parashikime: Parashikimet bëhen në bazë të analizave të kërkesës së mallrave që transportohen, trafiku i pasagjerëve është një përbërës i rëndësishëm i transportit detar. Duke përdorur tragetet, destinacionet kryesore nisje-mbërritje janë portet e Adriatikut të Italisë: Bari, Brindisi, Ankona, dhe Trieste. Në vitet e fundit, anijet kruiziere po vijnë në Shqipëri përherë e më shumë. Mbërritja kryesore për to është porti i Durrësit dhe ai i Sarandës.

10.3 Porti i Durrësit

Durrësi është porti kombëtar më i rëndësishëm në Shqipëri. Ai është i vendosur në pozicion qendror dhe është rreth 35 km larg nga Tirana.

Porti i tij mund të presë anije me ngarkesë të plotë dhe me thellësi prej +9 metrash. Në port hyhet përmes një kanali hyrjeje 4 km të gjatë. Është shkruar se ky port ka nevojë për mirëmbajtje thellimi çdo vit për të hequr 30 cm depozitim mesatar që mblidhet çdo vit. Po bëhen plane për të rritur thellësinë e hyrjes së kanalit dhe të pjesëve të pellgut për të pritur anije me thellësi 10 dhe 10.5 metra.

Në vitin 2003 porti i Durrësit u bë autoritet portual me më shumë pavarësi dhe me objektiv për të operuar në baza vetëfinancuese. Ligji "Për autoritetin e portit" nr.9130 i 8 shtatorit 2003, thekson se Porti i Durrësit do të zhvillohet si një port pronar ku autoriteti i portit do të menaxhojë zonën e portit dhe infrastrukturat bazë të tij. Me aq sa do të jetë e mundur, të gjitha operimet e portit dhe shërbimet e lidhura me to do të jepen nga sektori privat, përmes licencash dhe koncesionesh, sipas vendimit që të do merret nga autoriteti i portit dhe ligji i koncesionit.

Masterplani i 2008-ës:

Zhvillimet e përgjithshme të portit të parashtruara në masterplan varen nga zgjidhja e disa probleme me terrenin dhe ato janë:

- Zhvendosja e sheshit të Kurumit (një vend i mirë mund të ishte Gjiri i Porto Romanos);

- Largimi ose zhvendosja e zonës së rezervuarëve të produkteve të naftës dhe zbatimi i një pastrimi mjedisor të zonës;

- Zhvendosja e portit të peshkimit dhe të veprimtarive të tij në një vend të ri (shih më poshtë).

Përveç masterplanit, plani i biznesit të Portit të Durrësit 2009-2015 i jep përparësi privatizimit të terminalit të kargos, ndjekur nga terminali i mallrave të thata të hapura, nga ai i çimentos dhe së fundi i atij të trageteve.

Programi i investimeve bazuar në masterplan: Plan i biznesit tregon se totali i investimeve të nevojshme për zbatimin e masterplanit do të arrinte në mbi 13900 milionë euro gjatë viteve 2016-2018. Një investim kaq i madh duhet të varet nga rritja e trafikut duke parë nëse ai është aq i madh sa për të justifikuar një nivel të tillë investimi. Një pjesë e këtij plani ndoshta do të vonohet si pasojë e këtyre arsyeve:

- Mjedisi i tanishëm ekonomik po ndikon shumë negativisht rritjen e trafikut në përgjithësi, por me një përjashtim, atë të kontejnerëve;

- Aftësia për të tërhequr partnerë nga sektori privat ose investues me kushte të mira është nën ndikimin e mjedisit të përgjithshëm të rënduar ekonomik dhe aftësisë së këtij mjedisi për të financuar investimet e veta.

Rritja shumë e vogël e kërkesës tregon se nevojat për disa struktura mund edhe të presin. Megjithatë, masterplani i 2008-ës do të përditësohet në 2013-ën ose 2014, para se të përditësohet edhe një herë PKT.

Plani i investimeve të PKT2 përfshin projekte në vazhdim që po përfundohen, me qëllim që totali që ngelet për t'u përdorur të jetë më pak se totali që tregohet dhe pasqyron të dhënat e planit të biznesit që tregojnë një total prej rreth 14178 milionë lekësh.

10.4. Porto Romano

Moli i portit të Porto Romanos dhe terminali gjenden 6.5 km në veri të Portit të Durrësit. Ky port është një përbërës kyç i parkut më të madh energjetik dhe industrial me të njëjtin emër që është planifikuar aty pranë portit dhe pranë magazinimeve. Marrëveshja PPP mbi formën e ndërtim-vënie në përdorim-transferim u miratua nga Këshilli i Ministrave në 2004-ën për operatorin portual Romano Port sh.a.

Studimi rekomandon që të përgatitet masterplani për ndërtimin në zonën e Porto Romanos të një porti për përpunimin e mallrave të derdhura (rifuxho), brenda kontekstit të kushteve të pjesës energjetike dhe industriale aty pranë, strategjisë së portit dhe të zhvillimeve të Portit të Durrësit dhe të ndonjë konflikti përdorimi të zonës bregdetare. Plani duhet përgatitur përpara përditësimit të masterplanit të Portit të Durrësit. Masa e përllogaritur e kostos së këtij studimi është rreth 111.2 milionë lekë.

10.5 Porti i Vlorës

Për sa i përket mallrave dhe pasagjerëve që përpunohen aty, Vlora është porti i dytë më i rëndësishëm i Shqipërisë. Në 2008-ën ai përpunoi rreth 12% të mallrave detare dhe 15% të trafikut të pasagjerëve. Edhe pse Gjiri i Vlorës është i thellë, porti konsiderohet si port i cekët që kufizon përmasat e anijeve që mund të përdorin strukturat e portit në një thellësi prej 5-5.5 m dhe detyron tragetet që të parkojnë në fund të skelës.

Vlora është porti më i madh i eksportimeve të naftës së papërpunuar - me rreth 200 mijë tonë në 2008-ën. Si importi, ashtu edhe eksporti produkteve të naftës, duke përfshirë edhe gazin e lëngët do të përpunohen tashmë nga Petrolifera në veri të qytetit.

Planet për zhvillimin e Portit: *Gibbs* ka përgatitur masterplanin e portit në 1999-2000. Përmes një masterplanit italian, veçoritë bazë të masterplanit do të zbatohen në dy faza, si pasojë e ngushticës në buxhet.

Programi i investimit: Kostoja e investimeve të projektit për këtë fazë që tregohet më sipër vlerësohet të jetë rreth 2224 milionë lekë nga të cilët 2085 milionë lekë janë për ndërtimin e punimeve civile dhe 139 milionë për mbikëqyrjen e punimeve. Në fazën e dytë, pjesa që ngelet e projektit me kosto 2085 milionë lekë do të përdoret për ndërtimin e terminalit të pasagjerëve dhe për punimet e tjera që nuk mbulohen ende në fazën e parë. Faza e dytë do të përfundohet ndoshta në periudhën nga 2016 deri në 2020.

Vlora 2 ose Petrolifera dhe terminali i produkteve të naftës së papërpunuar: Ky është një port i ri që u hap për trafikun në qershor të 2009-ës, me një vendim të Këshillit të Ministrave në maj të 2004-ës, falë një grandi italian të investuesit italian *Petrolifera Italo* për ndërtimin, operimin dhe transferimin e terminalit bregdetar të Vlorës që do të magazinonte gaz të lëngshëm, naftë të papërpunuar, dhe produkte të tjera të rafinuara të saj për një periudhë 30-vjeçare.

Rekomandimet për zhvillimin e bashkërenduar: rekomandohet një masterplan për të gjithë infrastrukturën bregdetare dhe në Gjirin e Vlorës, për një zhvillim të harmonizuar të porteve komerciale, turistike dhe atyre të peshkimit.

10.6. Porti i Shëngjinit

Shëngjini është porti më verior tregtar i Shqipërisë. Përveç përpunimit të një pjese të vogël të trafikut të mallrave dhe të shërbimit të trageteve me Barin, porti i tij shërben për një numër të vogël barkash peshkimi dhe ushtarake, si dhe për disa struktura që gjenden brenda në port dhe në një vend pranë tij. Për momentin nivelet e trafikut janë relativisht të ulëta si pasojë e kërkesës dhe e pellgut të tij të cekët. Kohët e fundit, Qeveria Shqiptare i ka ofruar Qeverisë së Kosovës mundësinë për të menaxhuar Portin e Shëngjinit, për importet dhe eksportet e veta.

