FLETORJA ZYRTARE
E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

www.qbz.gov.al

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

Viti: 2016 – Numri: 230

Tiranë – E premte, 25 nëntor 2016

PËRMBAJTJA

		Faqe
Vendim i Këshillit të Ministrave nr. 811, datë 16.11.2016	Për miratimin e Strategjisë Sektoriale të Transportit dhe planit të veprimit 2016 – 2020.....	23877

VENDIM
Nr. 811, datë 16.11.2016

PËR MIRATIMIN E STRATEGJISË SEKTORIALE TË TRANSPORTIT DHE PLANIT TË VEPRIMIT 2016–2020

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës, me propozimin e ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Miratimin e Strategjisë Sektoriale të Transportit dhe planit të veprimit 2016–2020, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij vendimi.

2. Ngarkohen Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës, ministritë dhe institucionet përgjegjëse të përmendura në tekstin e kësaj strategjie dhe planit të veprimit për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI
Edi Rama

STRATEGJIA SEKTORIALE E TRANSPORTIT DHE PLANI I VEPRIMIT
2016-2020

Shkurtimet

AACSH	Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar
ACROSSEE	Akses i përmirësuar në pikat e kalimit kufitar për integrimin në Evropën Jug-Lindore
AESA	Agjencia Evropiane për Sigurinë Ajrore
AESD	Agjencia Evropiane për Sigurinë Detare
ALBCONTROL	Shërbimet e Navigimit Ajror të Shqipërisë
ANALTIR	Shoqata Shqiptare për Transportin Rrugor Ndërkombëtar dhe Instituti i Trajnimit
AP	Autoriteti(et) Portuale
ARRSH	Autoriteti Rrugor Shqiptar
AT	Asistenca Teknike
BE	Bashkimi Evropian
BEDSH	Bashkimi Evropian - Delegacioni në Shqipëri
BEI	Banka Evropiane e Investimeve
BERZH	Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim
BNRZH	Banka Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim
COSCO	China Ocean Shipping Company
DPD	Drejtoria e Përgjithshme Detare
DPSHTRR	Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor
ETD	Edukimi dhe Trajtimi Detar
EUROCONTROL	Organizata Evropiane për Sigurinë e Navigimit Ajror
FEB	Forumi Ekonomik Botëror
FNT	Forumi Ndërkombëtar i Transportit
FSHZH	Fondi Shqiptar i Zhvillimit
GPSV	Grupi i Projekteve nga Sektor i Vetëm
HSH	Kompania Shqiptare e Hekurudhave (*Hekurudha Shqiptare*)
HVE	Hapësira e Vetme Evropiane
IAPA	Instrumenti për Asistencën e Para-Anëtarësimit (BE)
IKG	Indeksi Konkurruese Global
INF	Institucionet Ndërkombëtare Financiare
INSTAT	Instituti Shqiptar i Statistikave
INV	Indeksi Ndërkombëtar i Vrazhdësisë
IPL	Indeksi i Performancës Logjistike
IRYM	Ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë
ISHT	Instituti Shqiptar i Transportit
KBP	Kontratat Bazuar në Performancë
KBR	Këshilli i Bashkëpunimit Rajonal
KE	Komisioni Evropian
KEAC	Konferenca Evropiane e Aviacionit Civil
KEKBE	Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Evropën
KEMT	Konferenca Evropiane e Ministrave të Transportit
KHM	Korridori Hekurudhor i Mallrave
KKBTZH	Konferenca e Kombeve të Bashkuara për Tregtinë dhe Zhvillimin

KKKBNK	Konventa Kornizë e Kombeve të Bashkuara për Ndryshimet Klimatike
KMMD	Komiteti për Mbrojtjen e Mjedisit Detar (i OND-së)
KNMRRD	Kodi Ndërkombëtar i Mallrave të Rrezikshme Detare
KNPNA	Ndotja Detare (Konventa Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet)
KNSAP	Kodi Ndërkombëtar i Sigurisë së Anijeve dhe Porteve
KSD	Komiteti për Sigurinë Detare (i OND-së)
KSH-A	Kërkimi dhe Shpëtimi Ajror
KSH-D	Kërkimi dhe Shpëtimi Detar
MBS	Mbështetja nga Buxheti i Sektorit
MF	Ministria e Financave
MIE	Ministria e Integrimit Evropian
MiM	Memorandumi i Mirëkuptimit
MIZB	Menaxhimi i Integruar i Zonave Bregdetare
MKK	Marrëveshja e Kalimit Kufitar
MRV	BE mbi monitorimin, raportimin dhe verifikimin e emetimeve të karbonit të dyoksidit nga transporti detar
MSA	Marrëveshja e Stabilizimit dhe Associimit
MTA	Menaxhimi i Trafikut Ajror
MTI	Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës
MZHETTS	Ministria e Zhvillimit Ekonomik, Turizmit, Tregtisë dhe Sipërmarrjes
MTLEQ	Marrëveshja e Tregtisë së Lirë në Evropën Qendrore
MTMLSI	Menaxhimi i Trafikut të Mjeteve Lundruese dhe Sistemi i Informacionit
MZPEA	Marrëveshja për Zonën e Përbashkët Evropiane të Aviacionit
NDHE	Ndërfaqësimi i të Dhënave Elektronike
OBT	Organizata Botërore e Tregtisë
OEA	Operatori Ekonomik i Autorizuar
OKHAA	Organi Kombëtar për Hetimin e Aksidenteve Ajrore / Incidentet në Aviacionin Civil
OLE	Organizmi të Lidhim Evropën
ONAC	Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil
OND	Organizata Ndërkombëtare Detare
ONP	Organizata Ndërkombëtare e Punës
OTEJL	Observatori i Transportit për Evropën Jug-Lindore
PAUSM	Programi i Auditimit Universal të Sigurisë së Mbikëqyrjes së ONAC-ut
PBA	Programi Buxhetor Afatmesëm
PDHE	Përpunimi i të Dhënave Elektronike
PKIE	Plani Kombëtar për Integrimin Evropian
PKK	Pikë Kufitare Kalimi
PKTSH	Plani Kombëtar i Transportit të Shqipërisë
PKVEE	Plani Kombëtar i Veprimit për Efikasitetin e Energjisë 2010-2018
PPP	Partneriteti Publik Privat (PPP)
PSP	Pjesëmarrja e Sektorit Privat
PVN	Plani i Veprimeve Ndreqëse

QSH	Qeveria Shqiptare
QTDI	Qendra e Trajnimit Detar dhe Industrial
RBSHB	Rojet Bregdetare të Shteteve të Bashkuara
REBIS	Përditësimi i Studimit Rajonal për Infrastrukturën e Rajonit
RMZ	Republika e Malit te Zi
RSA	Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore
RSH	Republika e Shqipërisë
RRHE	Rrjeti Hekurudhor Evropian
RRTT-E	Rrjeti i Transportit Trans-Evropian
RRUB	Rrugët Ujore Brendatokësore
SCTK	Standardet për Certifikimin e Trajnimit dhe Kontrollin
SIFQSH	Sistemi i Informacionit Financiar të Qeverisë Shqiptare
SIGJD	Sistemi i Identifikimit dhe Gjurmimit në Distanca të Largëta
SIT	Sistemet Inteligjente të Transportit
SJD	Siguria e Jetës në Det (Konventa Ndërkombëtare)
SKKS	Sistemet e Kontroll-Komandës dhe Sinjalizimit
SKZHI-II	Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim 2015-2020
SMPF	Strategjia e Menaxhimit Publik Financiar
SMTHE	Sistemi i Menaxhimi it të Trafikut Hekurudhor Evropian
SPR	Standardet dhe Praktikat e Rekomanduara të shtojcave të ONAC-ut
SRKT	Sistemi i Ri i Kompjuterizuar i Tranzitit
SSHTRR	Strategjia Shqiptare për Taksat e Rrugëve
STRR	Strategjia për Tarifat Rrugore
SHJVE	Shërbimet e Jashtme të Veprimit në Evropë
SHNA	Shërbimet e Navigimit Ajror
SHNNDANF	Shoqata Ndërkombëtare e Ndihmesave Detare për Autoritetet Navigimit dhe Fareve
SHNPL	Shoqata Ndërkombëtare e Porteve dhe Limaneve
SHNTM	Dhoma Ndërkombëtare e Transportit të Mallrave
TDMV	Trafiku ditor mesatar në vit
TeR	Termat e Referencës
TEU	Njësia Ekuivalente e Njëzet Këmbëve
TKP	Treguesit Kryesorë të Performancës
TLD	Treguesi i Lidhur me Disbursimin
TLLTD	Treguesi i Lidhshmërisë së Linjave të Transportit Detar
VSAH	Vlerësimi i Sigurisë së Avionëve të Huaj
VSM	Vlerësimi Strategjik Mjedisor
WB	Banka Botërore
ZDVN	Zonë Detare Veçanërisht e Ndjeshme
ZE	Zbatimi i Efektshëm
ZOSHP	Zona e Ofrimit të Shërbimit të Përbashkët

Përmbledhja ekzekutive

Objektivi i përgjithshëm i **Strategjisë Sektoriale të Transportit dhe Planit të Veprimit 2016-2020** është që të (i) *zhvillojë më tej sistemin kombëtar të transportit dhe përveç kësaj* (ii) *të përmirësojë ndjeshëm qëndrueshmërinë, ndërlidhjen, ndërveprimin dhe integrimin* e tij më gjerë, me sistemin ndërkombëtar dhe evropian të transportit dhe rajonin.

Strategjia dhe Plani i Veprimit janë *në përputhje të plotë me vizionin strategjik të Qeverisë Shqiptare* dhe *konceptet kryesore të Politikës Evropiane të Transportit*. Ato sigurojnë zhvillimin e një sistemi efikas, të qëndrueshëm dhe të ndjeshëm ndaj mjedisit të transportit, që mbështet objektivat kryesore të zhvillimit ekonomik dhe social të Shqipërisë si dhe integrimin e ardhshëm të vendit në Bashkimin Evropian.

Të **43 politikat** (*veprimet prioritare*) të identifikuara për një periudhë 5-vjeçare janë të ndërlidhura thellë, krijojnë një balancë midis masave të buta dhe investimeve dhe janë zgjedhur për të përcaktuar një Strategji Kombëtare dhe Plan Veprimi të fortë për Transportin që plotëson kriteret e mëposhtme:

- *Lidhja*: deri në çfarë mase janë objektivat e Strategjisë të lidhura me nevojat dhe prioritetet zhvilluese në nivel kombëtar dhe të BE-së?
- *Efektshmëria*: sa realiste është Strategjia për arritjen e objektivave të saja specifike dhe globale deri në vitin 2020 ose më parë?
- *Efikasiteti*: sa mirë janë caktuar burimet (investimet, mirëmbajtja dhe burimet njerëzore) në lidhje me përfundimet ose rezultatet?
- *Konsistenca dhe koherenca*: a janë objektivat dhe masat e propozuara të lidhura logjikisht me analizën social-ekonomike dhe a janë ato reciprokisht konsistente (konsistenca) si dhe a janë të ngulitura mirë në objektivat e politikave (p.sh. Objektivat EJL 2020) dhe ndërhyrjet (koherenca) rajonale, kombëtare dhe të komunitetit?
- *Dobia*: a janë efektet e pritura dhe të papritura realiste dhe globalisht të kënaqshme në kontekstin e nevojave më të gjera sociale, mjedisore dhe ekonomike?
- *Qëndrueshmëria*: a do të mbeten efektet e përftuara në programet e propozuara edhe pas përfundimit të zbatimit të strategjisë?
- *Organizimet e menaxhimit dhe monitorimit*: si mund të ndikojnë ato mbi arritjen e objektivave të Strategjisë dhe përveç kësaj si mund të kontribuojnë në rezultatet pozitive?

Dokumenti është strukturuar në pjesët dhe kapitujt e përcaktuar me urdhër të Kryeministrit Nr. 93 të datës 7 gusht 2012 (metodologjia për përgatitjen e strategjive sektoriale kombëtare), si vijon:

- **Kushtet aktuale** (vlerësimi i detajuar sipas modalitetit të transportit dhe [sektori] si një i tërë);
- **Vizioni, prioritetet dhe objektivat strategjike**;
- **Politikat** (*Veprimet prioritare*);
- **Ndërlikimet e burimeve**; dhe
- **Llogaridhënia, monitorimi dhe vlerësimi**.

Pasi i ka përputhur rekomandimet me **Strategjinë Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim 2015-2020 (SKZHI-II),** Strategjia Kombëtare e Transportit dhe Plani i Veprimit marrin parasysh më tej Grupin e Projekteve nga Sektori i Vetëm (GPSV) për Transportin që tashmë është bërë një prioritet nga Qeveria Shqiptare (QSH) dhe strategjitë e tjera ndërsektoriale të nxitura nga QSH-ja në fushën e biznesit, tregtisë, turizmit, mjedisit, energjisë dhe përfshirjes sociale.

1. Kushtet aktuale të sektorit të transportit shqiptar

1.1. Hyrja

1.1.1. Sektori i transportit shqiptar në kontekstin e Strategjisë Kombëtare të Shqipërisë për Zhvillimin dhe Integrimin (SKZHI II)

SKZHI-II përcakton vizionin e Shqipërisë për zhvillimin e saj kombëtar social, demokratik dhe ekonomik gjatë periudhës 2015-2020, duke përfshirë një plan për integrimin në Bashkimin Evropian pas dhënies së statusit të vendit kandidat më 27 qershor 2014. Për këtë arsye "Strategjia aktuale Kombëtare Sektoriale për Transportin 2016-2020" është në pajtim me këtë përpjekje të qeverisë.

Gjatë Strategjisë së mëparshme Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim (SKZHI-I 2007-2014), u bënë investime të rëndësishme publike në infrastrukturën e transportit si një mbështetje kryesore për zhvillimin e të gjithë sektorëve të tjerë të ekonomisë shqiptare. Investimet në infrastrukturën rrugore kanë qenë të një rëndësie të posaçme, veçanërisht në Korridorin Veri-Jug, Autostradën Shqipëri - Kosovë, Portin e Durrësit dhe Korridorin VIII. Këto investime kanë kontribuar dukshëm në zhvillimin e rrjetit të infrastrukturës së Ballkanit, me synimin e një integrimi të ardhshëm në Rrjetin e Transportit Trans-Evropian (RRTT-E), dhe përveç kësaj kanë përmirësuar shërbimet e transportit dhe kanë ofruar një lidhje më të qëndrueshme si për bizneset ashtu dhe qytetarët.

Zhvillimi dhe modernizimi i infrastrukturës së transportit në Shqipëri ka qenë dhe mbetet një nga prioritetet kryesore të Qeverisë Shqiptare. Qëllimi ka qenë: i) të krijohen parakushtet për zhvillimin e sektorëve të tjerë të ekonomisë, ii) të rritet aksesi i mallrave dhe udhëtarëve në tregti dhe ofrimin e shërbimeve, dhe iii) të kontribuohet në mënyrë të konsiderueshme në rritjen e përgjithshme ekonomike dhe zhvillimin e ekonomisë.

Prioriteti strategjik është që të përshpejtohet integrimi i sistemit të transportit të Shqipërisë dhe të krijohet një treg i integruar i përbërë nga infrastruktura e transportit nëpërmjet tokës (rrugëve dhe hekurudhave), detit dhe lumenjve. Qëllimi kryesor i zhvillimit të sektorit për periudhën 2015-2020 është parashikuar të jetë "Zhvillimi i një sistemi efikas të transportit, të integruar në rajon dhe në rrjetin e BE-së, që promovon zhvillimin ekonomik dhe cilësinë e jetës së qytetarëve".

Pavarësisht investimeve të rëndësishme, veçanërisht në përmirësimin e infrastrukturës rrugore, sektori i transportit ka ende shumë punë për t'u bërë një promotor i rëndësishëm i zhvillimit ekonomik në Shqipëri. Financimi në kohë dhe i përshtatshëm i programeve të investimeve vjetore dhe afatmesme mbetet problematik. Përveç kësaj, cilësia e punimeve publike që kanë lidhje me transportin nuk është ende në përputhje me standardet e BE-së.

1.1.2. Sektori i transportit shqiptar në kontekstin rajonal dhe të BE-së

Politika Evropiane e Transportit

Përpjekjet kombëtare të përshkruara më sipër duhet të vihen në një **perspektivë trans-kombëtare**, veçanërisht, pasi Shqipëria është bërë një vend kandidat i Bashkimit Evropian. Me pak fjalë, përafrimi i politikave të transportit të Shqipërisë me Politikën Evropiane të Transportit dhe koordinimi i infrastrukturës së saj të transportit me vendet fqinje - vendet e **Ballkanit Perëndimor** që përfshijnë Shqipërinë, Bosnje Hercegovinën, Ish-Republikën Jugosllave të Maqedonisë (IRJM), Malin e Zi, Serbinë dhe Kosovën - janë bërë dy gjërat kryesore "që duhen bërë patjetër" nga vendimmarrësit e transportit në Shqipëri.
Për sa i përket Politikës Evropiane të Transportit, vendet anëtare të BE-së kanë miratuar një plan për Zonën e Vetme Evropiane të Transportit, drejt një sistemi konkurrues dhe me burime efikase të transportit[1]. Objektivat afatmesme dhe afatshkurtra janë të qarta dhe ambicioze:

[1] Dokumenti bazë i lëshuar nga BE-ja në mars të vitit 2011.

- Deri në vitin 2030, 30% e transportit rrugor, mbi 300 km distancë, duhet të zhvendoset në mënyra të tjera të tilla si transporti hekurudhor ose ujor dhe më shumë se 50% deri në vitin 2050.
- Deri në vitin 2050 duhet të përfundojë një rrjet hekurudhor evropian me shpejtësi të lartë dhe një rrjet hekurudhor i ngjeshur duhet të mirëmbahet në të gjitha shtetet anëtare. Deri në vitin 2050, pjesa më e madhe e transporteve të pasagjerëve për distancat e mesme duhet të bëhet me hekurudhë.
- Deri në vitin 2030 duhet të ketë një rrjet kryesor multimodal RRTT-E në gjithë Evropën, me një rrjet me cilësi e kapacitet të lartë deri në vitin 2050 dhe të ketë një numër përkatës shërbimesh informacioni.
- Deri në vitin 2050 të gjitha aeroportet kryesore të rrjetit duhet të jenë lidhur me rrjetin hekurudhor, mundësisht me linja me shpejtësi të lartë.
- Deri në vitin 2050 duhet të sigurohet që të gjitha portet kryesore detare të jenë lidhur në mënyrë të mjaftueshme me rrjetin hekurudhor të mallrave dhe atje ku është e mundur me sistemin e ujërave.

Nga pikëpamja mjedisore, politika e transportit të BE-së është fokusuar në zhvillimin e një sistemi të integruar të transportit multimodal që është i padëmshëm për mjedisin.

Observatori i Transportit për Evropën Jug-Lindore

Observatori i Transportit për Evropën Jug-Lindore (OTEJL) është me rëndësi të veçantë në këtë kontekst trans-kombëtar. Kjo organizatë rajonale e transportit u themelua nga Memorandumi i Mirëkuptimit (MiM) për zhvillimin e Rrjetit Qendror të Transportit Rajonal nënshkruar më 11 qershor 2004 nga qeveritë e shteteve të Ballkanit Perëndimor, Misioni i Kombeve të Bashkuara në Kosovë dhe Komisioni Evropian. Qëllimi i OTEJL-it është i) të promovojë bashkëpunimin në zhvillimin e infrastrukturës kryesore dhe ndihmëse në **Rrjetin multi-modal gjithëpërfshirës të OTEJL**[2], dhe ii) të rrisë kapacitetet lokale për zbatimin e programeve të investimeve.

Në kontekstin e Këshillit të Bashkëpunimit Rajonal, **Strategjia e Evropës Jug-Lindore 2020 (SEJL 2020)** ka përcaktuar disa objektiva ambicioze për sektorin e transportit, duke përfshirë: (i) uljen e kostos së transportit për njësi të shërbimit të transportit me 20% , dhe uljen e kostos së transportit të Njësisë Ekuivalente të Njëzet-Këmbë (TEU) në mesataren e BE-së[3]; (ii) përmirësimin e normave të përdorimit të infrastrukturës së transportit në mbi 40% të kapacitetit të projektuar; (iii) efikasitet më të lartë të energjisë duke ulur konsumin e energjisë për njësi të shërbimit të transportit me 20%; dhe (iv) rritjen e pjesës hekurudhore/ujore sipas objektivave specifike të vendit që do të përcaktohen në planet kombëtare të veprimit dhe (v) lehtësimin e transportit ajror.

Dimensioni i "Transportit" të Strategjisë EJL 2020 çon më tej angazhimet e dhëna nga vendet në kuadër të Rrjetit Gjithëpërfshirës OTEJL, përmendur më lart dhe detyrimet e mundshme sipas Traktatit të ardhshëm të Komunitetit për Transportin, që do të zëvendësojë Memorandumin aktual të Mirëkuptimit, duke mbuluar të gjitha modalitetet e transportit tokësor, përfshi atë rrugor, hekurudhor dhe detar. Qëllimi i këtij traktati është që të: (i) të krijojë një treg të integruar për infrastrukturë dhe transport, (ii) të rrisë operacionet e transportit brenda rajonit dhe me BE-në, dhe (iii) të ofrojë një bazë të efektshme për projektet e ardhshme të investimeve në sektorin e transportit. Për të përballuar veprimet strategjike të EJL 2020, janë krijuar dy Programe specifike Rajonale në kuadër të Dimensionin "I" (Transporti):

- Programi Rajonal për Transportin EJL 2020, përgatitur nga OTEJL-i në koordinim me QKSH-në, synon të: (i) të krijojë një sistem efikas dhe mirëfunksionues transporti i cili operon mirë në rajonin e EJL-së; (ii) të mundësojë përshpejtimin e politikave dhe reformave rregullatore; dhe (iii) të përqendrojë investimet në korridoret kryesore dhe ndërlidhësit.

---

[2] Fillimisht i quajtur "Rrjeti Kryesor", më vonë ai u quajt "Rrjeti Gjithëpërfshirës" pas rishikimit të fundit të politikës dhe përkufizimeve përkatëse të RRTT-E.

[3] Ekuivalenti i njësisë njëzet-këmbë ose TEU i referohet volumit të ngarkesës për kontejnerë standard 20 këmbë [6.1 m].

- Programi Rajonal i Transportit Ajror EJL 2020, në bashkëpunim ndërmjet QKSH-së dhe Zonës së Ofrimit të Shërbimit të Përbashkët synon: (i) një përdorim të harmonizuar dhe optimizuar të hapësirës ajrore rajonale të EJL-së; dhe (ii) një përmirësim të Lidhshmërisë së Transportit Ajror në EJL.

Zhvillimi i Rrjetit Gjithëpërfshirës të OTEJL-it, në përputhje me **standardet e RRTT-E** me synimin e tërheqjes së flukseve të trafikut ndërkombëtar dhe rritjes së lëvizshmërisë rajonale përgjatë rrjetit, mbetet një objektiv mbizotërues i bashkëpunimit rajonal të transportit të kryer nën ombrellën e OTEJL-it. Përveç kësaj, infrastruktura e transportit duhet të mbështetet edhe nga sistemet e integruara të efektshme të menaxhimit të trafikut. Prandaj, integrimi i mëtejshëm i sistemit të transportit të Evropës Jug-Lindore në atë evropian mbetet një prioritet për rajonin për periudhën afatgjatë. Zbatimi i rregullave të tregut në transport, heqja e ngushticave ndërkufitare dhe pengesave jofizike të transportit, si dhe forcimi i rregullave dhe praktikave në fushën e sigurisë së transportit, janë çështje të rëndësishme për lehtësimin e transportit.

Hapësira e Vetme Ajrore Evropiane

Edhe transporti ajror është po ashtu një pjesë integrale e sistemit të transportit duke u konsideruar për rajonin, siç dëshmohet nga krijimi i programit të sipërpërmendur specifik rajonal 2020. Në fakt, që nga viti 2004, Bashkimi Evropian (BE) ka fituar kompetenca në Menaxhimin e Trafikut Ajror (MTA) dhe procesi i vendimmarrjes është larguar nga një praktikë ndërqeveritare në kuadrin e BE-së. Objektivi kryesor i BE-së është të reformojë MTA-në në Evropë, në mënyrë që të përballojë një rritje të qëndrueshme të trafikut ajror dhe operacione me kushte më të sigurta, me kosto dhe fluturim më efikas dhe ekologjik. Kjo nënkupton çfragmentimin e hapësirës ajrore evropiane, uljen e vonesave, rritjen e standardeve të sigurisë dhe efikasitetin e fluturimit për të ulur ndikimet e aviacionit në mjedis dhe për të ulur kostot që lidhen me ofrimin e shërbimeve. Ka pasur tashmë arritje në nivel operacional, teknologjik dhe institucional; vazhdojnë të bëhen përpjekje për të maksimizuar përfitimet e aktiviteteve të filluara nën të ashtuquajturën kuadër të **Zonën së Vetme Ajrore Evropiane** (ZVAE).

ZVAE-ja nuk mbaron në kufirin e Bashkimit Evropian. Shtrirja e saj në vende të treta "fqinje" mbështetet kryesisht në politikën e BE-së për fushën e marrëdhënieve ndërkombëtare. Kjo politikë, e cila i jep prioritet lidhjes dhe / ose integrimit të vendeve të treta në kuadrin ligjor të BE-së, merr parasysh edhe vlerën e shtuar të aktiviteteve të bashkëpunimit rajonal të kryera në nivel të organizatave ndërkombëtare, të tilla si ONAC dhe Eurocontrol. Marrëveshjet operacionale bashkëpunuese me ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror (OSHNA) nga partnerët kryesorë të BE-së gjithashtu po promovohen nga Komisioni Evropian në mënyrë që të menaxhohet më mirë trafiku ndërkontinental për/nga BE-ja dhe të përmirësohet performanca e rrjetit të MTA-së.

Integrimi i Shqipërisë në Marrëveshjen e Zonës së Përbashkët Evropiane Ajrore (MZPEA) ka bërë të mundur integrimin gradual të vendit në nismat QVE.

Investimet në rajonin e OTEJL-it

Kriza financiare globale e kohëve të fundit dhe vështirësitë aktuale të eurozonës kanë theksuar ndërvarësinë e ekonomive kombëtare si me ashtu dhe përtej BE-së, që së bashku me forcimin e hapësirës fiskale, çon në vështirësi në financimin e zhvillimit të infrastrukturës në rajon. Në rajonin e OTEJL-it, ekzistojnë dhe luajnë një rol të rëndësishëm një shumëllojshmëri burimesh financimi:

- Huatë nga Institucionet Ndërkombëtare Financiare (INF), pikërisht nga Banka Botërore (BB), Banka Evropiane e Investimeve (BEI) dhe Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH);
- Buxhetet kombëtare - Në Shqipëri, një Program Buxhetor Afatmesëm (PBA) u prezantua si një instrument për të përputhur buxhetin me politikat e përgjithshme dhe / ose të sektorit dhe ka përfaqësuar një nga arritjet kryesore të reformës së Menaxhimit të Financave Publike (MFP) 2007 - 2013;
- Fondet e BE-së - Fondet e mundshme të BE-së që mund të përdoren në Ballkanin Perëndimor janë: Instrumentet për ndihmën para-pranimit (INPP), Organizimi të Lidhim Evropën (OLE), programet makro rajonale, etj.;

- Koncesioni - Një formë e bashkëpunimit ndërmjet autoriteteve publike dhe sektorit privat me qëllim prezantimin e mekanizmave të reja për ofrimin dhe modernizimin e infrastrukturës dhe shërbimeve strategjike publike. Në Ballkanin Perëndimor kjo është më së shumti e pranishme në nyjet dhe terminalet e tilla si aeroportet dhe portet detare;
- Burime të tjera, të cilat përfshijnë: hua dypalëshe nga qeveritë e vendeve të ndryshme (Rusi, Japoni, Itali, Azerbajxhan, Turqi, etj.), China Exim Bank, IDB, OPEC, Kuwait Fund, Saudi Fund, Abu Dhabi Fund, kreditë e bankave tregtare, burimet e brendshme, etj.

Një përpjekje bashkërendimi e rëndësishme e donatorëve është duke u zhvilluar rreth **Kornizës Investuese për Ballkanin Perëndimor (KIBP)**. KIBP-ja është një strukturë e përbashkët e përbërë nga Komisioni Evropian, institucione financiare pjesëmarrëse, donatorë bilateralë dhe vendet e Ballkanit Perëndimor për të ofruar fonde për projektet e investimeve strategjike në vendet përfituese. Sektorët që kualifikohen përfshijnë zhvillimin e infrastrukturës së transportit. KIBP-ja zakonisht financon projekte të përzgjedhura si grante për studime dhe përgatitje.[4]

Që nga themelimi i Rrjetit Gjithëpërfshirës OTEJL është investuar një sasi e konsiderueshme në zhvillimin e tij, duke vendosur themelet për integrimin rajonal dhe zhvillimin ekonomik. Investimet totale, të disbursuara dhe angazhuara[5], në Rrjetin Gjithëpërfshirës OTEJL arritën në 1 miliard euro në periudhën nga viti 2004 deri më sot dhe ajo që është më inkurajuese është rritja e vazhdueshme e investimeve të angazhuara, pavarësisht ndikimit të fortë të krizës ekonomike globale. 5.75 miliardë euro, ose 48% e totalit të investimeve është disbursuar tashmë, ndërsa pjesa e mbetur prej 52% ose 6.27 miliardë euro konsiderohen si investime të angazhuara. Siç tregohet në Figurën 1, që nga viti 2004, pothuajse 39% e zhvillimit të rrjetit është financuar nëpërmjet huave nga Institucionet Ndërkombëtare Financiare edhe pse në vitet e fundit ky burim financimi tregon një prirje të lehtë në rënie dhe një pjesë më e madhe e fondeve të BE-së (rreth 2%) pritet pas zhvillimeve të fundit. Për më tepër, 81.4% e investimeve totale janë disbursuar ose angazhuar për zhvillimin e infrastrukturës rrugore apo përmirësime të saj.

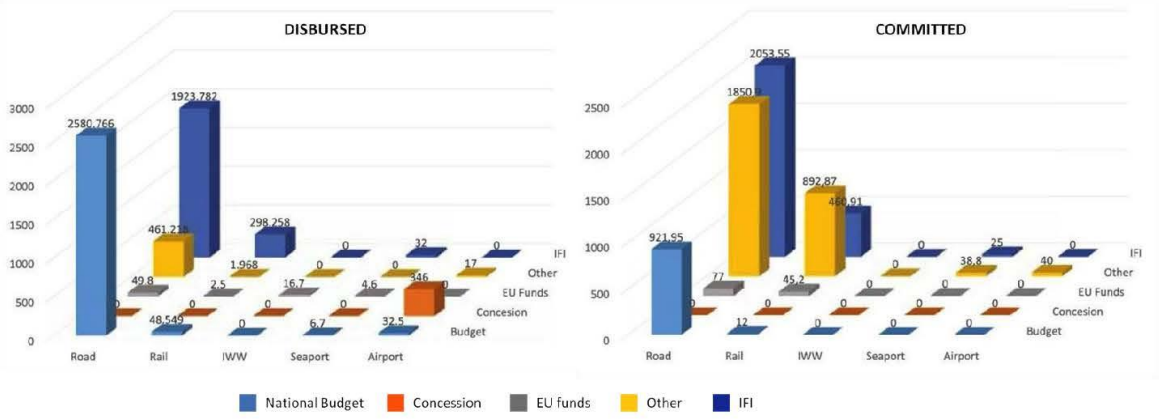


Figura 1 - Investimet e disbursuara dhe të angazhuara në Rrjetin Gjithëpërfshirës OTEJL që nga viti 2004 sipas burimit të financimit dhe modalitetit të transportit (Burimi: PSHV 2016)

Strategjia EUSAIR

Një tjetër përpjekje bashkëpunimi ndërkombëtar që vlen të përmendet, në të cilën është përfshirë Shqipëria është **Strategjia e Bashkimit Evropian për Rajonin e Adriatikut dhe Jonit (EUSAIR)**, e nisur në vitin 2014, që përcakton nevojat dhe potencialin për rritje të inteligjente, të qëndrueshme dhe

[4] Shiko pjesën 1.2.1.

[5] Një investim konsiderohet të jetë "disbursuar", kur projekti është përfunduar; "Angazhuar" do të thotë projekti është në vazhdim.

gjithëpërfshirëse në Rajonin e Adriatikut dhe Jonit. Kur është fjala për transportin, SBERAJ vë në pah se rajoni ka deficite të mëdha në infrastrukturë, sidomos ndërmjet shteteve që kanë qenë anëtare të BE-së për një kohë të gjatë dhe shteteve të tjera, duke rezultuar në një qasje të dobët.

Sipas vlerësimit të bërë nga EUSAIR:

- Rrjeti rrugor dhe hekurudhor në Ballkanin Perëndimor në veçanti ka nevojë për rehabilitim urgjent, heqjen e pengesave dhe nyjave që mungojnë, lidhje intermodale, sisteme menaxhimi të trafikut dhe përmirësim të kapacitetit.
- Bllokimet e trafikut detar janë në rritje, ndërkohë që mbikëqyrja dhe koordinimi i kapaciteteve ka nevojë për përmirësim.
- Kohët e gjata të pritjes dhe procedurat e gjata në kufi pengojnë më tej lëvizjen.
- Transportit multi-modal është pak i zhvilluar.

Për shkak se rajoni Adriatiko-Jonian është i vendosur në një udhëkryq të madh evropian dhe baseni i tij detar është një rrugë ujore natyrore që depërton në thellësi të BE-së, rruga detare nga Lindja e Largët përmes Suezit është më e lira, duke e bërë distancën e udhëtimit për në tregjet e Evropës Qendrore 3000 km më të shkurtër. Prandaj, ekziston një potencial i lartë për përmirësimin e lidhjes tokë-det dhe transportin intermodal, duke rritur konkurrencën e ekonomive brenda vendit. Kjo Strategji shoqërohet nga një plan veprimi, bazuar në shtyllat e mëposhtme:

- Rritja Blu;
- Lidhja e Rajonit (rrjetet e transportit dhe energjisë);
- Cilësia e mjedisit;
- Turizmi i qëndrueshëm.

Përveç kësaj, ajo merr në konsideratë dy aspektet e ndërlidhura të mëposhtme:

- Ndërtimin e kapaciteteve, përfshi komunikimin, për zbatimin efikas dhe ngritjen e ndërgjegjësimit dhe mbështetjes nga publiku
- Hulumtimin dhe inovacionin për të përforcuar punësimin e personave me aftësi të larta, rritjen dhe konkurrencën. Bashkëpunimi brenda rrjeteve trans-kombëtare mund të sjellë ide tek tregjet dhe mund të ndihmojë zhvillimin e produkteve dhe shërbimeve të reja.

1.1.3. Zhvillimet e fundit

Samiti i Vjenës për Ballkanin Perëndimor - Agjenda e Lidhshmërisë

Viti 2015 ka sjellë objektiva dhe udhëzime të reja strategjike për zhvillimin e sistemit të transportit të Ballkanit Perëndimor, ringjalljen e objektivave të përcaktuara nga ana e MiM, si objektiva të rëndësishme jo vetëm për zhvillimin e transportit të rajonit, por edhe të domosdoshme për zhvillimin ekonomik dhe social rajonal.

Konferenca e Ballkanit Perëndimor mbajtur në gusht të vitit 2014 në Berlin ofroi një kornizë politike për zhvillim më intensiv të infrastrukturës së transportit në rajon. Për më tepër, në **Samitin e Ballkanit Perëndimor** të mbajtur në Vjenë në gusht 2015, udhëheqësit e Shqipërisë, Bosnje Hercegovinës, Kosovës, IRJM, Malit të Zi dhe Serbisë (Gjashtëshja e Ballkanit Perëndimor, WB6) mirëpritën veçanërisht përparimin thelbësor arritur në fushën e Lidhshmërisë së Transportit, sidomos marrëveshjen nga kryeministrat e Gjashtëshes së Ballkanit në Bruksel në prill 2015 mbi rrjetin kryesor rajonal të transportit dhe marrëveshjen e mëtejshme (në Riga në qershor 2015) mbi (i) zgjerimin e Korridoreve Kryesore të RRTT-E në korridoret e Ballkanit Perëndimor (Korridoret Mesdhetare, Lindore/Mesdhetare Lindore dhe Rinit/Danubit), (ii) angazhimin për të zbatuar një listë të projekteve të para-identifikuara të infrastrukturës dhe masave të "buta" deri në vitin 2020 dhe (iii) caktimin e koordinatorëve të korridoreve. Kjo marrëveshje - **Agjenda e Nderlidhjes** - do të përmirësojë lidhjen ndërmjet vendeve të Ballkanit Perëndimor dhe rrjetin e BE-së, me lehtësimin e ofruar nga Komisioni Evropian.

OTEJL-i ka përllogaritur se do të kushtojë 7,7 miliardë euro që të zbatohen projektet prioritare të identifikuara. Rezultatet e një studimi nga **Instituti i Vjenës për Studime Ekonomike Ndërkombëtare (WIIW)** kanë treguar më tej se një paketë e tillë gjithëpërfshirëse investimesh në infrastrukturë mund të çojë në një shtytje shtesë të rritjes deri në një për qind në vit për vendet e rajonit gjatë një periudhe 15 vjeçare. Përveç kësaj, mund të krijohen rreth 200.000 vende të reja pune në rajon.

Vendet e Ballkanit Perëndimor ranë dakord për listën me gjashtë projekte të infrastrukturës në të cilat duhet investuar duke reflektuar kështu prioritetet kryesore dhe pjekurinë e nevojshme për zbatimin e shpejtë që do të propozohet për përfshirje në programin e shumë vendeve IAPA 2015. Për fat të keq, Shqipëria nuk është e përfshirë në asnjë prej tyre, si një pjesëmarrëse rajonale.[6]

Nga njëra anë, gjashtë vendet e Ballkanit Perëndimor ranë dakord për listën e prioriteteve të "**masave të buta**" në transport, të cilat ishin përgatitur nga OTEJL-i, në bashkëpunim me ministrat e transportit dhe që do të përfundohen deri në vitin 2020. Këto "masa të buta" ishin ndarë në objektiva afatmesme (2020) dhe afatshkurtra (2016) si në vijim:

- Veprimet rajonale:

Veprimet rajonale afatmesme (Objektivat 2020)	Veprimet rajonale afatshkurtra (Objektivat 2016)
1. Hapja e tregut të transportit	
1.1 Zbatimi i strategjisë së reformës hekurudhore	▪ Hapja e tregut hekurudhor mbi baza pilote në Korridorin Lindje/Mesdheu Lindor ▪ Përcaktimi i kornizës për zbatimin e korridore të mallrave të BE-së, shtrirë në Ballkanin Perëndimor
2. Krijimi i sistemit konkurrues, të besueshëm dhe të sigurt të transportit	
2.1 Përmirësimi i sigurisë rrugore o Shënjestrimi i reduktimit të vdekjeve me 20% në krahasim me vitin e referencës 2014	▪ Miratimi i udhëzimeve dhe programit të Inspektimit të Sigurisë Rrugore (ISRR) bërja e trajnimeve
2.2 Lehtësimi i Tregtisë dhe Transportit	▪ Zhvillimi dhe zbatimi i *Sistemit Plus të Shkëmbimit të të Dhënave të Taksave* (SSHDHMT) për të mbështetur Marrëveshjen Kuadër CEFTA-së për shkëmbimin e të dhënave dhe thjeshtimin e inspektimeve ▪ *Nënshkrimi i një dokumenti ligjërisht detyrues - protokolli për shkëmbimin e të dhënave të transportit në bashkëpunim me CEFTA-n*
2.3 Shtrirja e Sistemit Inteligjent të Transportit (SIT) në Rrjetin Kryesor	▪ Përcaktimi i kornizës strategjike për zbatimin e SIT-së në Rrjetin Kryesor
2.4 Krijimi i funksionimit të sistemit të mirëmbajtjes duke siguruar që mos ketë asnjë pjesë në kushte të varfra/shumë të varfra deri në vitin 2020	▪ Miratimi i planit të Mirëmbajtjes 2016-2020 për të gjithë Rrjetin Kryesor

- Veprimet kombëtare që përfshijnë Shqipërinë:

Veprimet kombëtare afatmesme (Objektivat 2020)	Veprimet kombëtare afatshkurtra (Objektivat 2016)
3. Rritja e efektshmërisë së procedurave të kalimit kufitar	

[6] Ato përfshijnë i) një terminal intermodal në Beograd, ii) dy ndërlidhje rrugore në Bosnje Herzegovinë dhe Kroaci, dhe iii) tre projekte hekurudhore të interkonjeksionit në Korridorin Lindje/Mesdheu Lindor.

3.1 Marrëveshje të efektshme për kalimin kufitar	▪ Zbatimi i marrëveshjes së kalimit kufitar ndërmjet Malit të Zi dhe Shqipërisë, si pjesë e projektit të autostradës Adriatik - Jon.[7]

Për të arritur këtë gjë, vendet e Ballkanit Perëndimor e njohën rëndësinë e një zbatimi efikas të projektit në bashkëpunim me Institucion kryesues Ndërkombëtar Financiar në fjalë. Kjo nevojitet në mënyrë që të përdoren plotësisht rreth 1 miliard euro nga **programi IAPA II** në dispozicion, si bashkëfinancim i mundshëm për investimet kryesore të lidhshmërisë gjatë periudhës 2015-2020.

Zgjatimi Indikativ i RRTT-E në Rrjetin Gjithëpërfshirës/Kryesor të Vendeve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor

Në lidhje me rrjetin rajonal, Rrjeti Kryesore i Transportit për Ballkanin Perëndimor u miratua në vitin 2015, bazuar në metodologjinë e Rrjetit Gjithëpërfshirës OTEJL dhe rrjetit Trans-Evropian të Transportit (RRTT-E) për **përcaktimin e Rrjetit Kryesor RRTT-E**. Tre korridoret e këtij Rrjeti Kryesor RRTT-E janë në lidhje me:

- Korridorin e Mesdheut, nga Rijeka (Kroaci) deri në Igumenicë (Greqi), duke kaluar Shqipërinë përmes Autostradës Adriatiko-Joniane;
- Korridorin Lindje/Mesdheu Lindor, nga Budapesti (Hungari) në Selanik (Greqi); dhe
- Korridorin Rin/Danub, nga Vukovari (Kroaci) në Sisak (Kroaci).

Kjo iniciativë e zgjeron Rrjetin Kryesor RRTT-E në Ballkanin Perëndimor, duke përshpejtuar politikat dhe reformat rregullatore dhe duke përqendruar investimet në korridoret kryesore dhe ndërlidhëse. OTEJL-i ka qëllim të ofrojë mbështetje për procesin duke u fokusuar në vlerësimin e nevojave. Për më tepër, OTEJL si një platformë ekzistuese duhet të përdoret si mbështetje teknike për implementimin Rrejtit Kryesor.

Zgjatimi Indikativ i RRTT-E në Rrjetin Gjithëpërfshirës/Kryesor të Vendeve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor[8] është një rrjet multimodal i cili përfshin lidhje rrugore, hekurudhore dhe të rrugëve ujore brendatokësore në gjashtë pjesëmarrësit rajonalë të OTEJL-it, së bashku me një numër portesh detare, lumore dhe nyjesh aeroportuale dhe terminalesh të caktuara. Në përmbledhje:

- Rrjeti Kryesor i sapo formuar është një nënpjesë e Rrjetit Gjithëpërfshirës.
- Për rrugët, Rrjeti Kryesor përbën 71% të atij Gjithëpërfshirës. Ai përfshin përafrimin e ri për autostradën Adriatiko-Joniane, me një rëndësi të veçantë për Shqipërinë.
- Për Hekurudhat, Rrjeti Kryesor përbën 67% të atij Gjithëpërfshirës. Përfshin pjesërisht Korridorin VIII dhe Rrugën 2, me rëndësi të veçantë për Shqipërinë.

Të dhënat themelore mbi rrjetin Gjithëpërfshirës dhe Kryesor sipas modalitetit janë paraqitur në Tabelën 1:

Modaliteti i transportit	Zgjatimi Indikativi Rrjetit Gjithëpërfshirës të RRTT-E në Ballkanin Perëndimor[9]	
	Gjithëpërfshirës	Kryesor
Rrugor	Totali: 4 924 km Korridore: 2 195 km Rrugë: 2 729 km	Totali: 3 519 km Korridore: 1 967 km Rrugë: 1 522 km

[7] Shih Kapitujt 2 dhe 3 për më shumë informacion në lidhje me këtë masë të butë.

[8] Që nga shkurti 2016, ky është termi zyrtar për rrjetet rajonale të Ballkanit Perëndimor që do të përdoret nën ombrellën e OTEJL, sikurse do të quhet në udhëzimet e RRTT-E.

[9] Shih Shtojcën 5 për një përshkrim të plotë të korridoreve, rrugëve dhe porteve të Rrjetit Kryesor.