Ministria përgatiti një masterplan për portin në 1999-ën dhe e përditësoi në 2004-ën. BE-ja po përpiqet të financojë zgjerimet e skelës në jug me 103 metra, kostot e vlerësuara të këtij projekti janë 500.4 milionë lekë. Projekti, gjithashtu, përfshin një masë të kufizuar gërmimi. Një përditësim i masterplanit rekomandohet sapo të mbarojë projekti i kalatës. Megjithatë, realizueshmëria ekonomike e këtij programi duhet të vlerësohet duke marrë parasysh perspektivën e kufizuar të rritjes dhe kufizimet fizike për zhvillimin e portit.

10.7. Porti i Sarandës

Saranda është porti më në jug të Shqipërisë. Për shkak të afërsisë së tij me Korfuzin në Greqi, ka shumë trafik pasagjerësh midis këtyre dy vendeve gjatë muajve të verës. Shumica e këtyre vizitorëve qëndrojnë në Korfuz dhe bëjnë ekskursione një ose dyditore në Shqipëri me synimin për të vizituar qytetin e lashtë të Butrintit që gjendet 25 km në jug të Sarandës. Nga ana tjetër, në Sarandë ndalojnë edhe anije më të vogla turistike dhe vizitorët e sjellë prej tyre qëndrojnë vetëm për një ditë.

Projekti i portit turistik të Sarandës i financuar nga projekti i menaxhimit dhe pastrimi i zonave bregdetare, i mbështetur nga Banka Botërore, synon mbrojtjen e vlerave dhe produktivitetit të brigjeve shqiptare dhe të pasurive kulturore të mjedisit të saj detar, por edhe nxitjen e zhvillimit të qëndrueshëm ekonomik të vendit.

Porti i Sarandës po pëson ndryshime që do të përfundojnë në dy vitet që vijnë. Me përfundimin e përmirësimit të terminalit të kruizierëve dhe të pasagjerëve nuk do të ketë më nevojë për investime të reja për një kohë të gjatë.

Njëlloj si Porti i Shëngjinit, nevojitet që të planifikohet zhvillimi i Gjirit të Limionit për të përshtatur, përmbushur kërkesat e të gjithë të interesuarve. Masterplani duhet të evitojë, si në rastin e Shëngjinit, përdorimin e skelës tregtare për anijet e peshkimit që gjenden në port. Për më tepër, masterplani duhet të mbulojë të gjithë infrastrukturën, duke përfshirë portet që ka gjasa që të ndërtohen në zonat bregdetare të Sarandës.

Programi i investimit: Vëmendje e veçantë u duhet kushtuar programeve të investimit për të plotësuar portin e ri tregtar në Gjirin e Limionit dhe përfundimit të përmirësimit të portit të pasagjerëve dhe zonës së terminalit të jetë më në gjendje që të përpunojë anije kruiziere. Përmirësimet e skelës së portit të vjetër tregtar, që të lejojë parkimin e anijeve kruiziere në skelën e tij që tani është 60 metra, në 180 metra (ndërtim i mureve me blloqe graviteti) dhe zona e parkimit prej rreth 12 mijë m^2 do të kushtojë pak a shumë 556 milionë lekë.

Pastrimi, përfundimi i skelës së portit tregtar në Gjirin e Limionit dhe përmirësimi i strukturave të portit të peshkimit mund të kushtojnë më pak se 278 milionë lekë, duke përfshirë zhvendosjen e vinçit.

11. AVIACIONI CIVIL

11.1 Organizimi i nënsektorit

Sektori publik: Shqipëria është anëtare e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil ICAO, anëtare e Konferencës Europiane të Aviacionit Civil, anëtare e Eurokontrollit dhe është palë në marrëveshjen shumëpalëshe për Zonën e Përbashkët Europiane të Aviacionit.

Ministria e Punëve Publike dhe Transportit është përgjegjëse për zhvillimin dhe modernizimin e transportit ajror në Republikën e Shqipërisë. Ministri i PPT është autoriteti më i lartë i Aviacionit Civil Shqiptar.

Ndërtimi strukturor institucional i transportit ajror shqiptar është mbështetur në tri nivele kryesore:

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

ii) Niveli rregullator përfaqësohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC); dhe Organi Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve/Incidenteve Ajrore;

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

Në përgjithësi aviacioni i përgjithshëm është një veprimtari vetëfinancuese. Megjithatë, në një kuadër afatshkurtër ose të mesëm, AAC do të duhet të përmbushë përgjegjësitë e veta rregullatore në përputhje me standardet ndërkombëtare

Sektori privat: Roli kryesor i sektorit privat është që të veprojë si një nënsektor dhënie shërbimesh, dhe veprimtaritë e tij mbulojnë:

- Menaxhimin dhe operimin e TIA përmes marrëveshjes së koncesionit të sektorit publik-privat midis ministrisë dhe Partnerëve të Aeroportit të Tiranës (PAT);
- Dhënien e shërbimeve të transportit nga ana e linjave ajrore;
- Mirëmbajtjen dhe shërbime të tjera që lidhen me të, si p.sh. përpunimi në tokë në Aeroportin "Nënë Tereza".

11.2 Trafiku

Trafiku Ndërkombëtar: Rritja e trafikut ka qenë goxha e shpejtë midis viteve 2005-2008.

Me tej në vitin 2009 pati një vlerë konstante, si pasojë e efekteve të krizës së përgjithshme, dhe një rritje të konsiderueshme në vitin 2010 dhe gjatë gjysmës së parë të vitit 2011.

Trafiku i udhëtarëve transit përmes TIA-s tregon një rritje të vlerave të kohëve të fundit në vitet 2010-2011 në masën 9.5 %. Në këtë rritje ka ndikuar dhe procesi i heqjes së vizave për qytetarët shqiptarë që udhëtojnë në vendet e BE-së.

TABELA 4
LËVIZJA E UDHËTARËVE NË DHE NGA TIA

Viti	2008	2010	2015	2030
Udhëtarë x 1,000	1,287	1,573	2,077	5,218
Rritja vjetore		10.5%	5.7%	6.3%

Aviacioni i brendshëm dhe ai i përgjithshëm: Në Shqipëri nuk ka fluturime të brendshme të programuara. Aktualisht Republika e Shqipërisë ka në operim vetëm Aeroportin Ndërkombëtar "Nënë Tereza" të Rinasit. Është ndërtuar, por nuk është futur në operim edhe Aeroporti i Kukësit.

Shqipëria, në këtë pikë, ka pak hapësirë për të zhvilluar një Aviacion të Përgjithshëm. Aviacioni i Përgjithshëm duhet parë si një mundësi për të përmirësuar lidhjet.

11.3 Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës (TIA)

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

Në zbatim të ligjit 9312, datë 11.11.2004 "Marrëveshja e koncesionit të aeroportit", përgjegjësia e operimeve për të menaxhuar aeroportin iu kalua kompanisë "Tirana International Airport" sh.p.k., Konsorciumi përbëhet nga *Hochtief AirPort*, *DEG Deutsche Investitions-und Entwicklungsgesellschaft* (31.7%) dhe nga *Albanian-American Enterprise Fund* (21.3%). Deri tani, kjo shoqëri është konsideruar si një nga marrëveshjet PPP më të suksesshme në sektorin e transportit.

Partneriteti i Aeroportit të Tiranës ka përmirësuar TIA-n dhe do të përmirësojnë brenda një afati të shkurtër masterplanin për aeroportin me qëllim që të plotësojë kushtet e një rritjeje në të ardhmen.

Një problem me marrëveshjen e koncesionit është se i jep koncesionerit monopolin mbi trafikun ndërkombëtar, gjë që vepron si një pengesë për zhvillimin e aeroporteve më të vegjël me shërbime ndërkombëtare, si ai i Kukësit dhe potencialisht, ai i Sarandës, me qëllim që t'i shërbehet rritjes së turizmit në Shqipërinë e Jugut.

11.4 Aeroporte të tjera

Kukës: Infrastruktura bazë në aeroportin e Kukësit u përfundua në 2005-ën dhe pajisjet navigacionale u instaluan në 2007-ën. Ky projekt u financua përmes një grandi të dhënë nga Emiratet e Bashkuara Arabe dhe u ndërtua me idenë për të ndihmuar popullatën e madhe refugjate që ikte nga Kosova gjatë periudhës së konfliktit. Mbarimi i konflikteve të armatosura dhe përfundimi, kohët e fundit, i autostradës Milot-Kukës-Morinë, ka ulur nevojën imediate për këtë aeroport. Në këto kushte deri sa të gjendet një zgjidhje afatgjate, qeveria duhet të financojë mirëmbajtjen e tij.

Aeroporti i Kukësit duhet të zhvillohet si një aeroport i vogël aviacioni civil në Shqipërinë e Veriut. Këto lloje operimesh nuk do të shkelnin marrëveshjet PPP midis partnerëve të aeroportit të Tiranës dhe Qeverisë së Shqipërisë. Dhe, edhe nëse do të rishikohen klauzolat e marrëveshjes, operimi dhe mirëmbajtja e këtij aeroporti mund t'i transferohen një operatori privat me një marrëveshje PPP.

Saranda: Saranda shihet si një qendër e ardhshme "me shumë vlera" për turizmin në Shqipëri. Por, kostoja për ndërtimin e një aeroporti "green field" (pra pa asnjë strukturë të mëparshme) në përputhje me standardet e ICAO-s për vëllime të ulëta trafiku do të jetë e lartë.

Në lidhje me këtë rekomandohet që qeveria dhe PAT (koncesioneri i TIA) do të duhet të rishikojnë klauzolat e "Marrëveshjes së kocesionit", pra të bien dakord për të lejuar këtë aeroport që të zhvillohet nëse vetë koncesionari nuk është e interesuar për këtë.

Dhe më pas, do të duhet të kryhet një studim fizibiliteti dhe masterplan për këtë strukturë.

Aeroporte të tjera: PKT2 nuk rekomandon asnjë ndërtim aeroporti tjetër për momentin.

12.0 TRANSPORTI INTERMODAL DHE LOGJISTIKAT

Logjistika është menaxhimi i lëvizjes së mallrave, informacionit dhe burimeve të tjera midis pikës së nisjes dhe pikës së konsumit, me qëllim që të përmbushen kërkesat e konsumatorëve. Logjistika përfshin integrimin e informacionit, transportimin, inventarin, magazinimin, përpunimin e materialeve, ambalazhimin dhe ndonjëherë edhe sigurinë. Shërbimet e mira të logjistikës janë thelbësore për të garantuar shërbime transporti konkurruese, dhe si të tilla ato janë thelbësore për të garantuar që investimet e infrastrukturës së transportit tërheqin trafikun dhe gjenerojnë përfitimet që u vlerësuan nga studimet e fizibilitetit.

Tendencat botërore në politikë dhe teknologji po ndryshojnë me shpejtësi industrinë logjistike. Sistemi i logjistikës ka një ndikim shumë të madh në konkurrimin e portit dhe mbi funksionet e tij. Kjo shpjegon ndoshta arsyen se edhe pse do të ishte 25% më e lirë dhe do të kursente 300 km dhe 10 orë në orë udhëtimi, duke përdorur Durrësin në vend të Igumenicës në Greqi për të shkuar në Shkup nga Bari, prapë rruga nga Greqia ngelet më tërheqëse.

Shqipëria shihet si vend me infrastrukturë logjistike të varfër. Në një periudhë të shkurtër zhvillimi i logjistikës dhe i ndërmodalitetit në Shqipëri do të rrotullohet rreth veprimtarive të portit të Durrësit. Në një kuadër kohor më të gjatë, kjo do të varet nga transporti detar dhe nga zbatimi i projekteve të ndryshme, si p.sh. përfundimi i lidhjeve hekurudhore në Korridorin VIII, që lidh Durrësin

me Maqedoninë dhe Bullgarinë, zhvillimi i mundshëm i një porti transporti transit kontejnerësh në Vlorë dhe/ose Parkut Energjetik dhe Industrial në Porto Romano me një lidhje të mundshme hekurudhore për t'i shërbyer atyre.

Sipas shumë studimeve të kryera në Korridorin VIII dhe sipas Programit të financuar nga Banka Botërore mbi Lehtësimin e Tregtisë dhe Transportit në Europën Juglindore, kufizimet kryesore për zhvillimin e trafikut transit në Shqipëri janë:

- Firmat shqiptare të transportit janë shumë të vogla sipas standardit europian, kanë burime të kufizuara për të modernizuar parkun e tyre, shërbimet dhe pajisjet, si p.sh. sistemet e IT-së;
- Procedurat doganore janë shumë burokratike dhe peshojnë mbi kërkesat e biznesit;
- Mungesa e transparencës së transaksioneve;
- Sistemi shumëpalësh i kuotimit me vendet europiane dhe regjimi i vizave për shoferë kamionësh.

Gjithashtu, ka një boshllëk midis hekurudhave shqiptare dhe mënyrave të tjera të transportit (kryesisht midis transportit detar dhe atij tokësor).

Rekomandimet e dhëna më poshtë për të kapërcyer problemet për zhvillimin e logjistikës dhe ndërmodalitetit në Shqipëri nuk lidhen drejtpërdrejt me përgjegjësitë e Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit (MPPT).

Procedurat doganore: Ato duhet të thjeshtohen në shumë mënyra, si p.sh ulja e numrit të inspektimeve në përputhje me procedurat e përdorura edhe gjetkë.

Zhvillimet e terminaleve multimodale: Terminali kryesor multimodal në Shqipëri është në portin e Durrësit.

U sugjerua që të merrej parasysh ndërtimi i terminalit multimodal në Lin, në pjesën e fundme të hekurudhës në kufirin maqedonas dhe nga ana tjetër të linjës që vjen nga Durrësi. Meqenëse nuk ka vazhdimësi të linjës hekurudhore nga ana maqedonase ky terminal do të kishte kuptim nëse mallrat do të transportoheshin me rrugë hekurudhore. Edhe një herë e theksojmë që ky terminal duhet trajtuar si pjesë e përmirësimeve hekurudhore në Korridorin VIII dhe ky shërbim mund të quhet si një pjesë e paketës së investimit që nevojitet për këtë projekt dhe si i tillë do jetë lëndë e studimit të fizibilitetit.

Zhvillimi i industrisë së logjistikës: Zhvillimi i shërbimeve të transportit intermodal, pra që përdor shumë lloje transporti njëri pas tjetrit, kërkon një këndvështrim nismëtar dhe modern meqenëse shumica e investimeve dhe e operimeve janë kryesisht në dorë të sektorit privat. Kjo kërkon që firmat të pranojnë risqet tregtare të ngritjes së këtyre veprimtarive dhe të drejtojnë proceset që ndryshojnë sjelljet e transportuesve dhe spedicionerëve drejt një zgjedhjeje modale. Marrja e këtij roli ndoshta mund të jetë jashtë mundësive të kapaciteteve të firmave shqiptare të transportit.

Ndryshimi i sektorit të transportit të mallrave që është shumë tradicional në Shqipëri, në një industri të pjekur logjistike do të rrisë edhe interesin e investuesve të mundshëm mbi sektorin e prodhimit dhe të shpërndarjes. Ky proces ndryshimi mund të nxitet edhe nga masat për përmirësimin e kompetencave të të gjithë aktorëve në zhvillimin e zgjidhjeve logjistike intermodale më të përparuar, ku disa prej këtyre masave do të kenë efekt të menjëhershëm dhe të tjera më të shtrira në kohë. Ato kanë të bëjnë me:

- Përmirësim i ndërgjegjësimit dhe mësimit;
- Të mbështetet krijimi i institucioneve promovuese;
- Të organizohen takime të rregullta të sektorit.

Nevoja për asistencë teknike për të mbështetur këtë nismë vlerësohet në rreth 20 muaj/njeri për një periudhë prej tre vjetësh. Kostoja totale për këtë do të ishte 83400 mijë lekë.

13.0 PLANI I INVESTIMEVE DHE I VEPRIMEVE

13.1 Programi i investimeve

Plani i investimeve është një konsolidim i secilit plan të nënsektorëve. Kostoja totale për 20 vitet e ardhshme vlerësohet të jetë 695 miliardë lekë siç tregohet në tabelën 6. Gjatë periudhës së parashikimeve kjo shumë është pothuaj 3-4 % e PBB-së në vit.

Tabela 5 jep përqindjet e investimeve sipas nënsektorëve për periudhën 2010-2015.