Hekurudhor	Totali: 3 857 km Korridore: 1 984 km Rrugë: 1 873 km	Totali: 2 602 km Korridore: 1 486 km Rrugë: 1 116 km
Portet e lumenjve	3	3
Portet e deteve	3	2
Aeroportet	10	6
Portet RRUB	4	4

Tabela 1 - Të dhënat bazë për Rrjetin Gjithëpërfshirës dhe atë Kryesor sipas modalitetit të transportit (Burimi: PSHV 2016)

Shifrat e mëposhtme tregojnë përkufizimin dhe situatën aktuale të Zgjerimit Tregues të Rrjetit Gjithëpërfshirës RRTT-E në Ballkanin Perëndimor, ashtu siç është përcaktuar për rrugët, hekurudhat, portet dhe aeroportet:

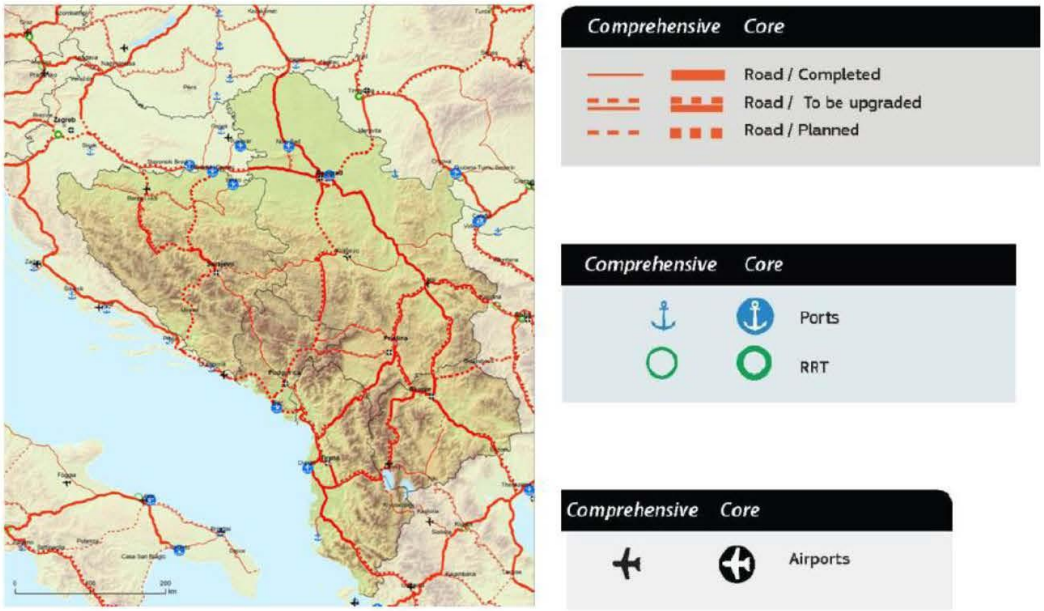


Figura 2 - Zgjatimi Indikativ i RRTT-E në Rrjetin Gjithëpërfshirës/Kryesor të Vendeve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor - *Përcaktimi për rrugët, portet dhe aeroportet*

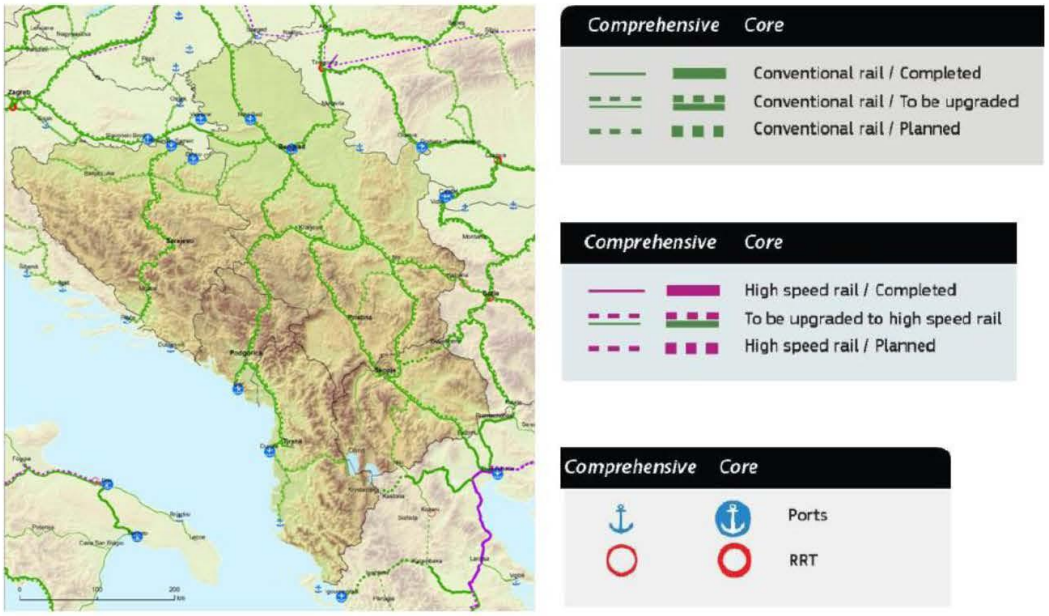


Figura 3 - **Zgjatimi Indikativ i RRTT-E në Rrjetin Gjithëpërfshirës/Kryesor të Vendeve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor** - *Përcaktimi për hekurudhat dhe portet*

Planet shumëvjeçare të OTEJL-it 2015 dhe 2016

I publikuar me rastin e 10-vjetorit të kësaj kornize bashkëpunimi rajonal, **Plani i Zhvillimit të Rrjetit Gjithëpërfshirës OTEJL 2015** përfaqësoi një arritje të veçantë në planifikimin shumëvjeçar të transportit rajonal. Pas konsultimeve të gjera me palët e interesuara, Plani Shumëvjeçar (PSHV) 2015 u rihartua dhe ristrukturua për të paraqitur më mirë informacionin mbi politikën dhe projektet prioritare të infrastrukturës tek autoritet e planifikimit të transportit dhe investitorët potencialë.

PSHV 2015 bëri dallimin midis dy llojeve të projekteve prioritare të paraqitura në dy lista të ndara:

- *Projektet prioritare që kualifikohen për financim* - projekte të avancuara për të cilat ka një vlerësim gjithëpërfshirës, në bazë të një studimi përshtatshmërie të përfunduar dhe nëse ekzistojnë, të gjithë dokumentacionet e projektit, në përputhje me procedurat e BE-së për Rregullat e Programimit dhe Prokurimit.
- *Projektet prioritare për përgatitje* - projektet që kërkojnë përgatitje të plotë të projektit dhe vlerësimin e projektit për të përcaktuar realizueshmërinë e tyre. Këto projekte nuk janë gati për zbatim, por nevojitet financim për të kryer punën e nevojshme përgatitore.

Një prej rezultateve më të mëdha të arritura gjatë procesit të bashkëpunimit të OTEJL-it ka qenë pranimi i gjerë i *Metodologjisë së re të OTEJL-it për Vlerësimin e Projekteve Prioritare*, që u miratua në korrik të vitit 2012 në mënyrë që pjesëmarrësve rajonalë dhe financierëve të mundshëm të jashtëm t'u ofrohej një objektiv dhe pamje e qëndrueshme për cilësinë e projekteve të caktuara për zbatimin në rrjetin gjithëpërfshirës të OTEJL-it.

Pas metodologjisë së saj për vlerësimin, OTEJL-i paraqiti në PSHV 2015 një listë të projekteve prioritare të cilat u përditësuan në **Planin Shumëvjeçar (PSHV) 2016**. Aktualisht, 21 projektet prioritare janë të përshtatshëm për financim me një kosto totale të llogaritur prej 2674 milionë euro. Përveç kësaj, një listë me 27 projekteve (17 nga ato të reja) janë përzgjedhur nga PSHV 2016 si projekte prioritare për përgatitje, me një kosto totale të llogaritur prej 6965 milionë euro[10].

Përveç atyre që janë përmendur më lartë dhe pasqyrës së investimeve të infrastrukturës tashmë të përmbledhur në figurën 1, PSHV-ja e re 2016 paraqiti dy studime me një interes të veçantë për të gjithë rajonin: **Përditësimin e Studimit të Infrastrukturës së Rajonit të Ballkanit (REBIS) dhe Nismën e Akseve te Perzgjedhura si model** .

Në një përpjekje për të zhvilluar më tej rrjetin e infrastrukturës së Ballkanit Perëndimor, për ta integruar atë në Rrjetin RRTT-E dhe forcuar sistemet themelore të planifikimit të transportit, KIBP dha një grant për përditësimin e Studimit të Infrastrukturës së transportit së Rajonit të Ballkanit (REBIS)[11], nga një studim i vitit 2003 që kishte qenë baza për planet kryesore strategjike dhe të veprimit rajonal, por që sfidat dhe të dhënat e të cilit ishin vjetruar. Objektivi kryesor i studimit të përditësimit ishte të zhvillohej një Plan për Prioritet e Veprimit për përmirësimin e efikasitetit tashmë të quajtur Zgjatimi Indikativ i RRTT-E në Rrjetin Gjithëpërfshirës/Kryesor të Vendeve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor, duke zhvilluar një model të kërkesës së transportit, duke identifikuar korridoret/rrugët kryesore në rrjet në bazë të kritereve të OTJL-it të BE-së, duke analizuar pengesat fizike dhe jofizike - të cilat kontribuojnë në rritjen e kostove të transportit dhe reduktimin e besueshmërisë së zinxhirit të furnizimit e më së fundi duke devijuar biznesin e mundshëm nga rajoni - në operimin e efektshëm të rrjetit dhe identifikimin e mundshëm të investimeve që përmirësojnë efikasitetin dhe masat. Studimi, i publikuar në shtator 2015, propozon një grup prej 18 veprimesh të rëndësishme në mënyrë që të lehtësohen barrierat jo-fizike në dogana dhe politika e transportit, me një kosto të llogaritur deri në vitin 2020 prej 300-350 milionë euro të Pjesëmarrësve Rajonalë të OTEJL-it.

---

[10] Shih nënpjesën 1.2.1 për një listë të projekteve prioritare të OTEJL që përfshijnë Shqipërinë.

[11] Shih pjesën 1.2.6 për informata shtesë në lidhje me rezultatin përditësimit REBIS.

Në fakt, përditësimi i studimit REBIS adreson një nga shqetësimet kryesore të OTEJL-it në mënyrë që të përmbushen standardet e RRTT-E, të **transportit intermodal dhe të kombinuar**. Nën ombrellën e EJL 2020, OTEJL dhe RCC nisi në vitin 2013 - paralelisht me përditësimin e REBIS-it - një studim rajonal mbi intermodalitetin duke synuar optimizimin e përdorimit të infrastrukturës ekzistuese dhe vlerësimin e mundësive për kombinim efikas të të gjitha llojeve të transportit në rajon. Arsyeja është se kur vjen fjala te zgjidhjet bashkë-modale të transportit, ka një hendek të qartë rregullator dhe institucional, si dhe një mungesë të stimujve financiarë për zhvillimin e tyre. Edhe pse disa nga vendet e Ballkanit Perëndimor kanë përcaktuar nyje multimodale transporti në bazë të studimeve, për momentin zbatimi është i mundur vetëm për terminalin intermodal të Beogradit pasi financimi është kërkuar nga Samiti i Ballkanit Perëndimor në Vjenë. Pjesa e mënyrave alternative të transportit në Evropën Juglindore - transporti hekurudhor dhe veçanërisht rrugët ujore në brendësi të tokës - është ende e ulët në krahasim me vendet e OECD-së.

Brenda Nismës së Akseve të Përzgjedhura si Model, OTEJL-i zgjodhi pesë akse të rrjeteve multimodale për të analizuar thellësisht (i) politikat për të shkurtuar kohën e udhëtimit dhe shpenzimet e transportit, (ii) një identifikim të barrierave fizike dhe jo-fizike dhe (iii) adresuar këto pengesa për të rritur tërheqshmërinë e akseve. Parimet e përzgjedhjes ishin: 1) një ekuilibër rajonal dhe përfshirja e të paktën dy pjesëmarrësve rajonale në një aks, 2) rrjedha më e lartë e trafikut (rrugor + hekurudhor), në veçanti të transportit të mallrave, 3) akset që lidhin një ose më shumë porte/terminale dhe 4) pika kufitare kalimi më intensive (automjete të rënda për mallrat apo trenat e mallrave). Akset e rrjeteve[12] të zgjedhura më në fund ishin këto në vijim:

- **Korridori X**, i cili regjistron flukset më të larta të trafikut dhe lidh portin e Selanikut në Greqi dhe kryeqytetin serb Beogradin;
- **Korridori Vc**, që lidh portin e Ploçes në Kroaci dhe pellgun e lumit Sava;
- **Korridori VIII + Rruga 7**[13], që lidh portin e Durrësit, Korridorin X dhe Detin e Zi;
- **Rruga 4**, që lidh portin e Tivarit në Mal të Zi, Korridorin X, Danubin dhe Korridorin IV;
- **Lumi Danub**, pasi është tashmë një korridor evropian dhe është propozuar nga KE-ja.

Drafti aktual i "**Strategjisë Sektoriale Kombëtare për Transportin 2016-2020**" përafron veten me të gjitha këto zhvillime të fundit, të cilat kanë hapur qartë rrugën për hapat e ardhshëm të nevojshëm për të zhvilluar më tej sistemin kombëtar të transportit të Shqipërisë dhe në mënyrë të rëndësishme përmirëson ndërlidhjen, ndërveprimin dhe integrimin e tij me sistemin më të gjerë të transportit ndërkombëtar/evropian dhe në rajon. Përpjekjet e mëparshme të planifikimit të transportit në Shqipëri (i) kanë anashkaluar rëndësinë e promovimit të një sistemi kombëtar të transportit të ndërlidhur thellë me rajonin fqinj, dhe përveç kësaj (ii) nuk e kanë vendosur ndërtimin e kapaciteteve dhe shpërndarjen e praktikave më të mira si një faktor "kyç" që duhet të shoqërojë çdo veprim institucional, rregullator ose investues.

[12] Shih Shtojcën 6 për një përshkrim grafik.

[13] Shih nën-pjesën 1.2.6 për një analizë të detajuar të këtij Aksi Kryesor.

1.2. Vlerësimi i detajuar

1.2.1. Sektori i transportit shqiptar si një i tërë

1.2.1.1. Faktorët e planifikimit dhe të politikave

a) Kuadri i politikave dhe kuadri strategjik

Siç u përmend në kapitullin e Hyrjes, Plani i Veprimit dhe Strategjia e Transportit shqiptar plotëson vizionin strategjik të Qeverisë Shqiptare, si dhe Politikën e Transportit Evropian, e të dy konceptet janë përshkruar gjerësisht në këtë dokument.

Deri më tani, kuadri kryesor për sektorin e transportit në tërësi ka qenë **Shqyrtimi i parë pesëvjeçar i Planit Kombëtar Shqiptar të Transportit (ANTP2)**, i miratuar me VKM Nr. 817, date 23.11.2011 dhe që është mirëmbajtur dhe përditësuar çdo vit. Objektivi i përgjithshëm i ANTP2 është që të sigurojë një sistem të sigurt, të besueshëm, efikas dhe plotësisht të integruar të transportit dhe të infrastrukturës, me qëllim që të përmbushë nevojat e klientëve të mallrave dhe pasagjerëve, duke qenë ekologjikisht dhe ekonomikisht i qëndrueshëm. ANTP2 ka qenë i domosdoshëm për të mbështetur strategjitë e Qeverisë Shqiptare për zhvillimin ekonomik dhe social, si dhe një integrim optimal të sistemeve të transportit të vendit në kuadër të rrjeteve ndërkombëtare, evropiane dhe rajonale të transportit. Bazuar në këto parime, objektivat ose qëllimet kryesore të veçanta të ANTP2 janë:

- Krijimi i një sistemi rregullator dhe ligjor që nxit funksionimin optimal të sistemit të transportit;
- Mbështetja e zhvillimit të ekonomisë;
- Sigurimi i një qasje të barabartë për të transportuar në të gjithë vendin që çon në balancë të përmirësuar të zhvillimit rajonal të vendit;
- Ulja e bllokimeve të trafikut;
- Promovimi i integrimit me Bashkimin Evropian dhe përmbushja e kërkesave të transportit në rajonin e Ballkanit Jugor;
- Përmirësimi i sigurisë, cilësisë dhe besueshmërisë së sistemit të transportit;
- Përqendrimi më i madh në transportuesit e pasagjerëve dhe mallrave, si klientë dhe përdorues;
- Krijimi i një sistemi transporti me mjedis që qëndrueshëm;
- Sigurimi i transparencës në procesin e vendim-marrjes.

b) Kuadri institucional

Institucioni kryesor që merret me qeverisjen e sektorit të transportit në Shqipëri është **Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës (MTI)** e Qeverisë Shqiptare.

MTI:

- Zhvillon politika, harton strategji dhe ndjek zbatimin e programeve për të gjitha llojet e transportit;
- Përfshin një Drejtori Transporti me sektorë të veçantë modaliteti hekurudhor, rrugor, detar dhe të aviacionit civil si dhe multimodal / intermodal dhe çdo veprim transversal;
- Mbikëqyr zbatimin e këtyre politikave nga institucionet e saja vartëse[14], përkatësisht:
  - Sektori rrugor: Autoriteti Rrugor Shqiptar (ARRSH) dhe Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor (DPSHTRR);
  - Sektori hekurudhor: Hekurudhat Shqiptare (HSH);
  - Sektori detar: Drejtoria e Përgjithshme Detare (DPD) dhe Autoritetet Portuale Shqiptare (APSH);

[14] Shih pjesën për çdo modalitet transporti në këtë dokument për hollësi të mëtejshme.

- Sektori i transportit ajror: Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar (ACAA) dhe Organi Kombëtar i Hetimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Ajrore në Aviacionin Civil (OKIIA) (edhe pse ky i fundit është menduar të mbulojë aksidentet dhe incidentet hekurudhore dhe detare në të ardhmen, si dhe);

- Koordinon veprimet ndërsektoriale me ministritë e tjera brenda QSH-së, sidomos me Ministrinë përgjegjëse për financat, për ekonominë, tregtinë, energjinë,Industrinë, mjedisin, arsimin, bujqësinë, turizmin, zhvillimin rural.
- Përfaqëson qeverinë shqiptare në të gjitha organizmat ndërkombëtare që merren me transportin.

Një institucion i varur me rëndësi të konsiderueshme është Instituti i Transportit (Instituti i Transportit ose IT) për shkak të rolit të tij transversal përgjatë sektorit të transportit. Misioni i IT-së është të:

- Ruajë dhe përditësojë Planin Kombëtar të Transportit të Shqipërisë (ANTP2);
- Të krijojë dhe përditësojë një bazë të dhënash të sektorit të transportit, duke funksionuar si një depo qendrore e informacionit të sektorit të transportit dhe t'i ofrojë MTI-së të dhëna dhe instrumente analitike për zhvillimin e politikave dhe strategjive për sektorin;
- Të ndihmojë dhe këshillojë MTI-në për politikat sektoriale të transportit, strategjitë dhe reformat institucionale;
- Të ofrojë shërbime të tjera dhe aktivitete kërkimore për palë të treta për të gjitha llojet e transportit;
- Të marrë pjesë si koordinator i projektit apo partner lokal në projekte rajonale dhe ndërkombëtare në fushën e transportit.

Përveç kësaj, Shqipëria është një shtet anëtar aktiv i institucioneve ndërkombëtare në vijim të cilat kanë ndikim në politikat kombëtare që lidhen me:

- Të gjitha mënyrat e transportit: Observatori i Transportit për Evropën Jug-Lindore (OTEJL), Këshilli për Bashkëpunim Rajonal (KBR), Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Evropën (UNECE), Forumi Ndërkombëtar i Transportit (FNT) - më parë, Konferenca Evropiane e Ministrave të Transportit (KEMT), në varësi të Organizatës për Bashkëpunim Ekonomik dhe Zhvillim (OECD);
- Transporti hekurudhor: Bashkimi Ndërkombëtar i Hekurudhave (BNH);
- Transporti detar Organizata Ndërkombëtare Detare (IMO), Autoriteti Ndërkombëtar për Shtratin e Detit (ISA);
- Transport ajror: Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (ONAC), Konferenca Evropiane e Aviacionit Civil (KEAC), Organizata Evropiane për Sigurinë e Navigimit Ajror (EUROCONTROL).

Që kur Shqipëria është bërë një vend kandidat i BE-së, **Komisioni Evropian** (KE) dhe të gjitha organet e tij përkatëse që merren me transportin - në veçanti, Drejtoria e Përgjithshme për Lëvizshmërinë dhe Transportin në Komisionin Evropian (DP MOVE) - luajnë një rol të madh në përcaktimin dhe zhvillimin e politikave të transportit të BE-së që më pas duhet të miratohen apo zbatohen nga Shqipëria dhe pjesa tjetër e vendeve të Ballkanit Perëndimor që kanë të njëjtin status të vendit kandidat.

Përveç sa më sipër, Shqipëria është pjesë e disa programeve dhe nismave të bashkëpunimit, duke përfshirë:

- **Rajonet Evropiane të Adriatikut**, një shoqatë ndërkombëtare e qeverive lokale (territoriale) të detit Adriatik (rajonet apo komunat e Italisë, Kroacisë, Sllovenisë, Bosnjë-Hercegovinës, Malit të Zi dhe Shqipërisë), me qëllim promovimin dhe mbështetjen e bashkëpunimit dhe zhvillimit të programeve në Zonat e Adriatikut. E krijuar më 30 qershor 2006 në Pula (Kroaci), shoqata është një ent juridik jofitimprurës.
- **Plani i Veprimit për Mesdheun**, një përpjekje bashkëpunuese rajonale që përfshin 21 vende që kanë dalje në Detin Mesdhe, si dhe në BE nën kujdesin e Programit të Mjedisit të Kombeve të Bashkuara (UNEP). Kuadri ligjor i tij përfshin Konventën e Barcelonës të miratuar në

vitin 1976 dhe të rishikuar në vitin 1995 dhe gjashtë protokollet që mbulojnë aspekte të veçanta të mbrojtjes së mjedisit. Sipas PVM, Programi i Veprimeve Prioritare / Qendra Rajonale e Aktiviteteve (PVP / QRA) në Split (Kroaci) është e njohur globalisht si një udhëheqëse në Menaxhimin e Integruar të Zonës Bregdetare (MIZB).

- **Nisma Adriatiko-Joniane** (NAJ), e përbërë nga 7 vende: Shqipëria, Bosnja dhe Hercegovina, Kroacia, Greqia, Italia, Sllovenia dhe Serbia dhe Mali i Zi. Qëllimi i saj është të sjellë së bashku vendet bregdetare për të bashkëpunuar në temat e mëposhtme (tryeza të rrumbullakëta): mbrojtjen e mjedisit dhe zhvillimin e qëndrueshëm, luftimin e aktiviteteve të paligjshme, transportin dhe bashkëpunimin detar, ekonominë, turizmin dhe ndërmarrjet e vogla dhe të mesme të bashkëpunimit, kulturën, edukimin dhe ndër- bashkëpunimin universitar. Më 14 dhjetor 2012, Këshilli Evropian i dha mandatin Komisionit për prezantimin e një Strategjie të re të BE-së për rajonin Adriatik dhe Jon deri në fund të vitit 2014 (EUCO 205/12).

c) Kuadri ligjor dhe rregullator

Aktualisht, **Marrëveshja e Stabilizim-Asociimit** (MSA) - nënshkruar më 12 qershor 2006 që hyri në fuqi më 1 prill 2009 -, është marrëveshja kryesore strategjike që rregullon marrëdhëniet e BE-së dhe Shqipërisë mbi tregtinë dhe çështjet e lidhura me tregtinë. Për sa i përket transportit, nenet ose protokollet kryesore për zbatimin e MSA-së janë[15]:

- **Neni 59**, në lidhje me furnizimin e shërbimeve të transportit ndërmjet BE-së dhe Shqipërisë, në thelb përcakton (i) tranzitin e pakufizuar rrugor në të gjithë Shqipërinë dhe vendet e BE-së, (ii) qasjen e pakufizuar në tregun ndërkombëtar detar dhe trafikun mbi baza tregtare, dhe (iii) përshtatjen e legjislacionit shqiptar, duke përfshirë rregullat administrative, teknike dhe të tjera, me atë të BE-së duke zbatuar parimin e mosdiskriminimit dhe harmonizimit progresiv;
- **Neni 70** njeh rëndësinë e përafrimit të legjislacionit ekzistues shqiptar me atë të BE-së, një proces që duhet të përfundohet në dy faza të njëpasnjëshme 5-vjeçare dhe afati i përfundimit është viti 2019.
- **Neni 106**, rreth politikave të bashkëpunimit, fokusohet në nevojën për të ristrukturuar dhe modernizuar mënyrat e transportit shqiptar, duke zhvilluar një sistem transporti në Shqipëri në përputhje dhe të përafruar me atë të Komunitetit dhe duke përmirësuar mbrojtjen e mjedisit në transport;
- **Protokolli 5** (në transportin tokësor), që synon të promovojë bashkëpunimin ndërmjet BE-së dhe Shqipërisë për transportin tokësor dhe në veçanti trafikun transit, dhe të sigurojë për këtë qëllim që transporti midis dhe nëpërmjet territoreve të Palëve të MSA-së të zhvillohet në mënyrë të koordinuar nëpërmjet zbatimit të plotë dhe të ndërvarur të të gjitha dispozitave të Protokollit.

Për të përmbushur afatin e ashpër të zotuar në MSA, Qeveria Shqiptare ka zhvilluar një **Plan Kombëtar për Integrim Evropian (PKIE) 2016-2020 që nga data 27 janar 2016**, me qëllim krijimin e një plani për të përshpejtuar integrimin e Shqipërisë në legjislacionin e BE-së, pasi u pranua si vend kandidat në qershor 2014. Për sa i përket politikës së transportit, ajo merr shumë prej strategjive rregullatore dhe qëllimeve nga ANTP2, por përditëson gjendjen aktuale për çdo modalitet të transportit[16].

Përveç kësaj, me Asistencën teknike të BE-së për Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës (nëntor 2014), është hartuar Udhërrëfyesi për **përafrimin e legjislacionit me acquis e Bashkimit Europian** në sektorin e transportit, i cili permban një listë prioritetesh për përafrimin ligjor bazuar mbi detyrimet që rrjedhin nga MSA-ja.

[15] Shih pjesët mbi modalitetin e vetëm dhe intermodalitetin për detaje të veçanta.

[16] Çdo pjesë e modalitetit përshkruan në hollësi rregulloren përkatëse të përafrimit të hyjë në fuqi.

1.2.1.2. Faktorët historikë

Versioni i fundit i *Shqipërisë*: *Rishikimi i Financave Publike* - publikuar nga Banka Botërore (BB) në shkurt 2014 -, përmbledh situatën në lidhje me sektorin e transportit shqiptar si më poshtë:

- Në vitet e fundit shumica e shpenzimeve kapitale të Shqipërisë ka shkuar në sektorin e transportit dhe brenda transportit, kryesisht për rrugët.
- Shqipëria ka investuar shumë në autostrada në vitet e fundit.
- Bizneset e konsiderojnë cilësinë e infrastrukturës së transportit të Shqipërisë, veçanërisht rrugët, se është përmirësuar në vitet e fundit.

Dokumenti përfundoi me dy rekomandime:

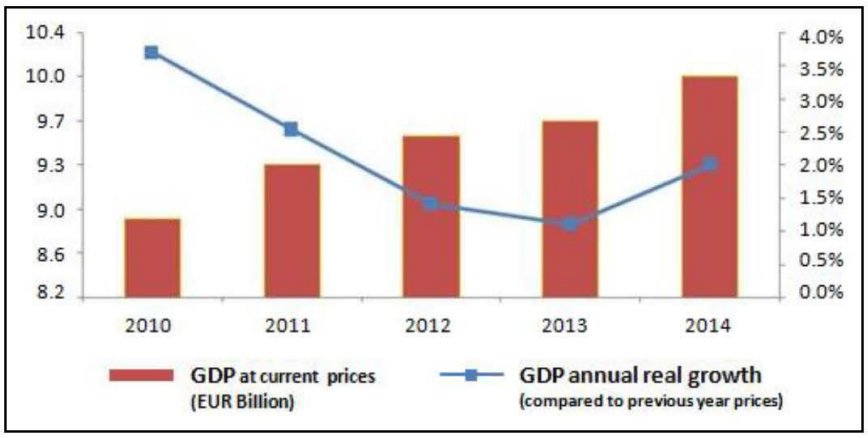
- Të ribalancohen shpenzimet për rrugët nga investimet kapitale drejt mirëmbajtjes dhe rehabilitimit.
- Të ngrihen dhe përdoret një sistem për menaxhimin e aseteve rrugore - dhe përditësohet rregullisht - si bazë për një menaxhim më efikas dhe profesional të aseteve rrugore kombëtare.

Raporti Përfundimtar për vlerësimin e përkohshëm dhe meta-vlerësimin e asistencës së IAPA-së, në vitin 2013 arriti në përfundimin: vonesat në sektorin e transportit janë shkaktuar kryesisht nga kapacitetet e kufizuara të planifikimit të përfituesit. Projektet e transportit në përgjithësi kanë performuar mirë edhe në aspektin efikasitetit dhe atë të efektivitetit. Në veçanti, financimi IAPA në sektorin e transportit ka qenë shumë efikas në grumbullimin e financimit, së bashku me IFN-të e tjera, duke reduktuar kështu koston e financimit për sektorin publik.

Qëndrueshmëria kërcënohet nga një numër problemesh sistematike:

- mungesa e burimeve njerëzore në administratën publike dhe dyshimet mbi ruajtjen e ardhshme të këtyre burimeve;
- mungesa e komunikimit dhe koordinimit brenda administratës;
- paaftësia për të ngulitur disa zgjidhje teknike nga asistenca e IAPA-së në strukturat administrative përfituese; dhe
- fonde të pamjaftueshme lokale për të zbatuar dhe për të ruajtur rezultatet e arritura, një fenomen tejet i rëndom në projektet e transportit.

Për të kuptuar deklaratat e mësipërme, vlen të rishikohen disa tregues ekonomikë. Figura 4 tregon zhvillimin e PBB-së shqiptare dhe rritjes së saj gjatë periudhës 2010-2014[17]. Sipas saj, viti 2014 përfaqësoi fillimin e rimëkëmbjes nga kriza ekonomike, që përfshiu Shqipërinë dhe vendet e saja fqinje.



[17] PBB-ja është llogaritur në euro, duke përdorur një normë mesatare këmbimi prej 1 lek = 0.0072 euro

Figura 4 - Zhvillimi i PBB-së shqiptare, 2010 - 2014 (Burimi: INSTAT)

Duke krahasuar zhvillimin e PBB-së me investimet në infrastrukturën e transportit përgjatë të njëjtës periudhë, Tabela 2 tregon se:

- Rritja e këtyre investimeve është luhatur gjatë viteve dhe ka pasur një rënie të konsiderueshme prej 20% në vitin 2014 krahasuar me vitin 2010;
- Kjo luhatje aplikohet edhe në peshën e investimeve në infrastrukturë në PBB-në e Shqipërisë, por rënia ka qenë edhe më e rëndë, pothuajse duke arritur në 30%;
- Kjo sjellje është e pavarur nga burimi i financimit;
- 35% e investimeve janë financuar nga subjekte të jashtme edhe pse ky raport ka qenë në rënie nga një vit i jashtëzakonshëm në 2012-n; rënia nga viti 2010 deri në vitin 2014 është rreth 12%;
- Edhe pse investimet në sektorin hekurudhor pothuajse janë dyfishuar, ato janë ende të papërfillshme. Për më tepër, asnjë investim nuk ka ardhur nga ndonjë entitet i jashtëm.

Sektori i transportit	2010	2011	2012	2013	2014	2010-2014	
						TOTALI	RRITJA
Rrugor	**239,82**	**212,29**	**181,02**	**236,54**	**194,19**	**1 063,87**	**-19%**
Financim i brendshëm	189,08	140,78	63,71	149,10	157,26	699,93	-17%
Financim i jashtëm	50,74	71,52	117,30	87,44	36,93	363,93	-27%
% I jashtëm/i brendshëm	21%	34%	65%	37%	19%	34%	-10%
Hekurudhor	**0,36**	**0,88**	**0,46**	**0,67**	**0,70**	**3,07**	**94%**
Financim i brendshëm	0,36	0,88	0,46	0,67	0,70	3,07	94%
Financim i jashtëm	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
% I jashtëm/i brendshëm	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Detar	**4,91**	**10,09**	**8,91**	**1,12**	**2,21**	**27,24**	**-55%**
Financim i brendshëm	1,26	1,83	1,87	0,64	0,74	6,34	-42%
Financim i jashtëm	3,65	8,25	7,05	0,49	1,47	20,91	-60%
% I jashtëm/i brendshëm	74%	82%	79%	43%	67%	77%	-10%
Ajror	**0,12**	**0,14**	**0,08**	**0,05**	**0,01**	**0,40**	**-95%**
Financim i brendshëm	0,12	0,14	0,08	0,05	0,01	0,40	-95%
Financim i jashtëm	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
% I jashtëm/i brendshëm	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
TOTALI	**245,22**	**223,40**	**190,47**	**238,39**	**197,11**	**1 094,58**	**-20%**
Financim i brendshëm	190,83	143,63	66,12	150,46	158,71	709,74	-17%
Financim i jashtëm	54,39	79,77	124,35	87,93	38,40	384,84	-29%
% I jashtëm/i brendshëm	22%	36%	65%	37%	19%	35%	-12%
PBB në çmimet aktuale	**8 900,00**	**9 300,00**	**9 500,00**	**9 600,00**	**10 000,00**		**12%**
% Investime / PBB	**2.8%**	**2.4%**	**2.0%**	**2.5%**	**2.0%**		-28%

Tabela 2 - Investimet në sektorin e transportit në Shqipëri, 2010-2014 (në EUR million[18]) (Burimi: IT)

Këto shifra konfirmojnë deklaratën e parë nga Rishikimi i BB-së mbi Financat Publike në Shqipëri, d.m.th. se [sektori] rrugor ka qenë deri tani në sektorin e transportit që ka marrë pjesën më të madhe të investimeve në vitet e fundit. Figura 5 ilustron më së miri këtë fakt.

[18] Të dhënat origjinale janë shprehur në monedhën lekë, Kursi i këmbimit që aplikuar është 1 lekë = 0.0072 EUR

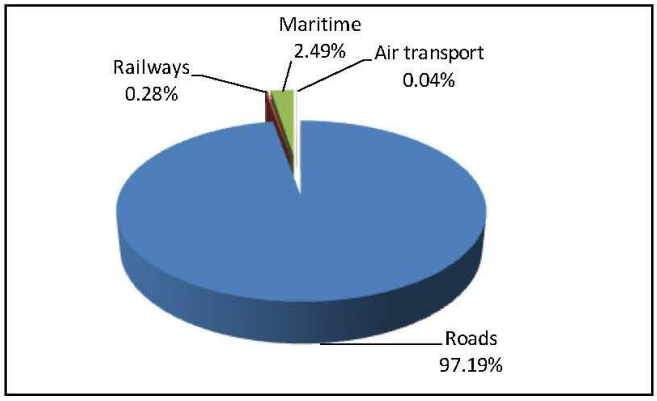


Figura 5 - Investimet në sektorin e transportit në Shqipëri, 2010-2014 - Pjesa për modalitetin e transportit (Burimi: IT)

Për sa i përket investimeve në rrjet, Tabela 3 tregon një krahasim të investimeve nën Rrjetin që quhej Rrjeti Gjithëpërfshirës i OTEJL-it , që prej vitit 2004, ndërmjet Shqipërisë dhe Ballkanit Perëndimor në tërësi.

(Shuma në milionë euro)		Rrjeti gjithëpërfshirës			Rrjeti Kryesor		
		Ballkani Perëndimor	Shqipëria	Pjesa	Ballkani Perëndimor	Shqipëria	Pjesa
PBB 2014		90 162	12 166	14%			
Investimet totale që në vitin 2004		12 028	2 047	17%	11 167	1 636	15%
Disbursuar		1 312	1 271	22%	5 372	1 205	22%
Angazhuar		6 277	776	12%	5 795	431	7%
Investimet për modalitet transporti	**Rrugor**	9 845	1 846	19%	9 088	1 451	16%
	Hekurudhor	1 621	0	0%	1 552	0	0%
	Detar	124	104	84%	108	88	81%
	Aeroportual	437	97	22%	420	97	23%
Burimi kryesor i financimit	**Buxheti**	29.8%	39.5%	23%	29%	44%	22%
	Huatë IFI	39.5%	19.8%	9%	40.1%	15%	5%
	Koncesionet	2.9%	4.7%	28%	3%	6%	30%
	Fondet e BE-së	1.4%	1.6%	19%	1.4%	1%	11%
	Tjetër	26.3%	34.4%	22%	26.6%	34%	19%

Tabela 3 - Investimet në rrjetet e transportit të OTEJL-it që nga viti 2004 (Burimi: PSHV 2016)

Të dhënat e mësipërme çojnë në vëzhgimet e mëposhtme:

- Investimet totale në Shqipëri kanë qenë në përputhje me pozicionin e saj relativ ekonomik në rajon (investimet mesatare 17% për 14% të PBB rajonale). Kjo deklaratë është mjaft e vërtetë për investimet në modalitetin rrugor;
- Investimet e disbursuara në Rrjetin Kryesor të zgjeruar OTEJL/RRTT-E përfaqësojnë 95% të rrjetit të përgjithshëm gjithëpërfshirës; kjo do të thotë Korridori VIII, Rruga 7, Rruga 2, të cilat përfshijnë autostradat shqiptare;
- Pesha e vëllimit të investimeve shqiptare të zotuara është shumë më e ulët se ajo e investimeve të disbursuara. Kjo situatë është veçanërisht e rëndësishme për sa i përket Rrjetit Kryesor;
- Për sa i përket transportit detar, investimet në Shqipëri kanë përfaqësuar më shumë se 80% të atyre rajonale, kryesisht për shkak të investimeve të mëdha në Portin e Durrësit;

- Në anën tjetër, modaliteti i transportit hekurudhor shqiptar është ndëshkuar në mënyrë dramatike, pasi nuk është ndërmarrë asnjë investim zhvillimi në asnjë rrjet shqiptar që merr pjesë në OTEJL/Zgjerimin RRTT-E në Ballkanin Perëndimor;
- Investimet shqiptare kanë ardhur kryesisht nga buxheti kombëtar - rreth 40% në Rrjetin Gjithëpërfshirës dhe as gjysma në Rrjetin Kryesor; me fjalë të tjera, pothuajse dyfishi në krahasim me shifrat e përgjithshme për rajonin e Ballkanit Perëndimor;
- Në terma relativë, donatorë të tjerë kanë qenë më aktivë në Shqipëri sesa në pjesën tjetër të rajonit. Këta donatorë përfshijnë: IDB, OPEC, Abu Dhabi Fund, Qeveria Italiane dhe Kuwait Fund.

Në tabelën e mëposhtme, të dhënat rajonale nga Tabela 1 në kapitullin Hyrje krahasohen me ato shqiptare, vetëm për të verifikuar se ka një korrelacion midis peshave rajonale të (i) PBB-së, (ii) investimeve në rrugët e OTEJL-it, dhe (iii) gjatësive të rrjetit rrugor, e të gjitha në afërsi të 15%. Ndërkohë, modaliteti hekurudhor është nënvlerësuar: asnjë investim që nga viti 2004 për 10% të Rrjetit Gjithëpërfshirës.

Modaliteti i transportit	Rrjeti gjithëpërfshirës		Rrjeti Kryesor	
	Ballkani Perëndimor	Shqipëria	Ballkani Perëndimor	Shqipëria
Rrugor	Totali: 4 924 km Korridore: 2 195 km Rrugë: 2 729 km	729 km (15%)	Totali: 3 519 km Korridore: 1 967 km Rrugë: 1 522 km	563 km (16%)
Hekurudhor	Totali: 3 857 km Korridore: 1 984 km Rrugë: 1 873 km	392 km (10%)	Totali: 2 602 km Korridore: 1 486 km Rrugë: 1 116 km	156 km (6%)
Portet e lumenjve	3		3	
Portet e deteve	3	Vlorë	2	Durrës
Aeroportual	10		6	Tiranë
Portet RRUB	4		4	

Tabela 4 - Të dhëna krahasuese themelore të Rrjeteve Gjithëpërfshirës dhe Kryesor sipas modalitetit të transportit
(Burimi: PSHV 2016)

Për këtë arsye, ndërmjet konkluzioneve të tjera, të gjitha këto shifra konfirmojnë, sikurse thuhet edhe nga BB-ja, se Shqipëria ka investuar shumë në autostrada.

Lidhur me deklaratën e tretë të BB-së, ia vlen të shihet Indeksi i Konkurrueshmërisë Globale (IKG), një tregues zhvilluar për më shumë se 30 vjet nga Forumi Ekonomik Botëror (FEB), i cili shqyrton faktorë të shumtë që mundësojnë ekonomitë për të arritur rritje të qëndrueshme dhe prosperitet afatgjatë. Ai mbulon 12 shtyllat e konkurrencës, përfshi infrastrukturën e transportit. Tabela 5 tregon zhvillimin e indeksit[19] në lidhje me **cilësinë e modaliteteve të ndryshme të transportit**, për periudhën 2008-2015. Disa gjëra të vëna re rreth rezultateve janë si më poshtë:

- Cilësia e infrastrukturës hekurudhore është konsideruar të jetë me cilësi shumë të dobët vit pas viti;
- Pjesa tjetër e modaliteteve të transportit, duke përfshirë një vlerësim të përgjithshëm të infrastrukturës, e rriti cilësinë e perceptuar deri në vitin 2012 ose 2013, si dhe IKG-në e përgjithshme. Rënia e indekseve nga viti 2012 deri në vitin 2014 përputhet me atë të rritjes vjetore të PBB-së në figurën 4.
- Transporti ajror ka shënuar gjithnjë pikët më të larta në nyjet e transportit.

[19] Indekset IKG variojnë nga 1 deri në 7; sa më i lartë rezultati, aq më e lartë cilësia.

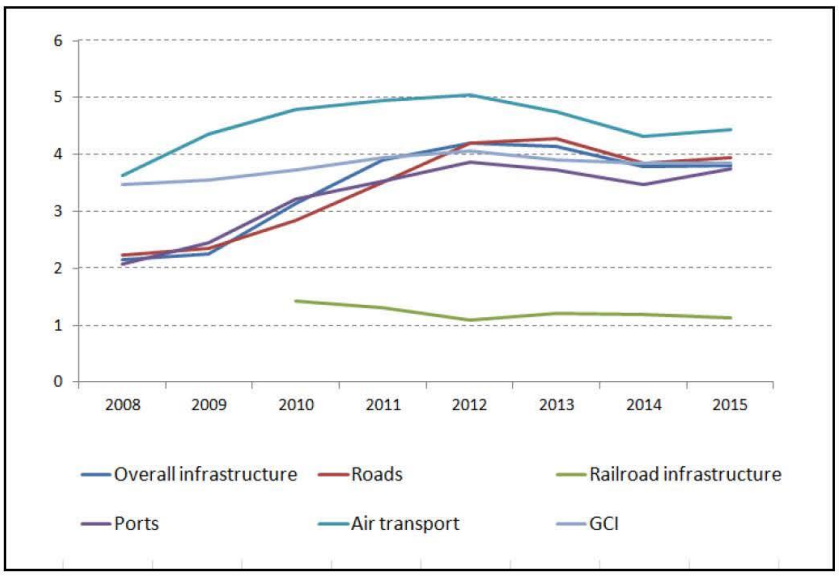
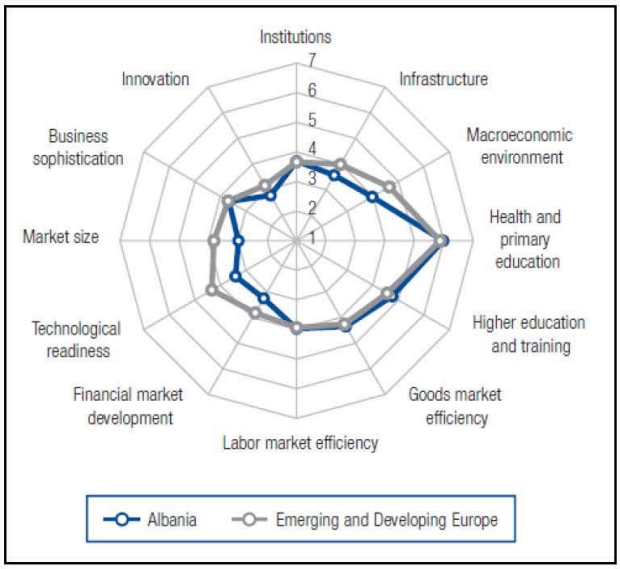


Tabela 5 - Zhvillimi i indekseve shqiptare IKG, 2008-2015 (Burimi: FBE)

Prandaj, cilësia e përgjithshme e infrastrukturës shqiptare deri në vitin 2012 është perceptuar se është përmirësuar në mënyrë të konsiderueshme, por vitet e fundit ka pasqyruar të njëjtën luhatje sikurse ajo e investimeve. Rishikimi i BB-së pasi analizoi periudhën 2008-2012, deklarata e tyre ka kuptim pasi kanë marrë parasysh më mirë bizneset, por kriza ekonomike dhe mungesa e mirëmbajtjes ndikuan edhe në IKG. Megjithatë, duket se ka pasur një kthim mbrapa që nga viti 2014.