Nënsektorët	**%**
Rrugët	89.6%
Hekurudhat	4.0%
Transporti detar	6.0%
Aviacioni civil	0.4%

Rrugët: Plani i investimeve për rrugët zhvillohet nga një analizë pak a shumë e gjerë e nënsektorëve. Rrugët do të vazhdojnë të kërkojnë pjesët më të mëdha të buxheteve në të ardhmen për investimet e transportit. Kjo pasqyron mbizotërimin që transporti rrugor ka mbi sektorët e tjerë. Në të ardhmen duhet t'i vendoset theks më i madh ruajtjes së rrjetit rrugor dhe më pak zgjerimit të tij. Plani i investimeve e tregon këtë element.

Transporti urban: Transporti urban duhet të bëhet një faktor edhe më i rëndësishëm për përditësimet e ardhshme të PKT-së. Kërkesat për investime në të ka të ngjarë që të rriten shumë me uljen gjithnjë e më shumë të masës së tokës për ndërtime rrugësh në terren të sheshtë pa kryqëzime dhe mbikalime, kjo edhe me rritjen e rëndimit të trafikut dhe të ngjeshjes së popullatës. Bazuar në raportet e kohëve të fundit për bashkinë e Tiranës u llogaritën investimet për 2020-n. Këto vlera tregohen në këtë PKT. Këto duhen marrë parasysh vetëm si nivele të përafërta treguese investimesh. Për PKT-të e tjera në të ardhmen do të nevojiten analiza më të thella të këtij nënsektori.

Hekurudhat: Në rastin e hekurudhave qeveria do të duhet të marrë një vendim strategjik lidhur me faktin nëse do që të ndryshojë rrjedhën e mungesës së investimeve për këtë nënsektor dhe që të ketë një hekurudhë që t'i përshtatet me standardet europiane të menaxhimit dhe të operimit dhe të ndërveprimit, apo të mbyllë tërësisht rrjetin hekurudhor. Plani i investimit për hekurudhat tregon një nga të dyja nivelet e investimeve që duheshin vlerësuar si pjesë e këtij rishqyrtimi. Shuma e treguar në këtë plan është kostoja më e ulët. Në rastin tjetër studimi nuk shprehet pozitivisht për kryerjen e këtyre investimeve deri sa të përmbushen kushtet e mëposhtme:

- Qeveria në fillim duhet të studiojë të gjitha mundësitë që ka; dhe
- Sapo të bëjë zgjedhjen e duhur duhet përgatitur një studim fizibiliteti i mundësisë më të parapëlqyer.

Studimi i fizibilitetit do të ndihmojë që të identifikohet një nivel optimal investimesh meqenëse niveli i rrezikshmërisë së trafikut është relativisht i lartë.

Transporti detar dhe portet: Në rastin e transportit detar deri në 2015-n janë identifikuar shumë projekte. Pas 2015-s ka shumë pasiguri lidhur me ndikimin e krizës së përgjithshme ekonomike, mbërritjen e trafikut dhe mbi zhvillime të tjera që mund të kenë ndikim mbi këtë nënsektor, si p.sh. parqet e mundshme energjetike dhe industriale lidhur me zhvillimin e portit të Porto Romanos dhe atij pranë Vlorës, si dhe lidhur me zhvillimin e mundshëm të një terminali të madh kontejnerësh në veri të Vlorës.

Për portin e Durrësit, rritja e trafikut është më e ulët se ajo që mendohej, shumë investime të planifikuara për një afat të shkurtër dhe të mesëm mund të vonohen për një farë kohe. Për më tepër, kërkesat për investime do të varen nga marrëveshjet PPP me koncesionarë të mundshëm. Në shumicën e rasteve ata do të kërkojnë një nivel investimesh nga ana e Autoritetit të Portit të Durrësit. Ka disa investime, kostoja e të cilëve konsiderohet ende si e "pa njohur". Për shembull, duhet llogaritur kostoja e pastrimit mjedisor të rezervuarëve të braktisur dhe toka të cilën ata zënë i duhet kthyer portit.

Meqenëse sektori privat është duke luajtur një rol të rëndësishëm në investimin mbi infrastrukturat e portit, PKT rekomandon ndërmarrjen e një numri planesh studimore për të ndihmuar qeverinë në përcaktimin e strategjive dhe marrjen e vendimeve lidhur me zhvillimin llojeve të ndryshme të infrastrukturave detare në Porto Romano, në Gjirin e Vlorës dhe në zonat bregdetare në Sarandë.

Aviacioni Civil: Për aviacionin civil shumica e investimeve në këtë nënsektor është kryesisht vetëfinancuese:

- Marrëveshja PPP për TIA-në kërkon që koncesioneri të planifikojë dhe të kryejë të gjitha investimet kapitale për aeroportin dhe të vërë në përdorim dhe të mirëmbajë këtë aeroport. Nuk do të ketë kosto të drejtpërdrejta për qeverinë; dhe

- Bazuar në Kodin Ajror, AAC-ja duhet të vetëfinancohet. Të ardhurat e veta do të vijnë kryesisht nga fluturimet mbi territorin shqiptar dhe nga shërbimet e tjera që ai jep.

Si rrjedhim, kërkesat për investime për aviacionin civil që duhen financuar nga qeveria janë të vogla.

TABELA 6
PLANI I INVESTIMEVE TË SEKTORIT TË TRANSPORTIT

Mënyra	**Investime në milionë lekë**	**Kostot** 2010/15	**Kostot** 2016/30	**Kostot** Në total
Rrugët	Projekte për zhvillim e rrugëve të rrjetit kombëtar			
	Projekte rrugësh të planifikuara dhe programuara dhe ura	321,618.2	41,588.8	363,207.0
	HDM - projekte të identifikuara - rrjeti kryesor kombëtar	49,942.7	44,354.9	942,97.6
	HDM - projekte të identifikuara - rrjeti dytësor	7,075.1	1,473.4	8,548.5
	Bypas-et e qyteteve	19,001.3	DEP	19,001.3
	Nëntotali i projekteve për zhvillim në rrjetin kombëtar	397,637.3	87417.1	485,040.5
	Siguria rrugore	3,822.5	152,9.0	5,351.5
	Projekte të rrugëve dytësore dhe lokale	9,229.6	69,416.6	78,646.2
	Vetëm projekte për transportin urban (treguese)	31,970.0	54,210.0	86,180.0
	Asistenca teknike	1,640.2	3,058.0	4,698.2
	Totali i rrugëve	444,299.6	215,630.7	659,916.4
Hekurudhat	Studim fisibiliteti - Projekti rehabilitues është i varur nga ky	139.0		139.0
	Rehabilitimi minimum hekurudhave deri ne 2020, vetëm vlera treguese	14,344.8	6,630.3	20,975.1
	AT për implementimin e përfshirë ne kostot me sipër	-	-	
	Sisteme financiare dhe sisteme të tjera menaxhimi, në proces	EP	EP	EP
	Lidhja me Korridorin VIII		973.0	973.0
	Totali i hekurudhave	14,483.8	7,603.3	22,087.1
	Autoriteti Portual Durres			
	Angazhime në proces	8,340.0		8,340.0
	Projekte të reja në kanalizime	6,672.0	EP	6,672.0
	Një numër projektesh me kosto të panjohura	EP	EP	EP
	Marrëveshje PPP për menaxhim terminalesh			
	Sisteme menaxhimi	417.0	EP	417.0
	Vlora	4,309.0		4,309.0

	Saranda			0.0
	Terminali i krociereve	528.2		528.2
Portet	Terminali komercial	278.0		278.0
detare	Shëngjin			0.0
	EU - Zgjerim i skelës 100m	500.4	EP	500.4
	Të tjera (gërryerje dhe zgjerim prite)	139.0	EP	139.0
	Studime portuale			0.0
	Përditësimi në Shëngjin	27.8		27.8
	Përditësimi i masterplanit Durrës	55.6	EP	55.6
	Studim i portit rajonal të Porto Romanos	111.2		111.2
	Studim i portit rajonal të Gjirit të Vlorës	166.8		166.8
	Studim i portit rajonal të Sarandës	69.5		69.5
	Studim Strategjik Portual	13.9		13.9
	Ngritja e autoritetit detar	EP		0.0
	Totali i transportit detar dhe portet	21,628.4	PTB	21,628.4
	Plotësimi me Kullën e Kontrollit në TIA - NATA	1,529.0		1,529.0
	Përmirësime në TIA - nga koncesionari			
Aviacioni	Vazhdim trajnimi për programet në proces	EP		EP
Civil	Plane studim/master për Sarandën	83.4		83.4
	Rezervim toke në 5 zona	EP	EP	EP
	Totali i aviacionit civil	1,612.4	PTB	1,612.4
	Totali përfundimtar	**482,024.2**	**223,234.0**	**705,244.3**

Shënim. Programi i mirëmbajtjes së rrugëve nuk përfshihet; kostot e shpronësimit të tokës nuk janë përfshirë në llogaritje; EP, e papërcaktuar;

13.2 Plani i veprimeve

Plani i veprimeve hartohet nga Instituti i Transportit në bashkëpunim me MPPT për periudhën 5-vjeçare që përfshin ky studim. Plani i veprimeve ndahet në nënsektorë dhe përfshin rekomandimet në lidhje me ndryshimet ligjore dhe rregullatore për të zbatuar planet e ndryshme të nënsektorëve dhe për të mbështetur menaxhimin e përgjithshëm të sektorit nga MPPT.

Statusi i planit të veprimeve i projekteve dhe programeve kyçe do të duhet të monitorohet çdo vit. Në përditësimin e parë vjetor të planit të veprimeve të kryer nga IT duhet të pasqyrohet progresi i bërë për zbatimin e rekomandimeve. Përditësimet e mëtejshme vjetore duhet të vazhdojnë që të monitorojnë statusin e veprimeve deri në përfundim.

VENDIM
Nr.821, datë 23.11.2011

PËR MIRATIMIN E LISTËS PARAPRAKE TË PRONAVE TË PALUAJTSHME PUBLIKE, SHTETËRORE, QË TRANSFEROHEN NË PRONËSI OSE NË PËRDORIM TË KOMUNËS KATUND I RI, TË QARKUT TË DURRËSIT

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të neneve 2, 3 e 17 të ligjit nr.8744, datë 22.2.2001 "Për transferimin e pronave të paluajtshme publike të shtetit në njësitë e qeverisjes vendore", të ndryshuar, me propozimin e Ministrit të Brendshëm, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Miratimin e listës paraprake të pronave të paluajtshme publike shtetërore, që transferohen në pronësi ose në përdorim të komunës Katund i Ri, të qarkut të Durrësit, sipas lidhjes nr.1, e cila i bashkëlidhet këtij vendimi.

Lista paraprake, sipas kërkesave të këshillit të kësaj komune, është pjesë e listës së inventarit të pronave të paluajtshme publike, shtetërore, që janë brenda juridiksionit territorial dhe administrativ të komunës Katund i Ri, të qarkut të Durrësit, miratuar me vendimin nr.1566, datë 26.11.2008 të Këshillit të Ministrave "Për miratimin e listës së inventarit të pronave të paluajtshme shtetërore në komunën Katund i Ri, të qarkut të Durrësit".

2. Ngarkohen Ministria e Brendshme dhe komuna Katund i Ri për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI
Sali Berisha

Katundi i Ri, Durrës — Lidhja nr.1

Numrat rendorë të pronave në listën e inventarit	Fusha e përdorimit të pronës	Lloji i trasferimit
1-11	Prona që përdoren për realizimin e programeve arsimore.	Në pronësi
12-15	Prona që përdoren për realizimin e programeve kulturore.	Në pronësi
16-21	Prona që përdoren për realizimin e funksioneve në fushën e shëndetit publik.	Në pronësi
22-31	Varrezat publike	Në pronësi
32-42	Prona që përdoren për ushtrimin e funksioneve në fushën e strehimit dhe mbrojtjes civile.	Në pronësi
43-210,228,236-244,247-250,253-259	Troje të lira dhe hapësira publike të pazëna ndërmjet ndërtesave ose objekteve të çdo lloji.	Në përdorim
211-227,229-235,245-246,251-252	Prona që përdoren për realizimin e funksioneve në fushën e zhvillimit ekonomik.	Në pronësi
279	Prona që përdoren për ushtrimin e funksioneve në fushën e bujqësisë dhe të ushqimit (toka produktive).	Në përdorim
280-285, 290,296,301,305 (vetëm kanale të treta)	Prona që përdoren për ushtrimin e funksioneve në fushën e bujqësisë dhe të ushqimit (toka joproduktive dhe kanale të treta).	Në pronësi
321-325	Infrastrukturë (rrugë vendore)	Në pronësi

VENDIM
Nr.824, datë 23.11.2011

PËR LEJIMIN E REALIZIMIT TË PROCEDURAVE DHE SHTYRJEN E AFATIT TË BOTIMIT TË NJOFTIMIT TË FITUESIT E TË NJOFTIMIT TË KONTRATËS SË LIDHUR PËR PROCEDURAT E PROKURIMIT, TË KRYERA NGA MINISTRIA E ARSIMIT DHE SHKENCËS, INSTITUCIONET NË VARËSI TË SAJ DHE NJËSITË E QEVERISJES VENDORE, SI AUTORITETE KONTRAKTORE, PËR PUNIMET E PROJEKTEVE TË REJA NË ARSIM

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të nenit 75 të ligjit nr.9643 datë 20.11.2006 "Për prokurimin publik", të ndryshuar, me propozimin e Ministrit të Arsimit dhe Shkencës, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Lejimin e Ministrisë së Arsimit dhe Shkencës, të institucioneve në varësi të saj dhe të njësive të qeverisjes vendore, si autoritete kontraktore, që, për punimet e projekteve të reja në arsim, të realizojnë, brenda datës 10 dhjetor 2011, procedurat e prokurimit për mallra, shërbime dhe ndërtime, me fondet e parashikuara në buxhetin e shtetit, për vitin 2011, sipas aneksit nr.1, që i bashkëlidhet këtij vendimi.

Brenda këtij afati të përfshihen lidhja e kontratave përkatëse dhe botimi i njoftimit të kontratës së nënshkruar në Buletinin e Njoftimeve Publike.

2. Ngarkohen Ministria e Arsimit dhe Shkencës, institucionet në varësi të saj, Ministria e Financave, Agjencia e Prokurimit Publik dhe njësitë përkatëse të qeverisjes vendore për zbatimin e këtij vendimi.

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

KRYEMINISTRI
Sali Berisha

MINISTRIA E ARSIMIT DHE SHKENCËS

ANEKSI 1

NR	Emri i institucionit	Emërtimi i projektit	Vlera e plotë e projektit
	Arsimi bazë (përfshirë parashkollorin)		
1	Bashkia Peshkopi	Rikonstruksion + sistemim oborri, shkolla 9-vjeçare "Irfan Hajrullai" Peshkopi, bashkia Peshkopi (FZHR)	31,608,000
2	Komuna Bushtricë, Kukës	Rikonstruksion i shkollës 9-vjeçare "Vile", komuna Bushtricë, Kukës (FZHR)	12,000,000
3	Komuna Fierzë, Pukë	Ndërtim shkolle 9-vjeçare "Aprripe Guri", Komuna Fierzë, Pukë (FZHR)	10,260,845
4	Komuna Bërdicë, Shkodër	Rikonstruksion shkolle 9-vjeçare, fshati Bërdicë e Madhe, komuna Bërdicë, Shkodër (FZHR)	18,194,957
5	Komuna Lunik, Librazhd	Ndërtim shkolle e re 9-vjeçare fshati Prevallë, komuna Lunik, Librazhd (FZHR)	17,382,900
6	Komuna Kushovë, Gramsh	Rikonstruksin shkolle 9-vjeçare "Sabri Daja", Kushovë, komuna Kushovë, Gramsh (FZHR)	14,176,500
7	Komuna Përparim, Peqin	Ndërtim shkolle 9-vjeçare Arven, komuna Përparim, Peqin (FZHR)	12,740,000
8	Komuna Gjinar, Elbasan	Rikonstruksion shkolle 9-vjeçare "Pashtresh" komuna Gjinar, Elbasan (FZHR)	4,965,035
9	Komuna Polis, Librazhd	Rikonstruksion shkolle 9-vjeçare "Polis", Sheh, komuna Polis, Librazhd (FZHR)	3,263,995
10	Bashkia Permet	Rikonstruksion shkolle 9-vjeçare "Nonda Bulka" Përmet, bashkia Përmet (FZHR)	59,731,618
11	Komuna Miras, Devoll	Ndërtim i shkollës 9-vjecare "Sul", palestër, kopsht fëmijësh Sul, komuna Miras, Devoll (FZHR)	40,958,622
12	Komuna Pirg, Korçë	Rikonstruksion i shkollës 9-vjeçare Shqitas, komuna Pirg, Korçë (FZHR)	18,084,072
13	Komuna Liqenas, Korçë	Rikonstruksion shkolle CU Kallamës, komuna Liqenas, Korçë (FZHR)	2,805,267