Figura 6 tregon gjendjen në lidhje me 12 shtyllat e analizuara nga FBE, duke i krahasuar me një mesatare të të ashtuquajturës "zhvillimi dhe rritja e Evropës"[20]. Indeksi shqiptar për infrastrukturën në vitin 2015 ishte pak më poshtë se mesatarja, edhe pse sjelljet e shtyllave janë shumë të ngjashme.



[20] Përfshin Shqipërinë, Bosnjë dhe Hercegovinën, Bullgarinë, Kroacinë, Hungarinë, Lituaninë, IRJM, Malin e Zi, Poloninë, Rumaninë, Serbinë dhe Turqinë

Figura 6 - Indeksi KGI për shtyllë, 2015 (Burimi: WEF)

1.2.1.3. Faktorët teknikë dhe të infrastrukturës

Në tetor të vitit 2015, BE-ja publikoi një raport progresi mbi përpjekjet për reformat e bëra nga Shqipëria pas adoptimit të një plani që përcakton dhe strukturon reformat e planifikuara nën prioritet kyçe. Për sa i përket sektorit të transportit, BE-ja arriti në përfundimin se Shqipëria ka arritur një nivel të përgatitjes në këtë fushë dhe se ishte bërë një përparim në politikën e transportit, si dhe në rrjetet Trans-Evropiane në lidhje me vitin 2014.

Për vitin 2016, raporti theksoi se politika e transportit të vendit duhet:

- të përshpejtojë përpjekjet për të zbatuar reformën e sektorit hekurudhor, në veçanti duke siguruar pavarësinë e nevojshme të operacioneve të trenave nga menaxhimi infrastrukturës në përputhje me *acquis*;
- të forcojë kapacitetet administrative për të gjitha llojet e transportit, në veçanti për të siguruar zbatimin e legjislacionit për mallrat e rrezikshme;
- të miratojë dhe zbatojë strategjinë e transportit.

Më konkretisht, raporti theksoi ç'ka më poshtë:

- Në modalitetin e **transportit rrugor**;
  - Kodi rrugor është ndryshuar për t'u hamornizuar me direktivën e BE-së për lejet e drejtimit të drejtuesve të mjeteve.
  - Siguria rrugore mbetet një shqetësim serioz; legjislacioni për transportin e mallrave të rrezikshme është në përputhje të plotë me *acquis*, por nuk është zbatuar plotësisht, sepse Drejtoria e Përgjithshme e Transportit Rrugor nuk e ka kapacitetin e duhur.
  - Legjislacioni mbi inspektimet e infrastrukturës rrugore dhe të automjeteve duhet të harmonizohet më tej me *acquis*.
  - Nuk ka përparim në përafrimin për pranimin në profesionin e sipërmarrësit të transportit dhe akses në tregun e transportit rrugor me *acquis*.
  - Në mars të vitit 2015, filloi procesi i krijimit të kufijve për shkarkimet e gazrave.
- Në modalitetin e **transportit hekurudhor**:
  - Ligji i ri hekurudhor ende nuk është finalizuar. Me miratimin nga parlamenti shqiptar do të filloj reformimi administrativ i sistemit hekurudhor në shqipëri që nënkupton, ndarjen e këtij sitemi nga pikpamja e administrimit dhe krijimin e organeve të reja funksionale si dhe të organeve rregullatorë për tregun hekurudhor si dhe për sigurisë teknike në këtë transport.
  - Niveli i investimeve në infrastrukturën hekurudhore mbetet i papërfillshëm, duke çuar në përkeqësimin e shërbimeve të transportit.
- Në lidhje me modalitetin e **transportit detar**:
  - Si rezultat i heqjes nga shërbimi të një numri anijesh, numri i ndalimit të anijeve që mbajnë flamurin shqiptar ra ndjeshëm dhe flota kombëtare hyri në listën Gri të Memorandumit të Mirëkuptimit të Parisit (MM) për Kontrollin Portual Shtetëror . Shqipëria duhet të vazhdojë përpjekjet e saja për të ulur më tej normën e ndalimit të anijeve dhe përmirësuar klasifikimin e saj në Memorandumin e Mirëkuptimit të Parisit.
  - Nevojitet ecuri e mëtejshme për të përafruar legjislacionin për raportimin e formaliteteve të anijeve me *acquis*.
- Në modalitetin e **transportit ajror**:
  - Shqipëria i ka përmbushur angazhimet e saj ndaj Qiellit të Vetëm Evropian për periudhën e parë tranzitore sipas Marrëveshjes për Hapësirën e Përbashkët Evropiane të Aviacionit, por duhet më shumë punë për të përfunduar kërkesat e mbetura.

- Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar (ACAA) duhet të adresojë gjetjet e mosrespektimit nga inspektimi i Agjencisë Evropiane të Sigurisë së Aviacionit në lidhje me menaxhimin e trafikut ajror dhe shërbimet e navigacionit ajror.
- Në dhjetor të vitit 2014, ligji për ACAA-në u ndryshua për të rritur autonominë e tij institucionale, organizative dhe të menaxhimit megjithatë ACAA-së ende i mungon kapaciteti për të siguruar mbikëqyrjen e të gjitha organizatave që veprojnë nën mbikëqyrjen e tij.
- Shqipëria merr pjesë në mënyrë aktive në nismën e shërbimit të përbashkët të zonës së provizionale (JSPA).

Lidhur me **rrjetet trans-evropiane**, raporti i progresit nga BE-ja i vitit 2015 përshëndeti progresin e arritur sidomos në zhvillimin e infrastrukturës rrugore dhe ndërlidhjen e rrjeteve energjetike.

Për vitin 2016, në raport thuhet se Shqipëria duhet që në veçanti:

- Të vazhdojë të punojnë për zhvillimin e rrjeteve të transportit dhe të energjisë në përputhje me prioritetet e investimeve të infrastrukturës për rrjetin kryesor, të rëna dakord në axhendën rajonale të lidhshmërisë;
- Të shtojë përpjekjet për mirëmbajtjen e infrastrukturës së transportit dhe shpronësimin e tokës.

Më konkretisht, në lidhje me rrjetet e transportit, raporti theksoi ç'ka më poshtë:

- Shqipëria ka luajtur një rol aktiv brenda procesit të Gjashtëshes së Ballkanit Perëndimor dhe ka miratuar zgjerimin në Ballkanin Perëndimor të rrjetit kryesor RRTT-E dhe korridoreve kryesore fokusuar në përmirësimin e lidhshmërisë brenda Ballkanit Perëndimor, si dhe me BE-në;
- Përmirësimet në rrjetin rrugor vazhduan:
  - Ndërtimi i by-passeve të Fierit dhe Rrogozhinës;
  - Në korridorin veri-jug, punimet në segmentin Dames-Tepelenë, mbikalimi i Shkozetit dhe zgjerimi i segmentit Durrës-Rrogozhinë kanë përfunduar;
  - Për sa i përket korridorit rrugor VIII, përfundimi i rrugës Tiranë-Elbasan është vonuar.

Megjithatë, politika e mirëmbajtjes mbetet një sfidë për sektorin. Sikurse thekson dhe raporti:

- Një program pesëvjeçar i mirëmbajtjes së rrugëve ka filluar, me një fokus në ruajtjen dhe sigurinë e rrjetit kryesor rrugor, por
- Nuk ka pasur përparim në rrjetin hekurudhor dhe pjesa nga Librazhdi në Pogradec ka mbetur jo funksionale për shkak të mungesës së mirëmbajtjes;
- Për sa i përket infrastrukturës portuale, punimet e pastrimit për të përmirësuar qasjen në portin e Shëngjinit janë përfunduar; porti tashmë është funksional dhe kapaciteti i tij është rritur.

Përveç kësaj, **alokimi i burimeve të pamjaftueshme për mirëmbajtjen e infrastrukturës** është ende i papërshtatshëm (25% e asaj që është e nevojshme në sektorin e rrugëve) dhe nevojat e konsiderueshme për investime shtesë në përputhje me udhëzimet e OTEJL-it.

Për më tepër, duhet të theksohet se ekziston një nevojë urgjente për **përcaktimin e qartë (dhe prioritizimin) e investimeve kombëtare në infrastrukturën e transportit**. Këto duhet të përfshijnë një numër relativisht të vogël të menaxhueshëm projektesh në mënyrë që të mundësohet përfundimi në kohë dhe jo përhapja e investimeve në një numër të madh projektesh, ku nuk mund të sigurohet përfundimi në kohë. Përveç kësaj, ka **sfida të veçanta** që hasen për të zhvilluar më tej një politikë moderne transporti për shembull në lidhje me intermodalitetin/multimodalitetin, sigurinë dhe standardet e sigurisë për të gjitha llojet e transportit, lëvizshmërinë urbane, tregun e aviacionit dhe të tjera në përputhje me BE-në, në veçanti politikat e veprimit për klimën.

Siç u përmend në kapitullin e Hyrjes, përparësia duhet të bazohet në prioritetet dhe "masat e buta" të përcaktuara nga OTEJL-i në PVM-në e fundit 2016 dhe Grupi i Projekteve të Sektorit të Vetëm për Transportin miratuar nga Qeveria Shqiptare, pas një procesi përzgjedhës të koordinuar nga KIBP-i, që mori parasysh listën e shkurtër të OTEJL-it.

Nga njëra anë, në lidhje me PVM-në 2016 të OTEJL-it, Shqipëria është e përfshirë vetëm në një nga 21 projektet prioritare të pranueshme për financim, por në 9 nga 27 projekte prioritare për përgatitje. Projektet prioritare që përfshijnë Shqipërinë si pjesëmarrëse rajonale janë paraqitur në Tabelën 6:

Korridori / Rruga / Nyja	Rrjeti RRTT-E	Lloji i projektit prioritar	Emri i projektit	Gjatësia totale (km)	Kostoja totale e përllogaritur (milion euro)[21]
Rruga 2c	Gjithëpërfshirës - Rrugë	I pranueshme për financim	Ndërtimi i Korridorit Qendror Lindor dhe Korridorit Qendror Jugor**(Berat deri Tepelenë)**	44	210
Korridori VIII	Kryesor - Rrugë	Për përgatitje	Ndërtimi i by-pass-it të **Tiranës**	22	109
Rruga 1 / Rruga 2b / Korridori VIII / Rruga 2c	Kryesor - Rrugë	Për përgatitje	Autostrada / Superstrada **Adriatiko-Jon**iane	194,5	698
Rruga 2b	Kryesor - Rrugë	Për përgatitje	Ndërtimi i rrugës nyje lidhëse **Thumanë - Kashar - Vorë**	22	90
	Kryesor - Rrugë	Për përgatitje	Ndërtimi i by-pass-it të **Tepelenës**	3,5	38
	Kryesor - Rrugë	Për përgatitje	Ndërtimi i by-pass-it të **Lezhës**	4	24
Korridori VIII	Kryesor - Hekurudhë	Për përgatitje	Modernizimi i linjës hekurudhore **Tiranë – Durrës+ (Domje- Rinas)**	35	61
	Pjesërisht Kryesor / Gjithëpërfshirës - Hekurudhat	Për përgatitje	Zhvillimi i Korridorit VIII - Pjesa **Durrës - Rrogozhinë - Pogradec / kufiri maqedonas**	137	206
Rruga 2	Kryesor - Hekurudhë	Për përgatitje	Përmirësimi i lidhjes hekurudhore **Durrës - Vorë - Shkodër - Hani i Hotit** (kufi me Malin e Zi)	140	165
Portet e deteve	Nuk aplikohet	Për përgatitje	Zbatimi i një Sistemi për Monitorimin e Trafikut të Mjeteve dhe Informacionit (VTMIS) për Shqipërinë		4,9
			Kostoja totale e përllogaritur (milion euro)		**1 605,9**

Tabela 6 - Projektet prioritare të OTEJL-it që përfshijnë Shqipërinë (Burimi: PSHV 2016)

Në lidhje me GVPS-në e Shqipërisë për Transportin, në vitin 2015 KIBP-ja udhëhoqi një të ashtuquajtur "Grup të Menaxhimit të Sektorit Strategjik", duke përfshirë pjesëmarrës rajonalë dhe donatorë të tjerë. Procesi i përzgjedhjes së projektit përmbushi kriteret e mëposhtme, në lidhje me:

- **Pranueshmërinë,** projekti duhej të:
  - Ishte në përputhje me politikat dhe strategjitë e BE-së;
  - Kontribuonte në objektivat e vlefshme kombëtare të zhvillimit;
  - Të ishte në përputhje me kuadrin e Strategjik të Sektorit të Transportit, d.m.th., ANTP2.

[21] Shifrat sipas MAP 2016 mund të mos përputhen me ato të GVPS për Transportin.

Rëndësinë strategjike: një listë me 14 kritereve është paraqitur në Tabelën 7[22] si më poshtë:

Kriteret e prioritizimit për rëndësinë strategjike	Udhëzuesi i pikësve	Pesha
Projekti përmirëson intermodalitetin	Qendrat e reja intermodale = 5 Qendrat e ekzistuese intermodale = 3 Nuk ka intermodalitet = 1	1
Projekti rrit trafikun ndërkombëtar të personave dhe mallrave	Rritje e rëndësishme = 5 Rritje mesatare = 3 Rritje e kufizuar = 1	1
Projekti është përfshirë në planin më të fundit shumë-vjetor (PSHV) të OTEJL-it	Lista prioritare = 5 Lista e përgatitjes = 3 Nuk është përfshirë = 1	2
Projekti ofron lidhje me korridoret RRTT-E	Po = 5 Jo = 1	1
Projekti adreson një problem të rëndësishëm të sigurisë	Probleme të rëndësishme të sigurisë = 5 Probleme mesatare të sigurisë = 3 Nuk ka të dhëna për problemet e sigurisë = 1	1
Karakteristikat teknike të infrastrukturës	Infrastrukturë e re, me standarde të larta = 5 Përmirësim i karakteristikave = 3 Rehabilitim që ruan të njëjtat karakteristika = 1	1
Rritja e kërkesës së trafikut vjetor	Rritje e rëndësishme = 5 Rritje mesatare = 3 Nuk ka rritje = 1	1
Ndikimet mjedisore	Nuk ka ndikime = 5 Ndikime minimale = 3 Ndikime serioze = 1	2
Projekti kontribuon në rritjen e përgjithshme ekonomike	Ndër-rajonale = 5 Rajonale = 3 Shteti = 1	2
Projekti është pjesë e një programi, që vazhdon një investim ekzistues	Përfundimi i një investim = 5 Vazhdimi i një investimi në vijim = 3 Projekt i ri = 1	1
Projekti është zgjidhja kryesore e transportit në të njëjtën lidhje	Nuk ka zgjidhje tjetër alternative = 5 Zgjidhje tjetër alternative, lloj tjetër transporti = 3 Zgjidhje tjetër alternative, lloj i njëjtë transporti = 1	1
Projekti ofron vende të përmirësuara transiti/transporti, akses tek tregje dhe punë të reja/arsim dhe shërbime shëndetësore dhe nxit lëvizshmërinë dhe investimet e reja	Përmirësim i rëndësishëm = 5 Përmirësim mesatar = 3 Përmirësim i kufizuar = 1	2
Kostoja totale e projektit është përcaktuar	Përcaktuar mirë dhe e konfirmuar nga studime = 5 Përcaktuar mirë por e pakonfirmuar nga studime = 3 Përcaktuar në mënyrë sipërfaqësore = 1	1
Kapaciteti i zbatimit/operimit/mirëmbajtjes të menaxhimit të proponentit është i përshtatshëm për këtë lloj projekti	Kapacitet i përshtatshëm = 5 Organizime për të forcuar kapacitetin ekzistues = 3 Kapacitet i papërshtatshëm = 1	1

Tabela 7 – GVPS-ja për transportin: Kriteret për Lidhjen Strategjike (Burimi: KIBP)

[22] Kriteret dhe pesha e tyre ka ndryshuar disi për GPSV-në për transportin në vitin 2016.

Sipas kriterit të tretë në tabelën më sipër, fakti se është zgjedhur nga OTEJL-i ka një peshë prej 2 [pikësh] por nuk ka qenë i vetmi element për zgjedhjen. Tabela 8 më poshtë tregon listën me 13 projekte prioritare të zgjedhura përfundimisht nga KIBP si grupi kryesor i projekteve të prioritizuara. Në këtë tabelë, projektet prioritare të OTEJL-it "për përgatitje" që marrin pjesë, pjesërisht ose krejtësisht në GVPS janë në ngjyrë blu.

Korridori / Rruga / Nyja	Rrjeti RRTT-E	Emri i projektit	Pikët e lidhjes strategjike	Gjatësia totale (km)	Kostoja totale e përllogaritur[23]	Shuma e financuar	Burimi i financimit	Treguesi i gatishmërisë	Treguesi i financimit
Rruga 2 (Autostrada Adriatike - Joniane)	Kryesor - Rrugë	Ndërtimi i rrugës Fushë Krujë - Shkodër (dyfishimi)	98	63,5	202,50		Jashtë PBA	C	C
		Ndërtimi i rrugës Thumanë - Kashar/Vorë	92	22	98,00	1,10	Jashtë PBA	B	C
		Ndërtimi i by-pass-it të Tepelenës	84	3,5	29,00	0,24	PBA	B	C
		Ndërtimi i by-pass-it të Lezhës	78	2,5	25,00		Jashtë PBA	D	C
		Ndërtimi i by-pass-it të Tiranës	92	22	108,50	1,00	Jashtë PBA	C	C
Rruga 7		Ndërtimi i dyfishimit të rrugës Milot - Rrëshen	84	26	64,01	29,75	PBA	B	B
Rruga 2	Kryesor - Hekurudhë	Rehabilitimi i hekurudhës Vorë - Shkodër - Hani i Hotit	98	120,2	175,80	1,50	Jashtë PBA	C	B
Korridori VIII		Rehabilitimi i hekurudhës Durrës - Tiranë dhe ndërtimi i hekurudhës së re Tiranë - Dega e Rinasit	98	35+7,4	60,79	1,103	PBA BERZH dhe BE	B	B
	Gjithëpërfshirë se - Hekurudhat	Ndërtimi i hekurudhës së re Pogradec - Korçë - Kufiri me Greqinë (Në PBA është studimi)	96	90	150,65	1,10	BERZH	C	C
		Rehabilitimi i hekurudhës Durrës - Pogradec - Lin dhe ndërtimi i lidhjes së re hekurudhore me kufirin maqedonas (Në PBA është studimi)	98	137	173,30	0,72	KIBP	C	B
Rrugë kombëtare	Nuk aplikohet	Rindërtimi i Rrugës së Lumit të Vlorës	94	94,2	70,20	14,04	PBA	D	B
		Ndërtimi i pjesës së Rrugës së Arbrit	92	27	205,00	21,00	Jashte PBA	B	
Transporti detar	Nuk aplikohet	Përmirësimi i Infrastrukturës së Porteve për rritjen e sigurisë dhe parrezikshmërisë detare dhe mbrojtjen e mjedisit detar	98		7,00	0,045	Jashte PBA, KIBP	B	C
					1369,75	71,60			
		Planifikuar në PBA -2016-2019			226,00				

Treguesi	Status i gatishmërisë
A	Faza e zbatimit (pjekuria); me kontrata pune të nënshkruara
B	Fazë e avancuar përgatitjeje apo gati për zbatim (maturuar); projekte me dokumentacionin teknik të përgatitur, të gatshme për përgatitjen e tenderit dhe të tenderimit 8FS + PD, VNM, CBA, DD, TD)
C	Faza fillestare e përgatitjes teknike (pa maturuar)
D	Paqartësi teknike ose nuk është përcaktuar ende (pa maturuar)
Treguesi	Statusi i financimit
A	Identifikuar dhe kontraktuar
B	Identifikuar, nuk është kontraktuar ende, por ka marrëveshjet të qarta kontraktuese
C	Identifikuar, por marrëveshjet kontraktuese nuk kanë përfunduar

Tabela 8 -Grupi i Projekteve për Sektor të Vetëm të GPSV-së për Transportin (Burimi: MTI)

Disa përfundime mund të nxirren nga listat e mësipërme nga të dy projektet prioritare të OTEJL-it dhe GVPS-së:

[23] Shuma në milion euro

- Të gjitha projektet janë zgjedhura nga OTEJL-i marrin pjesë në GVPS, ose pjesërisht ose plotësisht;
- Përveç kësaj, GVPS-ja përfshin dy projekte rrugore nga rrjeti kombëtar për të trajtuar nevojat urgjente në zonat e përfshira.
- Ndërkohë që modaliteti i hekurudhave nuk ka marrë asnjë investim që nga viti 2014 brenda rrjeteve të OTEJL-it , ka një prioritet dhe një angazhim për të zbatuar katër projekte për të zgjidhur pengesat e infrastrukturës në Rrugën 2 dhe Korridorin VIII.

1.2.2 Transporti rrugor

1.2.2.1 Faktorët e planifikimit dhe të politikave

a) Kuadri i politikave dhe kuadri strategjik

Rrugët dhe autostradat përbëjnë mënyrën mbizotëruese të transportit tokësor në Shqipëri dhe sigurojnë lidhjet thelbësore për transportin e mallrave dhe lëvizshmërinë personale në vend. Rrugët për këtë arsye janë pasuri të rëndësishme publike në një ekonomi në zhvillim si Shqipëria dhe përmirësimi e mirëmbajtja e tyre mund të sjellë përfitime të rëndësishme për komunitetet, duke siguruar qasje më të mirë në shërbimet sociale, objektet arsimore, tregjet dhe qendrat tregtare.

Në dekadën e fundit shumica e investimeve të infrastrukturës së transportit janë drejtuar te rrugët, por përmirësimi i shërbimeve të transportit rrugor në shërbim të biznesit dhe qytetarëve ende mbetet një sfidë e madhe në Shqipëri. Miratimi i masave të reja legjislative nuk është shoqëruar gjithmonë me zbatimin e tyre aktiv, një sfidë veçanërisht problematike kur është fjala për sigurinë rrugore.

Në vitin 2015 Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës miratoi Strategjinë për Tarifat Rrugore (STRR) që do të përcaktojë përdorimin optimal të tarifave rrugore në Shqipëri. Financuar nga Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH), STRR-ja i) ka vlerësuar aspektet normative dhe operative të lidhura me tarifat rrugore, në kontekstin e reformës në vijim reforma dhe zhvillimin e planit të punës për infrastrukturën rrugore të vendit; ii) ka ndihmuar MTI-në dhe aktorët e tjerë në një nivel planifikimi strategjik në vlerësimin e qëndrueshmërisë së tarifave rrugore, në lidhje me planet e tyre për zhvillimet e ardhshme në sektorin e rrugëve; dhe përveç kësaj iii) ka hapur rrugën për zbatimin e parimit të pagesës mbi përdoruesit e rrugës, duke dhënë rekomandime për kohën dhe zbatimin e një strategjie të tarifave rrugore.

Përveç kësaj, një **Plan i Transportit të Qëndrueshëm Shqiptar** i financuar nga Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) do të përfundohet së shpejti. Plani do të identifikojë praktikat më të mira të zbatimit të veçantë në Shqipëri, në bazë të 4 shtytëseve kryesorë të qëndrueshmërisë të identifikuar:

1. Masat për optimizimin e infrastrukturës rrugore;
2. Matjet për menaxhimin e kërkesës së trafikut dhe menaxhimin e kërkesës së sjelljes;
3. Strategjia e përdorimit të tokës dhe efikasiteti i logjistikës/transportit; dhe
4. Rinovimi dhe menaxhimi i flotës së automjeteve.

b) Kuadri institucional

Ministria e Transportit dhe e Infrastrukturës mbikëqyr zbatimin e politikave të transportit rrugor në Shqipëri; roli i saj përfshin:

- Mbikëqyrjen e planifikimit, projektimit dhe ndërtimit të rrjetit kombëtar rrugor nëpërmjet Autoritetit Rrugor Shqiptar (ARRSH);
- Mbikëqyrjen administrative të Kodit Rrugor dhe rekomandime për përditësimin periodik të tij;
- Mbikëqyrjen e proceseve të regjistrimit të automjeteve, inspektimit të automjeteve dhe lejeve të drejtimit.

MTI-ja mbështetet te strukturat vartëse të mëposhtme:

- **Autoriteti Rrugor Shqiptar (ARRSH)** - krijuar nga Ligji nr. 10164 i datës 15 tetor 2009 - është menaxheri kryesor i aseteve të rrjetit rrugor kombëtar dhe përgjegjës për ndërtimin, përmirësimin, rehabilitimin dhe mirëmbajtjen e rrjetit rrugor kombëtar, duke përfshirë planifikimin, buxhetimin dhe programim përkatës. ARRSH-ja i përgjigjet MTI-së dhe mbikëqyret nga Bordi i Menaxhimit të ARRSH-së, i cili përbëhet nga shtatë anëtarë: katër janë përfaqësues qeveritarë nga ministritë e transportit, financave, ekonomisë, pushteti lokal dhe tre janë përfaqësues nga organizatat e sektorit privat. Numri i përgjithshëm i personelit të ARRSH-së është rreth 100 persona dhe struktura organizative është paraqitur më poshtë:

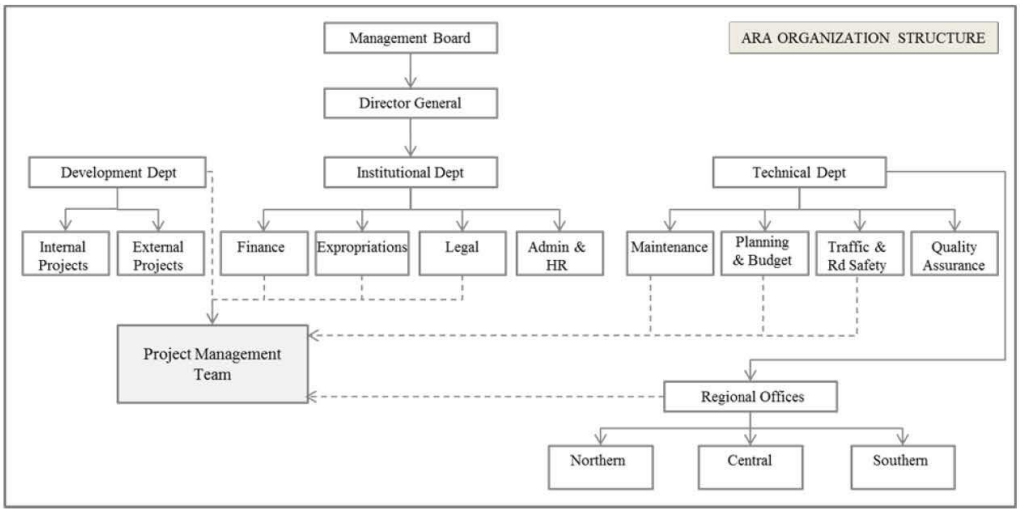


Figura 7 - Organigrama e ARRSH-së

- **Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor (DPSHTRR)** është përgjegjëse për lëshimin e:
  - Lejet e drejtimit të drejtuesve të mjeteve;
  - Dokumentet e regjistrimit dhe certifikatat e automjeteve që kanë të bëjnë me transportin ndërkombëtar të mallrave dhe transportin e mallrave të rrezikshme sipas Marrëveshjes Evropiane në lidhje me Transportin Ndërkombëtar Rrugor të Mallrave të Rrezikshme;
  - Certifikatat në pajtim me Marrëveshjen për Transportin Ndërkombëtar të Ushqimeve Delikate dhe Pajisjet e Veçanta që duhen përdorur për këtë lloj transportimi;
  - Dokumentet për implementimin e takografëve dixhitalë.

Të dyja strukturat (ARRSH-ja dhe DPSHTRR-ja) kanë një organigramë të përshtatshme por kanë nevojë të rëndësishme për **trajnim cilësor** dhe **ngritjen e kapaciteteve**. Për më tepër, DPSHTRR-ja duket se **ka mangësi serioze të personelit** në përputhje me praktikën ndërkombëtare (d.m.th. një ekip i vogël prej 2 nëpunësish civilë mbikëqyr zbatimin e përgjithshëm të politikave të DPSHTRR-së dhe përveç kësaj zhvillojnë punën rregullatore). Këto nevoja janë trajtuar në mënyrë specifike në Veprimin Prioritar RRUGËT 2.

Në rastin specifik të ARRSH-së, dhe në kuadër të kapacitetit të prokurimit për menaxhimin adekuat të kontratave të bazuara në performancë (KBP) - me rëndësi në Shqipërinë për mirëmbajtjen e rrugëve në 5 vitet që vijnë, siç përshkruhet në nën-pjesën 1.2. 3 më poshtë -, një raport i BB-së[24] ka identifikuar rreziqet e mëposhtme: (I) përvoja e pamjaftueshme në prokurime dhe zbatimin e KBP-ve; (Ii) kapacitetet dhe njohuritë e pamjaftueshme për udhëzimet e prokurimeve multilaterale të

[24] Raporti nr.: 91351-AL rreth Projektit të Mirëmbajtjes dhe Sigurisë së Rrugëve Bazuar në Rezultate, Banka Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim. Banka Botërore, mars 2015.

Ekipit të Menaxhimit të Projektit të ARRSH-së; (lii) vonesat e zbatimit dhe përvoja e pamjaftueshme e KBP-së mbi industrinë e ndërtimit.

Për më tepër, një tjetër raport i Bankës Botërore - Rishikimi Financave Publike të Shqipërisë, i vitit 2014 - nënvizon se:

- Masat për të përmirësuar përdorimin efikas të burimeve dhe zgjerimin e pjesëmarrjes private në aktivitete e ARRSH-së janë thelbësore.
- Projekteve rrugore, veçanërisht atyre të financuara nga burime të brendshme, nuk duket se u jepet prioritet mbi baza të forta.
- Kthimi i përgjegjësisë për hetimet gjeoteknike nga faza e ndërtimit në fazën e projektimit do të përmirësojë dukshëm cilësinë.
- Një aspekt tjetër me potencial të konsiderueshëm për përmirësim është pamjaftueshmëria e mbikëqyrjes kur ndërtohet një kontratë e financuar në vend.
- Praktikat e modernizimit të mirëmbajtjes duke zgjeruar prodhimin dhe kontraktimin e mirëmbajtjes bazuar në performancë gjithashtu mund të ofrojnë përfitime të rëndësishme të efikasitetit.
- Partneritetet Private-Publike kanë përfitime të cilat duhet të hulumtohen.

I njëjti raport i BB-së vë në dukje disa hapa që Qeveria e Shqipërisë duhet të marrë në konsideratë për të përmirësuar menaxhimin dhe efikasitetin në investimet rrugore:

- Duke pasur parasysh grumbullimin e konsiderueshëm të kohëve të fundit të detyrimeve të pashlyera në punët publike, është e rëndësishme të sigurohet që shpenzimet e ardhme të jenë në përputhje me të ardhurat për të parandaluar grumbullimin e mosshlyerjeve për kontraktorët. Kjo kërkon një angazhim që të mos fillojë puna e rehabilitimit dhe ndërtimit nëse nuk është angazhuar financimi adekuat për to.
- Ekziston nevoja për të rishikuar klasifikimin funksional të rrjetit rrugor dhe riklasifikuar rrugët në përputhje me kërkesat e tyre funksionale dhe juridiksionin përgjegjës për ruajtjen e tyre. ARRSH-ja duhet të ngrejë dhe përdorë një sistem për menaxhimin e aseteve rrugore - dhe ta përditësojë atë rregullisht për të siguruar që të jetë i dobishëm si një mjet planifikimi. Një sistem i tillë është një parakusht për menaxhim më efikas dhe profesional të aseteve rrugore kombëtare.
- Një numër masash që janë propozuar për të përmirësuar projektimin, ndërtimin dhe mbikëqyrjen e rrugëve shqiptare do të sigurojë punime rrugore me cilësi më të mirë dhe përdorimin më efikas të parave publike, veçanërisht për projektet e financuara nga burimet e brendshme.
- Në të ardhmen programi i koncesionit rrugor duhet të përqendrohet në operacionet dhe mirëmbajtjen - në projektet e fushave kafe dhe jo fushave të gjelbra. Koncesionet për projekte të autostradave që përfshijnë shpenzime të mëdha kapitale nuk kanë gjasa të materializohen pa garancitë e trafikut të konsiderueshëm minimal ose disponueshmërinë e pagesave; ato duhet të shqyrtohen me kujdes për vlerën për paratë dhe çdo detyrim të mundshëm të kushtëzuar.

Kohët e fundit, një auditim i jashtëm i procesit të miratimit që u përfundua në korrik 2015, zbuloi mangësi të shumta në lidhje me prokurimin publik dhe praktikat e menaxhimit të kontratës në ARRSH dhe konfirmoi gjetjet e raporteve të përmendura më lart të Bankës Botërore.

Përveç kësaj, Banka Botërore ka nisur edhe një rishikim të prokurimit publik - duke përdorur sektorin e transportit, si një shembull - për të identifikuar dobësitë e efikasitetit në prokurimin publik dhe kontrollin e cilësisë së menaxhimit dhe zbatimit të kontratës.

Palët e tjera të rëndësishme janë:

- **Fondi Shqiptar i Zhvillimit (FSHZH),** një agjenci publike misioni i të cilës është të nxisë një zhvillim të qëndrueshëm, të balancuar dhe social-ekonomik koheziv në nivel lokal dhe rajonal, që investon ndër të tjera në rehabilitimin dhe zhvillimin e infrastrukturës së vogël social-ekonomike dhe shërbimeve sociale nëpërmjet zbatimit të infrastrukturës së rrugëve dhe urave të vogla;
- **Instituti i Transportit (IT)** si një "Njësi e Shërbimit" në varësi të MTI-së;

- **Drejtoria e Përgjithshme e Policisë në Ministrinë e Brendshme (MB),** përgjegjëse për sigurinë në rrugë;
- **Kryqi i Kuq,** si institucion ndërkombëtar për ndihmën humanitare, kontributi në sigurinë rrugore i të cilit është gjithashtu thelbësor;
- **Organet e pavarura** janë gjithashtu ndërmjet aktorëve, veçanërisht në lidhje me objektivin e përmirësimit të llogaridhënies dhe transparencës së investimeve;
- **Ministria e Financave dhe Institucioni i Kontrollit të Lartë të Shtetit** po ashtu kanë kontribuar në komponentin e menaxhimit publik financiar në transportin rrugor:
- Shoqëria Civile, ndër të cilat **Shoqata Shqiptare e Transportit Ndërkombëtar Rrugor dhe Instituti i Trajnimeve (ANALTIR), Shoqata e Ndërtuesve Shqiptarë** dhe **Shoqata Shqiptare e Inxhinierëve Konsulentë**, janë përfshirë fuqishëm në marrjen e vendimeve dhe proceset e monitorimit, duke luajtur një rol vendimtar në arritjen e rezultateve të pritshme kryesore të këtij sektori.

c) Kuadri ligjor dhe rregullator

Në lidhje me transportin rrugor janë nënshkruar disa konventa dhe marrëveshje me vendet e tjera fqinje për njohjen e ndërsjellët të lejet e drejtimit të drejtuesve të mjeteve. Transpozimi i *acquis* është bërë në përputhje me angazhimet që rrjedhin nga nenet 54, 59, 70 dhe 106 të Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit dhe nenet 2, 11, 14 dhe 16 të protokollit numër 5 të MSA-së për transportin.

Në veçanti, **detyrimet që dalin nga MSA-ja** në fushën e transportit rrugor janë harmonizimi i:

- rregulloreve dhe standardeve ekzistuese për ndërtimin e rrugëve me legjislacionin në fuqi në Komunitet (Neni 14, Protokolli 5, MSA);
- legjislacionit mbi trajnimin e personelit të transportit rrugor, veçanërisht në lidhje me transportin e mallrave të rrezikshme, me standardet e Komunitetit (Neni 16, Protokollit 5, MSA), legjislacionit në mënyrë që të përmirësohen lëvizjen e trafikut gjatë periudhave të pikut (Neni 17 , Protokolli 5, MSA);
- legjislacionit mbi transportimin e mallrave delikate, kafshëve të gjalla dhe substancave të rrezikshme (Neni 17, Protokolli 5, MSA);
- legjislacionit mbi sigurinë rrugore, veçanërisht në lidhje me transportin e mallrave të rrezikshme (Neni 18, Protokolli 5, MSA);

si dhe për të:

- siguruar barazvlefshmëri të ligjeve të tyre përkatëse mbi pranimin në profesionin e operatorit të transportit rrugor, me qëllim njohjen e tyre reciproke (Neni 16, Protokolli 5, MSA); dhe
- në lidhje me prioritetet e tjera (Nenet 59, 70 dhe 106 të MSA-së).

Legjislacioni i BE-së për transportin rrugor është zhvilluar gjatë shumë viteve dhe aktualisht përbën një numër të konsiderueshëm të akteve ligjore (qoftë Direktiva apo Rregullore, apo jurisprudencë të Gjykatës së Drejtësisë të Bashkimit Evropian). Ndërkohë që të gjitha këto akte janë të rëndësishme, transpozimi i tyre në legjislacionin kombëtar në çdo shtet si rregull bëhet gradualisht, në përputhje me prioritetet kombëtare të vendit.

Në fakt, Shqipëria ka bërë përpara në përafrimin e **legjislacionit të transportit rrugor** të vendit me rendin juridik të BE-së. Një analizë e hendekut tregon se ka ende një rrugë të gjatë për t'u bërë deri në arritjen e harmonizimit të plotë të legjislacionit me *acquis e Bashkimit Evropian,* por ecuria legjislative në fusha të tilla si transporti i mallrave të rrezikshme dhe ushqimeve delikate, orët e punës dhe pushimit të ekuipazheve të angazhuara në transportin rrugor dhe disa aspekte të sigurisë së infrastrukturës rrugore nuk mund të nënvlerësohen.

Progresi i arritur në përafrimin e legjislacionit duhet të ruhet dhe duhet çuar më tej në mënyrë që të përmbushë të gjitha detyrimet e përafrimit brenda afatit të MSA-së. Për këtë arsye, duhet t'i kushtohet vëmendje ruajtjes së përputhshmërisë me *acquis* të BE-së në fushat ku përafrimi është arritur dhe do të nevojitet përafrimi i mëtejshëm në fushat ku është vërejtur vetëm përputhja e pjesshme.

Deri më sot, arritjet kryesore kanë qenë si më poshtë:

- Në fushën e **transportit rrugor**:
  - o Ligji nr. 8308 i datës 18.03.1998 "Për transportin rrugor", i ndryshuar, i cili rregullon kushtet për pranimin në veprimtari të operatorit të transportit kombëtar dhe ndërkombëtar të mallrave dhe udhëtarëve;
  - o Ligji nr. 118/2012 i datës 13.12.2012 "Për transportin e mallrave të rrezikshme", i cili synon të përmirësojë sigurinë në transportin rrugor dhe hekurudhor të mallrave të rrezikshme;
  - o Vendimi i Këshillit të Ministrave të Shqipërisë nr. 325 i datës 19.03.2008 "Për miratimin e rregullave mbi pranimin në profesionin e operatorit për transportin rrugor të mallrave dhe të udhëtarëve, si dhe njohjen e dokumenteve zyrtare";
  - o Ligji nr. 10211 i datës 23.12.2009, "Për miratimin e aktit normativ nr. 9 të datës 11.12.2009 të Këshillit të Ministrave "Për mënyrat e funksionimit dhe burimet e financimit për takografin digjital në Shqipëri" për prodhimin dhe shpërndarjen e kartave të takografit digjital ".
  - o VKM nr. 266, i datës 07.05.2014 "Për përcaktimin e funksionit dhe detyrave të Komitetit Ndërministror për Transportin e Mallrave të Rrezikshme".
- Në fushën e **sigurisë rrugore.**
  - o Ligji nr. 158/2013, i datës 10.10.2013, "Për sigurinë e rrugëve në tunele";
  - o Udhëzimi i Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit nr. 3606/2 i datës 28.10.2011 "Për certifikatat e trajnime profesionale të drejtuesve të automjeteve të kategorisë C, CE, D dhe DE";
  - o Udhëzimi i Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit nr. 2 i datës 11.02.2010 "Për inspektimin teknik të automjeteve rrugore";
  - o Udhëzim i Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit nr. 9 i datës 3.07.2012 "Për kontrollin dhe inspektimin e sigurisë rrugore".

Qeveria ka nënshkruar një numër **marrëveshjesh me vendet fqinje** për të siguruar njohjen e ndërsjellë të drejtuesve të mjeteve të automjeteve (në përputhje me MSA-në). Për shembull, këto përfshijnë: (i) VKM Nr. 266 të datës 7 maj 2014 "Për përcaktimin e funksionimit dhe detyrat e Komitetit Ndërministror për transportin e mallrave të rrezikshme"; (ii) VKM Nr. 654 të datës 8 tetor 2014 "Marrëveshja ndërmjet Qeverisë së Republikës së Malit të Zi dhe Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë, për njohjen e ndërsjellë të lejeve të drejtimit të mjeteve rrugore"; dhe (iii) Marrëveshja ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së Republikës së Serbisë për njohjen e ndërsjellë të lejeve të drejtimit të drejtuesve të mjeteve që u nënshkrua në Beograd më 17 dhjetor 2014. Marrëveshje të ngjashme janë bërë kohët e fundit me Kroacinë dhe Kosovën.

1.2.2.2 Faktorët e të kaluarës

Rrugët dhe autostradat përbëjnë **mënyrën mbizotëruese të transportit tokësor** në Shqipëri dhe sigurojnë lidhjet thelbësore për transportin e mallrave dhe lëvizshmërinë personale në vend. Prandaj, rrugët janë pasuri e rëndësishme publike dhe përmirësimi e mirëmbajtja e tyre mund të sjellë përfitime të rëndësishme për komunitetet, duke siguruar qasje më të mirë në shërbimet sociale, objektet arsimore, tregjet dhe qendrat tregtare.

Rrjeti rrugor i Shqipërisë duhet të arrijë lidhjen e të gjitha llojeve të transportit dhe të përmirësojë intermodalitetet e infrastrukturës së transportit që i shërbejnë qendrave ekonomike të Shqipërisë. Sikurse ndodh me çdo ekonomi në zhvillim, Shqipëria ka nevojë të përfundojë një rrjet infrastrukture rrugore efikas dhe modern në mënyrë që të vërë në lëvizje hapat e parë të një sistemi të integruar të transportit. Qasshmëria e qendrave që ofrojnë shërbime, prodhojnë dhe përpunojnë (qendrat logjistike, zonat industriale dhe bazat bujqësore) që ndodhen përgjatë rrjedhave të transportit mbështetet nga zhvillimi i lidhjeve të tyre të infrastrukturës me rrjetin e transportit kryesor (vendet e fabrikave, qasjet e rrugëve, lidhjet me portet dhe infrastrukturën bazë).

Me shërbime më të mira të infrastrukturës rrugore e shërbime të përmirësuara të transportit rrugor, (i) qasja ndërkombëtare e Shqipërisë dhe konkurrenca do të përmirësohet, (ii) udhëtimi nga njëra anë e vendit në tjetrën do të jetë më i shpejtë, më i rehatshëm e më i sigurt dhe përveç kësaj (iii) do të krijohen kapacitete të reja që plotësojnë kërkesën për transportin e mallrave dhe pasagjerëve.

Pavarësisht disa investimeve të fundit në rrjetin e rrugëve lokale dhe rajonale, **cilësia e infrastrukturës së transportit rrugor në Shqipëri mbetet e ulët** dhe ka ndryshime të konsiderueshme rajonale në aspektin e qasjes në tregjet dhe shërbimet themelore, në bazë të inspektimeve vizuale në terren të kryera nga konsulentët ndërkombëtarë dhe gjetjeve të fundit të një raporti të Bankës Botërore[25]. Infrastruktura ekonomike në vend ka tendencë të jetë e përqendruar në qendrat kryesore urbane, ndërsa nën-rajonet e jashtme periferike të vendit vuajnë nga probleme të konsiderueshme të lidhjes dhe aksesit që pengojnë rritjen e qëndrueshme dhe gjithëpërfshirëse. Kufizimet logjistike të transportit për të marrë dhe çuar më shumë produkte në zonat malore dhe - në një masë më të vogël - zonat qendrore në qendrat kryesore urbane dhe portet, kanë ndikuar në rritjen e disa sektorëve të veçantë bujqësor.

Varfëria në Shqipëri është një fenomen i theksuar si në zonat rurale (15.3% e popullsisë) ashtu dhe në ato urbane (13.6%), ku 2.2% e popullsisë jeton në kushte ekstreme të varfërisë sipas standardeve ndërkombëtare. Pavarësisht përmirësimeve të dukshme në dekadën e fundit, pabarazitë rajonale në të ardhura ekzistojnë, ku rajoni bregdetar dhe malor paraqet normat më të larta të varfërisë. Në vitin 2012, ndryshimet në normat e varfërisë midis rajoneve janë rritur në krahasim me vitin 2008, me përjashtim të zonave malore[26].