14	Komuna Finiq, Delvinë	Shkolla 9-vjeçare "Blerimas", komuna Finiq, Delvinë (FZHR)	21,700,000
15	Komuna Armen, Vlorë	Rikonstruksion shkolle 9-vjeçare "Lubonjë", komuna Armen, Vlorë (FZHR)	19,602,587
16	Komuna Armen, Vlorë	Rikonstruksion shkolle 9-vjeçare e Romsit, komuna Armen,Vlorë (FZHR)	7,200,000
17	Komuna Zallher, Tiranë	Rikonstruksion shkolle 9-vjeçare "Drithas Kasalle", komuna Zallher, Tiranë (FZHR)	17,261,259
18	Bashkia Kavajë	Rikonstruksion shkolle 9-vjeçare "Lagje nr.2 Kavajë", Bashkia Kavajë (FZHR)	24,945,732
19	Komuna Shënkoll, Mirditë	Rikonstruksion i shkollës 9-vjeçare "Rrile", komuna Shënkoll, Mirditë (FZHR)	20,000,000
20	Bashkia Rreshen, Mirditë	Shkolla 9-vjeçare nr.2 Rrëshen, rikonstruksion tarrace, bashkia Rrëshen (FZHR)	13,500,000
21	Bashkia Mamurras, Kurbin	Rikonstruksion i kopshtit nr.2 Mamurras, bashkia Mamurras (FZHR)	6,501,332
22	Komuna Kurjan	Ndërtim çatie shkolle 9-vjeçare Vlosh, komuna Kurjan (FZHR)	3,067,000
23	Komuna Gorë	Rikonstruksion shkolle 9-vjeçare Mesmal, komuna Gorë, Korçë (FZHR 2011)	6,000,000
24	Komuna Mollaj	Rikonstruksion shkolla 9-vjeçare Pulahë, komuna Mollaj, (FZHR 2011)	17,286,692
25	Komuna Gur i zi	Ndërtim i shkollës 9-vjeçare + kopsht Vukatanë, komuna Guri i Zi (FZHR pajisje)	4,916,933
26	Bashkia Kamëz	Ndërtim kopshti i ri lagje Bathore 6, Bashkia Kamëz (FZHR pajisje)	3,701,773
27	Komuna Dajt	Ndërtimi i shkollës 9-vjeçare lagje Qesarakë, komuna Dajt (FZHR pajisje)	9,132,534
28	Komuna Zapod	Ndërtimi i shkollës 9-vjeçare Fshati Orgjost, komuna Zapod (shkolla ekzistuese e shembur)	8,966,906
29	Bashkia Krumë	Rikonstruksion shkolla 9-vjeçare Zahrishte, bashkia Krumë	17,000,000
	Arsimi i mesëm (i përgjithshem)		
1	Bashkia Çorovodë, Skrapar	Rikonstruksion i shkollës së mesme Çorovodë, bashkia Çorovodë, Skrapar (FZHR)	20,313,288
2	Bashkia Çorovodë, Skrapar	Rikonstruksion i konviktit të shkollës së mesme Çorovodë, bashkia Çorovodë, Skrapar (FZHR)	5,000,000
3	Komuna Llugaj,Tropojë	Rikonstruksion i palestrës së shkollës së mesme të bashkuar Llugaj, komuna Llugaj,Tropojë (FZHR)	1,598,489
4	Komuna Gur i Zi	Rikonstruksion total, shkolla e mesme Gur i Zi, komuna Gur i Zi, Shkodër (FZHR)	25,000,000
5	Komuna Dajç	Rikonstruksioni i shkollës së mesme të bashkuar "Gjovalin Gjadri" Gjadër, komuna Dajç, Lezhë (FZHR)	22,564,514
6	Komuna Fierzë, Tropojë	Rikonstruksion, shkolla e mesme Dushaj, komuna Fierzë Tropojë (FZHR)	4,222,830
	Arsimi i mesëm profesional		
1	Drejtoria Arsimore Rajonale Korçë	Pajisje shkolle pedagogjike, Drejtoria Arsimore Rajonale Korçë	4,000,000
2	Aparati i Ministrisë së Arsimit dhe Shkencës	Pajisje shkollore për shkollën e Marqinetit (projekti IPA)	5,000,000
3	Drejtoria Arsimore Rajonale Tirane, Qytet	Rikonstruksion çatie shkolla teknike ekonomike, Tiranë	20,551,385
	Arsimi universitar		
1	Universiteti "Aleksander Moisiu" Durres	Godinë e re për universitetin e Durrësit	413,752,852
2	Akademia e Arteve Tiranë	Rikonstruksioni i korpusit kryesor	36,000,000
3	Akademia e Arteve Tiranë	Rikonstruksioni i sallës së lëvizjes skenike	4,182,462
4	Akademia e Arteve Tiranë	Rikonstruksioni i lektoriumit	9,234,000

MINISTRIA E ARSIMIT DHE SHKENCËS

Bibliotekat shkollore

Nr	Emërtimi i institucionit	Emërtimi i projektit	Shuma
	Arsimi baze		
1	Drejtoria Arsimore Rajonale Berat	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	1,725,640
2	Drejtoria Arsimore Rajonale Dibër	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	1,432,651
3	Drejtoria Arsimore Rajonale Durrës	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	3,683,818
4	Drejtoria Arsimore Rajonale Elbasan	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	3,399,215
5	Drejtoria Arsimore Rajonale Fier	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	2,789,209
6	Drejtoria Arsimore Rajonale Gjirokastër	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	497,993
7	Drejtoria Arsimore Rajonale Korçë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	1,781,834
8	Drejtoria Arsimore Rajonale Kukës	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	1,248,924
9	Drejtoria Arsimore Rajonale Lezhë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	1,251,302
10	Drejtoria Arsimore Rajonale Shkodër	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	2,875,190
11	Drejtoria Arsimore Qyteti Tiranë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	6,454,754