Zona gjeografike	2002	2005	2008	2012
Bregdetare	20,6	16,2	13	17,6
Qendror	25,6	21,2	10,7	12,5
Malore	44,5	25,6	26,6	15,3
Tiranë	17,8	8,1	8,7	12,6
Totali	**25,4**	**18,5**	**12,4**	**14,3**

Tabela 9 - Zhvillimi i Varfërisë sipas Rajoneve 2002-2012 (Burimi: BB)

Raportet ndërkombëtare tregojnë se, ndërsa të dhënat e Shqipërisë për rritjen e prosperitetit të përbashkët ishin pak më mirë se vendet e tjera të Evropës Juglindore për 2005-2008, kushtet e jetesës për pjesën e fundme prej 40 për qind janë përkeqësuar pas krizës globale financiare. Për më tepër, është arritur shumë pak përmirësim në aspektin e barazisë së të ardhurave, siç dëshmohet nga indeksi Gini që ka mbetur praktikisht i pandryshuar në dekadën e fundit (0.29-0.30), duke sugjeruar nevojën për ndihmë sociale më të mirë të shënjestruar, politika më gjithëpërfshirëse e investime në infrastrukturë.

Mangësitë **ekzistuese të infrastrukturës së transportit mund të jenë një faktor i rëndësishëm i varfërisë në Shqipëri**. Rrjeti rrugor është ende i kufizuar si në shtrirje ashtu dhe në cilësi dhe vuan nga mungesa e mirëmbajtjes. Kufizimet e rrjetit rrugor janë konsideruar si një nga arsyet kryesore për zhvillimin e pabarabartë të rajoneve të ndryshme të vendit dhe analiza tregon se ka një korrelacion të qartë mes cilësisë së infrastrukturës rrugore të një rajoni dhe nivelit të varfërisë së popullsisë së saj.

[25] Raporti nr.: 91351-AL rreth Projektit të Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore Bazuar në Rezultate (RRMSP). Banka Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim. Banka Botërore. Mars 2015.

[26] Zona ose rajoni bregdetar përfshin prefekturat e Lezhës, Durrësit, Fierit, Vlorës. Zona qendrore përfshin prefekturat e Gjirokastrës, Shkodrës, Elbasanit, Beratit, Korçës; Zona malore përfshin prefekturat e Kukësit dhe Dibrës; Zona e Tiranës përfshin prefekturën e Tiranës.

Sipas një vlerësimi social-ekonomik të përpunuar nga BB, pavarësisht nga investimet e bëra nëpërmjet Fondit Shqiptar të Zhvillimit, FSHZH[27], cilësia e ofrimit të shërbimeve në zonat rurale është ende e ulët dhe pjesa e popullatës që është më pak në gjendje ka **qasje të kufizuar te shërbimet sociale**, në veçanti shëndetësia dhe arsimi. Ofrimi i kufizuar i transportit publik dhe kostoja e lartë e transportit ndikojnë në lëvizshmërinë e njerëzve dhe aksesin te mundësitë e punësimit (d.m.th.) jashtë fshatrave. Cilësia e dobët e rrugëve rrit shpenzimet e mirëmbajtjes dhe kostot operative jo vetëm për fermerët dhe familjet rurale, por edhe për sektorin komercial dhe industrial, të cilit i kushton më shumë të gjejë furnizime dhe të japë rezultate. Menaxhimi i vazhdueshëm i aseteve, mirëmbajtja rutinë e rrugëve dhe aksesi më i besueshëm tek transporti publik mund të zvogëlojnë koston e transportit duke sjellë përfitime të rëndësishme për familjet, fermerët si dhe firmat.

Për shembull, Komuna Buçimas ka një qendër shëndetësore në secilin prej 8 fshatrave të saj, por në komunë nuk ka spitale. Kjo do të thotë se banorët duhet të udhëtojnë në Pogradec, në rrethin më të afërt urban, për të marrë disa shërbime shëndetësore të cilat nuk ofrohen nga qendrat lokale. Pavarësisht se rrethi është relativisht afër, përkeqësimi i vazhdueshëm i infrastrukturës rrugore ndikon mbi përgjigjet në rastet e emergjencave shëndetësore. Sidomos në dimër, marrja e shërbime shëndetësore është e vështirë, pasi lëvizja e mjekëve dhe infermierëve ndikohet nga mbyllja e rrugëve për shkak të përmbytjeve dhe rrëshqitjeve të dheut. Për shkak të kushteve të këqija të rrugëve, banorët që ndodhen larg nga qendra e rrethit kanë raportuar vonesa të konsiderueshme në marrjen e shërbimeve shëndetësore dhe ambulancave. Në disa fshatra, lindjet nuk janë bërë në qendrat shëndetësore apo të maternitetit dhe gjatë dimrit, zonat e largëta janë të izoluara për shkak të mbylljes së rrugëve (nga rrëshqitjet e tokës, uji apo dëbora). Ndaj rrugët e mirëmbajtura mund të përmirësojnë besueshmërinë e **shërbimeve shëndetësore** emergjente duke përmirësimin kështu cilësinë e jetës së grupeve të rrezikuara siç janë të moshuarit dhe njerëzit me aftësi të kufizuara, të cilët kanë nevojë për vëmendje dhe kujdes të veçantë.

Kufizime të ngjashme janë evidentuar në **aksesin në shërbimet e arsimit**, ku drejtorët e shkollave në zonat rurale të intervistuar si pjesë e vlerësimit social-ekonomik të BB-së raportojnë se mësuesit mund të humbasin 10 deri 5 ditë shkolle dhe shumë herë kjo ndodh thjesht sepse nuk ka qasje në fshat.

Kur bëhet fjalë për **ofrimin e transportit publik dhe kostove të transportimit**, p.sh., një studim në komunat Paper, Buçimas dhe Shtiqën ka treguar se me përjashtim të Paperit, dy komunat e tjera nuk kanë asnjë mjet transporti publik, duke i detyruar banorët të përdorin opsionet më të shtrenjta të transportit ose miqtë e të afërmit për nevojat e tyre private për të lëvizur. Përveç kësaj, ka një perceptim të përbashkët se përkeqësimi i kushteve rrugore ka rritur shpenzimet operative të automjeteve e në këtë mënyrë mirëmbajtja më e mirë ose më e shpeshtë rutinë mund të ketë ndikim pozitiv në koston e udhëtimit si dhe kohën e nevojshme për të arritur destinacionet më të shpeshta.

Me një rrjet rrugor të zgjeruar dhe të mirëmbajtur, pritet të ketë përmirësime në lidhjen dhe lëvizshmërinë në nivel komuniteti. Kjo do të mundësojë që grupet me të ardhura të ulëta dhe të margjinalizuara të kenë qasje më të besueshme në vendet e punësimit, në zonat ku ofrohen mundësi për të gjeneruar të ardhura jashtë bujqësisë. Rrugët e mirëmbajtura mund të kenë një ndikim afatgjatë pozitiv në zhvillimin e tregjeve, produktivitetit bujqësor dhe më në përgjithësi, në jetesën e komuniteteve rurale të cilat janë larg nga qendrat e aktivitetit ekonomik. Një rrjet rrugor i përmirësuar do të lehtësojë aksesin në objektet e shërbimit social, duke rritur rezultatet sociale në sektorët e shëndetësisë dhe arsimit në veçanti. Së fundi, përmirësimet në sigurinë rrugore parashikohet të kenë një rezultat pozitiv shpërndarës.

Edhe pse shkalla e vdekjeve është në rënie (shkalla e vdekshmërisë është pothuajse përgjysmuar gjatë dekadës së fundit), siguria në rrugë është ende një çështje e madhe e shëndetit social dhe

[27] Shiko nën-pjesën 1.2.2.3.

publik në Shqipëri, pasi numri i aksidenteve me viktima të vdekura, lëndime të rënda apo të lehta është rritur ndjeshëm gjatë viteve. Përveç kësaj, numri relativisht i lartë i lëndimeve në vend pengon rritjen e të ardhurave të të varfërve, me pasoja shkatërruese për jetesën e të ardhurat e tyre dhe mundësinë për t'i shpëtuar varfërisë.

Numri vjetor i viktimave të vdekura prej 84.7 për 100,000 automjete në vitin 2012 është shumë i lartë në krahasim me vendet e tjera të rajonit (Mali i Zi 41.3, 13.8 Greqia, Serbia 32.9) dhe më shumë se dhjetë herë më i lartë se i disa vende të Evropës perëndimore (Gjermani 7, Francë 8.5, MB 6.2)[28]. Në përgjigje, qeveria shqiptare synon të reduktojë numrin e vdekjeve deri në vitin 2020 me 50 për qind në krahasim me vitin 2009[29].

Viti	Aksidentet	Vdekjeprurëse	Plagosje
2000	429	280	336
2001	400	297	250
2002	328	250	228
2003	363	267	250
2004	804	315	804
2005	850	308	875
2006	1 018	277	1 051
2007	1 254	384	1 344
2008	1 208	303	1 251
2009	1 465	378	1 462
2010	1 564	352	1 716
2011	1 876	322	2 150
2012	1 870	334	2 235
2013	2 075	295	2 503
2014	1 914	264	2 353

Tabela 10 - Aksidentet rrugore për periudhën 2000 - 2014 (Burimi: MTI)

Gjatë pesë viteve të fundit viktimat kanë mbetur brenda një grupi që varion midis 300 dhe 390 në vit ose e barabartë me një normë prej 10 dhe 12 vdekje për 100.000 persona. Kjo është e lartë sipas standardeve evropiane dhe vendi synon ta përgjysmojë atë deri në vitin 2020. Shkaqet kryesore për këtë janë rritja e madhe e motorizimit, rritja e shpejtësisë së makinave për shkak të përmirësimit dhe të zgjerimit të rrjetin rrugor të asfaltuar në të gjithë vendin, numri më i madh i drejtuesve të rinj të mjeteve dhe pa përvojë dhe mungesa e kontrolleve periodike të kushteve teknike - në mënyrë të veçantë - të automjeteve tregtare në Shqipëri.

[28] Organizata Botërore e Shëndetësisë, 2013 "Raporti Global i Gjendjes së Sigurisë Rrugore 2013: Të mbështesim një Dekadë Veprimi".

[29] Vendimi i Qeverisë Nr. 125, i datës 23 shkurt 2011 për "Zbatimin e objektivave për përmirësimin e sigurisë rrugore".

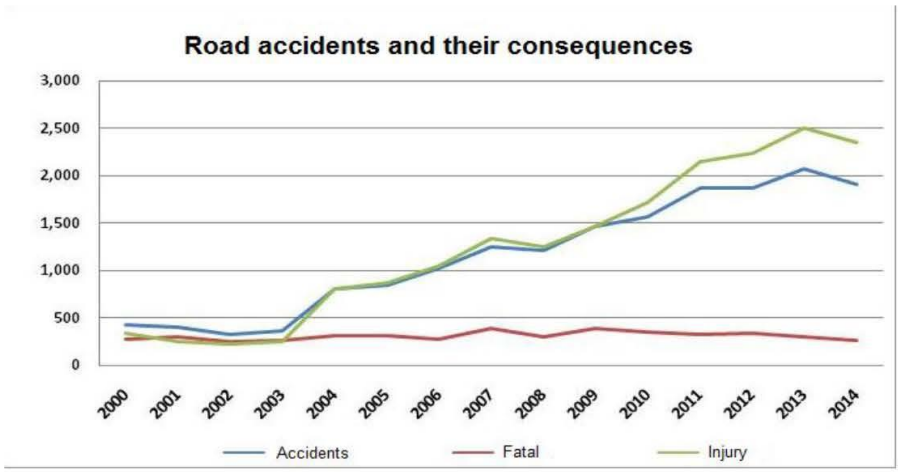


Figura 8: Grafiku i aksidenteve të klasifikuar sipas pasojave, 2000-2014 (Burimi: IT)

Për shkak të rritjes së madhe që nga fillimi i viteve 1990, përmirësimi dhe zgjerimi i rrjetit rrugor shtruar në të gjithë vendin dhe numri më i madh i drejtuesve të mjeteve të rinj dhe pa përvojë, përqindja e aksidenteve është rritur ndjeshëm. Meshkujt janë viktimat kryesore të vdekjeve në trafikun rrugor në Shqipëri dhe për shkak se ata janë shpesh edhe mbajtësit kryesorë të familjes ndër familjet me të ardhura të ulëta, ka një arsye të qartë për përmirësimin e sigurisë rrugore.

Tabela e mëposhtme tregon vendndodhjen e pikave të zeza (240 në total) në Rrjetin Rrugor Shqiptar:

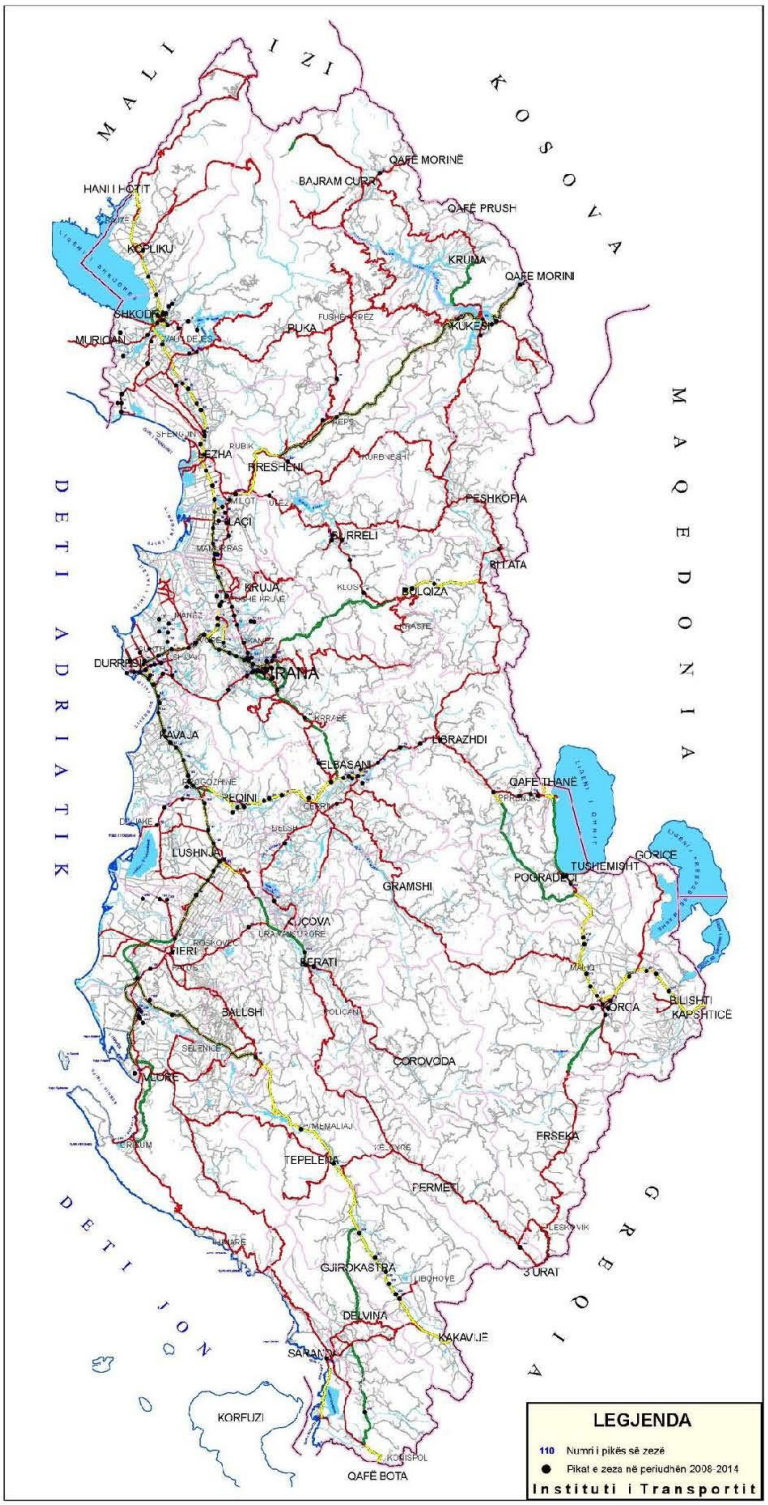


Figura 9: Pikat e zeza, 2008-2014 (Burimi: IT)

Ka pasur ecuri, por ka ende shumë për të bërë. Qeveria Shqiptare është fokusuar në zbatimin e ligjeve dhe rregulloreve të sigurisë rrugore në vend dhe nuk i ka kushtuar vëmendje kontrolleve të sigurisë dhe përmirësimeve të pikave të zeza, duke inkorporuar standardet e sigurisë në projektimin dhe ndërtimin e rrugëve dhe duke rritur ndërgjegjësimin e publikut. Siguria rrugore nuk ka gjasa të përmirësohet, nëse nuk i kushtohet vëmendje e plotë dhe e fuqishme shumëfishe (drejtuesve të mjeteve, automjeteve, infrastrukturës).

Qeveria Shqiptare e ka rritur vëmendjen e saj ndaj reformave të sigurisë rrugore, duke përfshirë miratimin e Strategjisë dhe Planit të Veprimit të Sigurisë Rrugore për periudhën 2011-2020; dhe duke miratuar Kontrollet e Detyrueshme për Sigurinë Rrugore për të gjitha rrugët e reja[30]. Kohët e fundit, qeveria shqiptare ka marrë një grant nga Bashkimi Evropian (BE) për transportin automobilistik që të përqendrohet në kontrollin e automjeteve dhe përgatitjen e projektimeve për të ndrequr pikat e zeza kryesore.

Forcimi i kapaciteteve të Këshillit Ndërministror për Sigurinë Rrugore (KNSRR) - krijuar në vitin 2002 nën drejtimin e Kryeministrit dhe i përbërë nga tetë anëtarë -, futja e kurseve të akreditimit për trajnimin e kontrollit të sigurisë rrugore, mbështetja e fushatave në media dhe përmirësimi i Sistemit të Informacionit për Aksidentet, janë disa prioritete kyçe që duhet të adresohen në të ardhmen e afërt.

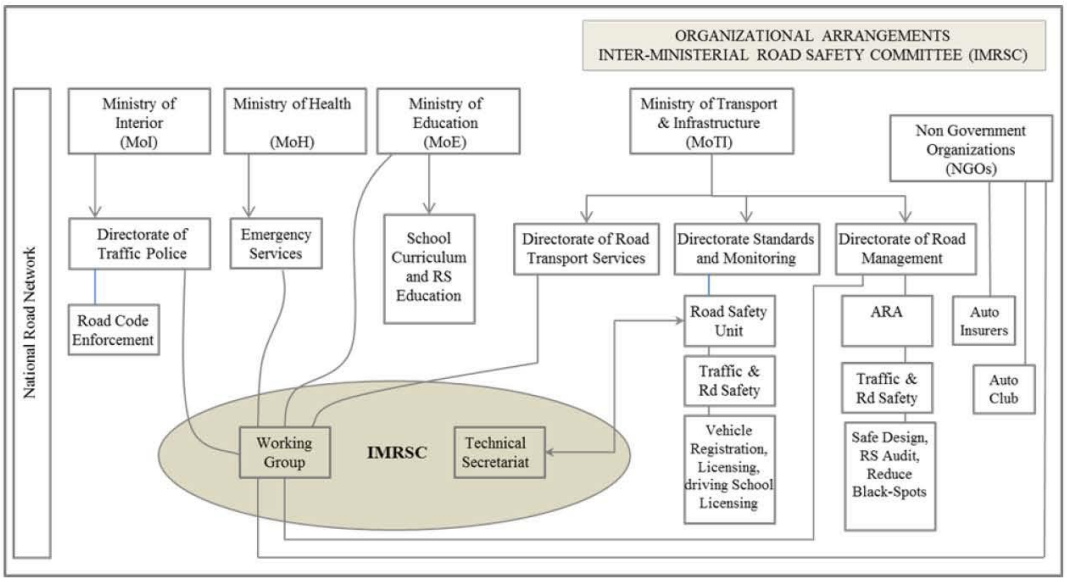


Figura 10 - Organigrama e KNSRR-së

Në vitet e fundit, **turizmi** është bërë një nga sektorët më të rëndësishëm në rritjen e ekonomisë shqiptare: sot ky sektor duhet të konsiderohet si një nga tre motorët kryesorë të rritjes kombëtare (së bashku me investimet e huaja direkte dhe zonat e zhvillimit teknik e ekonomik). Në vitin 2014 turizmi përbënte 5.9% të PBB-së së Shqipërisë dhe 5.3% të punësimit të drejtpërdrejtë (dhe 19.2% të punësimit të tërthortë). Për hir të krahasimit, duhet të theksohet se në vendet fqinje turizmi përbën 18% të PBB-së së Greqisë dhe më shumë se 20% të PBB-së së Malit të Zi.

Arritja e modelit të integruar të turizmit të kombinuar të dimensioneve bregdetare (plazhet dhe dielli), kulturore (arkeologjia, trashëgimia) dhe natyrore (eko-turizmi) mbështetet kryesisht mbi një rrjet efikas të rrugëve që mund të lidhë çdo cep të vendit[31]. Disa destinacione janë të një rëndësie të veçantë dhe kanë nevojë për lidhje cilësore rrugore:

[30] Me një ndryshim të nenit 71/, që ka përfshirë "Kontrollin e Sigurisë Rrugore" të Kodit Rrugor. Vendimi 815 në nëntor të vitit 2011.

[31] Transporti ajror do të sjellë sinergji për të dhënë impuls shtesë në rritjen e turizmit (shih pjesën 1.2.5)

- Destinacionet bregdetare: Velipoja, Shëngjini, Durrësi (Deti Adriatik), Vlora, Himara, Saranda dhe Ksamili (Deti Jon).
- Vendet e trashëgimisë botërore: parku arkeologjik i Butrintit, Berati dhe Gjirokastra.
- Eko-turizmi: Alpet Shqiptare, Parku Kombëtar i Lurës dhe kreshtat e maleve të Tomorrit.

Sipas anketës së Paguesve të Ryshfetit bërë nga "Transparency International" në më shumë se tre mijë drejtues të biznesit në mbarë botën, kontratat e punimeve publike dhe ndërtimi janë sektori me prirje më të lartë për t'i paguar ryshfete zyrtarëve dhe firmave të tjera. Edhe pse deri më sot nuk është gjetur se ka korrupsion ose mashtrim d.m.th., në asnjë nga projektet rrugore të mbështetura nga BB-ja, ne duhet të theksojmë se Shqipëria nuk ka dalë mirë edhe në Indeksin e Perceptimit të Korrupsionit të vitit 2014 të Transparency International, pasi vendi renditet i 110-ti nga 175 vende të analizuara në nivel global me një rezultat 33/100.

Duke qenë se rrugët kanë qenë pjesa më e madhe e investimeve në infrastrukturën e transportit të Shqipërisë gjatë viteve të fundit, një rezultat i tillë lë të kuptohet se ka një rrezik mashtrimi dhe korrupsioni për shkak të vlerës së lartë të kontratave për punime, interesave vetjake dhe kushteve të vështira ekonomike. Një raport i fundit i Bankës Botërore[32] ka ofruar prova të forta sasiore se i) korrupsioni është i lidhur me kosto më të larta për njësi në ndërtimin e rrugëve, dhe ii) një model i tillë është në përputhje me ndryshoret e korrupsionit përpunuar nga Transparency International.

1.2.2.3 Faktorët teknikë dhe të infrastrukturës

Rrjeti kombëtar rrugor nën juridiksionin e ASHK-së është i ndarë në dy kategori kryesore: *rrugët parësore*, që janë numërtuar nga Sh1 deri Sh9 plus autostradat (A1 Milot-Morinë, A2 Tiranë-Durrës dhe pjesa e sapondërtuar e autostradës A3 Elbasan-Tiranë), dhe *rrugët dytësore*, numërtuar nga Sh20 deri Sh99 si dhe disa akse rrugore pa ndonjë numër reference. Me ndërtimin e segmenteve të reja brenda rrjetit rrugor Sh1 deri Sh9, përputhjet e vjetra duhet po ashtu të futen në rrjetin dytësor (p.sh. pjesa SH4 nga Dames në Fier). Rrjeti parësor përbëhet nga rrugët kryesore dhe disa rrugë kryesore dytësore dhe duke qenë se lidh të gjitha qytetet e mëdha dhe qendrat turistike, mban pjesën më të madhe të trafikut të vendit.

Sipas Projektit të Bankës Botërore për Mirëmbajtjen dhe Sigurinë e Rrugëve Bazuar në Rezultate [33], kategoritë e mëposhtme funksionale rrugore janë identifikuar në bazë të tipareve të rrjetit në shqyrtim:

- Rrugë parësore (P), do të thotë autostradat e Shqipërisë dhe korridoret kryesore rrugore;
- Rrugë parësore-dytësore (PS), do të thotë rrugët e Shqipërisë - përveç rrugëve parësore - që lidhin qytetet kryesore dhe qendrat turistike, si dhe çojnë në vendkalimet kufitare me shtetet fqinje, brenda Shqipërisë;
- Rrugë dytësore (S); dhe
- Fondi Shqiptar i Zhvillimit (FSHZH) rrugët.

Rrjeti Rrugor Kombëtar përllogaritur nga Autoriteti Rrugor Shqiptar (ASHK-ja) është 3848 km rrugë kombëtare (rrjeti parësor dhe dytësor). Sipas ASHK-së, të gjitha rrugët parësore në rrjetin kryesor dhe rreth 2/3 e gjatësisë totale të rrjetit dytësor janë rrugë të asfaltuara. Rreth 48% e gjatësisë së përgjithshme të rrjetit parësor dhe 21% e rrjetit dytësor është në tokë të sheshtë, ndërsa 34% e rrjetit parësor dhe 56% e rrjetit rrugor dytësor gjendet në terren malor. Rrjeti kombëtar rrugor nën juridiksionin e ARRSH-së gjithashtu përfshin një total prej 590 urash (me një gjatësi të përgjithshme mbi 10 m). Ky rrjet mbart shumicën e trafikut të vendit.

Sipas Bankës Botërore, gjatësia totale e Rrjetit Rrugor Kombëtar është pak më e lartë se 4288 km.[34]

---

[32] Kostoja e Infrastrukturës Rrugore në vendet me të ardhura të ulëta dhe të mesme. Grupi i Bankës Botërore. shtator 2015.

[33] Raporti nr.: 91351-AL rreth Projektit për Mirëmbajtjen dhe Sigurinë e Rrugëve Bazuar në Rezultate, Banka Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim. Banka Botërore, mars 2015.

Rrugët P dhe PS mbajnë pjesën më të madhe të trafikut të rrugëve kombëtare, me një trafik mesatar ditor prej 6,695 automjete në ditë dhe që mbartin 76% të përdorimit të automjetit, ndërsa rrugët S dhe FSHZH kanë një trafik mesatar prej 1705 automjete në ditë dhe mbartin vetëm 24% të përdorimit të automjeteve, pavarësisht se përbëjnë 56% të gjatësisë së rrjetit. Rrjeti mbart rreth 4523 milionë automjete-km në vit që konsumon rreth 595 milion litra karburant në vit që rezulton në 1.48 milion ton CO2 në vit.

Rrjeti	Trafiku		Përdorimi (milion automjete-km)	
	% Rrjetit	Mesatarja	Përdorimi	Përdorimi
	< 1,000 AADT	TDMV	(m auto-km/vit)	(%)
P	5%	7 194	3 064	67.7%
PS	31%	4 212	361	6.9%
S	68%	1 757	1 072	24.8%
FSHZH	100%	751	25	0.7%
Totali	43%	3 916	4 523	100.0%

Tabela 11 - Trafiku dhe përdorimi i automjeteve (Burimi: Banka Botërore)

Rrjeti rajonal dhe lokal përbëhet nga rreth 9500 km rrugë rrethi (rajonale) dhe komunale (lokale). Gjendja e këtij rrjeti rajonal dhe lokal paraqet një pengesë për zhvillimin e sektorit privat të zonave rurale, veçanërisht pasi vepron si një pengesë për konkurrencën bujqësore.

Në lidhje me këtë, që nga viti 2007 **Fondi Shqiptar i Zhvillimit** (FSHZH) - i cili është financuar në shumën prej 368 milion USD nga Qeveria Shqiptare, Banka Botërore, Fondi Ndërkombëtar për Zhvillimin e Bujqësisë, Banka për Zhvillim e Këshillit të Evropës, Trust i Llogarive të Norvegjisë, Fondi OPEC për Zhvillim Ndërkombëtar, Bashkimi Evropian, Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim, Banka Evropiane e Investimeve, Banka Islamike për Zhvillim, KfW Bankengruppe (Gjermani) dhe KIBP - ka mbështetur rindërtimin e 142 seksioneve rrugore dytësore dhe lokale dhe urave në mbarë vendin në një total prej 1170 km në periudhën 2005-2013.

Treguesit e ndikimit të FSHZH-së kanë qenë mjaft pozitivë (ulje prej 60% e kohës së udhëtimit në krahasim me periudhën para investimeve, rritje prej 21% e vëllimit të trafikut në seksionet rrugore të rindërtuara, ulje prej 8,5% e kostos së transportit publik, ulje në koston e mirëmbajtjes dhe shërbimit të automjeteve për 90% të përdoruesve të rrugëve), por përpjekje të mëtejshme duhet të ndërmerren me qëllim të rritjes së aksesit ndaj shërbimeve bazë dhe tregjeve lokale sidomos në zonat rurale.[35]

FSHZH-ja ka transferuar së fundmi 51 seksione rrugore tek Autoriteti Rrugor Shqiptar (ARRSH) si dhe ka transferuar edhe të ashtuquajturin **Program të Planifikimit për Mirëmbajtjen e Rrugëve** - që përfshin të gjithë informacionin përkatës për rrugët e transferuara tek ARRSH-ja. Rrugët që janë në ndërtim e sipër nga FSHZH-ja do të transferohen po ashtu tek ARRSH-ja pas përfundimit. Transferimi i rrugëve të përfunduara është shoqëruar me një Sistem të Menaxhimit të Aseteve të rrugëve dytësore/lokale, një sistem që do të lejojë ARRSH-në të kryejë planifikimin dhe buxhetimin e mirëmbajtjes së rrugëve.

[34] Rrugët parësore P = 1167 km, Rrugët kryesore dytësore (parësore-dytësore) PS = 282 km, Rrugët dytësore = 1619 km, dhe rrugët FZHSH të përfshira në rrjetin kombëtar FSHZH = 90 km.

[35] Shih nën-pjesën 1.2.2 më lart.

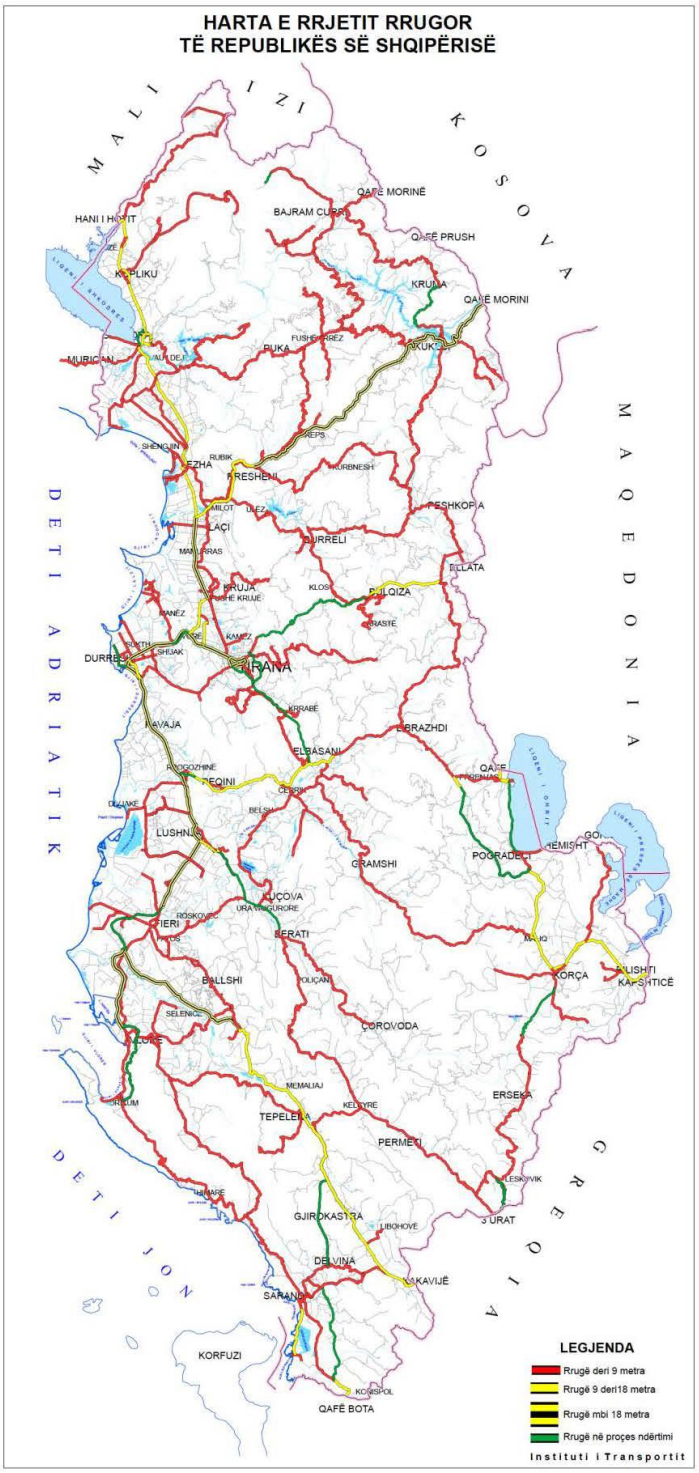


Figura 11 - Statusi aktual i rrjetit rrugor të Shqipërisë (tregon rrugët e përfunduar deri në fund të vitit 2014) (Burimi: IT)

Zgjatimi Indikativ i RRTT-E në RrjetinGjithëpërfshirës/Kryesor të Vendeve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor mbulon rrugët e mëposhtme në territorin shqiptar:

Përshkrimi i Korridorit / Rrugës[36]	Pjesa në Shqipëri	Gjatësia e korridorit / rrugës në Shqipëri
Korridori VIII Tiranë / Durrës / Vlorë (Shqipëri) – Shkup (IRYM) – Deve Bair (Kufiri bullgar)	Autostrada që lidh Adriatikun me Detin e Zi	236 km
Rruga 7 Lezhë (Shqipëri) - Prishtinë (Kosovë) - Doljevac (Serbi)	Segmenti rrugor Durrës - Morinë, që lidh Korridorin ekzistues X me bregdetin Adriatik	129,4 km
Rruga 1 / Rruga 2b / Korridori VIII / Rruga 2 / Rruga 2c Autostrada Adriatik - Jon, që kalon nëpër Kroaci, Mal të Zi, Shqipëri dhe Greqi	Korridori i Rrugës Kombëtare Veri - Jug	376,5 km

Tabela 12 - Zgjatimi Indikativ i RRTT-E në rrjetin Gjithëpërfshirës/Kryesor të Shteteve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor - Rrjeti i Rrugëve Kryesore në Shqipëri (Burimi: OTEJL)

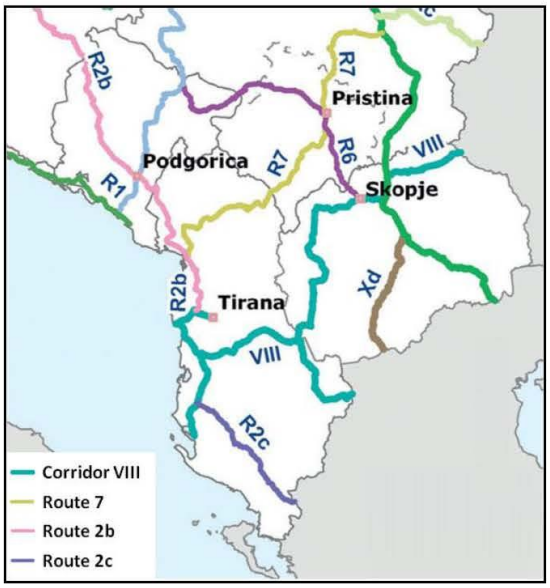


Figura 12 - Zgjatimi Indikativ i TEN-T në rrjetin Gjithëpërfshirës/Kryesor të Shteteve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor - Rrjeti i Rrugëve Kryesore në Shqipëri

Pjesa më e madhe e **investimeve të transportit të bëra janë drejtuar në infrastrukturën rrugore** dhe ndërtimin e korridoreve rrugore kryesore (autostrada veri-jug Durrës-Kukës, si dhe disa segmente në Korridorin VIII). Qëllimi i ka qenë integrimi i tyre në rrjetet e infrastrukturës së Ballkanit dhe sistemin e transportit pan-evropian. Sikurse u përmend më sipër, investimet totale në rrjetin rrugor në Shqipëri gjatë periudhës 2010-2014 arritën në 1064 miliardë euro, nga të cilat 700 milionë janë financuar nga buxheti i shtetit dhe 364 milionë euro u financuan nëpërmjet asistencës së huaj. Në

[36] Shih Shtojcën 5 për një përshkrim të *Zgjatimit Indikativ* të RRTT-E në Rrjetin Gjithëpërfshirës/Kryesor të Vendeve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor.

përgjithësi, bizneset e konsiderojnë cilësinë e infrastrukturës së transportit të Shqipërisë, veçanërisht të rrugëve, se është përmirësuar në vitet e fundit[37].

Në lidhje me investimet e ardhme, siç është thënë më parë në pjesën 1.2.1 projektet e mëposhtme të infrastrukturës rrugore janë përfshirë në **GVPS e prioritizuar për Transportin**:

- Në rrjetin kryesor të zgjeruar **RRTT-E**:
  - -AUTOSTRADA ADRIATIKO-JONIAN:
    - Ndërtimi i rrugës Fushë Krujë - Shkodër (dyfishimi);
    - Ndërtimi i rrugës Thumanë - Kashar/Vorë;
    - Ndërtimi i by-passeve të Tepelenës, Lezhës dhe Tiranës;
  - RRUGA 7:
    - Ndërtimi i dyfishimit të rrugës Milot - Rrëshen;
- Në rrjetin **kombëtar** shqiptar të rrugëve:
  - Rindërtimi i Rrugës së Lumit të Vlorës;
  - Ndërtimi i pjesës së Rrugës së Arbrit.

Tabela 13 më poshtë jep një përshkrim të detajuar të këtyre projekteve, që janë organizuar në varësi të treguesve të tyre të gatishmërisë dhe të financimit[38]:

Rrjeti i projektit / emri / objektivat / kohëzgjatja		Përgatitja e kostos së përllogaritur	Përllogaritur Kostoja e zbatimit	Gatishmëria / Treguesit e financimit	Pikët e lidhjes strategjike
Rruga 7	**Ndërtimi i dyfishimit të rrugës Milot - Rrëshen rrugë me katër korsi**	0	64	B / B	84
Objektivat:	▪ Ulja e kostove të përdoruesve kur udhëtojnë ndërmjet Durrësit dhe Morinës (kufiri me Kosovën). ▪ Përmirësimi i qasjes për popullsinë që jeton në brendësi të shtetit në vendet përreth. ▪ Rritja e normës së rritjes të trafikut me 5%.				
Kohëzgjatja:	2015 – 2020				
Autostrada Adriatik - Jon	**Ndërtimi i rrugës Thumanë - Kashar/Vorë rrugë me 4 korsi**	0	98	B / C	92
Objektivat:	Reduktimi i kohës së udhëtimit, aksidenteve rrugore dhe bllokimeve të trafikut në mesin e Korridorit.				
Kohëzgjatja:	2016 – -2020				
Autostrada Adriatik - Jon	**Ndërtimi i by-pass-it të Tepelenës me 4 korsi**	1	28	B / C	84
Objektivat:	Reduktimi i kohës së udhëtimit, aksidenteve rrugore dhe bllokimeve të trafikut në mesin e Korridorit.				
Kohëzgjatja:	2015 – 2020				
Autostrada Adriatik - Jon	**Ndërtimi i rrugës Fushë Krujë - Shkodër (dyfishimi) rrugë me 4 korsi**	1	201,5	C / C	98
Objektivat:	Reduktimi i kohës së udhëtimit, aksidenteve rrugore dhe bllokimeve të trafikut në mesin e Korridorit.				
Kohëzgjatja:	2015 – 2021				
Autostrada Adriatik - Jon	**Ndërtimi i by-pass-it të Tiranës me 4 korsi**	0	108,5	C / C	92
Objektivat:	Reduktimi i kohës së udhëtimit, aksidenteve rrugore dhe bllokimeve të trafikut në mesin e Korridorit.				
Kohëzgjatja:	2016 – 2020				
-Autostrada Adriatik - Jon	**Ndërtimi i by-pass-it të Lezhës me 4 korsi**	1	24	D / C	78

[37] Shih analizën konkurruese në pjesën 1.2.1.

[38] Shih nënpjesën 1.2.1.3 për një përshkrim.

Rrjeti i projektit / emri / objektivat / kohëzgjatja		Përgatitja e kostos së përllogaritur	Përllogaritur Kostoja e zbatimit	Gatishmëria / Treguesit e financimit	Pikët e lidhjes strategjike
Objektivat:	Reduktimi i kohës së udhëtimit, aksidenteve rrugore dhe bllokimeve të trafikut në mesin e Korridorit.				
Kohëzgjatja:	2015 – 2020				
Kombëtar	**Rindërtimi i Rrugës së Lumit të Vlorës**	0	70,2	D / B	94
Objektivi:	Të kontribuojë pozitivisht në zhvillimin e qëndrueshëm social-ekonomik në nivel rajonal dhe lokal në rajonin e Vlorës nëpërmjet përmirësimit të rrjetit rrugor.				
Kohëzgjatja:	2016 – 2020				
Kombëtar	**Ndërtimi i pjesës së Rrugës së Arbrit**	0	205	B / -	92
Objektivat:	Ky projekt është shumë i rëndësishëm për shkak të vendndodhjes së tij, ku rruga përafrohet kur kalon nga Tirana deri verilindje të Shqipërisë në Qarkun e Dibrës dhe më tej deri në kufi me Maqedoninë. Ndërtimi i kësaj rruge do të nxisë shkëmbimin ekonomik dhe kulturor mes dy vendeve.				
Kohëzgjatja:	2015 – 2023 e më tutje				

Tabela 13 - Grupi i Projekteve për një Sektor të Vetëm të GVPS për të Transportit -Rrugor (Burimi: MTI)

Të gjitha projektet e mësipërme janë të përfshira në Veprimin Prioritar RRUGOR 3 të kësaj Strategjie Kombëtare të Transportit dhe Planit të Veprimit 2016-2020. Siç është shpjeguar në kapitullin 4, disa prej tyre janë konsideruar të jetë prioritete për ndërtim, disa të tjera vetëm për përgatitje.

Në aspektin e vëllimit të trafikut dhe si rezultat i politikave të qeverisë ndaj biznesit, **vëllimi mesatar vjetor i trafikut** në rrjetin kryesor kombëtar u rrit me 6.6% gjatë viteve të fundit. Pati një rritje mesatare vjetore prej 2.4% në vëllimin e mallrave gjatë periudhës 2010-2013, ndërkohë që rritja mesatare vjetore e vëllimit të pasagjerëve ishte 0.5%. Për vitin 2013, numri mesatar vjetor ditor i automjeteve për transportin e mallrave ishte 7718, dhe numri mesatar vjetor ditor i automjeteve për transportin e udhëtarëve ka qenë 51 907.

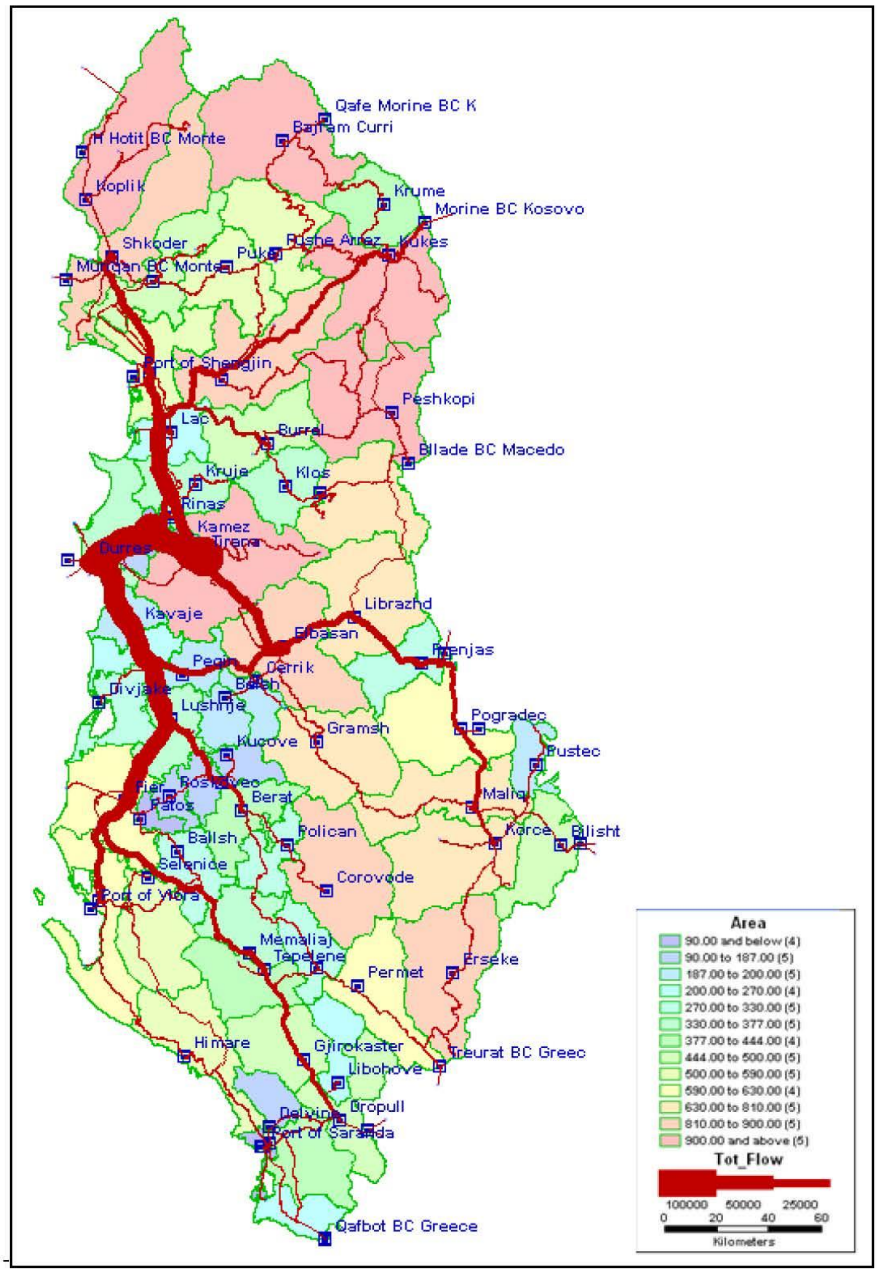


Figura 13 - Shpërndarja ditore e fluksit të trafikut të pasagjerëve në rrjetin e rrugëve (2013) (Burimi: IT)

Megjithatë, theksi i Shqipërisë për rrugë të reja nuk është mbështetur gjithmonë te punimet cilësore të ndërtimit. Sipas Bankës Botërore dhe inspektimeve vizuale në vend të bëra nga konsulentët ndërkombëtarë, ndër shenjat e **cilësisë së dobët** janë i) prishja e parakohshme e asfaltimeve të reja dhe e disa strukturave; ii) përdorimi i standardeve të ndryshme të projektimit në seksione të afërta; iii) sinjalizime të dobëta dhe kontradiktore, e probleme të tjera të sigurisë; dhe iv) mos-riparime të pajisjeve apo sendeve elektrike.

Në kuadër të vlerësimit në vendndodhje të Bankës Botërore përfunduar në mars të vitit 2015, janë identifikuar 3164 km të Rrjetit Rrugor Kombëtar për të cilat gjendja e rrugëve dhe të dhënat e trafikut janë në dispozicion, që arrin në 490 seksione homogjene rrugore, të cilat përfshijnë të gjitha

rrugët parësore P (1,053 km) dhe parësore-dytësore PS (282 km) dhe më e rëndësishmja rrugët dytësore (1619 km) dhe të FSHZH-së (90 km). Vlerësimi i gjendjes së rrjetit të vlerësuar zbuloi se 83% e rrjetit të përgjithshëm, 91% e rrugëve parësore dhe dytësore dhe 77% e rrjeteve dytësore dhe të FSHZH-së janë në gjendje të qëndrueshme (shumë të mirë, të mirë apo relativisht të mirë) kërkojnë vetëm mirëmbajtje periodike dhe të zakonshme.

Klasifikimi i Rrjetit Rrugor	Kohëzgjatja		Gjendja			
	km	%	Shumë mirë ose Mirë	Relativisht mirë	Keq ose Shumë keq	Mesatar IRI[39]
P	1 167	37%	66%	24%	10%	4,5
PS	235	7%	62%	34%	3%	4,6
S	1 672	53%	38%	37%	25%	6,4
FSHZH	90	3%	100%	0%	0%	3,5
Totali	3 164	100%	52%	31%	17%	5,5

Tabela 14 - Rrjeti i Rrugëve Kombëtare me të dhënat e kushteve dhe të trafikut (Burimi: Banka Botërore)

Ekziston një perceptim se **mungesa e mirëmbajtjes** ka rezultuar në vlerë të dobët për para nga disa shpenzime kapitale. Ka gjithashtu shqetësim se si disa projekte, kryesisht ato të mbështetura nga fondet publike, janë planifikuar, zbatuar, monitoruar dhe mirëmbajtur.

Me fjalë të tjera, investimet në rritje të kapitalit në infrastrukturën rrugore kanë rezultuar në nevojën për një ri-balancimin të shpenzimeve të mirëmbajtjes. Përfitimet që rrjedhin nga rrugët mund të jenë të qëndrueshme vetëm nëse investimet kapitale të infrastrukturës rrugore mbështeten nga mirëmbajtja e financuar në mënyrë adekuate dhe të mirë-planifikuar. Me fjalë të tjera, shpenzimi i pakët për mirëmbajtjen e rrugëve ka kosto të mëdha, sepse mirëmbajtja e pamjaftueshme përkeqëson shkallën e përkeqësimit, duke përshpejtuar prishjen e asfaltimit dhe duke sjellë rrezikun e një nevoje për rindërtim që do të mund të ishte shmangur.

Buxheti i caktuar për **mirëmbajtjen e rrugëve** në Shqipëri është rreth 25%-30% i buxhetit total të nevojshëm për mirëmbajtjen e infrastrukturës rrugore (vlerësuar në 329 milion euro për periudhën 2015-2019), pavarësisht faktit se shpenzimet aktuale të buxheti kombëtar për rrjetin rrugor kombëtar kanë qenë më pak se pagesat e mbledhura të përdoruesve (akciza e karburantit, taksat e qarkullimit të karburantit). Shqipëria ka harxhuar një mesatare prej 2914 euro/km në rrjetin rrugor kombëtar në vitin 2012, që është e pamjaftueshme dhe e ulët në krahasim me vendet e tjera në rajon (OTEJL ka vendosur një objektiv prej 10 000 euro/km për të arritur një gjendje të përshtatshme të mirëmbajtjes së rrugëve).

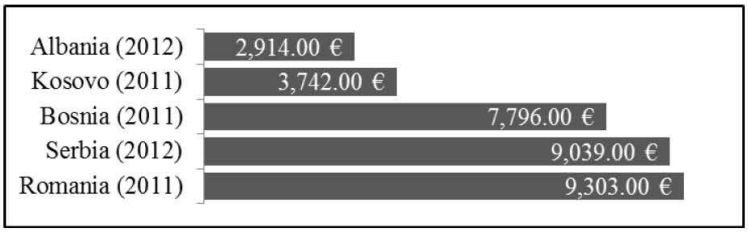


Tabela 15 - Shpenzimet për mirëmbajtjen për km (EUR/km) (Burimi: BB)

Qeveria shqiptare pranon se **mirëmbajtja e ulët e rrugëve** ndikon negativisht në qëndrueshmërinë e investimeve rrugore; prandaj asaj i duhet të financojë dhe të zbatojë në mënyrë të përshtatshme një sistem të fortë për mirëmbajtjen e rrugëve. Me ndihmën e Bankës Botërore, Qeveria Shqiptare ka

[39] Indeksi Ndërkombëtar i Vrazhdësisë (IRI) është përdorur për të përcaktuar një karakteristikë të profilit gjatësor të një rruge të udhëtuar dhe përbën një matje të standardizuar të vrazhdësisë. IRI është i bazuar në shpatin mesatare të korrigjuar (ARS), që është një raport i filtruar i lëvizjes së akumuluar të suspensionit të automjetit (në mm), pjesëtuar me distancën e udhëtuar nga automjeti gjatë matjes (në km).

nisur një "**Projekt të Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore Bazuar në Rezultate**" (RRMSP)" (2016-2020). Sipas këtij projekti, do të nënshkruhen kontrata pesë-vjeçare të mirëmbajtjes bazuar në performancë me katër kontraktorë privatë për mirëmbajtjen periodike dhe të zakonshme të 1335 km rrugë parësore dhe parësore e dytësore të rrjetit rrugor kombëtar. Qasja e bazuar në rezultate është në përputhje me strategjinë e vazhdueshme të qeverisë për të dhënë koncesione për operimin dhe mirëmbajtjen e një numri autostradash.

Për sa i përket **inventarit të automjeteve të regjistruara**, në vitin 2014 kishte 490 899 automjete rrugore të regjistruara, ndërsa procedura teknike e inspektimit dhe pagesa e tarifave përkatëse ishin bërë për një total prej 346 404 automjetesh rrugore, ose rreth 29.4% më pak se numri i përgjithshëm i automjeteve në qarkullim. Kjo shifër është në rënie nga viti në vit, por mbetet ende shumë e lartë.

Që nga shtatori 2009, inspektimi teknik për automjetet rrugore është kryer nga kompania koncesionare zvicerane Société Générale de Surveillance SA (SGS) në bazë të një kontrate koncesioni 10-vjeçare. MTI-ja monitoron zbatimin e kësaj kontrate, nëpërmjet Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor (DPSHTRR).

Një Strategji Shqiptare për Pagesat Rrugore po përgatitet aktualisht në kuadrin e një projekti të financuar nga Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) që do të sigurojë një dokument strategjik për Qeverinë e Shqipërisë për përdorimin e mundshëm të pagesave rrugore në vend. Nivelet aktuale të trafikut - dhe përveç kësaj, kuadri ligjor dhe kapacitetet institucionale të kufizuara në dispozicion - e bëjnë të vështirë për investitorët privatë të zhvillojnë infrastruktura të reja rrugore përmes skemave (të koncesioneve për pagesat e rrugëve) nga **PPP** (Partneritet Publiko-Private). Me fjalë të tjera, koncesionet për projekte të autostradave që përfshijnë shpenzime të mëdha kapitale nuk kanë gjasa të materializohen pa (i) garanci të rëndësishme trafiku minimal ose disponueshmëri të pagesave (ndarja e balancuar e rreziqeve ekonomike), (ii) disponueshmëri të kredive dhe garancive nga BE-ja, (iii) mungesë të rreziqeve politike, (iv) kuadër ligjor dhe zbatim efikas të tij, (v) identifikim të "projekteve të gjetjes së udhës", dhe (vi) personel kyç në Ministrinë e Transportit që të koordinojë projektet e Partneritetit Publik Privat.

Siç u tha më lart në rastin e Programit RRMSP të Bankës Botërore, **koncesionet për operimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve** duken një mundësi ideale për Shqipërinë tani (projekte të "fushës kafe" dhe jo "fushës së gjelbër").

Duke pasur parasysh mbledhjen e konsiderueshme të kohëve të fundit të detyrimeve të pashlyera në punët publike, është e rëndësishme të sigurohet që shpenzimet e ardhme të jenë në përputhje me të ardhurat për të parandaluar akumulimin e detyrimeve të prapambetura. Kjo kërkon një angazhim që të mos fillohen punimet e rehabilitimit dhe ndërtimit nëse nuk është caktuar financimi adekuat, në përputhje me praktikat më të mira ndërkombëtare në lidhje me Menaxhimin e Financave Publike (MFP).

Mungesa e stimujve tatimorë për modernizimin e flotave të makinave të mallrave dhe pasagjerëve nuk është duke kontribuar në konkurrueshmërinë e transportit rrugor të Shqipërisë, si në kontekstin kombëtar ashtu dhe në atë ndërkombëtar. Operatorët e transportit rrugor janë një industri e grimcuar në Shqipëri. Në të njëjtën kohë, as taksat diskriminuese të ngarkesës së boshtit që ju janë vendosur drejtuesve të kamionëve nga Italia (me taksa më të larta të vendosura nëpërmjet "diritto fisso" dhe "Tassa di circulazione" të Italisë) dhe as problemet e pranishme në zbatimin e marrëveshjes TIR (agjentët doganorë duket të vendosin një garanci të dyfishtë) nuk po e ndihmojnë konkurrencën e nën-sektorit.

Vlen të përmendet se mungon një Strategji Kombëtare e Sistemeve Inteligjente të Transportit (SIT) për të optimizuar operimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve dhe për të përmirësuar praktikat e zbatimit të ligjeve për rrugët. Fibrat optike janë instaluar për gjatë Rrjetit Rrugor Kombëtar Shqiptar; megjithatë, ky rrjet ende nuk është në dispozicion për transferimin e të dhënave nëpër rrjetin Kryesor dhe Gjithëpërfshirës. Duhet vënë re se pjesë e rrjetit Kryesor/Gjithëpërfshirës është mbuluar nga pajisje me detektorë; këta detektorë janë vendosur në pjesët e mëposhtme:

1. Milot - Kufiri me Kosovën: një pajisje me tetë detektorë trafiku (pajisja është vendosur brenda tuneleve dhe për secilën korsi ka dy detektorë/sensorë trafiku).
2. Milot - Thumanë; një pajisje me tetë detektorë trafiku.
3. Tiranë - Elbasan: një pajisje me tetë sensorë është instaluar brenda tunelit gjatë ndërtimit të tunelit.
4. Tiranë - Durrës: një pajisje me tetë detektorë trafiku (pajisja është vendosur brenda tuneleve dhe për secilën korsi ka dy detektorë/sensorë trafiku).
5. Durrës - Rrogozhinë: dy pajisje me tetë detektorë për secilën pajisje.
6. Rrogozhinë - Vlorë: dy pajisje me tetë detektorë trafiku për secilën pajisje.

Transmetimet në radio për këshillat mbi trafikun dhe pajisjet për dallimin dhe menaxhimin e incidenteve ndodhen vetëm në dy tunele (në tubelin e Thirrës dhe të Krrabës) ku është instaluar sistemi SCADA.

Autoriteti Rrugor Shqiptar (ARRSH) për momentin po zbaton projektin e quajtur "Zbatimi i Sistemit për Menaxhimin e Trafikut". Objektivi i tij kryesor është që të sigurojë mbulimin e të dhënave të trafikut nëpër gjithë rrjetin kombëtar rrugor, në mënyrë që në të ardhmen ARRSH-ja t'i administrojë këto të dhëna nëpërmjet një sistemi informacioni që mund të ofrojë raporte dhe statistika trafiku në çdo kohë. Është planifikuar që të mbulojë të gjithë rrjetin kombëtar me sensorë gjatë këtij hapi të parë. Shqipëria aktualisht nuk ka një Qendër për Menaxhimin e Trafikut dhe për këtë arsye të dhënat nuk transferohen te një bazë qendrore të dhënash. Projekti pothuajse po përfundon, sepse infrastruktura fizike është instaluar dhe duhet bërë vetëm vënia në punë e sistemit.

Pikat e kalimit kufitar (PKK) rrugor tregojnë rritje të ndjeshme të lëvizjes së kamionëve dhe autobusëve, për të mos përmendur përdorimin e makinave individuale që çojnë në bllokime edhe pse koha e kalimit është ulur në 5 - 20 minuta për kamion ose makinë individuale në periudha kohe normale. Megjithatë, vëllimi i trafikut është vazhdimisht në rritje dhe numri i korsive të kufirit nuk është i mjaftueshëm duke çuar kështu në kohë të gjatë pritjeje në infrastruktura të papërshtatshme (për shkak të mosekzistencës së vendeve të parkimit, parkimit në korsitë e emergjencës, ose thjesht në rrugë duke bllokuar kështu trafikun e mbetur kryesisht individual). Kjo situatë çon në probleme higjienike dhe probleme të tjera sanitare. Në rastin specifik të autobusëve, koha e kalimit zgjat edhe më shumë pasi policia kufitare ende nuk përdor transmetimin portativ të të dhënave elektronike për të kontrolluar dokumentacionin e pasagjerëve.

Një opsion në këtë drejtim është që PKK-të rrugore të organizohen si "dritare e vetme" ose "one-stop-shop", një prej ndërhyrjeve prioritare të rekomanduara nga Samiti i Vjenës për Ballkanin Perëndimor në gusht të vitit 2015. Kjo do të thotë që autoritetet kufitare të të dy vendeve janë në një ndërtesë të vetme ose të paktën në një kabinë për të shkurtuar kohën që nevojitet për të kaluar kufirin. Në këtë kuptim, pika kufitare rrugore Muriqan-Sukobin ndërmjet Shqipërisë dhe Malit të Zi është ndoshta "referenca" e praktikës më të mirë për të gjithë rajonin OTEJL.

Duhet të theksohet se pikat kufitare rrugore kanë shumë nevojë **për një infrastrukturë parkimi të dedikuar**, pasi ndodhen në pika që, historikisht, nuk janë projektuar kurrë që të jenë kufij kombëtarë. Kjo ndodh edhe për shkak të rritjes së konsiderueshme të transportin rrugor në rajon (në dëm të transportit hekurudhor). Për shembull, parkimi në korsinë e emergjencës së autostradës E 851 në kufirin Shqipëri-Kosovë çon në bllokime dhe përveç kësaj e bllokon korsinë e emergjencës në rast rrezikut (siguria rrugore dhe çështjet sanitare). Samiti i Vjenës për Ballkanin Perëndimor po ashtu e identifikoi këtë çështje si një ndërhyrje prioritare për sektorin e rrugëve në rajonin e Ballkanit.

Kur bëhet fjalë për performancën mjedisore dhe të konsumit të energjisë, transporti rrugor është shtylla qendrore e shkarkimeve CO2 dhe konsumit të energjisë që rrjedh nga operimet e transportit të vendit, me rreth 77% të shkarkimeve kombëtare dhe rreth 74% të konsumit të përgjithshëm kombëtar të energjisë (që arrin sasinë prej 0.9 milion ton CO2 dhe 274 mijë të ekuivalentit ton karburant në vit).

Plani Shqiptar i Transport të Qëndrueshëm që po përgatitet ka identifikuar paraprakisht një sërë praktikash të mira, të efektshme dhe të përballueshme, si më të përshtatshme për kontekstin shqiptar, renditur si më poshtë:

- Tarifa vjetore regjistrimi me bazë efikase;
- Stimuj financiarë për automjete më të pastra dhe më të efektshme;
- Menaxhimi i mallrave;
- Përmirësimi i transportit publik;
- Sisteme inteligjente të transportit;
- Masa të buta dhe inteligjente; dhe
- Rrethrrotullime.

1.2.3. Transporti hekurudhor

1.2.3.1. Faktorët e planifikimit dhe të politikave

a) Kuadri i politikave dhe kuadri strategjik

Sektori hekurudhor ka përjetuar një rënie të vazhdueshme në 10 vitet e fundit. Ai mund të përshkruhet si sektori hekurudhor më pak i zhvilluar dhe më pak tërheqës në Ballkanin Perëndimor (së bashku me sektorin hekurudhor të Kosovës).

Për sa kohë që Shqipëria nuk e ka zbatuar plotësisht direktivën e BE-së 2012/34/BE, sektori hekurudhor nuk do të përmirësohet ndjeshëm nga pikëpamja ligjore dhe institucionale, pasi institucionet financiare evropiane dhe institucionet e tjera do të ngurojnë të investojnë në infrastrukturën hekurudhore. Samiti i Vjenës për Ballkanin Perëndimor mbajtur në gusht 2015 ka treguar qartë se shumica e projekteve të hekurudhave shqiptare nuk janë zgjedhur për financim të menjëhershëm deri në vitin 2020, në veçanti pjesa perëndimore e Korridorit VII. Financimi do të përqendrohet vetëm në përmirësimin e infrastrukturës së hekurudhës Rruga 2 (Shqipëri - Mal i Zi) për të siguruar një lidhje komercialisht tërheqëse në pjesën e mbetur të rrjetit hekurudhor të OTEJL dhe BE-së, duke përfshirë edhe heqjen e barrierës jofizike në transportin ndërkufitar me Malin e Zi.

Megjithatë, vlen të përmendet se rrjeti hekurudhor në Korridorin VIII do të mbahet nën shqyrtim, duke përfshirë financimin e mundshëm të studimeve përgatitore, projekt-zbatime, projektimet dhe punimet eksploruese me qëllim përfshirjen e tij në rrjetin kryesor, gjatë rishikimit të ardhshëm 'RRTT-E' në Paris në korrik 2016. Për shkak se një pjesë e Korridorit VIII kalon nëpër Shqipëri, kjo është një deklaratë shumë e rëndësishme në lidhje me Strategjinë e Transportit Kombëtar dhe Planin e Veprimit[40]. Në fakt KIBP/KE ka miratuar një grant më 16.06.2016 për një investim në pjesës perëndimore të Korridorit VIII.

Sektori privat, duke përfshirë edhe Portin e Durrësit, është gjithashtu në mëdyshje si investitor për sa kohë që nuk merr privilegje të caktuara të një natyre monopoliste (koncesione hekurudhore në pjesë të caktuara) që më vonë mund të mos jenë në përputhje me legjislacionin e BE-së dhe mund të interpretohen si një pengesë për hyrjen e ofruesve të tjerë të shërbimeve. Me fjalë të tjera, portet shqiptare do të vazhdojnë të kenë një disavantazh konkurrues në krahasim me portet e Adriatikut Lindor pasi nuk disponojnë hekurudha në brendësi të vendit.

Sipas Progres Raportit 2015 të BE-së të përmendur në pjesën 1.2.1, përafrimi me *acquis* të BE-së është i ngadalshëm dhe ka ndaluar pothuajse në vend për sa i përket transportit hekurudhor. Në pak fjalë, deklaratat kryesore të këtij raporti janë si më poshtë:

- **Ligji i ri Hekurudhor** (Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë) që përafron legjislacionin kombëtar aktual hekurudhor me legjislacionin e BE-së ende nuk është përfunduar. Pas miratimit - që pritet në vitin 2016 -, ai duhet të hapë rrugën ndarjen eadministrimit të menaxhimit të

[40] Deklarata e Komisionit Evropian, DEKLARATA /15/4826 e datës 21 prill 2015

operimit të trenave nga menaxhimi i infrastrukturës gjë të cilën sot e bën organi ekzistues për momentin, ai i Hekurudhave Shqiptare-, siç kërkohet nga *acquis* dhe Direktiva e BE-së 2012/34/BE, si dhe për ngritjen e organeve të mëposhtme të pavarura për hekurudhat: Organi Rregullator hekurudhor, Organi i Licencimit per sipërmarrësit hekurudhor, Autoriteti për Sigurinë Hekurudhore dhe Njesia e Investigimit ë Aksidenteve dhe Incidenteve në Hekurudhë;

- **Niveli i investimeve** në infrastrukturën hekurudhore mbetet i papërfillshëm, duke rezultuar në përkeqësimin e shërbimeve të transportit hekurudhor.

Përveç kësaj, Progres Raporti i mëparshëm i BE-së - në vitin 2014 - ka bërë dy deklarata ende të vlefshme:

- **Burimet** e caktuara për zhvillimin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës hekurudhore janë të pamjaftueshme, duke rezultuar në përkeqësimin e mëtejshëm të shërbimeve të transportit të pasagjerëve si dhe shërbime jokonkurruese të mallrave.
- Për sa i përket **transportit intermodal**[41], nevojiten përpjekje të mëtejshme për të zhvilluar një sistem transporti e të lëvizshmërisë të balancuar, intermodal, ekologjik dhe konkurrues. Mungesa e një rrjeti terminalesh intermodale (kontenjerësh) dhe multimodale (rrugor/hekurudhor) në brendësi të vendit e bën logjistikën të ketë një kosto të lartë dhe pengon integrimin e hekurudhës në zinxhirët e furnizimit multimodal.
- Gjatë viteve të ardhshme, Shqipëria **do të duhet të bëjë përpjekje të konsiderueshme** për të përmirësuar sektorin hekurudhor, në veçanti duke miratuar ligjin e hekurudhave, duke krijuar organet hekurudhore (rregullatore, të sigurisë, hetimit të aksidenteve, ndërveprimit, rrjetit të pagesave), duke investuar në përmirësimin e rrjetit hekurudhor ekzistues (rehabilitimin dhe mirëmbajtjen parandaluese[42]) dhe duke e integruar atë në rrjetet kombëtare dhe ndërkombëtare të logjistikës.

PKIE 2016-2020 që nga data 27 janar 2016 përvijoi objektivat e ndryshme kryesore për vitet e ardhshme duke marrë në konsideratë edhe kërkesat e BE-së. Më konkretisht, **prioritetet** e tij në sektorin hekurudhor janë si më poshtë:

- Përafrimi i ligjeve hekurudhore me legjislacionin e Bashkimit Evropian[43];
- Përmbushja e rekomandimeve të progres raporteve vjetore të KE-së;
- Ristrukturimi i mëtejshëm i sistemit hekurudhor, krijimi i organeve përkatëse hekurudhore të kërkuara nga legjislacioni i BE-së,
- Hartimi i Strategjisë Kombëtare Shqiptare për hekurudhat; dhe
- Intensifikimi i punës për krijimin e një sistemi të integruar të transportit, duke u përqendruar në lidhjen e porteve të Durrësit, Vlorës, Shëngjinit nëpërmjet hekurudhës.[44]

b) Kuadri institucional

MTI-ja është ministria përgjegjëse për sektorin hekurudhor. Kuadri i Bashkimit Evropian ndikon mbi legjislacionin hekurudhor, sepse sikurse është përmendur në Strategjinë Kombëtare të Transportit dhe Planin e Veprimit, Shqipëria nënshkroi Marrëveshjen e Stabilizim Asociimit në vitin 2006 dhe iu dha statusi i vendit kandidat në vitin 2014, - e kjo gjithashtu pasqyron ecurinë e vendit në integrimin evropian dhe në zbatimin e reformave të nevojshme.

Drejtoria e Inspektimeve Hekurudhore (DIH) është nën kontrollin e drejtpërdrejtë të MTI-së dhe si e tillë është përgjegjëse për hartimin dhe zbatimin e ligjeve dhe rregulloreve dhe rregullave kombëtare në fushën e sigursë hekurudhore. Është organi i vetëm që kontrollon sigurinë e

[41] Shih pjesën 1.2.6 për hollësi të mëtejshme.

[42] Preferohet të përdoret termi "parandaluese" në vend të "rutinë", sepse kjo do të thotë se është krijuar dhe ndjekur një plan për mirëmbajtje.

[43] Siç thuhet në nën-pjesën e mëposhtme c), kodi i ri hekurudhor është tashmë në procedurë parlamentare.

[44] Ndërtimi i lidhjes hekurudhore për terminalin perëndimor të portit të Durrësit është në përgatitje e sipër.

hekurudhave në Shqipëri. Ajo është gjithashtu përgjegjëse për hetimin e aksidenteve hekurudhore, duke mos qenë kështu në përputhje me legjislacionin e BE-së që kërkon një ndarje të organit të sigurisë dhe atij të hetimit të aksidenteve hekurudhore. DIH-ja është përgjegjëse për kontrollin e zbatimit të kuadrit ligjor në aspketin e sigurisë Megjithatë, dispozitat ekzistuese ligjore janë të vjetruara dhe nuk janë në përputhje me versionet e fundit të Direktivave të BE-së. Në fakt, në qoftë se normat e sigurisë së BE-së do të zbatoheshin, do të kishte shumë të ngjarë që rrjeti hekurudhor shqiptar nuk do të ishte aktualisht në funksionim[45].

Hekurudha Shqiptare - HSH është operatori për Sistemin Hekurudhor të Shqipërisë dhe bën shërbimet e transportit për mallrat dhe pasagjerët. Hekurudha Shqiptare është një kompani hekurudhore e integruar horizontalisht, me karakteristikat kryesore të mëposhtme:

- Hekurudha Shqiptare funksionon nën statusin e një kompanie aksionare me 100% të kapitalit në pronësi të shtetit;
- Për aspektet teknike, HSH-ja mbikëqyret nga **MTI**;
- Për aspektet financiare, HSH-ja mbikëqyret nga **Ministria e Zhvillimit Ekonomik, Turizmit, Tregtisë dhe Sipërmarrjes**;
- Edhe pse është e ndarë në 4 njësi biznesi pa ndarjen e llogarive, struktura e saj organizative nuk është në përputhje me legjislacionin e BE-së. Katër njësitë e biznesit janë si më poshtë:
  - Njësia e biznesit të transportit hekurudhor të mallrave, që operon vetëm brenda rrjetit të HSH-së;
  - Njësia e biznesit të transportit hekurudhor të udhëtarëve, që operon vetëm brenda rrjetit të HSH-së, si dhe;
  - Njësia e biznesit për menaxhimin e infrastrukturës, që është përgjegjëse për mirëmbajtjen, rinovimin, mbrojtjen e infrastrukturës hekurudhore, organizimin dhe rregullimin e trafikut hekurudhor të mallrave dhe udhëtarëve;
  - Njësia e Biznesit për Mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse, që është përgjegjëse për mirëmbajtjen dhe riparimin e mjeteve lëvizëse të lokomotivave dhe vagonëve.

Numri personelit të HSH-së është zvogëluar përgjatë disa vitesh. Në vitin 2014, për Hekurudhën Shqiptare punonin 1161 persona, që do të thotë një ulje prej 1.3 % krahasuar me numrin në vitin 2013.

c) Kuadri ligjor dhe rregullator

Politika evropiane e transportit është baza kryesore për zhvillimin e sektorit hekurudhor të Shqipërisë dhe përcakton vizionin për transport të integruar, të modernizuar dhe intermodal hekurudhor, një vizion që mund të aplikohet në Shqipëri për të modernizuar, rigjallëruar dhe integruar sistemin e saj hekurudhor me korridoret hekurudhore të BE-së.

Përpjekjet e fundit të qeverisë janë përqendruar në hartimin e legjislacionit që është përafruar me BE-në, si një parakusht për reformë tërësore institucionale, si dhe forcimin e kapaciteteve administrative. "Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë" i cili duhet të jetë në përputhje me Rregulloret dhe direktivat e Bashkimit Evropian do të përfundohet në vitin 2016 dhe, , do të hyjë në fuqi deri në vitin 2017 pasi është tashmë në procedurë parlamentare. Pas kësaj do të përgatiten dhe miratohen disa akte të tjera ligjore zbatuese për menaxhimin e infrastrukturës, sipërmarrjen hekurudhore dhe krijimin e autoritetit të sigurisë së hekurudhave. Zbatimi i menjëhershëm i ligjit hekurudhor - duke pasur parasysh se ai zakonisht zgjat 3 deri në 5 vjet mesatarisht - është konsideruar të jetë një domosdoshmëri për të arritur një përmirësim të dukshëm të sektorit hekurudhor deri në vitin 2020.

1.2.3.2. Faktorët historikë

[45] Dokumenti i Punës së Personelit të Komisionit, Raporti për Shqipërinë 2015

Rrjeti hekurudhor shqiptar u ndërtua ndërmjet viteve 1947 dhe 1986 për t'i shërbyer industrisë shqiptare. **Hekurudha Shqiptare** (HSH) kryen shërbime për transportin e mallrave dhe udhëtarëve përmes një rrjeti prej afërsisht 420 km linjë hekurudhore nga të cilat:

- 350 km i përkasin një zone fushore me një pjerrësi që çon deri në 9 m lartësi për 1000 m gjatësi,
- 30 km ndodhen në një zone kodrinore me një pjerrësi që çon deri në 13 m lartësi për 1000 m gjatësi, dhe
- 40 km ndodhen në një zone malore me një pjerrësi që çon deri në 18 m lartësi për 1000 m gjatësi.

Hekurudha lidh disa qytete të rëndësishme dhe lidhja më e rëndësishme për pasagjerët është linja Durrës-Tiranë. Për më tepër, ajo lidh Portin e Durrësit me zonat industriale dhe të minierave. Ka një lidhje hekurudhore me Malin e Zi përmes Hanit të Hotit, për momentin vetëm për transportin e mallrave[46]. Nuk ka asnjë lidhje fizike hekurudhore mes Shqipërisë dhe vendeve fqinje të Kosovës, IRJM-së ose Greqisë. Terminali kryesor i rrjetit është stacionin hekurudhor në Durrës. Pas vitit 1991, shumica e industrive që përdornin hekurudhën u mbyllën. Si rezultat, hekurudha humbi pothuajse të gjitha të ardhurat e saj dhe mbështetja e Qeverisë nuk ekzistonte më, pasi u përdor për të investuar në programet e përmirësimit të rrugëve dhe prioritetet e tjera të infrastrukturës. HSH-ja është krejtësisht e pa elektrifikuar dhe trenat tërhiqen nga lokomotiva me naftë. I tërë sistemi është zakonisht vetëm me një palë binarë me by-passe. Për shkak të mungesës së investimeve, infrastruktura hekurudhore është shumë e keqe, i mungojnë terminalet e zhvilluara mirë, binarët dhe linjat, me përjashtim të pjesës Durrës-Tiranë të Korridorit VII që është në kushte mesatare.[47]

Përditësimi i fundit (2014) i ANTP2 publikuar nga MTI-ja përmendi faktorët kryesorë të kushteve aktuale të sektorit hekurudhor shqiptar:

- Të ardhurat kryesore të HSH-së vijnë nga aktiviteti i mallrave dhe udhëtarëve. Shërbimi hekurudhor për pasagjerët financohet nga shteti.
- Mallrat kryesore të transportuara në rrjetin shqiptar janë skrap, sheqer, vaj dhe lëndë të para për ndërtimin si dhe mallra industriale. Industria minerare është rritur dhe ka fituar rëndësi në vitet e fundit edhe në lidhje me eksportin e mallrave.
- Trenat e udhëtarëve janë shumë të ngadaltë dhe koha e udhëtimit ndërmjet qyteteve është shumë e gjatë. Edhe pse çmimet e biletave janë mjaft të ulëta pasagjerët preferojnë të lëvizin me makinë.
- Ka pasur disa projekte investimesh në infrastrukturën hekurudhore në 16 vitet e fundit, për shinat dhe vagonët e rinj. Megjithatë, nuk ka pasur rritje në vëllimet e mallrave ose kilometrat e pasagjerëve. Ky fakt tregon qartë se vetëm investimi në infrastrukturën hekurudhore nuk rrit automatikisht tërheqshmërinë e hekurudhës (siç supozohet shpesh në studimet e fizibilitetit dhe projektet e investimeve. Kjo është veçanërisht e vërtetë në sektorin hekurudhor.
- Investimet në sektorin hekurudhor mbetet prapa investimeve në sektorin e rrugëve. Fondet e pamjaftueshme dhe niveli i ulët i mirëmbajtjes janë arsyet kryesore për gjendjen e dobët të hekurudhave në Shqipëri[48].

Transporti hekurudhor në Shqipëri ka ardhur duke u ulur gjatë disa viteve. Kjo është reflektuar në **vëllimet në rënie** të trafikut hekurudhor si për atë të mallrave dhe atë të udhëtarëve, sidomos me mbylljen e stacionit hekurudhor të Tiranës që përpunonte rreth 50% të vëllimit vjetor të pasagjerëve. Vëllimi i transportit të mallrave ra deri në vitin 2013, por ka pasur një rritje në km ton të mallrave deri në 39,89 milion ton nga 22,97 milion ton në vitin 2014.

---

[46] Disa përpjekje për të vendosur një tren pasagjerësh ndërmjet Tiranës dhe Podgoricës kanë dështuar në të shkuarën.

[47] Programi IAPA CBC, Shqipëri - Kosovë, miratuar në dhjetor 2014

[48] Shih pjesën 1.2.1 për investime të detajuara në sektorin e transportit në Shqipëri.

Viti	Pasagjerët e mbartur në miliona	Pasagjer-kilometra në miliona	Ton peshë në miliona	Ton-km peshë në miliona	Tren-km (vetëm IM) në miliona
2011	0,453	18,230	0,317	50,121	0,657
2012	0,448	15,855	0,142	25,308	0,750
2013	0,329	11,725	0,150	22,974	0,274
2014	0,187	7,717	0,338	39,887	0,426
2015	0,180	6,990	0,190	23,12	0,440

Tabela 16 - Zhvillimi i numrit të mallrave dhe pasagjerëve në rrjetin hekurudhor shqiptar[49]

Gjithashtu disa trase hekurudhore u mbyllën dhe për këtë arsye densiteti i rrjetit hekurudhor (linja në operacion për mijë km²) ka rënë nga viti 2002 deri në 2014 siç tregohet në tabelën më poshtë.

Infrastruktura hekurudhore	2002	2010	2011	2012	2013	2014
Densiteti i rrjetit hekurudhor (linjat në funksionim për mijë km²)	15,0	13,9	13,9	13,9	12,0	12,0

Tabela 17 - Zhvillimi i densitetit të rrjetit hekurudhor[50]

Pavarësisht zonave kufitare të kalimit, kohëpritjet e tepruara dhe procedurat e ngarkuara si dhe numri i madh i pikave të kalimit kufitar në zona të vogla, paraqet një nga pengesat më serioze[51].

Shpenzimet nga buxheti vjetor i shtetit arritën në 3,9 milion euro në vitin 2013, nga 5,4 milion euro në vitin 2007 edhe me luhatjet në alokimet gjatë viteve. Alokimet buxhetore kanë qenë shumë më të pakta se çfarë do të ishte e nevojshme për të sjellë transportin hekurudhor deri në standardet teknike të kërkuara nga tregu vendas dhe ai ndërkombëtar.
Shqipëria ka dy qytete kryesore: Tiranën dhe Durrësin. Ka një tendencë që dy qytetet do të rriten duke u bashkuar. Zona midis dy qyteteve ka pësuar zhvillim të shpejtë. Megjithatë, përdorimi kaotik i tokës tregon se nuk ka planifikim urban apo planifikimi urban nuk është respektuar. Si rezultat, "korridori" ekzistues i lëvizshmërisë, ka dëmtuar rëndë peizazhin natyror. Në krahasim me rajone të tjera në Shqipëri, kontrastet rajonale janë të dukshme. Zhvillimi social-ekonomik i vendit është tejet në favor të rajoneve qendrore. Rajoni i Tiranës kontribuon me më shumë se një të tretën e PBB-së së vendit dhe është rajoni shumë më i zhvilluar në Shqipëri. Zhvillimi i qëndrueshëm dhe përmirësimi i transportit e infrastrukturës publike mund të kontribuojnë në një rritje të përgjithshme të kamjes dhe zhvillimit ekonomik në zonë.[52]

1.2.3.3. Faktorët teknikë dhe të infrastrukturës

Sikurse u përmend më parë, rrjeti hekurudhor shqiptar përbëhet nga rreth 420 km. HSH-ja për momentin ofron shërbime për pasagjerë dhe mallra. Ka kaluar një periudhë e gjatë me **investime dhe mirëmbajtje të pakta që** janë kufizuar kryesisht në mirëmbajte korrigjuese. Binarët janë në kushte të këqija pune; si rezultat shpejtësitë e trenave janë shumë të ulëta dhe shërbimi është i dobët dhe i parregullt.

HSH-ja synon të arrijë një **program investimi** gjatë një periudhe 8 deri 10 vjeçare që do të restaurojë hekurudhën në kushte pune normale të krahasueshme me rajonin e Ballkanit Perëndimor. Kapitali nga sektori privat nuk është një alternativë për periudhën afatshkurtër, sepse çdo skemë koncesionare PPP do të kërkonte (i) një shpërndarje të balancuar të rreziqeve ekonomike, (ii) disponueshmërinë e kredive dhe garancive të BE-së, (iii) mungesën e rreziqeve politike, (iv) një kornizë ligjore dhe zbatimin efikas të saj, (v) identifikimin e maksimumi 1-2 "projekteve

[49] Raporti vjetor CER - statistikat vjetore mbi hekurudhat, përfshirë të dhënat nga HSH për vitin 2015.
[50] Dokument i punës së Personelit të Komisionit në Shqipëri, raporti 2015
[51] Plani i Veprimit, SWD(2014) 190 përfundimtar
[52] Programi IAPA CBC, Shqipëri - Kosovë, miratuar në dhjetor 2014

udhëhapëse", dhe (vi) trajnimin e personelit për të udhëhequr projektimin, ndërtimin dhe prokurimin e punimeve të kërkuara dhe funksionimin e mëvonshëm të PPP-së.

Vlen të përmendet se **mjetet lëvizëse** (vagonët e mallrave, vagonët e pasagjerëve dhe lokomotivat) janë të vjetra dhe duhen zëvendësuar. Përveç kësaj, **sinjalizimi** është pothuajse tërësisht i vjetruar.

Zgjatimi Indikativ i RRTT-E në Rrjetin Gjithëpërfshirës/Kryesor të Vendeve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor mbulon hekurudhat e mëposhtme në territorin shqiptar:

Përshkrimi i Korridorit / Rrugës[53]	Pjesët në Shqipëri	Gjatësia në Shqipëri	Lloji i rrjetit
Korridori VIII (ekzistues) Tiranë / Durrës / Vlorë (Shqipëri) — Lin / Pogradec (Shqipëri) Kicevo (IRYM) - Shkup (IRYM) - Kumanovë (IRYM) Kumanovë (IRYM) — Kriva Palanka (IRYM) — Deve Bair (Kufiri bullgar)	Tiranë - Durrës Durrës - Rrogozhinë Rrogozhinë - Vlorë Rrogozhinë - Pogradec Totali:	37 km 34 km 84 km 118 km 273 km	Kryesor Gjithëpërfshirës Gjithëpërfshirës Gjithëpërfshirës
Korridori VIII (planifikuar) **Shqipëri**: Lin (Shqipëri) - Kufiri i IRJM Pogradec (Shqipëri) - Korçë (Kufiri grek) **Ish Republika Jugosllave e Maqedonisë**: Qafa e Thanës (Kufiri shqiptar) - Kicevo (IRJM)	Lin - Kufiri i IRJM Pogradec – Korçë	2,7 km 80 km	Gjithëpërfshirës Gjithëpërfshirës
Rruga 2 Podgoricë (Mali i Zi) - Vorë (Shqipëri)	Hani Hotit - Vorë	119 km	Kryesor

Tabela 18 - **Zgjatimi Indikativ i RRTT-E në Rrjetin Gjithëpërfshirës/Kryesor të Vendeve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor** - *Rrjeti hekurudhor Gjithëpërfshirës dhe Kryesor në Shqipëri*

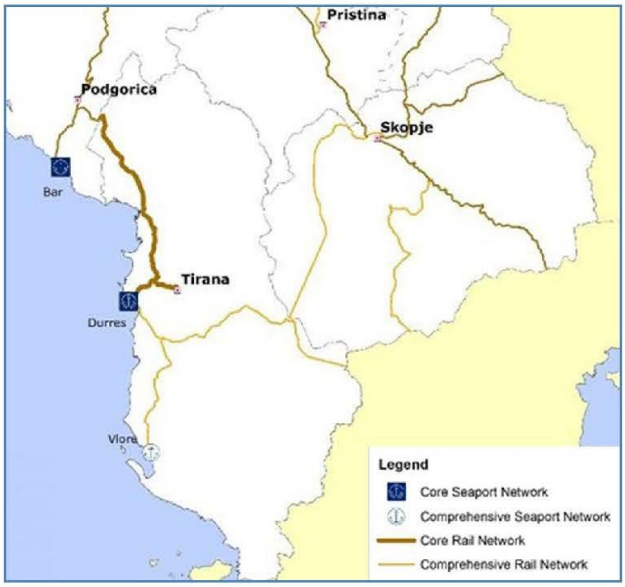


Figura 14 - **Zgjatimi Indikativ i RRTT-E në Rrjetin Gjithëpërfshirës/Kryesor të Vendeve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor** - *Rrjeti hekurudhor Gjithëpërfshirës dhe Kryesor në Shqipëri*

[53] Shih Shtojcën 5 për një përshkrim të Zgjatimit Indikativ të RRTT-E në Rrjetin Gjithëpërfshirës/Kryesor të Vendeve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor.

Sipas Tabelës 18 Rrjeti Kryesor Hekurudhor në Shqipëri është rreth 156 km i gjatë. Ai përfshin një pjesë të vogël të Korridorit VIII - 37 km që lidhin Tiranën dhe Portin e Durrësit - dhe 119.6 km të Rrugës 2 që lidh Shqipërinë me Malin e Zi. Këto pjesë të rrjetit shqiptar janë vetëm me një palë binarë me lokomotiva me naftë. Mungesa e investimeve në infrastrukturën hekurudhore nga viti 2004 deri në vitin 2014[54] ka kontribuar në situatën aktuale ku kushtet e rrjetit hekurudhor janë përkeqësuar gjatë viteve:

- Rruga 2 raportohet se aktualisht është në kushte të këqija, ku mund të arrihet vetëm 44% e shpejtësisë së projektuar (35 km/orë);
- Kushtet e binarëve në Korridorin VIII janë diçka më mirë (kushte mesatare - 63% e shpejtësi së projektuar) me shpejtësi maksimale të lejuar prej 50 km/orë.

Gjatë dekadës së fundit, janë disbursuar vetëm shuma të vogla për **rehabilitimin** dhe **mirëmbajtjen parandaluese** të infrastrukturës[55], siç tregohet në tabelën më poshtë.

Mirëmbajtja e hekurudhës	Tema	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Punimet e rehabilitimit në infrastrukturë	Shpenzimet	0,73	0,28	0,60	0,47	0,57	0,92
Mirëmbajtja parandaluese	Shpenzimet	4,36	2,42	2,78	3,10	2,36	1,15[56]
	Nevojat	4,67	3,93	4,13	4,53	6,05	5,99

Tabela 19 - Shpenzimet dhe nevojat për mirëmbajtjen e hekurudhave në Shqipëri (milion euro)[57]

Nevojat e mirëmbajtjes janë rritur nga viti 2011 në vitin 2016 me 28%, ndërkohë që buxheti për mirëmbajtjen parandaluese është ulur në të njëjtën periudhë me 74%.