12	Drejtoria Arsimore Qarkut Tiranë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	2,164,184
13	Zyra Arsimore Kamëz, Tiranë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	2,376,697
14	Drejtoria Arsimore Rajonale Vlorë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	2,056,175
15	Zyra Arsimore Kuçovë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	461,948
16	Zyra Arsimore Skrapar	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	300,623
17	Zyra Arsimore Bulqizë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	722,771
18	Zyra Arsimore Mat	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	991,229
19	Zyra Arsimore Krujë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	1,271,952
20	Zyra Arsimore Gramsh	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	485,477
21	Zyra Arsimore Librazhd	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	1,174,331
22	Zyra Arsimore Peqin	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	527,404
23	Zyra Arsimore Lushnjë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	2,082,582
24	Zyra Arsimore Mallakastër	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	529,406
25	Zyra Arsimore Përmet	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	259,322
26	Zyra Arsimore Tepelenë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	362,575
27	Zyra Arsimore Devoll	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	414,514
28	Zyra Arsimore Kolonjë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	162,827
29	Zyra Arsimore Pogradec	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	1,084,470
30	Zyra Arsimore Has	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	433,287
31	Zyra Arsimore Tropojë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	516,015
32	Zyra Arsimore Kurbin	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	997,737
33	Zyra Arsimore Mirditë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	441,798
34	Zyra Arsimore Malësia e Madhe	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	661,946
35	Zyra Arsimore Pukë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	423,400
36	Zyra Arsimore Kavajë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	1,218,760
37	Zyra Arsimore Delvinë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	169,460
38	Zyra Arsimore Sarandë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	568,580
	Arsimi i mesëm i përgjithshem		
1	Drejtoria Arsimore Rajonale Berat	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	986,688
2	Drejtoria Arsimore Rajonale Dibër	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	481,648
3	Drejtoria Arsimore Rajonale Durrës	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	1,094,730
4	Drejtoria Arsimore Rajonale Elbasan	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	1,203,278
5	Drejtoria Arsimore Rajonale Fier	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	930,143
6	Drejtoria Arsimore Rajonale Gjirokastër	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	244,190
7	Drejtoria Arsimore Rajonale Korçë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	671,985
8	Drejtoria Arsimore Rajonale Kukës	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	481,480
9	Drejtoria Arsimore Rajonale Lezhë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	523,721
10	Drejtoria Arsimore Rajonale Shkodër	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	1,077,229
11	Drejtoria Arsimore Qytetit Tiranë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	2,840,242
12	Drejtoria Arsimore Qarkut Tiranë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	1,296,848
13	Zyra Arsimore Kamëz, Tiranë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	630,585
14	Drejtoria Arsimore Rajonale Vlorë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	820,080
15	Zyra Arsimore Kuçovë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	193,703
16	Zyra Arsimore Skrapar	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	129,416
17	Zyra Arsimore Bulqizë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	200,771
18	Zyra Arsimore Mat	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	404,402
19	Zyra Arsimore Krujë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	619,646
20	Zyra Arsimore Gramsh	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	221,975
21	Zyra Arsimore Librazhd	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	469,530
22	Zyra Arsimore Peqin	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	156,005
23	Zyra Arsimore Lushnjë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	891,099
24	Zyra Arsimore Mallakastër	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	193,029
25	Zyra Arsimore Përmet	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	176,369
26	Zyra Arsimore Tepelenë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	192,693
27	Zyra Arsimore Devoll	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	164,757
28	Zyra Arsimore Kolonjë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	93,233
29	Zyra Arsimore Pogradec	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	482,153
30	Zyra Arsimore Has	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	151,798
31	Zyra Arsimore Tropojë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	364,686
32	Zyra Arsimore Kurbin	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	423,419
33	Zyra Arsimore Mirditë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	187,981
34	Zyra Arsimore Malësia e Madhe	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	244,358
35	Zyra Arsimore Pukë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	169,637
36	Zyra Arsimore Kavajë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	332,206
37	Zyra Arsimore Delvinë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	41,736
38	Zyra Arsimore Sarandë	Bibliotekat shkollore "krijim fondi biblioteke 2011"	212,551

VENDIM
Nr.899, datë 14.12.2011

PËR DISA SHTESA DHE NDRYSHIME NË VENDIMIN NR.55, DATË 3.2.2010 TË KËSHILLIT TË MINISTRAVE "PËR DEKLARIMIN E DETYRUESHËM TË DEKLARATAVE TATIMORE DHE TË DOKUMENTEVE TË TJERA TATIMORE, VETËM NËPËRMJET FORMËS ELEKTRONIKE"

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës, të nenit 65 të ligjit nr.9920, datë 19.5.2008 "Për procedurat tatimore në Republikën e Shqipërisë", të ndryshuar, dhe të ligjit nr.9136, datë 11.9.2003 "Për mbledhjen e kontributeve të detyrueshme të sigurimeve shoqërore dhe shëndetësore në Republikën e Shqipërisë", të ndryshuar, me propozimin e Ministrit të Financave, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

Në vendimin nr.55, datë 3.2.2010 të Këshillit të Ministrave, bëhen këto shtesa dhe ndryshime:

1. Në shkronjën "a" të pikës 1, shtohen nënndarjet "v", "vi" dhe "vii", si dhe paragrafi, si më poshtë vijon:

"v) e deklarimit dhe të pagesës së tatimit mbi të ardhurat personale të biznesit të vogël;

vi) listëpagesës së kontributeve të sigurimeve shoqërore, shëndetësore dhe tatimit mbi të ardhurat nga punësimi;

vii) pasqyrës të të punësuarve për herë të parë, atyre rishtazi, si dhe të të larguarve nga puna;

Forma dhe përmbajtja e listëpagesës dhe pasqyrës për deklarimin e ndryshimeve të numrit të punonjësve përcaktohen me udhëzim të Ministrit të Financave.".

2. Pas pikës 5 shtohen pikat 5.1; 5.2; 5.3; 5.4; 5.5; dhe 5.6, me këtë përmbajtje:

"5.1. Subjektet e përmendura në pikat 2, 3, 4 dhe 5 të këtij vendimi, janë të detyruara të paraqesin listëpagesën dhe pasqyrën për deklarimin e ndryshimeve të numrit të punonjësve, vetëm nëpërmjet formës elektronike, duke filluar nga data 1 janar 2012, sipas afateve ligjore.

5.2. Subjektet e tjera, të papërmendura në pikat 2, 3, 4 dhe 5 të këtij vendimi, janë të detyruara të paraqesin deklaratat dhe dokumentet tatimore, sipas pikës 1 të këtij vendimi, vetëm nëpërmjet formës elektronike, duke filluar nga data 1 janar 2012, sipas afateve ligjore.

5.3. Subjektet, që janë të detyruara të deklarojnë dhe të paguajnë kontributet e sigurimeve shoqërore dhe shëndetësore, duhet të dorëzojnë në organet tatimore, brenda afateve ligjore edhe në formë shkresore, listëpagesat dhe të dhënat për ndryshimin e numrit të punonjësve për 6 (gjashtë) muajt e parë të vitit 2012. Për këto 6 (gjashtë) muaj, për efekt të zbatimit të afateve të deklarimit, do të vlerësohet dokumenti i dorëzuar apo i deklaruar më i pari në organin tatimor.

5.4. Për identifikimin e punonjësve, që deklarohen në listëpagesë, të përdoret numri personal sipas ligjit nr.8952, datë 10.10.2002 "Për letërnjoftimin e shtetasve shqiptarë", të ndryshuar.

Ministria e Financave, Ministria e Shëndetësisë, Ministria e Brendshme dhe Agjencia Kombëtare e Shoqërisë së Informacionit, me udhëzime të përbashkëta të përcaktojnë rregullat e komunikimit *online* për përdorimin e bazës së të dhënave për numrin e identitetit të shtetasve.

5.5. Në zbatim të këtij vendimi, Ministria e Financave, Ministri për Inovacionin dhe Teknologjinë e Informacionit e të Komunikimit, Ministria e Brendshme, Instituti i Sigurimeve Shoqërore, Instituti i Sigurimeve të Kujdesit Shëndetësor, Agjencia Kombëtare e Shoqërisë së Informacionit, Autoriteti Kombëtar për Certifikimin Elektronik, në bashkëpunim ndërmjet tyre dhe në mënyrë të pavarur sipas përkatësisë, të përcaktojnë nomenklaturën e procedurat për shkëmbimin e të dhënave, certifikimin dhe transmetimin elektronik të tyre, rregullat e përpunimit të të dhënave, si dhe të ruajtjes në regjistra elektronikë të historikut të kontributeve të paguara dhe të fondit të pagave, për çdo subjekt dhe person kontributpagues, sipas muajve.

5.6. Me fillimin e zbatimit të këtij vendimi, organet tatimore dërgojnë në organet e sigurimeve shoqërore dhe të sigurimeve të kujdesit shëndetësor, në mënyrë periodike, të dhënat e listëpagesës, në total dhe për çdo individ, vetëm në format elektronik dhe vetëm pasi shuma e detyrimeve që ajo përmban të jetë paguar plotësisht nga subjekti përkatës.".

3. Pas pikës 7 shtohet pika 8, me këtë përmbajtje:

"8. Ministria e Financave, Drejtoria e Përgjithshme e Tatimeve, Instituti i Sigurimeve Shoqërore dhe Instituti i Sigurimeve të Kujdesit Shëndetësor, për zbatimin e këtij vendimi, të nxjerrin udhëzime të përbashkëta dhe të veçanta me rregullat për zbatimin e detyrave përkatëse.".

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI
Sali Berisha

VENDIM
Nr.909, datë 28.12.2011

PËR NJË SHTESË FONDI NË BUXHETIN E VITIT 2011, MIRATUAR PËR MINISTRINË E PUNËS, ÇËSHTJEVE SOCIALE DHE SHANSEVE TË BARABARTA, PËR INSTITUTIN E SIGURIMEVE SHOQËRORE

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës, të nenit 5 të ligjit nr.9936, datë 26.6.2008 "Për menxhimin e sistemit buxhetor në Republikën e Shqipërisë" dhe të nenit 13 të ligjit nr.10 355, datë 2.12.2010 "Për buxhetin e vitit 2011", të ndryshuar, me propozimin e Ministrit të Financave, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Ministrisë së Punës, Çështjeve Sociale dhe Shanseve të Barabarta, në buxhetin e vitit 2011, në programin "Sigurimi shoqëror", t'i shtohet fondi 800 000 000 (tetëqind milionë) lekë, për trasfertën e bredshme korente, për Institutin e Sigurimeve Shoqërore.