Tabela e mëposhtme tregon se Shqipëria është shteti në rajonin e Ballkanit Perëndimor që shpenzon më pak në mirëmbajtjen parandaluese. Të gjitha shtetet nuk i arrijnë asnjëherë nevojat e tyre vjetore, por në rastin e Shqipërisë, boshllëku është zgjeruar gjithnjë;

Mirëmbajtja vjetore RUTINË SHPENZIMET për km hekurudhë					
	2011	2012	2013	2014	2015
Shqipëria	4,49	1,20	3,02	2,33	1,95
Bosnja Hercegovina	33,81	33,81	36,09	33,29	33,41
IRYM	4,52	3,26	6,43	5,62	5,90
Mali i Zi	35,76	30,76	28,95	28,52	28,52
Serbia	3,04	2,30	1,04	1,21	-
Kosova	8,46	9,14	4,41	9,08	11,4
Mirëmbajtja vjetore RUTINË NEVOJAT për km hekurudhë					
	2011	2012	2013	2014	2015
Shqipëria	6,52	7,07	7,11	11,34	12,2
Bosnja Hercegovina	69,61	91,7	87,36	79,4	66,74
IRYM	28,08	28,76	37,28	28,72	28,94
Mali i Zi	50,76	44,28	52,96	37,9	35,55
Serbia	17,24	9,48	8,66	9,06	5,49
Kosova	27,68	27,68	27,68	27,68	27,68

54 Siç tregohet në Tabelën 3, pjesa 1.2.1.2.

55 Mirëmbajtja parandaluese krahasuar me mirëmbajtjen korrigjuese të infrastrukturës.

56 Sipas Programit të Mirëmbajtjes të HSH-së të rënë dakord në Buxhetin Afatmesëm të Qeverisë Shqiptare 2016-2020 (PBA 2017-2019).

57 Burimi: Raporti OTEJL për mirëmbajtjen e hekurudhave në Rrjetin Kryesor RRTT-E në Ballkanin Perëndimor. korrik 2016.

Tabela 20 - Shpenzimet dhe nevojat për mirëmbajtjen e hekurudhave në Ballkanin Perëndimor (mijë euro/km)[58]

Siç përmendet në pjesën 1.2.1, projektet e mëposhtme të infrastrukturës hekurudhore janë të përfshira në **GVPS**-të prioritare **për Transportin që** të zhvillohen në vitet e ardhshme për të përmbushur nevojat e tanishme:

- Në rrjetin **gjithëpërfshirës** të zgjeruar RRTT-E:
  - Ndërtimi i hekurudhës së re Pogradec - Korçë - Kufiri me Greqinë (KORIDORI VIII);
  - Rehabilitimi i hekurudhës Durrës - Pogrades - Lin
  - Ndërtimi i hekurudhës së re që lidh kufirin e Maqedonisë (KORRIDORI VIII)
- Në rrjetin kryesor të zgjeruar **RRTT-E**:
  - Rehabilitimi i hekurudhës Durrës - Tiranë dhe ndërtimi i hekurudhës së re Tiranë - Dega e Rinasit (KORRIDORI VIII);
  - Rehabilitimi i hekurudhës Vorë - Hani i Hotit (RRUGA 2);
  - Rehabilitmi i hekurudhës Rrogozhinë- Fier –Vlorë.

Tabela e mëposhtme jep një përshkrim të detajuar të këtyre projekteve, që janë organizuar në varësi të treguesve të tyre të gatishmërisë dhe të financimit[59]: Të gjitha projektet e përshkruara janë të përfshira në **Veprimin Prioritar HEKURUDHOR 6** të **Strategjisë Kombëtare të Transportit dhe Planit të Veprimit 2016-2020**.

[58] Burimi: Raporti OTEJL për mirëmbajtjen e hekurudhave në Rrjetin Kryesor RRTT-E në Ballkanin Perëndimor. korrik 2016.

[59] Shih nënpjesën 1.2.1.3 për një përshkrim.

Rrjeti i projektit / emri / objektivat / kohëzgjatja		Përgatitja e kostos së përllogaritur	Zbatimi i kostos së përllogaritur	Gatishmëria / Treguesit e financimit	Pikët e lidhjes strategjike
Korridori VIII	**Rehabilitimi i hekurudhës Durrës - Tiranë dhe ndërtimi i hekurudhës së re Tiranë - Dega e Rinasit**	0	60,79	B / B	98
Objektivat:	Modernizimi i linjës hekurudhore Durrës-Tiranë dhe ndërtimi i linjës së re hekurudhore që lidh Tiranen dhe Durresin me aeroportin e Rinasit (TIA), në mënyrë që të plotësohen standardet hekurudhore të BE-së të përcaktuara nga direktivat e BE-së, për lidhjen e qëndrave kryesore (kryeqytetet) me portet dhe aeroportet.				
Kohëzgjatja:	2016				
Korridori VIII	**Ndërtimi i hekurudhës së re Pogradec - Korçë - Kufiri me Greqinë**	0,65	150	C / C	96
Objektivat:	▪ Menaxhimi i korridorit në korridorin kryesor të zgjedhur nga OTEJL-i duke përdorur modele korridoresh të RRTT-E-së. ▪ Mbështetje hekurudhore për hapjen e tregjeve për rajonin e OTEJL-it. ▪ Sigurimi që sistemet e veçanta hekurudhore të zbatohen në sektorin e transportit hekurudhor. ▪ Krijimi i një marrëveshje të përbashkët për kalimin kufitar në modelin OTEJL dhe MS të BE-së dhe zbatimi në Shqipëri/Greqi për të reduktuar procedurat e kalimit në pikat kufitare. ▪ Harmonizimi i taksave hekurudhore të ngarkesës së boshtit ndërmjet pjesëmarrësve të OTEJL-it dhe shteteve anëtare të BE-së. ▪ Krijimi i tregut ndërkombëtar të orientuar nga Korridori Hekurudhor i Mallrave (KHM) dhe RNE. ▪ Zhvillimi dhe promovimi i korridorit të transportit hekurudhor ekologjik për intermodalitetin hekurudhor-ujor brenda zonës së EJL-së dhe të adresohet me standardet e cilësisë dhe performancës.				
Kohëzgjatja:	2016-2022				
Korridori VIII	**Rehabilitimi i hekurudhës Durrës - Pogradec - Lin dhe ndërtimi i lidhjes së re hekurudhore me kufirin maqedonas**	3,3	170	C / B	98
Objektivat:	▪ Vendosja e plotë e ERTMS, duke përmirësuar lëvizshmërinë e trenave me shpejtësi 100-120 km/orë, dhe sinjalistikën. ▪ Ristrukturimi i tregut të transportit hekurudhor në Evropën Jug-Lindore dhe forcimin e pozitës së hekurudhave karshi mënyrave të tjera të transportit në tri fusha kryesore të cilat janë të rëndësishme për zhvillimin e një industrie të fortë dhe konkurruese të transportit.				
Kohëzgjatja:	2016 – 2021				
Rruga 2	**Rehabilitimi i hekurudhës Vorë - Hani i Hotit**	0,8	175	C / B	98
Objektivi:	Rehabilitimi i linjës hekurudhore Vorë - Shkodër - Hani i Hotit - Kufiri me Malin e Zi si pjesë e linjës hekurudhore të trungut kombëtar hekurudhor Durrës - Tiranë - Vorë - Shkodër - Hani i Hotit kufiri me Malin e Zi, që të mundëson lidhjen e rrjetit hekurudhor shqiptar me Rrugën 4.				
Kohëzgjatja:	2016 – 2021				

Tabela 21 - Grupi i Projekteve për Sektor të Vetëm për transportin hekurudhor (kostoja në milion euro) (Burimi: MTI)

Në përfundim, **infrastruktura e dobët është pengesa kryesore për zhvillimin ekonomik dhe social të sektorit hekurudhor**. Zhvillimi i infrastrukturës së planifikuar që lehtëson biznesin dhe përhapjen e rrjeteve dhe shërbimeve për të mbështetur zhvillimin e biznesit dhe inovacionit, mund të kontribuojë në një rritje të përgjithshme të pasurisë dhe ekonomisë në zonë.[60]

[60] Programi IAPA CBC, Mali i Zi - Shqipëri, miratuar në dhjetor 2014

1.2.4. Transporti detar

1.2.4.1. Faktorët e planifikimit dhe të politikave

a) Kuadri i politikave dhe kuadri strategjik

Politika në transportin detar është një pjesë përbërëse e politikës së përgjithshme ekonomike të një vendi. Nga perspektiva e politikave publike, sektori detar është parë si një katalizator ekonomik, ku grumbullimi i aktiviteteve të anijeve, porteve dhe aktivitete të tjera detare gjeneron përfitime dhe pasuri social-ekonomike. Në Shqipëri, politika dhe komponentët, objektivat dhe synimet e strategjisë detare, janë përfshirë shpesh në strategjinë kombëtare të transportit, si dhe në strategjinë më të gjerë ekonomike dhe të zhvillimit të vendit.

Një numër dokumentesh të politikave dhe strategjive, si të brendshme ashtu dhe ndërkombëtare, përcaktojnë orientimet e komponentit detar (dhe portual) të strategjisë shqiptare të transportit. Në përputhje me këto dokumente, objektivat kryesore strategjike në sektorin detar janë:

- Zhvillimi i transportit detar për të arritur standardet e BE-së, duke rritur numrin e detarëve në 1200 certifikata në pajtim me standardet e IMO-s:
- Zhvillimi portual me synimin për të arritur:
  - Një rritje prej 15% në vëllimin e mallrave që përpunohen në portet shqiptare;
  - Një rritje prej 2% të numrit të udhëtarëve të transportuar me tragete;
  - Rehabilitimi i infrastrukturës dhe superstrukturës së 4 porteve kryesore, duke përfshirë portet turistike;
  - Një rritje prej 12% në vëllimin e përpunimit të kontejnerëve;

Për më tepër, dhe siç u përmend në kapitullin Hyrje, **EUSAIR-i**, në të cilin merr pjesë Shqipëria, është veçanërisht aktiv në rajonin Adriatik dhe Jon. EUSAIR-i i përmend veçanërisht Strategjinë Detare për detet Adriatik-Jon, miratuar nga Komisioni më 30 nëntor 2012[61], që adreson mundësitë blu [detare] të rritjes për pellgun e detit. Në fushën e transportit e ashtuquajtura "Ekonomia Blu" përfshin tregjet e veçanta p.sh. çlodhëse, për kohën e lirë dhe aktivitete në anije të vogla. Shembuj të objektivave të mundshme të shprehura nga EUSAIR për rajonin në fushën e transportit përfshijnë ç'ka më poshtë:

- Dyfishimi i pjesës aktuale të tregut të kontejnerëve në Adriatik-Jon, ndërkohë që kufizohen ndikimet mjedisore;
- Reduktimi i kohës në vendkalimet kufitare rajonale me 50%.

Kur është fjala për prioritetet kyçe dhe strategjitë e përmendura më lart, ne duhet të kemi parasysh vërejtjet kryesore në **supozimet e tyre themelore**, si dhe **planet e veprimit të nevojshme** për arritjen e tyre deri në vitin 2020. Në veçanti, shumica e objektivave strategjike të përshkruara më lart nuk duket se është bazuar në parashikimet e trafikut dhe studimet e fizibilitetit të detajuara dhe të fuqishme, që së bashku me pamjaftueshmërinë ose mungesën e të dhënave të forta dhe besueshme; e bën të vështirë të gjykohet vlefshmëria dhe qëndrueshmëria e objektivave të tilla. Për shembull, objektivat për dyfishimin e trafikut të portit dhe rritjen proporcionale në trafikun e kontejnerëve duken se janë shumë optimiste pasi as nuk justifikohen nga nevoja të rëndësishme të kërkesës portuale as nga mbi-kapaciteti ekzistues në portet kryesore të vendit. Në mënyrë të ngjashme, objektivat për rritjen e pasagjerëve, lundrimit dhe trafikut detar janë shumë pesimiste dhe tashmë janë arritur për shkak të trafikut të pasagjerëve dhe lundrimeve rekord që portet shqiptare kanë përjetuar gjatë 5 viteve të fundit. Në anën tjetër, turizmi detar që ka parë rritje të konsiderueshme gjatë 3 viteve të fundit nuk duket se është përfshirë në MSDI dhe dokumente të tjera ekzistuese të strategjisë për sektorin detar. Në këtë drejtim, rekomandohet që ndërkohë që strategjitë kufitare për rritjen e ngarkesave dhe trafikun e pasagjerëve mbeten të përshtatshme, **supozimet e tyre themelore** do të duhet ribëhen dhe kjo duhet të përfshihet në **planet e veprimit** të

[61] COM(2012) 713

nevojshme për arritjen e tyre. Kur është e përshtatshme, kjo është përfshirë në strategjinë detare të propozuar.

b) Kuadri institucional

Vendim-marrësit e politikave detare janë autoritetet publike përgjegjëse për hartimin e politikave dhe orientimet strategjike rreth rolit aktual dhe të ardhshëm të sektorit të transportit detar dhe të porteve, që vendosin masat e nevojshme që duhen për të mbështetur këtë rol, si dhe për të monitoruar zbatimin dhe ekzekutimin e këtyre masave. Nga ana institucionale mund të identifikohen tre subjekte kryesore që drejtojnë drejtpërdrejtë sektorin detar në Shqipëri:

- MTI-ja që harton politikat e transportit (përfshi atë detar) dhe monitoron zbatimin e tyre, mbikëqyr si Drejtorinë e Përgjithshme Detare ashtu dhe autoritetet portuale; dhe punon në bashkëpunim me organet e tjera të përfshira në zbatimin e strategjive detare dhe portuale përkatëse.
- **Drejtoria e Përgjithshme Detare (DPD)** u krijua në vitin 2009 për të zbatuar politikën e MTI-së, për të organizuar dhe monitoruar aktivitetet detare në përputhje me legjislacionin kombëtar dhe konventat ndërkombëtare të ratifikuara. Në veçanti, DPD-ja është përgjegjëse për mbajtjen dhe administrimin e regjistrit të anijeve me flamur shqiptar, zbatimin e funksioneve të Kontrollit Shtetëror të Flamurit dhe Kontrollit Shtetëror Portual, orientimin e drejtuesve të portit dhe monitorimin e navigacionit brenda në port, zbatimin e rregullave dhe rregulloreve të sigurisë në anije dhe në porte, lëshimin dhe akreditimin e certifikatave profesionale për detarët dhe personelin detar, licencimin e kompanive të shërbimeve detare dhe përfaqësimin e Shqipërisë në Organizatën Ndërkombëtare Detare (IMO) dhe organizata të tjera përkatëse ndërkombëtare.

  Që nga krijimi i saj, DPD-ja ka përfituar disa programe për asistenca teknike dhe ngritjen e kapaciteteve, sidomos nga IMO dhe BE-ja; por drejtoria vazhdon të mbetet me burime dhe personel të mangët; që nga ana tjetër kufizon aftësinë e saj për të kryer detyrat dhe funksionet e veta siç duhet. Ka dy arsye të qarta prapa kësaj situate: Së pari, DPD-ja nuk ka autonomi financiare dhe nuk kërkon pagesa (të përshtatshme) për disa nga shërbimet që ofron. Në vend të kësaj, DPD-ja varet pothuaj krejtësisht nga buxheti i shtetit; Së dyti, sistemi i rekrutimit dhe i shpërblimit të personelit të DPD-së është në përputhje me atë të shërbimit civil; ky i fundit nuk është tërheqës në mënyrë të mjaftueshme për detarët me përvojë dhe profesionistët detarë që ata të punojnë për DPD-në.

  Figura më poshtë paraqet strukturën e tanishme organizative të DPD-së:

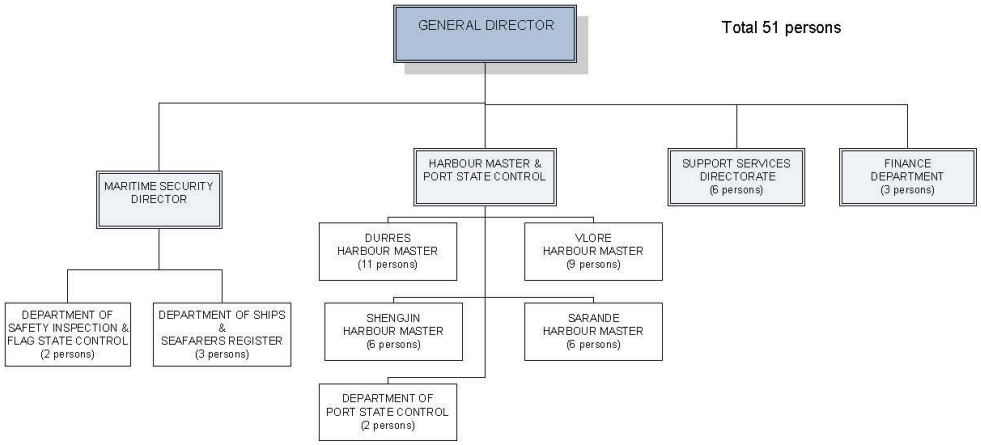


Figura 15 - Organigrama e DPD-së

- **Autoriteti Portual (AP)** në Shqipëri u krijua në zbatim të ligjit nr. 9130 të vitit 2003 me synimin që të reformohej nga një model i shërbimeve publike në një model porti me pronar. Aktualisht,

sistemi i porteve të Shqipërisë përbëhet nga katër porte detare kryesore: Durrës, Vlorë, Shëngjin dhe Sarandë. Megjithatë, vetëm Durrësi vepron si një autoritet portual dhe pronar i tokës, me një autonomi të plotë financiare dhe operacione terminali bazuar në koncesione. Tre portet e tjera të mëdha janë ende duke u menaxhuar sipas modelit tradicional të shërbimit publik të porteve. Gjithashtu, dy terminale private, terminali i naftës në Porto Romano (Durrës) dhe një terminal nafte në Gjirin e Vlorës (Vlora 1), operojnë në bazë të marrëveshjeve të koncesionit me Qeverinë Shqiptare për përpunimin e naftës dhe ngarkesat e tjera të lëngshme.

Autoritetet portuale shqiptare nuk janë të organizuara në një entitet kombëtar portual dhe as janë lidhur me shoqatat rajonale ose ndërkombëtare të porteve, me përjashtim të Durrësit, i cili është anëtar i Shoqatës Ndërkombëtare të Porteve (IAPH). Kjo i privon autoritetet portuale nga platforma kombëtare, rajonale dhe ndërkombëtare, ku ata mund të krijojë lidhje industriale, të shkëmbejnë përvojat dhe të mësojnë nga praktikat më të mira botërore.

Përveç MTI-së, DPD-së dhe AP-ve ka edhe organe të tjera publike që janë përfshirë në hartimin dhe zbatimin e strategjive dhe politikave detare. Mes tyre, vlen të përmenden:

- **Roja Bregdetare Shqiptare**, që është e ngarkuar me monitorimin dhe kontrollin e trafikut detar në ujërat territoriale dhe bregdetin e vendit, shërbimin hidrografik, sinjalistikën detare si dhe operimin dhe menaxhimin e Operacioneve të Kërkim Shpëtimit Detar (SAR).
- **Qendra Ndër-Institucionale Operacionale Detare (QNOD)**, një qendër ndërinstitucionale e ngarkuar me koordinimin, menaxhimin dhe kontrollin e kufijve detarë shqiptarë, sigurinë e jetës në det dhe ndërveprimin e institucioneve shtetërore që kanë përgjegjësi dhe interesa në hapësirën detare, dhe në përputhje me legjislacionin detar kombëtar dhe ndërkombëtar. Institucionet pjesëmarrëse në QNOD janë Ministria e Punëve të Brendshme, Ministria e Mbrojtjes, Ministria përgjegjëse për Financat, Ministria përgjegjëse për Mjedisin, Ministria përgjegjëse për Transportin, Ministria përgjegjëse për peshkimin dhe Ministria përgjegjëse për Turizmin.
- **Ministria e Zhvillimit Ekonomik, Turizmit, Tregtisë dhe Sipërmarrjes** është përgjegjëse për politikën e përgjithshme ekonomike, të turizmit dhe të tregtisë së Qeverisë Shqiptare dhe kryen detyra administrative dhe të tjera që lidhen me zhvillimin dhe përmirësimin e konkurrencës së ekonomisë shqiptare. Në lidhje me fushën detare në veçanti, Ministria është përgjegjëse për politikën ndërkombëtare dhe detare të tregtisë, turizmit detar e bregdetar, koncesioneve dhe partneritetit publik privat (PPP) në sektorët e transportit detar dhe porteve.
- **Ministria përgjegjëse për Mjedisin,** e cila përcakton standardet dhe kërkesat për mbrojtjen e mjedisit dhe monitoron aderimin e Shqipërisë në rregulloret përkatëse ndërkombëtare, duke përfshirë mbrojtjen e mjedisit detar dhe menaxhimin e integruar të zonës bregdetare (MIZB).
- Në reformën më të fundit administrative të vitit 2015, Shqipëria u nda në 12 qarqe, të cilat janë zhvilluar në mënyrë progresive drejt transformimit në njësi rajonale vetë-qeverisëse. Funksionet e qarqeve aktualisht përfshijnë zhvillimin vendor ekonomik dhe hapësinor të tilla si për shembull rrugët lokale dhe qasjet për te portet dhe nga portet.

c) Kuadri ligjor dhe rregullator

Nga një perspektivë ligjore dhe rregullatore dhe si një vend kandidat për anëtarësim në BE, Shqipëria duhet të zbatojë PKIE-në 2016-2020 që nga data 27 janar 2016 dhe synon përafrimin e legjislacionit, reformat institucionale, strategji transporti brenda **Kuadrit Ligjor të BE-së dhe *acquis* të komunitetit** dhe forcimin e kapaciteteve administrative. Për transportin detar, kjo përfshin në mënyrë specifike:

- Plotësimin e kuadrit ligjor në fushën e sigurisë detare, në pajtim me Ligjin Nr. 168/2013 "Për sigurinë në anije dhe porte", që është planifikuar të miratohet me vendim të Këshillit të Ministrave "Për krijimin e Komitetit të Sigurisë Portuale" dhe "Rregullorja për përmirësimin e sigurisë së anijeve dhe porteve në Republikën e Shqipërisë ",

- Plotësimin e kuadrit ligjor për regjistrimin e anijeve në Shqipëri, që do të përgatitet në përputhje të plotë me Rregulloren (KE) Nr. 789/2004 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit të datës 21 prill 2004 për transferimin e anijeve të mallrave dhe pasagjerëve ndërmjet regjistrave brenda Komunitetit dhe shfuqizimin e Rregullores së Këshillit (EEC) Nr. 613/91,
- Krijimin e Sistemit të Monitorimit dhe Informacionit për Trafikun e Mjeteve të Lundrimit (VTMIS) me financim të mundshëm nga IAPA 2014 dhe plotësimin e kuadrit ligjor në këtë fushë.

Përveç legjislacionit kombëtar, qeveria shqiptare zbaton korniza rregullatore të jashtme duke përfshirë marrëveshje të ndryshme, rezoluta dhe konventat e bëra nga agjencitë e ndryshme të OKB-së, duke përfshirë edhe Organizatën Ndërkombëtare Detare (IMO) dhe Organizatën Ndërkombëtare të Punës (ILO). Si pjesë e negociatave për anëtarësim në BE, rregulloret detare të Shqipërisë duhet të jenë në përputhje me kuadrin ligjor të BE-së. Legjislacioni i BE-së vjen në formën e rregulloreve, direktivave dhe vendimeve. Me pranimin në BE, rregulloret do të jenë të detyrueshme për tu zbatuar si akt ligjor ose nënligjor i brendshëm sapo të miratohen në BE dhe botohen në Gazetën Zyrtare Evropiane. Në mënyrë të ngjashme, direktivat dhe vendimet duhet të transpozohen (transferohen) në të drejtën kombëtare të BE-së para se të hyjnë në fuqi. Duhet patur parasysh që gjatë negociatave për anëtarësim në BE, Shqipëria mund të përfitojë nga asistenca teknike e EMSA-s për sa i përket zbatimit të legjislacionit të Komunitetit në fushën e sigurisë detare dhe parandalimin e ndotjes nga anijet.

1.2.4.2. Faktorët historikë

Sipas mesatares evropiane, Shqipëria është relativisht një vend i vogël me një popullsi të vogël. Ekonomia e vendit është shumë e varur nga tregtia ndërkombëtare dhe transporti detar përbën mënyrën më të rëndësishme të transportit të mallrave për dhe nga pjesa tjetër e botës. Vendi përfiton nga një vijë bregdetare prej 440 km dhe ndodhet në një pozicion strategjik në detet Adriatik dhe Jon. Si i tillë, duhet të përfitojë jo vetëm nga **afërsia e zgjeruar e tregut dhe lidhjet me anije** me vendet fqinje detare të Italisë, Greqisë dhe madje edhe Kroacisë; por duhet edhe të veprojë si një qendër tranziti për vendet fqinje pa dalje në det si Maqedonia e Kosova. Aktualisht Shqipëria ndodhet përgjatë një prej katër korridoreve kryesore të interesit evropian që janë etiketuar rreth konceptit të "Autostradave të Detit", autostrada e Detit të Evropës Jug-Lindore (që lidh detin Adriatik me Detin Jon dhe Mesdheun Lindor, duke përfshirë Qipron).

Duke pasur parasysh sa më sipër, performanca e sektorit detar të Shqipërisë duhet, që në teori, të jetë më e lartë se standardet rajonale dhe ndërkombëtare dhe në të njëjtën kohë, efikasiteti i logjistikës tregtare të vendit duhet të integrohet edhe në zinxhirët rajonalë, evropian dhe ato botëror të furnizimit. Për fat të keq, të dhënat sugjerojnë se kapaciteti dhe struktura operacionale e infrastrukturës dhe ofrimit të shërbimeve detare në Shqipëri është ose e paefektshme ose/dhe e pamjaftueshme, ndërkohë që sektori në tërësi duket se është integruar dobët si me sektorë e tjerë të ekonomisë ashtu dhe me zinxhirët rajonalë dhe botërorë të furnizimit.

Deklarata e mësipërme mund të matet nëpërmjet Indeksit të Ndërlidhjes së Linjave Detare (LSCI), që përcakton se sa mirë janë të lidhura vendet me rrjetet e transportit detar global. Indeksi llogaritet nga Konferenca e Kombeve të Bashkuara për Tregtinë dhe Zhvillimin (UNCTAD) në bazë të pesë komponentëve të sektorit të transportit detar: (I) numri i anijeve, (ii) kapaciteti i tyre për të transportuar kontejnerë, (iii) madhësia maksimale e mjeteve detare, (iv) numri i shërbimeve, dhe (v) numri i kompanive që përpunojnë anije me kontejnerë në portet e një vendi. Për secilin komponent vlera e një vendi është pjesëtuar me vlerën maksimale të secilit komponent në vitin 2004, pesë komponentët janë mesatarizuar për çdo vend dhe mesatarja është pjesëtuar me mesataren maksimale për vitin 2004 dhe shumëzuar me 100. Indeksi gjeneron një vlerë prej 100 për vendin me indeksin më të lartë mesatar në vitin 2004. Të dhënat themelore vijnë nga Containerisation International Online.

Shqipëria dhe Mali i Zi janë të vetmet vende të Ballkanit Perëndimor që janë vlerësuar deri tani. Për këtë arsye, në tabelën më poshtë është treguar një krahasim i zhvillimit gjatë viteve 2010-2014 ndërmjet këtyre dy shteteve dhe Bashkimit Evropian. Përfundimi i qartë është Shqipëria ka nevojë të përmirësohet në mënyrë të konsiderueshme në këtë fushë. Hendeku me vendet e BE-së është i

madh dhe kjo do të thotë se portet shqiptare janë ende gati të shkëputur me rrjetet ndërkombëtare të transportit, pavarësisht nga përmirësimet e trafikut të përshkruara në pjesën në vijim.

Shteti / Rajoni	2010	2011	2012	2013	2014
Shqipëria	4,34	4,54	0,53	4,43	4,11
Mali i Zi	4,48	4,04	1,35	2,35	2,89
Bashkimi Evropian	47,05	48,24	52,14	51,25	54,09

Tabela 22 - Krahasim i Indeksit të Lidhshmërisë së Anijeve 2010-2014 (Burimi: Banka Botërore)

E vetëdijshme për të metat e mësipërme, Qeveria Shqiptare ka prezantuar një numër **nismash** gjatë dekadës së fundit për të reformuar politikat institucionale dhe rregullatore, për të ngritur strukturat e decentralizuara dhe për të përmirësuar shërbimin e klientit, sigurinë, cilësinë e aseteve dhe performancën tregtare. Megjithatë, zbatimi dhe/ose rezultatet nga këto ndryshime kanë qenë të pakënaqshme, gjë e cila tregon se kërkohen përpjekje të mëtejshme për ta mundësuar sektorin që të përmbushë potencialin e tij të plotë. Në të vërtetë, performanca e përgjithshme e sektorëve shqiptarë të transportit detar dhe portual frenohet ende nga pengesa të ndryshme të tilla si infrastruktura e pamjaftueshme detare dhe portuale, struktura e papërshtatshme organizative dhe administrative, kapacitete të dobëta njerëzore dhe institucionale, si dhe pjesëmarrja e dobët ose e pamjaftueshme e sektorit privat.

Në nivelet strategjike dhe të politikave, duhen theksuar dy **vërejtje** kryesore në këtë fazë:

- Sektori detar është një katalizator i rëndësishëm për zhvillimin e përgjithshëm ekonomik dhe social të një vendi, ku bashkimi i industrive detare, të porteve dhe industrive të tjera të lidhura, gjeneron të ardhura të drejtpërdrejta social-ekonomike, dhe në mënyrë të tërthortë, tregtinë, logjistikën, grumbullim, dhe planifikime hapsinore e të tjera. Për shkak se sektori detar i shërben qëllimeve më të gjera kombëtare dhe të politikave (zhvillimit të qëndrueshëm, lidhjes logjistike, lëvizshmërisë së qytetarëve, etj.) dhe kontribuon në sektorë të tjerë të ekonomisë (të tregtisë dhe industrisë, zhvillimit rajonal, turizmit, tregut të punës, etj.), si **integrimi midis strategjive sektoriale ashtu dhe koordinimi midis agjencive publike** janë thelbësore. Megjithatë, në Shqipëri si integrimi ashtu dhe koordinimi duket se janë të dobët; përveç kësaj shumë departamente qeveritare përgjegjëse për sektorë të industrisë detare (p.sh. ministritë përgjegjëse për ekonominë, turizmin, planifikimin dhe zhvillimit, arsimin) përgatisin dhe formulojë objektivat e tyre strategjike me pak ose aspak koordinim me Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës ose me agjencitë e tjera përkatëse, përgjegjëse për sektorin, të tilla si Drejtoria e Përgjithshme Detare dhe katër portet kryesore në vend.
- Në ndryshim nga mënyrat dhe shërbimet e tjera të transportit, sektorët e transportit dhe porteve detare udhëhiqen kryesisht nga transporti i mallrave dhe biznesi; me një fushëveprimi të lartë **liberalizimi, ndërkombëtarizimi dhe pjesëmarrjeje në sektorin privat**. Edhe aty ku përdoret transporti i udhëtarëve nëpërmjet detit, shërbimet e trageteve dhe lundrimeve me anieje kanë tendencë të veprojnë në tregje relativisht të lira dhe të liberalizuara. Në anën tjetër, për shkak të dimensionit ndërkombëtar, rregullat teknike, të sigurisë dhe mjedisore për sektorin detar rregullohen gjerësisht nga standardet ndërkombëtare rregullatore dhe praktikat më të mira botërore të tilla si ato të përcaktuara nga Organizata Ndërkombëtare Detare (IMO), Organizata Ndërkombëtare e Punës (ILO) dhe Agjencia Evropiane e Sigurisë Detare (EMSA). Sektori detar dhe portual shqiptar, ose për shkak të liberalizimit të sektorit ose për shkak të pajtueshmërisë rregullative, duket se funksionon nën standardet ndërkombëtare dhe rajonale.

1.2.4.3. Faktorët teknikë dhe të infrastrukturës

a) Kapacitetet dhe shërbimet e sektorit

Kjo pjesë shqyrton kapacitetin dhe strukturën operacionale të infrastrukturës detare dhe ofrimin e shërbimeve detare në Shqipëri në segmentet e mëdha detare.

Transporti detar të cilit zakonisht i referohemi si "shipping", ka të bëjë kryesisht me transportin e mallrave dhe të udhëtarëve nëpërmjet detit. Sektori është i lidhur me shumë aktivitete të tjera të tilla si agjenci detare, marrjen me qira të anijeve dhe ndërmjetësimin, punën dhe edukimin detar, transportin multimodal dhe intermodal dhe shërbimet përkatëse. Flota shqiptare me anije të pajisur me një numër IMO aktualisht nuk i kalon 20 anije; nga të cilat 10 janë anije të përgjithshme mallrash, 4 janë anije pasagjerësh dhe 6 janë rimorkiatorë. Duke ju referuar e agjencive detare, operatorët e transportit detar, përveç linjave të mëdha të tilla si MSc, CMA-CGM, dhe Zim të cilat kanë zyra në Shqipëri, operojnë nëpërmjet agjentëve lokalë detarë. Nuk ka shoqata zyrtare as të operatorëve as të transportit detar apo agjentë detarë në Shqipëri; dhe kushtet për të punuar si agjenci detare në Shqipëri nuk duket se kërkojnë një testim profesional ose certifikim.

Një nga temat e diskutuara shpesh me MTI-në dhe aktorë të tjerë të sektorit është mundësia që Shqipëria të krijojë një regjistër **gjysmë të hapur anijesh** për të nxitur pronarët shqiptarë dhe jo-shqiptarë të anijeve t'i regjistrojnë anijet e tyre nën flamurin shqiptar. Organizimet aktuale, pavarësisht se ofrojnë disa përfitime tatimore dhe jo tatimore, duket se nuk kanë pasur sukses në tërheqjen e pronarëve të anijeve për të regjistruar anijet e tyre në Shqipëri. MTI-ja ka shprehur dëshirën e saj për të krijuar një sistem tërheqës dhe të besueshëm të regjistrimit të anijeve në Shqipëri, dhe ka pasur me të vërtetë një numër kërkesash nga sektori privat për të krijuar dhe menaxhuar një sistem të hapur ose gjysmë të hapur për regjistrimin e anijeve në vend.

Përveç përfitimeve të menjëhershme financiare të tilla si tarifat e regjistrimit, përfitimet kryesore të një sistemi të regjistrit të hapur ose gjysmë të hapur qëndrojnë në përfitimet social-ekonomike direkte dhe indirekte; për shembull duke imponuar mbi disa kategori të pronarëve të anijeve që të punësojnë një pjesë të marinarëve shqiptarë dhe duke promovuar segmente të caktuara të industrisë së anijeve të tilla si ndërtimin e anijeve, turizmit detar, agjencitë e anijeve, menaxhimin dhe shërbimet përkatëse profesionale. Nga ana tjetër, ka edhe kosto të lidhura me pasjen e regjistrave të zgjeruar të anijeve, kryesisht në formën e kostove rregullative dhe institucionale që lidhen me kontrollin e flamurit të shtetit.

Nëse një regjistër i zgjeruar i anijeve është planifikuar dhe integruar siç duhet me komponentët e tjerë të strategjisë detare të Shqipërisë, ky veprim mund të jetë një mjet i madh për mbajtjen dhe/ose zhvillimin e komponentëve të tjerë të industrive detare dhe të transportit, duke ndjekur hapat dhe përvojat e vendeve të tjera me një regjistër të zgjeruar fleksibël të anijeve, - Malta mund të jetë një rast i mirë, ku MTI/DGM Malta mund të kërkojë një projekt binjakëzimi në këtë fushë.

Në fushën e arsimit dhe trajnimit detar (ATD), Shqipëria aktualisht nuk ka ndonjë institucion publik për ofrimin e kurseve dhe programeve të certifikuara të ATD-së dhe Standardeve të OND-së për Trajnim, Certifikim, dhe Vëzhgim (TCV). Megjithatë, një institut privat (Qendra e Trajnimit Detar dhe Industrial: QTDI) është krijuar kohët e fundit në Durrës dhe ofron programe trajnimi të shkurtër për kurset e certifikuara të OND-së dhe jo të OND-së, si dhe aktivitete të tjera që kanë lidhje me ATD-në si drejtimi i ekuipazhit dhe shërbimet e agjencive.

Në sektorin e **porteve detare**, Shqipëria ka katër porte kryesore: Durrës, Vlorë, Shëngjin, dhe Sarandë dhe dy terminale private për përpunimin e naftës dhe nënprodukteve të saj në Porto Romano (Durrës) dhe Gjirin e Vlorës (Vlora 1). Përveç dy terminaleve të fundit dhe portit të Durrësit, i cili vepron mbi si në port pronar toke, tre portet e tjera ende veprojnë si porte të shërbimit publik. Nuk ka klasifikim apo prioritizim të veçantë se cilat porte në Shqipëri janë me interes ekonomik lokal, kombëtar dhe/ose ndërkombëtar.

Trafiku i pasagjerëve në portet kryesore të Shqipërisë (në shifra)					
	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
Durrës	834 040	853 048	798 524	717 399	724 702
Vlorë	165 229	190 225	159 623	156 422	
Shëngjin	4 467				

Sarandë	116 069	121 293	111 681	132 152	163 662
Trafiku i ngarkesave në portet kryesore të Shqipërisë (në ton)					
	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
Durrës	3 406 012	3 415 274	3 516 446	3 566 942	3 702 336
Vlorë	408 204	281 769	164 620	139 369	191 691
Shëngjin	375 156	362 112	341 904	273 172	230 438
Sarandë	70 903	23 772	13 307	15 738	16 584

Tabela 23 - Trafiku i mallrave dhe pasagjerëve në portet shqiptare (burimi: IT)

Nga tabela më sipër, analiza e trafikut të porteve tregon modele të ndryshme të rritjes së mallrave dhe pasagjerëve në 5 vitet e fundit për të katër portet; por në përgjithësi, normat e sheshta apo të ulëta të rritjes kanë një nivel të përgjithshëm të sheshtë ose të ulët të rritjes, me një përqendrim të veçantë të lartë të trafikut në **Portin e Durrësit** i cili trajton afërsisht 78% të tregtisë detare për vendin në tonazh, dhe 75% të gjithë tregtisë së eksportit dhe importit të vendit. Kjo e bën Portin e Durrësit portin më të rëndësishëm në Shqipëri dhe së bashku me Portin e Barit në Mal të Zi, [janë] portet kryesore në rajonin e Ballkanit Perëndimor. Për më tepër, Durrësi është bërë porta kryesore në Korridorin VIII.[62]

Autoriteti Portual Durrës

Ndodhet 38 km larg nga Tirana, në veri të gjirit të Durrësit, Porti i Durrësit përpunon tragetet e pasagjerëve, anije Ro-Ro[63], anijet me kontejnerë e ngarkesa të përgjithshme si dhe anijet për mallra në sasi të mëdha. Operacionet e naftës dhe të gazit janë zhvendosur në portin e Romanos të ndërtuar rishtas për naftën. Siç u përmend më parë, porti funksionon si një "Port Pronar toke" ku operacionet e terminalit kryhen nga sektori privat. Porti shtrihet në 80 ha sipërfaqe, me rreth 2205 metra kalatë, duke përfshirë 11 kalata të ndryshme në gjatësi prej 30 m në 292 m dhe një thellësi që varion nga 7,35 m deri 11,5 m. Gjatë dekadës së fundit, Porti i Durrësit e ka përmirësuar shumë infrastrukturën e tij, veçanërisht nëpërmjet një thellimi të vetëfinancuar të kanalit kryesor dhe ndërtimin, përmirësimin dhe koncesionin e terminaleve të specializuara duke përdorur financime të BEI-së dhe të BERZH-it.

Në vitin 2010, Porti i Durrësit i riorganizoi operacionet tij në drejtim të specializimit të terminalit:

- Terminali i kontejnerëve, në shtratin 6;
- Terminali i trageteve, në shtratin 9;
- Terminal perëndimor, nga shtrati 1 në 5 (ngarkesat e mallrave dhe të drithërave);
- Terminali lindor, në shtratet 7, 8, 10 dhe 11 (mallrat me sasi të madhe).

Porti i Durrësit është i lidhur edhe me rrugë, por është i lidhur me rrjetin kombëtar hekurudhor vetëm përmes Terminalit Lindor. Edhe pse ka lidhje të tjera hekurudhore në zonat portuale ato nuk janë të lidhura me rrjetin kombëtar.

Porti i Durrësit është përmirësuar më tej pas përfundimit së fundmi të rehabilitimit të ndërtesës së terminalit të trageteve. Si porti më i ngarkuar i OTEJL-it për sa i përket trafikut të mallrave, zgjerimi i portit do të ofrojë mundësi për rritje të mëtejshme. Terminali i kontejnerëve është dhënë me koncesion një sipërmarrjeje të përbashkët të Kurum-it (Turqi) dhe Mariner-it (Malta) për një periudhë prej 35 vjetësh, që duhet të reflektojë pozitivisht në aktivitetet tashmë të rritura të kontejnerëve - një rritje pothuajse prej 60% në trafikun e TEU-së nga viti 2009 deri në vitin 2013 -, siç tregohet në tabelën e mëposhtme:

Treguesi	Njësia matëse	2009	2010	2011	2012	2013
Anije	jo	335	135	129	170	165

[62] Shih pjesën 1.2.6 për analizë të mëtejshme të Aksit Kryesor Korridori VIII + Rruga 7.

[63] Roll on-roll off, d.m.th. ngarkimi dhe shkarkimi i një automjeti rrugor, një vagoni ose një Njësie Transporti Intermodale (ITU) që futet ose nxirret nga një anije mbi rrota e tyre ose rrota të vëna për këtë qëllim. (përkufizimet UNECE, 2001).

Trafiku	TEU	68 622	71 612	78 327	83 194	109 054
Kapaciteti Mesatar i Anijes (GT)	tonazhi maks.		9 705	10 045	10 363	10 000
Gjatësia Mesatare e Anijes (GT)	m		143	139	139	139
Koha e përpunimit	ditë	2,00	1,19	1,33	1,20	1,30

Tabela 24 - Porti i Durrësit - Performanca e përpunimit të kontejnerëve, 2010-2013 (Burimi: IT)

Objektivat kryesore për përmirësime të mëtejshme në Durrës do të jenë:

- Të përfundojë procesi i transformimit dhe privatizimit, me qëllimin tërheqjen e kapitalit të brendshëm dhe të jashtëm me anë të koncesionit;
- Të zhvillohen dhe zbatohen Teknologji të Informacionit dhe Komunikimit dhe Teknologji Portuale të standardizuara, duke përfshirë një sistem të integruar të komunitetit portual;
- Të investohet në infrastrukturën lidhëse për të përmirësuar nyjat që lidhin portin me rrjetet rrugore dhe hekurudhore të brendshme.

Porti i Vlorës

Porti i Vlorës është porti i dytë më i madh në Shqipëri edhe pse, nga Tabela 23 më sipër, Shëngjini e ka kapërcyer Vlorën në vitet e fundit. Vlora është përcaktuar si porta e dytë hyrëse e Korridorit VIII. Ai përpunon kryesisht tragete pasagjerësh dhe anije mallrash, duke mbuluar rreth 10% të mallrave të import-eksportit. Porti i Vlorës po zbaton një program rehabilitimi, duke filluar me ndërtimin e një kalate për anijet "Ro-Ro"-t dhe mallra, financuar nga Fondi i Bashkëpunimit Italian prej 16,5 milionë euro. Shërbimet tregtare janë në proces privatizimi.

Terminali lindor (ngarkesat)		Pajisja		Zona e portit	
Gjatësia e kalatës	330 m	Vinçi	2 zëra	Zonat e portit	53,025 m^2
Thellësia	7,3 m	Pirunët	4 zëra	Zonat e lira	16,000 m^2
				Magazinat	1,967 m^2

Tabela 25 - Porti i Vlorës - Sipërfaqja dhe pajisjet (Burimi: Nisma e Akseve Kryesor)

Në të kaluarën e afërt, ka pasur plane për të zhvilluar Vlorën si portë kryesore për Shqipërinë me zhvillimin e një porti të madh për kontejnerët.

Porti i Shëngjinit

Porti i Shëngjinit ndodhet në pjesën veriore të Shqipërisë, afër Kosovës. Një plan zhvillimi dhe rehabilitimi i financuar nga fondet e BE-së dhe Qeverisë dhe portit është ndërmarrë kohët e fundit i cili ka përfshirë thellimin e kanalit të portit dhe ndërtimin e një kalate të re për pasagjerët. Me zbatimin e këtij plani, porti tani mund të akomodojë anije deri në 7000 ton bruto (GT).

Porti i Sarandës

Porti i Sarandës është porti më jugor i Shqipërisë dhe porti i dytë më i vogël për përpunimin e pasagjerëve dhe turistëve nga katër portet kryesore. Porti ndodhet përballë ishullit të Korfuzit dhe është zakonisht porti i lëvizjes nga/për në Greqi. Për shkak të shtimit të madh të turizmit në Sarandë gjatë disa viteve të fundit dhe siç tregohet në Tabelën 23 më sipër, porti ka dëshmuar një rritje të konsiderueshme në trafikun e lundrimit dhe turizmit detar; kjo, kundër një rënie të dukshme të trafikut të mallrave që po bëhet pothuajse i papërfillshëm.

Aktualisht, porti i Sarandës është e ndarë në portin e vjetër dhe të ri, pas një programi zgjerimi të kohëve të fundit për të akomoduar anijet lundruese në terminalin e saj. Në afat të gjatë, Qeveria Shqiptare planifikon ta transformojë portin e Sarandës në një portë hyrëse për turizmin dhe tregtinë në jugun e Shqipërisë. Zhvillimi i planifikuar përfshin veprimet e mëposhtme:

- Rivendosja e bankinës ekzistuese për mallrat në Gjirin e Sarandës në një kalatë vetëm për mallrat brenda Gjirit të Limionit duke përfshirë çdo mbrojtje të nevojshme dallgëthyese kundër dallgëve;

- Konvertimi i kalatës ekzistuese të mallrave në Sarandë në një kalatë për anijet cruise; dhe
- Ndërtimi i një marine të re për jahtet pranë kalatës së re të anijeve lundruese.

Pavarësisht përpjekjeve të mësipërme, zhvillimet në vijim ende nuk arrijnë planet strategjike si të porteve në fjalë ashtu dhe të Qeverisë Shqiptare. Pas takimeve dhe diskutimeve me drejtorët e porteve dhe të MTI-së janë paraqitur disa plane zhvillimore, në veçanti:

- Rehabilitimi, përmirësimi dhe ndërtimi i një rrjeti intermodal hekurudhor që lidh Portin e Durrësit me rrjetin hekurudhor kryesor dhe përveç kësaj që lidh Portin e Durrësit me rrjetin kryesor hekurudhor në Mal të Zi (Rruga hekurudhore 2) dhe deri në IRJM (Korridori hekurudhor VIII)[64].
- Rehabilitimi i objekteve të mbetura në portin e Vlorës dhe zhvillimi i një porti të thatë si dhe një qendër logjistike në tokë jashtë portit.
- Zhvillimi i një porti turistik në Shëngjin nga fondet e investimeve private duke përdorur mekanizma të plotë koncesioni.
- Ndërtimi i një porti të ri në Shëngjin në ndjekje të vendimit të kohëve të fundit të Qeverisë Shqiptare për të hyrë në negociata me Kinën mbi ndërtimin e një porti të tillë.
- Një zgjerim i faciliteteve turistike në portin e Sarandës nëpërmjet krijimit të një porti të dedikuar për përpunimin e anijeve cruis dhe mjeteve të tjera lundruese turistike.
- Zhvillimi i faciliteteve për lundrimin turistik në të dy portet, atë të Durrësit dhe të Vlorës.

Vini re se shumica e projekteve të mësipërme për portet nuk janë përfshirë në planet e investimeve në këtë Raport, pasi nuk janë konfirmuar nga MTI-ja dhe Qeveria Shqiptare. Megjithatë, shumica e këtyre projekteve do të jenë tërheqëse për investitorët e sektorit privat, por që kjo të materializohet, të gjitha portet shqiptare duhet të reformohen në mënyra që të kenë autonomi të plotë pronari dhe financiare në veçanti me partneritetin dhe/ose koncesionet për investitorët privatë.

Për shkak të rëndësisë së portit të Durrësit dhe përqendrimit të kësaj strategjie për të mundësuar dhe përmirësuar intermodalitetin e transportit, projekti i parë në listën e mësipërme që synon të lidhë Portin e Durrësit nëpërmjet hekurudhës me Malin e Zi dhe IRJM do të mbulohet nga Veprimi Prioritar HEKURUDHOR 6 dhe INTERMODAL 3 i kësaj Strategjie Kombëtare të Transportit dhe Planit të Veprimit.

b) Performanca dhe konkurrueshmëria e sektorit

E rëndësishme për performancën e transportit detar është shkalla në të cilën qeveritë dhe organet publike janë të përfshira në aspektet e rregullave teknike dhe ekonomike. Rregullatorët janë autoritetet publike të autorizuar nga legjislacioni për licencimin dhe monitorimin e operatorëve të sektorit dhe rregullojnë aktivitetet e tyre për sa i përket punës, sigurisë teknike (safety), sigurisë (security) dhe mbrojtjes së mjedisit. Ata vendosin edhe rregullat e tregut ose ato ekonomike, që përfshijnë aspekte të tilla si aksesi në treg, konkurrenca, çmimet dhe rregullimin e koncesioneve PPP, në veçanti caktimin e termave dhe kushteve për çmimet dhe performancën dhe dispozitat e arbitrazhit për mosmarrëveshjet që mund të ndodhin gjatë dhe pas negociatave.

Rregullat teknike

Një çështje e rëndësishme e ndërhyrjes së politikave dhe rregullave në **transportin detar dhe portet është çështja e sigurisë teknike të portit dhe anijeve, siguria (security) në anije dhe në porte, rregullave të punës dhe mbrojtjes së mjedisit**. Shembuj të aktiviteteve të rregulluara në sektorin detar përfshijnë, por nuk kufizohen vetëm në, kontrollin shtetëror të flamurit dhe atë portual, sigurinë detare, mbrojtjen e mjedisit, gjatë operacioneve detare dhe portuale. Shumë nga këto

[64] Shih nën-pjesën 1.2.6.3 për analiza të mëtejshme.

rregulla janë vendosur nga organizata ndërkombëtare si IMO, ILO dhe BE. Organizata të tjera të tilla si EMSA dhe IALA nuk miratojnë konventa apo rregullore të detyrueshme, por ofrojnë udhëzime dhe rekomandime të cilat mund ta ndihmojnë Shqipërinë në përmirësimin dhe zbatimin e kuadrit të saj rregullator detar.

Për Shqipërinë, transporti detar intensiv në Adriatik dhe Jon nënkupton një rrezik të konsiderueshëm aksidentesh dhe rrjedhimisht një ndikim potencialisht të madh në sigurinë dhe çështjet e mjedisit. Duke pasur parasysh natyrën gjysëm të mbyllur të pellgut të detit Adriatik, ndikimi i një aksidenti të vetëm mund të jetë shumë shkatërrues. Në mënyrë të ngjashme, rajoni karakterizohet nga një biodiversitet i madh detar dhe tregon rritje në nivelin e trafikut detar. Prandaj është e tejet e rëndësishme të monitorohen aktivitetet detare me qëllim reduktimin ose eliminimin e rreziqeve të sigurisë dhe mjedisore, ndërsa zhvilohen aftësive teknike dhe administrative për trajtuar çdo aksident të mundshëm apo fatkeqësi detare. Prandaj strategjia e detare shqiptare duhet të marrë në konsideratë sigurinë detare dhe parandalimin e ndotjes së mjedisit si një nga fushat e saja prioritare. Pavarësisht se Qeveria Shqiptare ka ratifikuar ose është në procesin e ratifikimit dhe përafrimit të disa rregulloreve në fushën e detarisë, disa zona të legjislacionit përkatës të BE-së ende nuk janë në përputhje të plotë me të. Këto përfshijnë kontrollet shtetërore portuale dhe të flamurit të shtetit, menaxhimin e sigurisën ndërkombëtare, hetimet e fatkeqësive dhe të monitorimin e trafikut të anijeve/VTMIS. Më e rëndësishmja është **zbatimi** i këtyre ligjeve dhe konventave në drejtim të performancës rregullatore që kërkon vëmendje të veçantë në sistemin detar shqiptar.

Tabelat 26 dhe 27 këtu më poshtë, tregojnë statusin e përputhshmërisë së Shqipërisë kundrejt disa rregulloreve të rëndësishme detare. Të dyja tabelat tregojnë gjerësisht një performancë jo të mirë të sistemit shqiptar detar që kërkon përmirësime në fushat kyçe të tilla si kontrollet shtetërore të flamurit dhe portuale të shtetit, siguria detare e mbrojtja mjedisore, trajnimi i detarëve dhe kushtet e punës.

Konventa OND 48	X	Amendamentet IMSO 2006		Konventa PAL 74	D
Konventa SOLAS 74	X	Amendamentet IMSO 2008		Protokolli PAL 76	D
Protokolli SOLAS 78	X	Konventa E LEHTËSIMIT 65	X	Protokolli PAL 90	D
Protokolli SOLAS 88		MARPOL 73/78 (Shtojca I/II)	X	Protokolli PAL 02	X
Marrëveshja SOLAS 96		MARPOL 73/78 (Shtojca III)	X	Konventa LLMC 76	X
Konventa e LINJAVE TË NGARKESËS 66	X	MARPOL 73/78 (Shtojca IV)	X	Protokolli LLMC 96	X
Protokolli i LINJAVE TË NGARKESËS 88		MARPOL 73/78 (Shtojca V)	X	Konventa SUA 88	X
Konventa e TONAZHIT 69	X	Protokolli MARPOL 73/97 (Shtojca VI)		Protokolli SUA 88	X
Konventa COLREG 72	X	Konventa e Londrës 72		Konventa SUA 2005	
Konventa CSC 72		Konventa e Londrës Protokolli 96		Protokolli SUA 2005	
Amendamentet CSC 93		Konventa INTERVENCIONI 69		Konventa SALVAGE 89	X
Protokolli SFV 93		Protokolli I NDËRHYRJES 73		Konventa OPRC 90	X
Marrëveshje e Cape Town 2012		Konventa CLC 69	D	Konventa HNS 96	
Konventa STCW 78	X	Protokolli CLC 76	X	Protokolli HNS 2010	
Konventa STCW-F 95		Protokolli CLC 92	X	OPRC/HNS 2000	X
Konventa SAR 79	X	Konventa FUND 71	X	KONVENTA BUNKERS 01	X
Marrëveshja STP 71		Protokolli FUND 76	X	ANTI NDOTJA 01	
Protokolli Space STP 73		Protokolli FUND 92	X	BALLASTWATER 2004	X
Konventa IMSO 76		Protokolli FUND 2003		NAIROBI WRC 2007	
INMARSAT OA 76		Konventa Nukleare 71		KONVENTA E HONG KONGUT	

Tabela 26 - Statusi i pajtueshmërisë së Shqipërisë me konventat e OND-së (OND, gusht 2015)
(X: pajtueshmëri/ratifikim, d: prishje)

	Kontrolli i porteve të shtetit						Ratifikimi i Konventave							A739	Mosha [a]	Raportet [b]		OND
	Lista e bardhë e Memorandumit të Mirëkuptimit të Parisit	Jo në listën e zezë të Memorandumit të Mirëkuptimit të Parisit	Lista e bardhë e Memorandumit të Mirëkuptimit të Tokios	Jo në listën e zezë të Memorandumit të Mirëkuptimit të Tokios	USCG Qualship (Regjistra kualifikimi)	Jo në listën e synuar USCG (siguria)	SOLAS 74 (dhe protokolli 88)	MARPOL (përfshi shtojcat I, II)	MARPOL Shtojcat III-VI	LL 66 (dhe protokolli 88)	STCW 78	ONP 147 /MIC	CLC / Fund 92	Organizatë e njohur	Mosha (numra: e anijes)	Lista e bardhë STCW 95	Ka plotësuar raportet e plota të ONP-së	Pjesëmarrje në takimin e OND [c]
Shqipëria	•		•		•		•		•	•		•		N/P	•	•		•
Italia					•													
Greqia																		
Shqipëria					•													•

Tabela 27 - Performanca e flamurit të shtetit për Shqipërinë dhe shtetet fqinje (Burimi: ICS, dhjetor 2014)

Legjenda:

•: Sugjeron tregues mundësisht negativ të performancës. N/P: nuk janë paraqitur të dhëna te OND në lidhje me treguesit negativ

a: Baza e të dhënave IHS Fairplay (Tremujori i 3-të, 2014). anijet e regjistrit të 2-të janë inkorporuar në regjistrin kryesor kombëtar

b: Tregon një dështim për të arritur konfirmimin e raporteve të vlerësimeve të pavarura që konfirmojnë përputhjen me STCV-të të nevojshme për të ruajtur 'listën e bardhë' OND STCV dhe një dështim për të paraqitur të gjitha përputhshmëritë dhe raportet e duhura të kërkuara nga ONP.

c: Tregon se një shtet nuk është paraqitur në të paktën një takim të MSC, PEPC, komiteti apo asambleje ligjore në dy vitet e kaluara.

Fusha të tjera të një rëndësie të veçantë përfshijnë rishikimin e kapaciteteve dhe operacioneve të DPD-së, zbatimin e monitorimit të VTMIS, miratimin dhe zbatimin e shëndetit dhe sigurisë në punë në porte sipas udhëzimeve të ILO-s, hartimin dhe zbatimin e strukturave ligjore dhe institucionale për menaxhimin e sigurisë ndërkombëtare (ISM) dhe hetimeve të aksidenteve, si dhe përmirësimin e shërbimeve të Kërkim Shpëtimit Detar, menaxhimin e mjedisit dhe Menaxhimin e Integruar të Zonës Bregdetare.

Fusha të tjera të cilat po ashtu kërkojnë vëmendje urgjente përfshijnë zhvillimin e zgjerimit dhe zbatimit të një plani veprimi të autoritetit të shtetit të flamurit dhe përgjegjësisë, si dhe përshtatjen e DPD-së për planet dhe kërkesat ekzistuese dhe të ardhshme të IMO-s, më së shumti reduktimin e emetimeve nga anijet sipas Shtojcës VI të MARPOL-it dhe legjislacionit të ri mbi peshën e kontejnerëve.

Gjerësisht, sistemi rregullator detar shqiptar duhet të përshtatet me rritjen e trafikut, nevojat e industrisë dhe kornizat rregullatore botërore dhe rajonale.

Përveç rregullave dhe rregulloreve, një numër i strategjive dhe sistemeve rajonale nuk janë zbatuar ende. Ndër këto, vlejnë të përmenden ç'ka më poshtë:

- ADRIREP (Raportimi i Adriatikut), një sistem i IMO-s për raportimin e detyrueshëm në detin Adriatik të anijeve cisternë që mbartin naftë më shumë se 150 GT dhe për të gjitha anijeve mbi 300 GT që transportojnë në bord si ngarkesë të rrezikshme ose ndotëse mallrash në sasi të mëdha ose në paketa Përveç Shqipërisë, vendet pjesëmarrëse në këtë sistem janë Kroacia, Italia, Mali i Zi dhe Sllovenia;

- TSS (Skemat e Ndarjes së Trafikut), TSS-ja për Adriatikun Verior ka qenë tashmë në fuqi që nga viti 2004;
- Sistemi i Identifikimit dhe Gjurmimit në Distanca të Largëta (LRIT);
- Sistemi i Identifikimit Automatik (AIS) për anijet në detin Adriatik dhe Jon. Një sistem është tashmë në fuqi dhe është duke u zgjeruar;
- Vende ose streha: një Sistem Informacioni Gjeografik (GIS) dhe kuti mjetesh ende nuk është zhvilluar dhe zbatuar për të ndihmuar me procesin e vendim-marrjes;
- VTMIS (Sistemi i Monitorimit të Trafikut të Anijeve dhe Informacionit): VTMIS shqiptare nuk është zhvilluar ose zbatuar ende. Kjo temë do të trajtohet më tej në këtë pjesë, pasi ajo është bërë një prioritet për të dy OTEJL-in dhe GPSS-në për transportin;
- IMIS (Sistemi i Informacionit të Integruar Detar), ndryshe i njohur si dritarja e vetme kombëtare; ky sistem as nuk ekziston as nuk funksionon në të gjitha nivelet për portet, DPD-në dhe MTI-në;
- MPA (Zonat e Mbrojtura Detare): Krijimi i një numri Zonash të Mbrojtura Detare në të gjithë bregdetin shqiptar.

Nga ana institucionale, dhe pavarësisht nga përpjekjet e fundit të qeverisë shqiptare për të forcuar sistemin e saj detar rregullator dhe institucional, fushat të cilat kërkojnë pjesëmarrjen ndërministrore mbeten të dobëta dhe kanë nevojë për vëmendje të mëtejshme. Në veçanti, ne duhet të bëjmë thirrje për një pjesëmarrje aktive të MTI-së dhe DPD-së për zhvillimin dhe zbatimin e strategjive të duhura dhe të koordinuara në fushën e MSP-së dhe ICZM-së.

- MSP-ja (Planifikimi Hapësinor Detar), aktualisht nuk ka asnjë legjislacion apo strategji specifike për MSP-në në Shqipëri. E kjo gjë është pavarësisht se Shqipëria së bashku me gjashtë shtete të tjera të bregdetit të Adriatikut i kanë kërkuar IMO-së ta shpallë Detit Adriatik një zonë detare veçanërisht të ndjeshme (PSSA). Rregulloret ekzistuese përkatëse për MSP-në janë të kufizuara në një numër ligjesh sektoriale (p.sh., kodi detar, i menaxhimit, i mjedisit, etj.) dhe strategjive (p.sh. strategjia kombëtare për planifikimin hapësinor dhe programi i vitit 1997 dhe 1999, përkatësisht). Për më tepër, nga vëzhgimet tona, duket se ekziston pak ose aspak koordinim ndërmjet palëve të interesuara (ministrinë përgjegjëse për transportin, ekonominë, bujqësinë, turizmin, mjedisin, etj.) në menaxhimin e hapësirës detare. Kjo është një detyrë shumë e ndërlikuar që të menaxhohet përmes politikave sektoriale të pjesshme ose të pakoordinuara dhe është e nevojshme që të ketë një qasje gjithëpërfshirëse dhe të integruar në planifikimin dhe menaxhimin e hapësirës detare, duke përfshirë menaxhimin nëpërmjet një komiteti ndërministror, ad hoc, ku MTI-ja do të luajë një rol qendror në arritjen e këtyre qëllimeve.
- Në fushën e Menaxhimit të Integruar të Zonës Bregdetare (ICZM), Shqipëria nuk e ka zbatuar ende Protokollin ICZM në Mesdhe. Protokolli MIZB është protokolli në kuadrin e Konventës për mbrojtjen e Detit Mesdhe nga ndotja (Konventa e Barcelonës) dhe përfaqëson një moment historik vendimtar në historinë e Planit Mesdhetar të Veprimit (PMV). Banka Botërore është duke ndihmuar Qeverinë Shqiptare me një projekt të ndihmës teknike me qëllim krijimin e një kornize institucionale dhe të politikave për ICZM-në dhe forcimin e kapaciteteve rregullatore dhe institucionale për zbatimin dhe menaxhimin e duhur.

Rregulloret ekonomike

Një parim qendror i strategjisë moderne detare është të sigurohet **konkurrenca efektive ndërmjet dhe brenda tregjeve detare**. Qeveritë dhe autoritetet publike duhet të synojnë që të korrigjojnë dështimet e mundshme ose të provueshme të tregut dhe pengesat e tjera ndaj objektivave më të gjera ekonomike dhe sociale. Rregullimi ekonomik (ose i tregut) nevojitet vetëm kur nuk ka konkurrencë të mjaftueshme për të siguruar që çmimet të mund të përcaktohen nga tregu. Kur ka konkurrencë në treg siç është rasti i transportit oqeanik dhe agjencive detare (në ndryshim nga kabotazhi dhe transporti bregdetar), roli i qeverisë duhet të përqendrohet në zvogëlimin ose parandalimin e ndërhyrjeve dhe të sigurojë neutralitetin në mënyrë që tregu të funksionojë siç duhet. Kur ka pak ofrues ose në rast monopoli siç ndodh në tregjet për ofrimin e shërbimeve detare ose për operimin e disa porteve dhe terminaleve detare, Qeveria mund të fusë konkurrencën për

tregun nëpërmjet tenderimit konkurrues ndërmjet ofruesve potencialë. Fushëveprimi i rregullimit ekonomik përfshin edhe fushat e qasjes në treg, bashkimet dhe blerjet, koncesionet dhe pjesëmarrjen e sektorit privat, tarifat dhe çmimet, stimujt dhe programet e subvencioneve, si dhe efikasitetin e matjen sipas etapave:

- Në fushën e liberalizimit, një numër rregulloresh dhe nismash të futura në Shqipëri gjatë viteve 2000 ka rezultuar në **liberalizimin e shumë segmente të industrisë detare.** Ndërkohë që privatizimi i plotë i shërbimeve detare në përgjithësi çon në shpenzime më të ulëta për njësi prodhimi dhe përmirësime të konsiderueshme në cilësinë e shërbimit, privatizimi i pjesshëm është më pak i efektshëm në arritjen e të dy objektivave. Kjo është veçanërisht rasti i autoriteteve portuale, ku është bërë një privatizim i pjesshëm, siç ka ndodhur në Portin e Durrësit (3 portet e tjera kryesore shqiptare kanë mbetur plotësisht në duart e sektorit publik).
- Rregullimi i aksesit të tregut në kontekstin e strategjisë shqiptare të transportit detar i referohet kushteve, rregullave, masave për tarifat dhe mospasjen e tarifave të vendosura mbi ofruesit e shërbimit si nga brenda ashtu dhe nga jashtë Shqipërisë për të hyrë dhe konkurruar me tregjet e transportit detar dhe të porteve shqiptare. Në vlerësimin e tij të aksesit në treg, duhet konkluduar se të dy **tregjet e transportit oqeanik dhe të porteve në Shqipëri nuk krijojnë ndonjë pengesë të veçantë ndaj rregullave të aksesit në treg të OBT-së dhe BE-së**. Për tregjet e portit, futja e PPP-ve dhe legjislacionit të koncesioneve ka hapur tregjet e porteve në Shqipëri për investitorët e huaj dhe të sektorit privat; Qeveria Shqiptare duhet ta zgjerojë fushën e pjesëmarrjes së sektorit privat (PSK) te portet. Në këtë drejtim, rekomandohet zgjerimi i programit të PPP-ve dhe koncesioneve portuale përtej Durrësit për të përfshirë portet e tjera dhe shërbimet e porteve.
- Politika e përgjithshme e konkurrencës në Shqipëri përfshin legjislacionin e konkurrencës, rregullat e kontrollit të konkurrencës e bashkimit dhe ato të ndihmës shtetërore. Në sektorët e transportit detar dhe porteve në Shqipëri, **nuk ka probleme të mëdha apo specifike që lidhen me konkurrencën** përveç konkurrencës së dobët të brendshme dhe të jashtme të porteve ndërmjet dhe brenda porteve kombëtare dhe të qarqeve. Konkurrenca portuale mund të bëhet edhe përmes shpërbërjes së shërbimeve portuale, menaxhimit transparent të procesit dhe monitorimit të së drejtave ekskluzive për të ofruar shërbime, si dhe promovimit nëpërmjet konkurrencës së transportit (intermodal).
- **Vënia e çmimeve për portet dhe transportin detar në Shqipëri është gjithashtu tregues i dështimit të tregut.** Çmimet për shërbimet portuale dhe detare vendosen ose lirisht sipas asaj që mund të mbajë tregu ose publikisht me dekret. Në secilin rast, struktura aktuale e çmimeve nuk duket se ka përfshirë kostot margjinale dhe të jashtme. Për pagesat portuale, detyrimet caktohen me dekret duke mos marrë pagesat e porteve të tjera si krahasuese; por ne nuk arritëm të identifikojmë një regjim të veçantë çmimi, p.sh. çmimi strategjik portual, çmim i kostos margjinale, çmim i kostos mesatare, çmim i bllokimeve të trafikut, etj., që zbatohet në ndonjë nga portet kombëtare. Në të vërtetë, pagesat portuale në Shqipëri tregojnë mospërputhje në metodat dhe kriteret për pagesën e tarifave portuale dhe të ardhurat e tjera, të cilat duhet të shërbejnë për të ruajtur dhe për të financuar zhvillimin ekzistues dhe të ardhshëm të porteve.

c) Gjetjet kryesore, Ndërlikimet e politikave dhe Sfidat për Strategjinë Kombëtare dhe Planin e Veprimit të Transportit 2016

Shqyrtimi dhe vlerësimi i mësipërm do të paraqesë disa ndërlikime dhe sfida për politikat e komponentit detar të **Strategjisë Kombëtare së Transportit dhe Planit të Veprimit 2016-2020**:

- Në nivelin e **strategjisë dhe kuadrit të politikave**, rishikimi i mësipërm tregon se shumë prej strategjive të paraqitura në Strategjinë e mëparshme Kombëtar të Transportit janë gjerësisht të përgjithshme dhe rrallë herë ofrojnë objektiva sasiore dhe masa të qarta për zbatim dhe rishikim. Edhe aty ku jepen objektiva sasiore, ato duket se janë bazuar më shumë në synime dhe aspirata të gjera të politikës dhe jo në një analizë të plotë ekonomike dhe të vlerësimit të detajuar të ndikimit. Për sa i përket sektorit detar,nuk ka ndonjë dokument zyrtar që ka vendosur objektivat strategjike afatgjata me synime sasiore, një plan të qartë për ndarjen buxhetore dhe të burimeve,

si dhe një plan të detajuar të veprimit për zbatim dhe rishikim. Një tjetër gjetje e rëndësishme nga shqyrtimi i dokumenteve të mësipërme të strategjisë është se ka pak koordinim dhe lidhje ndërmjet strategjive sektoriale (të zhvillimit industrial, turizmit, zhvillimit rajonal, madje edhe të transportit) që janë relevante për industrinë detare dhe anasjelltas. Përveç kësaj, pritet që konkurrenca nga portet e Adriatikut lindor dhe Mesdheut, në veçanti Barit dhe Piraeusit me portin e Durrësit të rritet.

- Në nivelin e **pajtueshmërisë rregullatore**, Shqipëria ende nuk e ka ratifikuar dhe përafruar plotësisht legjislacionin detar të BE-së me një fokus të veçantë në kontrollet portuale dhe të flamurit të shtetit, menaxhimit të sigurisë ndërkombëtare, hetimit të aksidenteve dhe monitorimit të trafikut të anijeve/VTMIS. Kjo duhet të shoqërohet me harmonizimin e legjislacionit kombëtar detar me ligjet e IMO-s dhe BE-së.
- Në nivelin e **performancës institucionale dhe rregullatore**, ekziston nevoja që strategjia detare të ri-përqendrohet te sektorët prioritarë kur bëhet fjalë për përafrimin e rregullave ndërkombëtare, konkurrencës në rritje dhe nevojës për hapjen e tregut. Kjo duhet të shoqërohet me harmonizimin e legjislacionit kombëtar detar me IMO-n dhe ligjet komunitare. Në të njëjtën kohë, ka një nevojë për të zhvilluar funksionet rregullatore dhe institucionale për të parashikuar ndikimet e pajtueshmërisë rregullatore të ardhme sidomos në sigurinë e parrezikshmërinë detare dhe fushat e mbrojtjes së mjedisit. Kjo duhet të shoqërohet me kapacitetet e duhura administrative për menaxhimin e sektorit detar në veçanti përmes rritjes së ndërtimit të kapaciteteve në DPD dhe autoriteteve portuale.
- Për zbatimin sa më sipër, DPD-ja do të duhet të ketë autonominë e nevojshme institucionale dhe financiare që ajo të kryejë punën dhe aktivitetet siç duhet. Një pengesë e madhe që haset nga DPD-ja është mungesa e kapaciteteve njerëzore dhe financiare dhe e ekspertizës teknike sipas detyrave, detyrimeve dhe fushëveprimit të punës së saj. Shumica e administratave detare në botë përfitojnë nga një autonomi e plotë institucionale, funksionale dhe financiare, - kjo e fundit është arritur pjesërisht duke i lejuar ata të mbajnë të ardhurat nga taksat dhe inspektimet përkatëse. Rekomandohet fuqishëm që DPD-ja të ketë një autonomi të plotë funksionale dhe financiare nën 'tutelën' e mbikëqyrjen e përgjithshme të MTI-së. Ky veprim do ta verë Shqipërinë në të nivel sikurse dhe Shtetet e Bashkuara, Mbretëria e Bashkuar, Bashkimi Evropian dhe Australia që ndjekin modelin e suksesshëm të autoriteteve të pavarura detare.
- **Reforma e sektorit të porteve që ka filluar në Durrës** duhet të shtrihet në portet e tjera në vend, duke rritur rolin dhe qëllimin e pjesëmarrjes së sektorit privat (PSP) në sektor. Financimi publik i porteve dhe infrastrukturës përkatëse, duke përfshirë ofrimin e garancive të shtetit, duhet të zëvendësohet nga zgjidhje më novatore të financimit që përfshijnë investime kapitale private dhe fonde të BE-së. Në të njëjtën kohë, ekziston një nevojë urgjente për të rishikuar dhe riparë udhëzimet e licencimit dhe të koncesionit në fushat e operimit të porteve, duke pasur parasysh dështimet dhe konfliktet aktuale në Durrës. Në të njëjtën kohë, mund të jetë e dobishme që të arrihet një sistem i integruar i transportit detar dhe intermodal që mund të arrihet duke grumbulluar asetet portuale dhe intermodale për të siguruar investime financiare të strukturuara.[65]
- Të dy reformat institucionale dhe financiare të DPD-së dhe autoritetet e portit duhet të mundësojë sektorin detar dhe portual të funksionojnë në mënyrë të pavarur dhe me një nivel më të lartë të pjesëmarrjes së sektorit privat; kjo nga ana tjetër duhet të sigurojë që planet strategjike dhe investimet të zbatohen dhe të kryhen pa u kufizuar nga disponueshmëria dhe realizueshmëria e financimit publik. Siç u theksua më lart dhe në pjesë të tjera të këtij raporti, komponentët detarë dhe portualë të sistemit të transportit shpesh përfshijnë transaksione ndërmjet aktorëve privatë dhe të biznesit dhe janë më pak të prirur ndaj kufizimeve të financimit me të cilat përballet transporti hekurudhor i udhëtarëve dhe transporti rrugor. Duke supozuar se do të ndërmerren reforma të shëndosha dhe adekuate institucionale dhe të politikave në sektori,

[65] Shih Veprimet Prioritare Intermodale 2 dhe Intermodale 3.

vetë sektori do të kërkojë më pak fonde publike dhe në vend të kësaj mund të gjenerojë përfitime të drejtpërdrejta financiare dhe përfitime të tërthorta social-ekonomike për qeverinë shqiptare. **Strategjitë dhe planet e investimeve** të propozuara në këtë raport janë të bazuara **në premisat se këto reforma janë duke u zhvilluar siç janë përshkruar.**

- Një komponent i rëndësishëm që i mungon kornizës institucionale dhe funksionale të **sistemit detar shqiptar është Sistemi i Monitorimit të Trafikut të Anijeve dhe i Informacionit (VTMIS)**, që është një organizim teknik, ligjor dhe institucional me detyrë mbledhjen, analizimin dhe shkëmbimin e të dhënave detare të trafikut dhe informacionit për lehtësimin dhe monitorimin e lëvizjeve të anijeve në ujërat shqiptare, si dhe pjesën shqiptare të deteve Adriatik dhe Jon, dhe krijimin e një dritareje dhe pike aksesi të vetme për bazën e të dhënave të informacionit detar. Nga ana institucionale, VTMIS shqiptare do të jetë një njësi organizative në kuadër të MTI/DPD dhe e organizuar në kushtet e një qendre koordinuese kombëtare (QKK) dhe qendrave rajonale koordinuese (QRK) nëpër portet kryesore dhe zyrat e kapitanerisë, dhe në bashkëpunim me autoritetet e portit, rojet bregdetare dhe institucionet e tjera detare. Krijimi i përshtatshëm i VTMIS-së duhet të ndjekë disa faza që nga fillimi dhe planifikimi për testimin dhe zbatimin.

Strategjia Kombëtare e Transportit dhe Plani i Veprimit 2016-2020 sugjeron ngritjen e një strategjie të zhvillimit të SMTAI-së përmes Veprimit Prioritar DETAR 5, i cili synon:

1. përftimin e një baze ligjore për sistemin me ndryshimet në Kodin Detar, e më pas
2. zhvillimin e VTMIS-së nëpërmjet një numri asistencash teknike, binjakëzimesh dhe programesh zbatimi.
3. duke bërë nëpër një numër testesh në sistem, përpara se të bëhet plotësisht operacionale.

Ky Veprim Prioriteti merr më tej parasysh **GPSV për Transportin** që do të zhvillohet në vitet e ardhshme, si dhe projektet me priorite nga OTEJL në MAP 2016, paraqitur në nën-pjesën 1.2.1.3. Një përshkrim i shkurtër i projektit GPSV vijon:

Rrjeti i projektit / emri / objektivat / kohëzgjatja		Përgatitja e kostos së përllogaritur [Mil Euro]	Zbatimi i kostos së përllogaritur [Mil Euro]	Gatishmëria / Treguesit e financimit[66]	Pikët e lidhjes strategjike
Portet detare	**Përmirësimi i Infrastrukturës së Porteve për forcimin e sigurisë dhe parrezikshmërisë detare dhe mbrojtjen e mjedisit detar nda ndotja**	0,5	6,5	B / C	98
Objektivat:	▪ Identifikimi dhe monitorimi në kohë reale i mjeteve lundruese, planifikimi strategjik i lëvizjeve të tyre dhe ofrimi i informacionit dhe asistencës për lundrimin; ▪ Thjeshtimi dhe harmonizimi i procedurave administrative që zbatohen për transportin detar duke e bërë transmetimin e informacionit standard dhe duke racionalizuar formalitetet e raportimit				
Kohëzgjatja:	2016 – 2020				

Tabela 28 - Grupi i Projekteve për Sektor të Vetëm (GPSV) për transportin detar (kostoja në milion euro) (Burimi: MTI)

[66] Shih nënpjesën 1.2.1.3 për një përshkrim.

1.2.5. Transport ajror

1.2.5.1. Faktorët e planifikimit dhe të politikave

a) Kuadri i politikave dhe kuadri strategjik

Industria e transportit ajror në Shqipëri ka pësuar ndryshime të dukshme dhe të shpejta pas politikave pozitive të Qeverisë drejt Liberalizimit të Tregtisë Evropiane dhe miratimit të standardeve të përbashkëta të sigurisë, të cilat janë Rregulloret dhe Direktivat e Bashkimit Evropian (KE). Qeveria ka nisur një proces për të çuar më tej kapacitetet e saja rregullatore dhe integrimin e politikave, të cilat mbulojnë mënyra të ndryshme të transportit. Përfitimet për sektorin e aviacionit do të jenë: një treg i liberalizuar i transportit ajror që do të çojë në çmime konkurruese për biletat ajrore.

Strategjia për Evropën Jug Lindore 2020 vazhdon më tej iniciativat e Hapësirës së Vetme Ajrore Evropiane (HVAE) dhe Zonës së Përbashkët të Ofrimit të Shërbimeve (ZPOSH), që është në drejtimin e krijimit të marrëdhënieve proaktive ndërmjet Agjencive të Aviacionit Civil (AAC) dhe Ofruesve të Shërbimeve të Navigimit Ajror (OSHNA) në pajtim me fushat kryesore të performancës evropiane: sigurisë, kapacitetit, mjedisit dhe efikasitetit të kostos. Ndër veprimet e saja kryesore për Dimensionin e Transportit, EJL 2020 propozon rritjen e aktiviteteve të transportit të aviacionit dhe bashkëpunimin e trafikut ajror në rajon si dhe zbatimin e nismës ZPOSH për të lehtësuar transportin ajror.

Në përputhje me objektivat e nivelit të lartë që rrjedhin nga Strategjia e EJL 2020, **Zona e Përbashkët e Ofrimit të Shërbimeve** (ZPOSH) rajonale është nisur nga Agjencia e Aviacionit Civil të Malit të Zi në fillim të shtatorit të vitit 2012, duke dërguar ftesa për të marrë pjesë në takimin e tryezës së rrumbullakët me qëllim për të formuluar dhe profilizuar bashkëpunimin dhe koordinimin në nivel disi të ulët operativ në rajonin e Evropës Juglindore. Aktualisht Shqipëria, Kosova, Hungaria, Maqedonia dhe Mali i Zi japin mbështetje dhe marrin pjesë në Iniciativën ZPOSH, nëpërmjet përfshirjes së Autoriteteve të Aviacionit Civil dhe Ofrueseve të Shërbimit të Navigimit Ajror. Në prill 2013 Letra e Qëllimit u nënshkrua në Sarajevë.

Vizioni i ZPOSH-ës është që të promovojë aviacionin civil në Evropën Juglindore pa deficite në sistemet e sigurisë dhe të parrezikshmërisë, dedikuar në funksionimin e integruar, të sigurt, të përgjegjshëm dhe të rregulluar sipas standardeve të pranuara ndërkombëtare.

Programi Rajonal duhet të ofrojë Studimin e Hapësirës Ajrore në EJL, që është inputi në unifikimin e qasjeve rajonale, duke dhënë një Koncept Rajonal efikas të Operacioneve dhe në zbatimin e optimizuar të Konceptit të Rrugës së Lirë Ajrore (KRRLA), Navigimit Bazuar në Performancë (NBP) dhe Multilaterimit të Fushës së Gjerë (MFGH) ose nëse është e përshtatshme Mbikëqyrjen-Transmetimin e Pavarur Automatik (MTPA) në rajon, me veçanësitë e detajuara lokale d.m.th. kombëtare. Aplikimi i këtyre koncepteve, siç rrjedh nga Master Plani Evropian ATM[67], do të ndihmojë në uljen e konsumit të karburantit, duke mbrojtur këtu mjedisin dhe duke reduktuar emetimet dhe ofruar reduktimin e kostove për operatorët e avionëve.

Sfidat në sektorin e transportit përfshijnë integrimin e mënyrave të ndryshme të transportit të tilla si ai rrugor, hekurudhor, detar dhe ajror për të rritur efikasitetin e sistemit të transportit dhe për të përmirësuar cilësinë e shërbimeve të ofruara për qytetarët dhe bizneset. Është thelbësore që përmirësimi dhe zhvillimi i infrastrukturës në të gjitha fushat e transportit të jenë në përputhje me standardet e BE-së dhe të sigurojë ç'ka më poshtë në mënyrë të veçantë për sektorin e aviacionit:

- Mbrojtjen e ambientit;
- Përmirësimin e performacës së menaxhimit dhe financiar dhe reduktimin e subvencioneve të enteve qeveritare ose organeve korporative;

[67] Vendimi i Komisionit për Zbatimin i datës 8 tetor 2012, mbi adoptimin e pozicionit të Bashkimit Evropian për miratimin e modifikimeve të Master Planit për Menaxhimin e Trafikut Ajror Evropian. reg.: COM (2012) 6943 përfundimtar.

- Zbatimin e politikave të duhura të cilat sjellin opsione të llojit koncesionar të Partneritetit Publik Privat (PPP) orientuar drejt proceseve të mirëmbajtjes dhe operacioneve efikase për aeroportet dhe ofruesit e tjerë të shërbimeve;
- Përmirësimin e procedurave administrative me procese të shëndosha në përputhje me rregullat e përbashkëta evropiane të tilla si protokollet e **Agjencisë Evropiane për Sigurinë e Aviacionit** (AESA) SA për certifikimin dhe mbikëqyrjen;
- Zbatimin e standardeve të **Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil** (ONAC) dhe Procedurat e Rekomanduara në lidhje me sigurinë e operimit (safety) dhe parrezikshmërinë (security) dhe përmirësimin e shërbimeve të aviacionit civil të tilla si shërbimet e trafikut ajror, shërbimet e aeroportit, dhe të tjera;
- Miratimin e *acquis* të aviacionit në përputhje me Marrëveshjen Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit (MZPEA) dhe shtojcat e saj mbi rregulloret dhe direktivat e Bashkimit Evropian për partnerët e MZPEA-së;
- Krijimin e një tregu konkurrues me shërbime ajrore të liberalizuara;
- Zbatimin e standardeve ndërkombëtare për sigurinë e aviacionit.

b) Kuadri institucional

Ministri i Transportit dhe i Infrastrukturës është përgjegjës për formulimin dhe zbatimin e politikave të aviacionit civil. Njësia e Politikave të Transportit Ajror, si pjesë e Drejtorisë së Politikave të Transportit në kuadër të Ministrisë është përgjegjëse për planifikimin e politikave të zhvillimit të transportit ajror përmes hartimit dhe përmirësimit të legjislacionit ajror, negocimit dhe nënshkrimit të marrëveshjeve ndërkombëtare në këtë fushë.

Një pasqyrë e shkurtër e aktorëve kryesorë në sektorin e aviacionit është përshkruar më poshtë:

ASHAC,

- është një autoritet i pavarur rregullator i krijuar në bazë të ligjit shqiptar nr, 10233, të rishikuar dhe me autonomi financiare nën mbikëqyrjen e MTI-së;
- ka për detyrë të:
  - rregullojë industrinë;
  - mbikëqyrë dhe monitorojë sigurinë dhe parrezikshmërinë e aktorëve kryesorë në aviacion;
  - certifikimi i kompanive ajrore, aeroporteve dhe ofruesve të shërbimeve të navigimit ajror dhe operatorëve të tjerë të përfshirë me detyra ligjore, siç janë përcaktuar në rregulloret e aviacionit, duke përfshirë aeroportet që ofrojnë shërbime për fluturime ndërkombëtare, ofruesit e trajnimeve të aviacionit për pilotë, inxhinierë të mirëmbajtjes, kontrollorë të trafikut ajror dhe personelin i ekuipazhit të avionëve dhe kurse të specializuara për aviacionin;
- është përgjegjëse për zbatimin e Kodit Ajror të Shqipërisë, si dhe për certifikimin dhe miratimin e palëve të interesuara të aviacionit siç janë linjat ajrore, aeroportet, ofruesit e shërbimeve, si për shembull ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror, organizatat e mirëmbajtjes dhe institucionet e trajnimit.
- kryen Vlerësimin e Sigurisë së Avionëve të Huaj (VSAH) dhe ka një numër inspektorësh të trajnuar në mënyrë adekuate për këtë qëllim;
- financohet përmes të ardhurave të gjeneruara nga tarifat mbi aktivitetet që kryen për industrinë si certifikimi, licencimi, mbikëqyrja e operatorëve dhe merr një përqindje të pagesave nga tarifat e mbledhura nga subjektet e tjera për sigurinë e aviacionit, pagesat për korridoret ajrore dhe gjobat e sanksionet administrative.
- ka një strukturë të re organizative që ka nevojë për më shumë përpjekje të zhvillojë kapacitetin e duhur për të siguruar angazhimin e saj të mbikëqyrë sigurinë dh parrezikshmërinë në aviacionin në Shqipëri. Megjithatë, kjo ndihmë është e disponueshme nëpërmjet iniciativave të ndryshme të BE-së për zhvillimin e kapaciteteve të tilla si Instrumenti i Asistencës së Para-Anëtarësimit (IPA) për të cilën vendet kandidate të BE-së si Shqipëria mund të aplikojnë në

formën e Projekteve Binjakëzimit. Këto projekte synojnë të ndërtojnë kapacitetet duke miratuar e nevojshme rregullatore trajnimin e kuadrit dhe personelit të aviacionit (teorike, praktike dhe në trajnimin në punë). Trajnimi i inspektorëve është kritik për të siguruar që inspektorët e kualifikuar me shkallën e kompetencës të jenë në dispozicion për t'u marrë me shumëllojshmërinë e certifikimeve, miratimeve dhe detyrave të vëzhgimit. Këto trajnime janë në dispozicion në qendrat evropiane të trajnimit;

- duhet të bëjë përpjekje të vazhdueshme për të korrigjuar dhe reduktuar numrin e gjetjeve të identifikuara nga ONAC dhe EASA. Projekti i Binjakëzimit përfundoi në shkurt të vitit 2016.

Subjektet e tjera kombëtare të rëndësishme janë:

- **Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës (TIA),**
  - është i vetmi aeroport ndërkombëtar në Shqipëri;
  - vepron si një Partneritet Publik Privat (PPP) ;
  - në vitin 2005, kompanisë Tirana International Airport SHPK iu dha një koncesion për 20 vjet - deri në vitin 2025 - në bazë të një modaliteti Ndërto - Zotëro - Opero - Transfero (NZOT). Megjithatë, Marrëveshja e Koncesionit ka një *klauzolë ekskluziviteti*, që ndalon operimin e fluturimeve ndërkombëtare për në dhe nga aeroportet e tjera në territorin e Shqipërisë për një periudhë prej 20 vjetësh, që është kohëzgjatja e marrëveshjes së koncesionit. Klauzola e ekskluzivitetit në Marrëveshjen e Koncesionit është ndryshuar dhe është miratuar nga Parlamenti Shqiptar në maj 2016. [68]
  - është certifikuar fillimisht në tremujorin e fundit të vitit 2015, si një aeroport ndërkombëtar në shërbim të trafikut ndërkombëtar në përputhje me rregulloret e aviacionit civil shqiptar.
- **Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës (AKM),**
  - është Drejtoria e Shërbimeve të Navigacionit Ajror brenda AACSH-së me përgjegjësinë për mbikëqyrjen dhe certifikimin e ofruesve të shërbimeve të navigacionit ajror dhe për zbatimin e Qellin e Vetëm Evropian në Shqipëri siç shpjegohet më poshtë në këtë pjesë;
  - Shqipëria i ka inkorportuar rregulloret kuadër të BE-së për Qiellin e Vetëm Evropian si dhe për organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore nëpërmjet rregulloreve zbatuese të saja në pajtim me protokollin e ECAA. Këto rregullore i referohen një autoriteti mbikëqyrës kombëtar që mbikëqyr zbatimin e kësaj rregulloreje në lidhje me operimin e sigurt dhe efikas të ofruesve të shërbimeve të navigimit ajror. AKM-ja organizon inspektime dhe analiza të duhura për të verifikuar përputhshmërinë me kërkesat e kësaj rregulloreje kuadri;
  - në bashkëpunim me Eurocontrol, ajo ka një Plan Strategjik biznesi për periudhën 2016-2020 me shtatë objektiva strategjike në lidhje me: i) Parrezikshmëria dhe siguria e ATM ; ii) kapaciteti i hapësirës ajrore; iii) Efektshmëria e kostos; iv) Qielli i Vetëm Evropian; v) Mjedisi; vi) Përsosmëria në cilësi; dhe vii) Rritja e Burimeve Njerëzore;
  - është gjithashtu përgjegjëse për implementimin e Navigimit Bazuar në Performancë (NBP), si Planit Kombëtar të Navigimit Ajror (PKNA) sipas Planit të Navigacionit Ajror të ONAC-ut dhe rregulloreve përkatëse të BE-së.
- **ALBCONTROL-i** është ofruesi i shërbimeve të navigimit ajror, duke qenë përgjegjës për ofrimin e: (i) shërbimeve të trafikut ajror; (li) shërbimeve meteorologjike; dhe (iii) shërbimeve të komunikimit dhe navigimit. ALBCONTROL-i është certifikuar fillimisht nga AACSH-ja për vitin 2014 dhe përsëri në vitin 2015.