2. Ky fond të përballohet nga fondi i kontigjencës, për ruajtjen e deficitit, për vitin 2011.

3. Ngarkohen Ministria e Financave, Ministria e Punës, Çështjeve Sociale dhe Shanseve të Barabarta dhe Instituti i Sigurimeve Shoqërore për zbatimin e këtij vendimi.

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

KRYEMINISTRI
Sali Berisha

VENDIM
Nr.122, datë 21.11.2011

MBI ANKIMIN ADMINISTRATIV TË "CEZ SHPËRNDARJE" SHA NË LIDHJE ME VENDIMIN NR.99, DATË 30.9.2011 "MBI MIRATIMIN E STUDIMIT PËR BORXHIN E KEQ"

Në mbështetje të nenit 9 pikat 1 dhe 4 të ligjit nr.9072, datë 22.5.2003 "Për sektorin e energjisë elektrike", të ndryshuar, nenit 16 dhe 16/1 të "Rregullave të praktikës dhe procedurave të ERE-s, të ndryshuara, nenit 25 të Kodit të Procedurave Administrative dhe nenit 328 të Kodit të Procedurës Civile, Bordi i Komisionerëve të Entit Rregullator të Energjisë (ERE), në mbledhjen e tij të datës 21.11.2011, pasi analizoi ankimin e paraqitur nga "CEZ shpërndarje" sh.a. me shkresat nr.5462, datë 18.10.2011,5461/1 datë 24.10.2011, nr.5462/2 datë 15.10.2011, si dhe relacionin e përgatitur nga grupi i punës,

Konstatoi se:

- Me shkresat nr.5462, nr.5462/1, respektivisht të datave 18.10.2011 dhe 24.10.2011, në ERE është depozituar ankimi i "CEZ shpërndarje" sh.a., mbi vendimin nr.99, datë 30.9.2011 "Mbi miratimin e studimit të borxhit të keq".

- Baza ligjore e paraqitjes së këtij ankimi nga "CEZ shpërndarje" sh.a. është Kodi i Procedurave Administrative, nenet 115 germa "a", 116, 117, 121 dhe neni 16 të "Rregullave të praktikës dhe procedurave të ERE-s".

- Lënda dhe përmbajtja e këtij ankimi paraqitet me statusin e ankimit administrativ dhe deklarimin dhe konstatimin nga ERE të pavlefshmërisë absolute të vendimit nr.99, datë 30.9.2011.

- Ligji nr.9072, datë 22.5.2003 "Për sektorin e energjisë elektrike" në nenin 9 të tij përcakton se: "Kundër vendimeve të ERE-s mund të bëhet ankim në gjykatë brenda 30 ditëve nga botimi i vendimit në Fletoren Zyrtare. Gjykata gjykon vetëm mbi ligjshmërinë ose themelësinë e vendimit të Bordit dhe mund të vendosë anulimin pjesërisht ose tërësisht të vendimit, kur nuk e gjen të bazuar në ligj".

- "Rregullat e praktikës dhe procedurave të ERE-s" përcaktojnë në nenin 16/1 se: Çdo person në përputhje me ligjin nr.9072, datë 22.5.2003 "Për sektorin e energjisë elektrike" dhe ligjin nr.9646, datë 30.6.2008 "Për gazin natyror" mund të bëjnë ankim në gjykatë kundër vendimit të Bordit të Komisionerëve të ERE-s brenda 30 ditëve nga botimi i vendimit në Fletoren Zyrtare.

- Neni 25 i Kodit të Procedurave Administrative përcakton detyrimin e organeve administrative për të verifikuar nëse kanë ose jo juridiksionin për të vendosur mbi një çështje.

- Me shkresat nr.5462/1, Prot. datë 20.10.2011 (depozituar në ERE më datë 24.10.2011) dhe nr.5462/2, datë 15.11.2011, "CEZ shpërndarje" sh.a. depozitoi në ERE, sqarime shtesë në mbështetje të ankimit të "CEZ shpërndarje" mbi vendimin e ERE-s nr.99, datë 30.9.2011 "Për studimin e borxhit të keq", duke u shprehur se beson se ky informacion do të shërbejë për rishikimin e vendimit nga ERE.

- Shkresat nr.5462/1 Prot. datë 20.10.2011 (depozituar në ERE më datë 24.10.2011) dhe nr.5462/2, datë 15.11.2011, paraqesin një vullnet të ndryshëm nga ai i shkresës nr.5462, Prot. datë 18.10.2011 "Ankimi administrativ mbi vendimin e ERE-s, për miratimin e studimit të borxhit të keq". Në ankimin e datës 18.10.2011 (depozituar në ERE më datë 20.10.2011), "CEZ shpërndarje" ka kërkuar që ERE të deklarojë dhe konstatojë si absolutisht të pavlefshëm vendimin e Bordit të Komisionerëve mbi borxhin e keq.

- Konstatimi i pavlefshmërisë së aktit administrativ "Vendimi i Bordit të Komisionerëve nr.99 datë 30.9.2011", nuk është në juridiksionin e ERE-s, kjo pasi siç cituar më lart në nenin 9 pikat 1 dhe 4 të ligjit nr.9072, datë 22.5.2003 "Për sektorin e energjisë elektrike", të ndryshuar, është përcaktuar se: "Kundër vendimit të Bordit të ERE-së mund të bëhet ankim në gjykatë brenda 30 ditëve nga botimi i vendimit në Fletoren Zyrtare. Gjykata gjykon vetëm mbi ligjshmërinë ose themelësinë e vendimit të Bordit dhe mund të vendosë anulimin pjesërisht ose tërësisht të vendimit, kur nuk e gjen të bazuar në ligj."

- Rishikimi i vendimit bazuar në "Rregullat e praktikës dhe procedurave të ERE-s", neni 16, ka kusht të procesit për rishikimin e vendimit paraqitjen nga pala e interesuar brenda 5 ditëve nga marrja e vendimit, të provave të reja që mund të çojnë Bordin të marrë një vendim të ndryshëm nga ai i marrë më parë.

- Në analizë të informacionit shtesë të dërguar më datë 15.11.2011, nuk konstatohet asnjë provë e re nga Bordi i Komisionerëve gjatë shfaqjes së vullnetit në vendimmarrjen e datës 30.9.2011 "Për studimin e borxhit të keq".

Për gjithë sa më sipër, Bordi i Komisionerëve të ERE-s

VENDOSI:

1. Deklarimin e mungesës së juridiksionit të ERE-s për kërkesën e "CEZ shpërndarje" sh.a. për shpalljen absolutisht të pavlefshëm të vendimin nr.99, datë 30.9.2011 të Bordit të Komisionerëve të ERE-s "Mbi miratimin e studimit për borxhin e keq."

2. Mospranimin e kërkesës për rishikim të vendimit sipas shkresës së “CEZ shpërndarje” sh.a. me nr.5462/1, datë 20.10.2011 dhe nr.5462/2, datë 15.11.2011.

3. Lënien në fuqi të vendimit nr.99, datë 30.9.2011.

4. Drejtoria Juridike dhe e Mbrojtjes së Konsumatorit të njoftojë “CEZ shpërndarje” sh.a. për këtë vendim.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Ky vendim botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYETARI
Sokol Ramadani

Abonimet vjetore për Fletoren Zyrtare mund të bëhen pranë Postës Shqiptare ose pranë Qendrës së Publikimeve Zyrtare, në adresën: Bulevardi "Gjergj Fishta", mbrapa ish-ekspozitës "Shqipëria Sot", tel: 04 24 27 007.
Çmimi i abonimit pranë Postës Shqiptare, për Fletoret Zyrtare 2012, është 16 000 lekë.
Çmimi i abonimit në QPZ është 14 000 lekë pa detyrimin e shpërndarjes në adresa.

Hyri në shtyp më 29.12.2011
Doli nga shtypi më 29.12.2011

Tirazhi: 1700 copë	Formati: 61x86/8

Shtypshkronja e Qendrës së Publikimeve Zyrtare
Tiranë, 2011

Çmimi 48 lekë