  Ecuri e konsiderueshme është arritur në ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror, dhe AACSH-ja ka arritur një rezultat të mirë të zbatimit e efektshëm (ZE) të standardeve dhe mbikëqyrjes së shërbimeve të navigacionit ajror në Programin Universal të Mbikëqyrjes së Auditimit të Sigurisë (PUMAS) të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacioanit (ONAC).

[68] Sipas AACSH-së.

- **Organi Kombëtar për Investigimin e Incidenteve / Aksidenteve Ajrore në Aviacionin Civil (OKIIA),** themeluar në bazë të Vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 686 të datës 2 qershor 2010, siç kërkohet sipas Kodit Ajror Shqiptar. Ka është një organ i pavarur dhe ka autoritet të pakufizuar që të kryejë hetime mbi aksidentet e avionëve dhe incidentet dhe të raportojë te Këshilli i Ministrave dhe Ministri. Është menduar të mbulojë të gjitha aksidentet dhe incidentet hekurudhore dhe detare në të ardhmen.
- **Organi për Kërkimin-Shpëtimin** (OKSH) krijuar për të mirëmbajtur dhe operuar shërbimet e kërkimit dhe shpëtimit të avionëve në rast rreziku ose humbjeje mbi territorin shqiptar ose mbi dete sipas marrëveshjeve ndërmjet shteteve fqinje. Ministria e Mbrojtjes është autoriteti kompetent për shërbime të tilla OKSH e ndihmuar nga agjenci të tjera qeveritare.

Vlen të përmendet se **Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil**(ONAC) dhe EASA kanë organizuar që inspektorët AESA të kontribuojnë te personele të tilla për nevojat e auditimit për ONAC-un, dhe të dy janë të përfshirë në auditimet e sigurisë dhe inspektimet e Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar (AACSH) duke përfshirë Ofruesit e Shërbimeve të Navigacionit Ajror (ALBCONTROL).

c) Kuadri ligjor dhe rregullator

Në fushën e transportit ajror, pjesët kryesore të legjislacionit shqiptar janë:

- Ligji nr. 10040 i datës 22 dhjetor 2008, **"Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë"** i ndryshuar me Ligjin nr. 10484 të datës 24 dhjetor 2011, që është përafruar pjesërisht me Rregulloret përkatëse të BE-së për këtë fushë. Në ndjekje të ligjit, janë hartuar rregulloret operative që reflektojnë SPR-të e ONAC-ut. Duke qenë se Shqipëria është një shtet palë i Konventës së ONAC-ut ajo duhet të miratojë SRP-të e ONAC-ut.
- Vendimi i Këshillit të Ministrave të Shqipërisë, N. 686 i datës 2 qershor 2010 **"Për krijimin e Organit Kombëtar të Investimit të Aksidenteve Ajrore/Incidenteve në Aviacionin Civil",** i cili përcakton parimet themelore për hetimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil, është pjesërisht i përafruar me Rregulloren (BE) nr. 996/2010 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit të datës 20 tetor 2010 që vendos parimet themelore që rregullojnë hetimin e aksidenteve dhe incidenteve të aviacionit civil;
- Vendimi i Këshillit të Ministrave të Shqipërisë, Nr. 575 i datës 10 gusht 2011 **"Për Miratimin e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil",** i cili përcakton rregullat themelore në fushën aviacionit civil, është pjesërisht i përafruar me Rregulloren (BE) nr. 300/2008 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit të datës 11 mars 2008 që vendos rregullat themelore në fushën e sigurisë së aviacionit civil.

Përveç kësaj, Shqipëria:

- ka nënshkruar, në qershor 2006, **Marrëveshjen për Zonën e Përbashkët Evropiane të Aviacionit** (ZPEA), një marrëveshje ndërmjet vendeve të Ballkanit plus vendeve të tjera jashtë BE-së dhe Shteteve Anëtare të KE-së me qëllim të promovimit të objektivave të përbashkëta në sektorin e aviacionit në mënyrë të harmonizuar. Sipas nenit 1, MZPEA-ja i angazhon shtetet palë të kenë qasje të lirë në treg për gjitha palët, të kenë lirinë e krijimit sipas të njëjtave rregullave të konkurrencës, të miratojnë rregullat dhe standardet e përbashkëta në fushën e sigurisë dhe të parrezikshmërisë, menaxhimit të trafikut ajror, harmonizimit social dhe mjedisit. Shqipëria po zbaton aktualisht Fazën 1 të marrëveshjes MZPEA: Pritet që pasi Shqipëria të ketë transpozuar rregullat e mbetura për çështjet sociale dhe të punës, si dhe çdo rregull të mbetur ose ndryshim të disa prej tyre, Qeveria e Shqipërisë mund të kërkojë një vlerësim nga Komisioni Evropian. Nëse vlerësimi është i suksesshëm, Shqipëria do të lejohet të fillojë Fazën 2 të procesit të zbatimit të marrëveshjes MZPEA;
- ka futur në fuqi shumicën e rregulloreve të përfshira në **Shtojcën I të Marrëveshjes MRPEA,** ndërkohë që transpozimi i rregulloreve të BE-së nga Shtojca 1 po vazhdon për shkak të përditësimit të vazhdueshëm. Këshilltarët nga Komisioni Evropian bëjnë një vlerësim formal për

të vërtetuar përfundimin e Fazës 1. Vetëm atëherë Shqipëria mund të shkojë në Fazën 2 të zbatimit sipas marrëveshjes;

- të ketë përmbushur angazhimet e **Qiellit të Vetëm Evropian** (QVE) në lidhje me periudhën e parë të tranzicionit, por duhet bërë më shumë për të arritur kërkesat e mbetura si Qielli i Vetëm Evropian (QVE2) dhe Performanca e Kërkuar (PK2) dhe Programi i Zbatimit të Qiellit të Vetëm Lokal (PZQVL) si pjesë e rrjetit të Menaxhimit të Trafikut Ajror (MTA) Evropian. Shqipëria duhet të adresojë mospajtueshmërinë e vënë re gjatë inspektimit të Agjencisë Evropiane për Sigurinë e Aviacionit (AESA) në lidhje me MTA dhe shërbimeve të navigimit ajror.

Nuk ka asnjë linjë ajrore shqiptare që funksionon. Megjithatë, AACSH-ja i ka dhënë kohët e fundit një Certifikatë Operatori Ajror një aplikuesi ndërkohë që Licenca e Shërbimit Ajror është ende në shqyrtim nga ana e MTI-së.[69]

1.2.5.2. Faktorët historikë

***Acquis* për aviacionin**

Shqipëria ka arritur ecuri të konsiderueshme në bërjen e reformave ligjore dhe rregullatore në sektorin e transportit dhe në të njëjtën kohë në përafrimin dhe miratimin e *acquis* të BE-së për aviacionin. Kuadri ligjor dhe institucional në sektorin e transportit duhet të vazhdojë për të forcuar statusin e ardhshëm të Shqipërisë si një vend kandidat për në BE. Në sektorin e aviacionit, reformat ligjore dhe institucionale kanë filluar t'i përvetësojnë këto reforma ligjore dhe institucionale.

Miratimi i ***acquis* të aviacionit përbëhet** nga tre hapat e dallueshme të mëposhtme:

- Transpozimin e *acquis* duke përdorur procedurat dhe mekanizmat e duhura kombëtare;
- Zbatimin duke siguruar institucionet dhe buxhetet e nevojshme për të zbatuar ligjet dhe rregulloret, dhe
- Imponimin duke siguruar kontrollet e nevojshme dhe gjobat për të siguruar se ligji është duke u respektuar plotësisht dhe siç duhet.

AACSH-ja siguron që të gjitha palët e interesuara të zbatojnë rregulloret e aviacionit dhe që bëhet vazhdimisht monitorimi i operatorëve nëpërmjet auditimeve dhe inspektimeve për përmbushjen e vazhdueshme të kërkesave për lëshimin e certifikatës ose licencës. Inspektorët e AACSH-së duhet të jenë kompetentë për të kryer detyrat e tyre në përputhje me procedurat e përcaktuara dhe atyre ju duhet të ndërmarrin hapat e nevojshëm në rast të shkeljes së standardeve. AACSH-ja do të marrë masat e përcaktuara në Kodin Ajror dhe rregulloret ndihmëse mbi kundërvajtjet dhe gjobat, kundër një personi ose operatori që nuk i zbaton këto standarde.

ONAC (ICAO) dhe standardet e praktikat e rekomanduara (SPR):

Shqipëria është e detyruar, si një shtet palë i ONAC-ut të zbatojë Konventën e ONAC-ut për sigurinë dhe besueshmërinë e navigacionit ajror në botë. ONAC-u ka publikuar Standardet dhe Praktikat e Rekomanduara (SPR) si shtojca të Konventës. Këto standarde zbatohen për operime të sigurta të aviacionit dhe besueshmërinë e operimeve dhe ato janë standardet minimale që zbatohen për të gjitha shtetet palë. Prandaj Shqipëria i ka inkorporuar këto standarde në rregulloret e saja të aviacionit të ngjashme me rregullat EASA-s, por kjo e fundit mund të jetë më e rreptë ndonjëherë. Rregulloret në Shqipëri janë rregulloret e funksionimit për aviacionin civil.

ONAC-u ka krijuar një sistem auditimi për të verifikuar përputhjen e standardeve nga të gjitha shtetet palë të tij për të siguruar përputhjen e standardeve uniforme për navigimin e sigurt të operimeve të transportit ajror. Ai ka bërë disa auditime të strategjive për të siguruar përputhjen e standardeve.

Standardet dhe Praktikat e Rekomanduara (SPR) të ONAC-ut përcaktojnë përdorimin e Indeksit të **Zbatimit të Efektshëm** (UE), në mënyrë që të matet aftësia mbikëqyrëse e një vendi të caktuar në 8

[69] Nuk ka pasur asnjë informacion shtesë mbi këtë temë.

fusha të ndryshme, të tilla si: 1) Legjislacioni (LEG), 2) Organizimi (ORG), 3) Licencimi (PEL), 4) Operacionet (OPS), 5) Vlefshmëria ajrore (AIR), 6) Hetimet e aksidenteve (AIG), 7) Shërbimet e Navigimit Ajror (ANS), dhe 8) Aerodromet (AGA).

Programi Universal i Kontrollit të Sigurisë të ONAC-ut (PUKS)

Një Program Universal i Auditimit të Sigurisë (PUAS) ka qenë në fuqi për disa vjet dhe ONAC-u auditon dhe monitoron shtetin dhe ju kërkon që të bëjnë veprime korrigjuese brenda një periudhe të caktuar për të treguar pajtueshmëri me standardet. ONAC-u gjithashtu ka një plan global të sigurisë së aviacionit me objektiva të sigurisë, të cilat shtetet duhet t'i zbatojnë për t'u përqendruar në krijimin, përditësimin dhe trajtimin e prioriteteve të tyre të sigurisë ndërsa vazhdojnë të nxisin zgjerimin e sektorëve të tyre të transportit ajror.

Prandaj PUAS është e vazhdueshme sepse reflekton përputhjen e shtetit me standardet. Mosrespektimi tregohet si mungesa e *zbatimit të efektshëm* nga shteti në fusha të veçanta ose elementë kritikë të një sistemi mbikëqyrjeje të sigurisë së aplikueshme në atë shtet. Indeksi ZE është përdorur në përputhje me SRP-të e ONAC-ut.

Shqipëria - nëpërmjet CAA-së iu nënshtrua një auditimi të ONAC-ut (PUAS) në vitin 2012, dhe një auditimi tjetër vijues në vitin 2014, ndërsa EASA mori pjesë gjatë auditimit. Arriti një mesatare ZE prej 55,48% ndërkohë që mesatarja botërore është 62,69% dhe arriti një ZE të arsyeshme mbi mesataren botërore vetëm në dy fusha: Organizimi dhe Shërbimet e Navigimit Ajror.

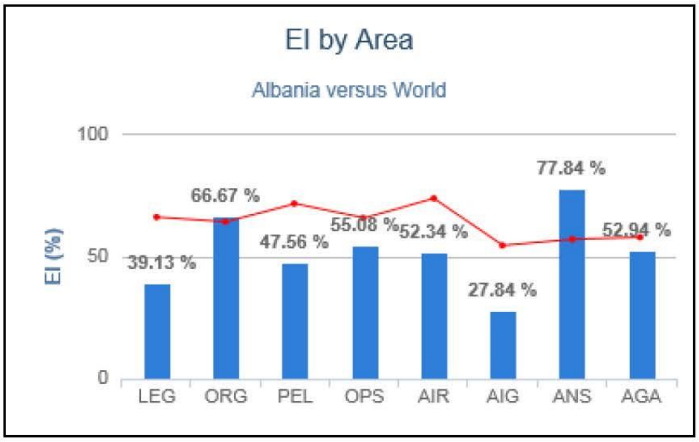


Figura 16 - ZE e Shqipërisë në krahasim me mesataren botërore (Burimi: PUAS të ONAC-ut)

Duke krahasuar këtë sjellje me kontrolle të ndryshme PUAS[70] në vendet fqinje të Shqipërisë, rezultati ishte si më poshtë:

[70] Auditimet u bënë në vite të ndryshme nga 2009.

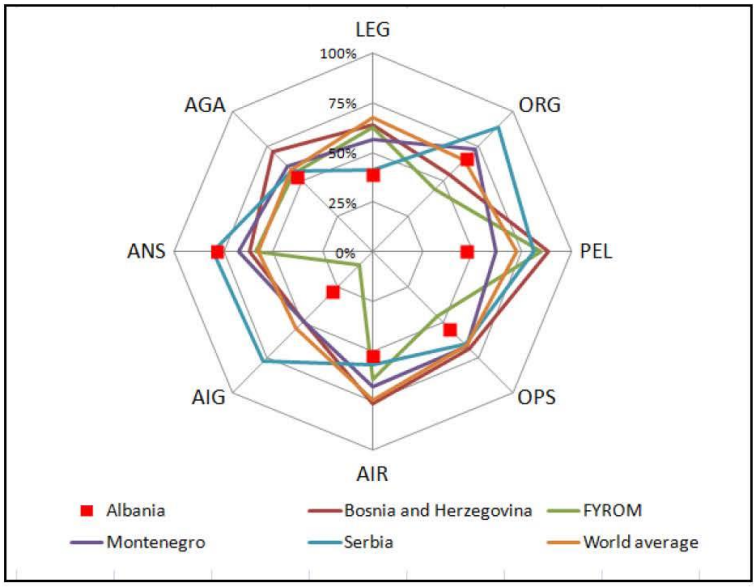


Figura 17 - Krahasimi rajonal i ZE (Burimi: PUAS të ONAC-ut)

Sipas grafikut të radarit në Figurën 17, është e qartë se ZE-ja e Shqipërisë është prapa vendeve fqinje në lidhje me 5 nga 8 zonat e matura. Ajo është shumë përpara vetëm në lidhje me Shërbimet e Navigacionit Ajror dhe është në rrugën e duhur në lidhje me organizimin dhe aerodromet. Kjo do të thotë se Shqipëria ka ende shumë mangësi për të adresuar edhe nga perspektiva rajonale.

EASA kryen auditime të standardizimit dhe auditime të tilla janë mundësitë për të garantuar se standardet e sigurisë janë ruajtur, rregulloret e aplikueshme ekzistojnë dhe zbatohen dhe operatorët zbatojnë standardet rregullatore. EASA do të vlerësojë zbatimin nga Shqipëria të Protokollit ECAA specifik për Shqipërinë, duke kontrolluar kështu përafrimin me standardet e BE-së dhe standardet e ICAO-s mbi sigurinë e aviacionit.

Aktualisht Shqipërisë nuk i kërkohet të ketë një Program Shtetëror të Sigurisë, sepse nuk e ka arritur masën prej 60% ose më shumë të zbatimit të efektshëm të kërkuar nga Plani Botëror i Sigurisë së Aviacionit të ONAC-ut. Duhet vënë re se nuk ka ndonjë kufizim për Shqetësimet e Konsiderueshme të Sigurisë (SHKS) për Shqipërinë.

Megjithatë, Shqipëria do të duhet të planifikojë burimet për hartimin e Programit të Sigurisë Shtetërore shumë shpejt kur t'i afrohet ZE-së prej 60%.

Siguria e aviacionit

ONAC-u ka krijuar edhe Programin Universal të Audimit të Sigurisë (PUAS) për të siguruar që Shtetet të jenë në përputhje me masat e sigurisë së aviacionit të ONAC-ut Shtojca 17. ONAC-u ka kryer një kontroll të tillë të programit të sigurisë së aviacionit shqiptar dhe masave nën PUAS në shkurt 2016[71], Shqipëria do të duhet të jetë në përputhje edhe me masat e sigurisë të aviacionit të BE-së pasi të ketë përfunduar Faza e 2 -të e Marrëveshjes ECAA.

Programi Kombëtar i Lehtësimit (FAL)

MTI-ja në lidhje me AACSH-në do të krijojë një **Program Kombëtar Lehtësimi** për sigurimin dhe lehtësimin e formaliteteve kufitare që duhet të realizohen në lidhje me avionët e angazhuar në operacionet ndërkombëtare dhe pasagjerët, ekuipazhet dhe ngarkesat e tyre në përputhje me

[71] Rezultatet e auditimit nuk janë vënë në dispozicion të këtij raportuesi.

SARPs të Konventës së ONAC-ut. Do të ngrihet një Komiteti Kombëtar i Lehtësimit i cili do të jetë përgjegjës për zbatimin e programit Kombëtar të Lehtësimit.

Një program i tillë kërkon pjesëmarrje aktive të ministrive dhe agjencive të tjera me përgjegjësi të ndryshme si ministria përgjegjëse per financat, për punët e jashtme, punëte brendshme, bujqësinë, shëndetësinë, turizmin dhe të tjerë, si dhe agjencitë e specializuara ose departamente të tilla si Doganat dhe Imigracioni. Aktualisht, ka një Komitet Kombëtar AVSEC që përfshin Emigracionin, Policinë, Doganat dhe agjenci të tjera të Qeverisë Shqiptare që punojnë me çështjet FAL siç kërkohet nga ONAC-ku Shtojca 9/AL.

1.2.5.3. Faktorët teknikë dhe të infrastrukturës

Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës

Aeroporti Ndërkombëtar i Rinasit në Tiranë (TIA) i njohur si aeroporti "Nënë Tereza" është i vetmi aeroport ndërkombëtar në Shqipëri. Aeroporti funksionon sipas një marrëveshje kontraktuale Partneriteti Publik dhe Privat që nga viti 2005 dhe do të vazhdojë për kohëzgjatjen e kontratës që skadon në vitin 2025. Sipas një Master Plani specifik për aeroportin të përditësuar në vitin 2000, është bërë një rehabilitim i madh i aeroportit, i përbërë nga punimeve për rindërtimin e pistës së fluturimit dhe pistave të lëvizjes, zgjerimin e aeroportit, instalimin e një sistemi të ri të ndriçimit të pistës, mjetet ndihmëse për uljen dhe navigimin dhe pajisjet meteorologjike. Më pas, janë bërë punime të tjera për rrethimin me gardh dhe mirëmbajtjen e pistave, zgjerimin e ndërtesës së terminalit dhe rindërtimin e pjesës më të vjetër të aeroportit. Nuk ka fluturime në destinacione të largëta.

Aeroporti i Tiranës është 27 km larg nga qyteti i Tiranës dhe është i lidhur mirë me një autostradë të re. Karakteristikat kryesore të aeroportit janë:

- Mund të trajtojë avionë të kategorisë 4C si për shembull Airbus A 320/321 dhe Boeing B737-900. Për avionët më të mëdhenj, duhen bërë më shumë punime ndërtimi;
- Ai është i certifikuar për Sistemin e Instrumentit të Uljes (SIU) për operimet e Kategorisë 1;
- Kategoria e [mbrojtjes] ndaj zjarrit të aeroportit është 7 - nga 10 -;
- Aeroporti menaxhohet nga një kontratë koncesionare;
- Kompania e Aeroportit të Tiranës i ka përmirësuar objektet e terminalit dhe të mallrave si dhe rrugët dhe vendqëndrimet e avionëve si pjesë e kontratës së koncesionit. Aeroporti ka nisur procedurat për certifikimin nga AACSH-ja sipas standardeve të shtojcës 14 të ONAC-ut;
- Rreth 15 linja ajrore evropiane kanë shërbime të rregullta të programuara për në Tiranë. Katër shoqëri ajrore kryesojnë me 77% të numrit total të pasagjerëve që transportohen.

Viti	Pasagjerët (në 1000)				Lëvizjet me aeroplan (në 1000)	Udhëtarë për aeroplan	Total i ngarkesave ajrore (ton)
	Mbërritjet	Nisjet	Totali	Rritja %			
2010	753	784	1 537	18%	20,94	73	1 766
2011	896	921	1 817	15%	23,04	79	2 215
2012	826	839	1 665	-9%	20,60	81	1 866
2013	873	884	1 757	5%	19,80	89	1 797
2014	896	914	1 810	3%	17,90	101	1 844
2015	991	986	1 977	9%			1 766

Tabela 29 - Përmbledhja e të dhënave të trafikut në Aeroportin e Tiranës, 2010 - 2014 (Burimi: IT)

Siç tregohet në tabelën e mësipërme, lëvizjet e fluturimit dhe trafiku i pasagjerëve[72] në TIA është rritur në mënyrë të vazhdueshme deri në vitin 2011, por pas një viti të vështirë 2012, trafiku i pasagjerëve është përmirësuar ndjeshëm.

Koncesioni i Aeroportit të Tiranës kontribuoi në rritjen e trafikut deri në një farë mase. Efekti i marrëveshjes MZPEA ka qenë i ndjeshëm në këtë rritje duke liberalizuar tregun e transportit ajror. Liberalizimi i kufizimeve të vizave për shqiptarët në vitin 2010, rritja e të ardhurave për frymë për Shqipërinë dhe kërkesa e vazhdueshme për vizitorë të huaj dhe aktivitete turizmi, kontribuan shumë në rritjen e trafikut ajror të pasagjerëve. Por kriza ekonomike rajonale që zgjati deri në vitin 2014 shkaktoi rënie të trafikut në të gjithë rajonin. Megjithatë, në qoftë se rimëkëmbja ekonomike e filluar në vitin 2014 bëhet e sigurt, atëherë trafiku do të rritet përsëri. Bazuar në disa gjetje, pritet që në vitin 2017 të ketë 2 milionë pasagjerë.

Për sa i përket operatorëve të rinj kombëtarë në TIA, AACSH-ja i ka dhënë kohët e fundit një aplikuesi një Certifikatë për Operator Ajror. Megjithatë, operatorit do t'i duhet një Licence e Shërbimit Ajror e cila jepet nga organi kompetent në Shqipëri.

Aeroporti i Kukësit

Aeroporti i Kukësit është në veri-lindje të vendit afër me kufirin e Kosovës. Karakteristikat e tij kryesore janë:

- Ai përfundoi në vitin 2005 dhe mund të akomodojë vetëm avionë të vegjël të madhësisë Beech 1900 dhe Embraer 120;
- Aeroporti ka një terminal me objektet për kontrollin e pasagjerëve dhe doganat, me infrastrukturë standarde të inkorporuar, që përfshin zyrat e mbërritjes dhe nisjes, dhe ndërtesat platformë e të RFFS;
- Ai nuk është ende funksional; duhen bërë punime shtesë për sa i përket pistës dhe duhen ofruar shërbimet e shpëtimit dhe të zjarrfikëseve. Për më tepër, kulla e aeroportit ka nevojë për disa përmirësime.
- AACSH për momentin është përgjegjëse për aeroportin ndërkohë që nuk është marrë ndonjë vendim për përdorimin e tij në të ardhmen.

Aeroportet e tjera

Ka disa fusha fluturimi të pashtruara në të gjithë vendin - kryesisht pista me bar -, por nuk përdoren për fluturime të aviacionit civil. Në të ardhmen e afërt, mund të hulumtohen shërbimet e mundshme të brendshme në jug të vendit në vende të tilla si Saranda - Delvina, Korça apo Vlora - Fieri. Do të ishte e nevojshme të hartohej një Master Plan për Aeroportet i cili do të ndihmonte në fokusimin mbi zhvillimin e aeroporteve në vend duke pasur parasysh zhvillimin ekonomik dhe të turizmit dhe parashikimin për vitet e ardhshme.

Plani Gjithëpërfshirës i Zhvillimit të Rrjetit OTEJL 2015 përmendi që aeroportet rajonale duhet të bashkëpunojnë për zgjidhje të çështjeve të transportit ajror dhe të planifikojnë dhe ndërtojnë sisteme aeroportesh inteligjente duke përdorur konceptin e nismës së Zonës së Përbashkët të Përkohshme të Shërbimit (ZPPSH) për vlerësimin e kapaciteteve të aeroportit dhe nevojat e infrastrukturës.

[72] Vihet re se nuk ka fluturime brenda për brenda Shqipërisë por vetëm fluturime ndërkombëtare brenda Bashkimit Evropian.

1.2.6. Transporti intermodal dhe i kombinuar

1.2.6.1. Faktorët e planifikimit dhe të politikave

a) Kuadri i politikave dhe kuadri strategjik

Siç është shpjeguar në kapitullin Hyrje, një nga sfidat kryesore për të gjithë vendet e Ballkanit Perëndimor është të përmirësohet dukshëm kombinimi dhe integrimi i modaliteteve të transportit. Në kuadrin e politikës së transportit në Shqipëri, transporti intermodal dhe i kombinuar konsiderohet të jetë i një rëndësie qendrore për zgjidhjen e problemeve të tanishme dhe të ardhshme në lidhje me transportin rrugor të mallrave të shkaktuara nga situata gjeografike dhe topografike e Shqipërisë. Për shkak të rritjes së rrjedhës së trafikut si brenda ashtu edhe përmes Shqipërisë, në mënyrë të veçantë nëpër rrugë, Shqipëria ka bërë disa veprime për të mbështetur modalitetet ekologjike, të tilla si hekurudhat apo transporti intermodal dhe i kombinuar.

Për të kuptuar më mirë përmbajtjen e kësaj pjese, vlen të theksohet se, për sa i përket terminologjisë së aprovuar zyrtarisht nga Komisioni Ekonomik për Evropën (UNECE) në vitin 2001:

- **Transporti multimodal** është "transportimi i mallrave nga dy ose më shumë mënyra transporti";
- **Transporti intermodal** është "lëvizja e mallrave në një dhe të njëjtën njësi ngarkuese ose automjet rrugor, që përdor me sukses dy ose më shumë mënyra transporti, pa trajtimin e vetë mallrave gjatë ndryshimit të modalitetit". Si pasojë, termi intermodalitet është përdorur për të përshkruar një sistem transporti ku dy ose më shumë mënyra transporti janë përdorur për të transportuar të njëjtën njësi ngarkimi ose kamion në një mënyrë të integruar, pa ngarkuar dhe shkarkuar [derë më derë] në një zinxhir transporti[73];
- **Transporti i kombinuar** është "transporti intermodal, ku pjesa më e madhe e udhëtimit evropian është me hekurudhë, rrugë ujore brendatokësore apo detare dhe çdo pjesë fillestare dhe/ose përfundimtare e bërë me rrugë është sa më e shkurtër që të jetë e mundur";
- **Logjistika** është "procesi i hartimit dhe menaxhimit të zinxhirit të furnizimit në kuptimin më të gjerë". Zinxhiri mund të zgjatet nga livrimi i furnizimeve për prodhimin, deri tek menaxhimi i materialeve në fabrikë, dorëzimi në depot dhe qendrat e shpërndarjes, kategorizimi, trajtimi, paketimi dhe shpërndarja përfundimtare te pika e konsumit.

Që nga miratimi i tij në vitin 2010, "**Rishikimi i Pesë Viteve të Para të Planit të Transportit të Shqipërisë**" (këtej e tutje i quajtur Plani Shqiptar i Transportit ose **ANTP2),** ka qenë referenca kryesore për "transportin intermodal dhe të kombinuar", duke bërë lidhje të qarta ndërmjet këtyre termave dhe multimodalitetit e logjistikës. Prandaj duket e drejtë të adresohen çështjet, objektivat dhe faktorët që lidhin katër aspektet e "transportit intermodal dhe të kombinuar". Siç u theksua nga ANTP2, intermodaliteti përballet jo vetëm me pengesat fizike për zbatimin, por edhe me "pengesat jo-fizike", ku problemet dhe procedurat **doganore** janë një nga faktorët kryesorë që do të analizohen në pjesët e mëposhtme.

Në mungesë të një kuadri më të zgjeruar të politikës kombëtare, por duke qenë se ka fituar statusin e vendit kandidat në BE në vitin 2014, Shqipëria duhet të jetë në përputhje me objektivat dhe çështjet e BE-së dhe organeve të saja përkatëse, përveç planeve dhe nismave të veçanta të OTEJL-it dhe ANTP2, të cilat janë analizuar në pjesët e mëposhtme.

b) Kuadri institucional

Institucionet e përfshira në zhvillimin e transportit intermodal dhe të kombinuar janë organe kombëtare ose ndërkombëtare ku Shqipëria merr pjesë në mënyrë aktive në këtë fushë.

- Institucionet kombëtare:
  - **MTI-ja** duke qenë përgjegjëse për hartimin e politikave për çdo modalitet transporti gjithë transportin, si dhe monitorimin e zbatimit të tyre. Siç shpjegohet në pjesët e mëparshme, ajo

[73] Komunikata e Komisionit Evropian, KOM(97)243

mbikëqyr të gjitha drejtoritë dhe organet që kanë të bëjnë me çdo modalitet transporti, përkatësisht ARRSH-në, DPSHTRR-në, DIH-në, Hekurudhat Shqiptare, DPD-në dhe autoritetet portuale si dhe ACAA-në. MTI-ja përfaqëson Shqipërinë në grupe të ndryshme rajonale/ndërkombëtare të punës dhe projekte që kanë të bëjnë me transportin intermodal dhe të cilat janë përshkruar më vete. Në veçanti;

- **Instituti Shqiptar i Transportit** (IT), i cili vepron si njësi e Shërbimit nën strukturën e MTI-së është veçanërisht përgjegjës për mirëmbajtjen dhe përditësimin e Planit të Transportit të Shqipërisë (ANTP2);
- **Ministria e Financave** (MF), dhe në veçanti **Drejtoria** e **Përgjithshme e Doganave** dhe **degët doganore,** merren me të gjitha çështjet dhe procedurat doganore;
- **Ministria e Arsimit dhe Sportit** (për trajnim kualifikues dhe profesional) dhe **Ministria e Zhvillimit Ekonomik, Tregtisë dhe Sipërmarrjes,** për sa i përket zhvillimit të sektorit të Logjistikës;
- **Ministria e Energjisë dhe Industrisë,** përgjegjëse për zbatimin e "Planit Kombëtar të Veprimit për Efiçencën e Energjisë (NEEAP Shqipëri) 2010-2018". Ky plan ka një ndikim në sektorin e transportit, veçanërisht në modalitetin e rrugor;
- **Ministria e Mjedisit,** e cila duhet të koordinohet me MTI-në, Ministria e Energjisë dhe Industrisë dhe organet e tjera kombëtare për të përmbushur veprimet ekologjike dhe të sigurta që kanë të bëjnë me transportin intermodal dhe të kombinuar.

▪ Institucionet ose entitetet ndërkombëtare:

- **Komisioni Ekonomik për Evropën** (UNECE), një nga komisionet rajonale të **Kombeve** të **Bashkuara,** krijuar në vitin 1947. UNECE ndihmon zbatimin e Objektivave të Zhvillimit të Qëndrueshëm duke përkthyer qëllimet globale në norma, standarde dhe konventa, duke zhvilluar rekomandimet dhe kapacitetet statistikore, duke bërë rishikime dhe studime të performancës (mjedis, risi, barrierat rregulluese, strehimi, pyjet, statistikat), duke ndërtuar kapacitete dhe duke u angazhuar në partneritete me sektorin privat dhe shoqërinë civile. Departamenti i **Transport të UNECE-së** është veçanërisht aktiv në lidhje me transportin intermodal dhe të kombinuar. Fushat e tij të punës përfshijnë, ndër të tjera, (i) transportin brendatokësor, (ii) lehtësimin e kalimit kufitar, (iii) mallrat e rrezikshme, (iv) transportin ujor brendatokësor, (v) transportin intermodal, (vi) transportin hekurudhor, (vii) transportin rrugor, (vii) sigurinë rrugore, (viii) sigurinë në tunele, (ix) Transportet Ndërkombëtare Rrugore (TIR), (x) eETIR, (xi) statistikat e transportit dhe (xii) rregulloret e automjeteve.

  Që nga viti 2007 "**Grupi i Punës për Transportin Intermodal dhe Logjistikën"** i UNECE (WP.24) ka monitoruar masat e politikës kombëtare për të promovuar transportin intermodal dhe treguar zbatimin e Rezolutës së Konsoliduar të ECMT në Transportin e Kombinuar (EMCT // CM (2002) 3/Final). Shqipëria po merr pjesë në mënyrë aktive në këtë grup përmes MTI-së.
- **BE-ja,** nëpërmjet IAPA-së, bashkëfinancon **projektin INTERMODAL** (modeli intermodalitetit për zhvillimin e zonës së Bregdetit Adriatik), duke marrë pjesë në **Programin e Bashkëpunimit Ndërkufitar Adriatik IAPA 2007-2013.** MTI-ja dhe Komuna e Vlorës po kontribuojnë në mënyrë të konsiderueshme në objektivat dhe rezultatet, përkatësisht:
  - ❖ Objektivat:
    - Ndarja e modeleve të qëndrueshme të lëvizshmërisë bazuar në transportin intermodal për të promovuar turizmin në zonën bregdetare të Adriatikut;
    - Krijimi i një rrjeti ndërkombëtar për të nxitur zhvillimin e politikave të qëndrueshme të transportit dhe planet për të promovuar turizmin në zonën bregdetare të Adriatikut;
    - Përmirësimi i cilësisë së transportit publik lokal ne zonën bregdetare të Adriatikut;
    - Kontributi në zhvillimin dhe promovimin e qëndrueshëm të zonës bregdetare të Adriatikut;
  - ❖ Rezultatet:

- Krijimi i një baze të dhënash në lidhje me transportin dhe intermodalitetin për të gjitha zonat e përfshira;
- Themelimi i institucioneve të përbërë nga aktorët kryesorë në sektorin e transportit lokal.
- Hartimi i planeve strategjike lokale për intermodalitetin;
- Veprimet pilot për të testuar zgjidhjet e transportit intermodal që janë zhvilluar gjatë projektit;
- Dialogu ndërkufitar për mënyrat se si intermodaliteti mund të lehtësojë dhe nxisë turizmin në Adriatik.

- **OTEJL-i,** që ka kryer **përditësimin REBIS** dhe **Nismën e Akseve të Përzgjedhura si Model**[74].
- **Forumi Ndërkombëtar i Transportit** (FNT), një organizatë ndërqeveritare në OECD që vepron si vend diskutimesh për politikën e transportit. Është i vetmi organ global që mbulon të gjitha llojet e transportit.
- **Strategjia e Bashkimit Evropian për Rajonin Adriatik - Jonian** (SBERAJ). Nën shtyllën e dytë të tij, një temë e zgjedhur është "lidhja intermodale në brendësi". Kjo temë duhet të mbështesë rritjen e transportit detar të mallrave, duke përmirësuar lidhjet intermodale të rrethinave. Zhvillimi i nyjeve dhe qendrave të kombinuara detare, hekurudhore, rrugore, ajrore dhe ujore brendatokësore do të ndërtojë skema të qëndrueshme të transportit të lidhura, ndër të tjera, me planet e cilësisë së ajrit lokal dhe rajonal. Masat e përbashkëta, si fizike dhe jo-fizike, duhet të zvogëlojnë pengesat në kufi.

c) Kuadri ligjor dhe rregullator

MSA-ja duke qenë marrëveshja kryesore aktuale e kornizës strategjike që rregullon marrëdhëniet e BE-së dhe Shqipërisë mbi tregtinë dhe çështjet e lidhura me tregtinë, përcakton në nenin 9 të Protokollit 5 (për transportin tokësor) disa "masa mbështetëse" përkatëse të nevojshme për të nxitur zhvillimin transportit intermodal dhe të kombinuar, të tilla si:

- nxitja e transportit intermodal dhe të kombinuar nga përdoruesit dhe dërguesit,
- bërja e transportit intermodal dhe të kombinuar konkurrues kundrejt transportit rrugor, veçanërisht nëpërmjet mbështetjes financiare të Komunitetit ose Shqipërisë në kontekstin e legjislacionit të tyre përkatës,
- inkurajimi i përdorimit të transportit intermodal dhe të kombinuar në distanca të gjata për të nxitur, në mënyrë të veçantë, përdorimin e trupave të këmbyeshëm, kontejnerëve dhe transportit të pashoqëruar në përgjithësi,
- përmirësimi dhe besueshmëria e transportit intermodal dhe të kombinuar dhe në veçanti:
- rritja e frekuencës së e karvanëve në përputhje me nevojat e dërguesve dhe përdoruesve,
- zvogëlimi i kohës së pritjes në terminale dhe rritja e produktivitetit të tyre,
- heqja në mënyrën e duhur, të gjithë pengesave nga rrugët hyrëse, me qëllim që të përmirësohet aksesi në transportin e kombinuar,
- harmonizimi, sipas nevojës, i peshave, dimensioneve dhe karakteristikave teknike të pajisjeve të specializuara, në veçanti për të siguruar përputhshmërinë e nevojshme të aparateve matës, dhe
- marrjen e masave të koordinuara për të porositur dhe vënë në shërbim pajisje të tilla siç kërkohet nga niveli i trafikut, dhe
- në përgjithësi, marrjen e çdo veprimi tjetër të përshtatshëm.

Përveç sfidave ligjore dhe rregullatore dhe arritjeve të analizuara për çdo modalitet të vetëm transporti, për sa i përket transportit intermodal dhe të kombinuar, situata aktuale është përmbledhur si më poshtë:

[74] Shih pjesën 1.1.3, si dhe pjesët e tjera në vijim 1.2.6.2 dhe 1.2.6.3.

- Kuvendi i Shqipërisë ratifikoi me ligjin nr. 9873, më 14 shkurt 2008, "Marrëveshjen Evropiane mbi Linjat e Rëndësishme Ndërkombëtare të Transportit të Kombinuar dhe Instalimeve Përkatëse" (AGTC), e cila u miratua nga Komiteti i UNECE'S për Transportin Brendatokësor në vitin 1991;
- Kuvendi i Shqipërisë nuk e ka ratifikuar ende "Protokollin mbi Transportin e Kombinuar në Rrugët Ujore Brendatokësore të Marrëveshjes Evropiane mbi Linjat e Rëndësishme Ndërkombëtare të Transportit të Kombinuar dhe Instalimeve Përkatëse (AGTC) të vitit 1991, që u miratua nga Komiteti i UNECE'S për Transportin Brendatokësor në vitin 1997;
- Kuvendi i Shqipërisë ratifikoi me ligjin nr. 128/2012, më 27 dhjetor të vitit 2012, një Marrëveshje për Kalimin Kufitar me Malin e Zi. Kjo marrëveshje duhet të zbatohet plotësisht në vitin 2016, në bazë të "masave të buta" të miratuara nga OTEJL-i si një objektivë afatshkurtër për Shqipërinë.
- Ratifikimi me Ligjin nr. 9620, më 16 tetor 2006, i "Marrëveshjes Shumëpalëshe Ndërkombëtare për Ngritjen e Hekurudhave me Performancë të Lartë në Rrjetin e Evropës Juglindore", është zbatuar plotësisht.
- Një marrëveshje është arritur me autoritetin përkatës Gjerman për përdorimin e lejeve të përgjithshme për transportin e kombinuar rrugor dhe detar, e cila përfshin transportin Ro-Ro.
- Në lidhje me portet shqiptare, duket se ka konflikte ndërmjet ligjit detar dhe ligjit të ri hekurudhor për sa i përket autoritetit portual dhe koncesionarëve të tij në lidhje me infrastrukturën hekurudhore dhe shërbimin hekurudhor (shih Nenin 13 të Direktivës së BE-së 2012/34/BE)[75]. Mbetet e paqartë nëse infrastruktura hekurudhore në port i takon autoritetit portual, operatorit koncesionar të portit apo menaxhuesit të infrastrukturës hekurudhore në pronësi të shtetit.

Vlen të përmendet se **Administrata Shqiptare e Doganave** ka bërë disa përparime në përafrimin e legjislacionit doganor me *acquis* të BE-së. Ligji nr. 102/2014, për "Kodin Doganor të Republikës së Shqipërisë" u miratua më 31 korrik 2014. Arritjet kryesore që ndikojnë mbi transportin intermodal dhe të kombinuar janë:

- Administrata doganore përditëson nomenklaturën e mallrave në përputhje me versionin e vitit 2015 të Nomenklaturës së Kombinuar të BE-së.
- Tarifat preferenciale për vitin 2014 janë të përfshira në sistemin Asycuda.
- Drejtoria e Përgjithshme e Doganave bashkëpunon me agjencitë e tjera për uljen e rreziqeve të evazionit dhe korrupsionit, duke lehtësuar procedurat përmes pagesave elektronike, kryerjen e analizave laboratorike, monitorimin dhe mbrojtjen nga kimikatet e rrezikshme.
- Administrata e doganës ka forcuar kapacitetet e hetimeve të brendshme, ka rritur luftën kundër korrupsionit dhe ka pasur ecuri në parandalimin e hyrjes së mallrave të falsifikuara në Shqipëri.
- Portali Botëror Asycuda dhe Sistemi i Teknologjisë së Informacionit janë përmirësuar. Duke qenë një sistem i bazuar në internet, Asycuda World përdor teknologjitë më të fundit të informacionit dhe komunikimit (TIK).
- Disa përparime janë bërë në lidhje me kapacitetet administrative dhe operacionale, infrastrukturën në pikat e kalimit kufitar, duke përfshirë sistemin e monitorimit me kamera 24 orësh dhe konceptin "një vend për të gjitha" që zbatohet në Pikat e Kalimit Kufitar nga Dogana, Policia e Shtetit dhe strukturat fitosanitare.
- Ligji nr. 184/2014 ka hyrë në zbatim, më 24 dhjetor 2014 ndërmjet Bashkimit Evropian dhe Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë për pjesëmarrjen e Republikës së Shqipërisë në Programin e Bashkimit Evropian "Doganat 2020".
- Në bazë të rekomandimeve të BE-së për ngritjen e kapaciteteve për zbatimin e procedurave të Konventës ATA, kjo konventë është plotësisht funksionale; procedurat për import të përkohshëm zbatohen rregullisht.

[75] Shih Nenin 13 të Direktivës ts BE-së 2012/34/BE.

- Ka nevojë për veprime të mëtejshme për të përgatitur ndërveprimin e sistemeve TIK të doganave shqiptare me ato të BE-së. Autoritetet Doganore kanë vazhduar me identifikimin dhe bllokimin e mallrave të falsifikuara që hyjnë në Shqipëri, por legjislacioni për të Drejtat e Pronësisë Intelektuale, duhet të rishikohet.
- Nevojiten përpjekje të mëtejshme për të parandaluar praktikat e parregullta dhe të korrupsionit në administratën doganore.
- Drejtoria e Përgjithshme e Doganave është në hapat e para të zbatimit të "Nismës një Dritare e Vetme", një proces që do të ndihmojë në krijimin e një platforme ndërveprimi me institucionet ndërkombëtare, një hap i domosdoshëm drejt sistemeve doganore të BE-së.

1.2.6.2. Faktorët historikë

Progres Raporti i BE-së publikuar në vitin 2014 vuri në dukje se Shqipëria ka nevojë të bëjë përpjekje të mëtejshme për të zhvilluar një sistem **të ekuilibruar intermodal** ekologjik dhe konkurrues të transportit dhe lëvizshmërisë. Mungesa e një rrjeti terminalesh intermodale (kontejnerësh) dhe multimodale (rrugor/hekurudhor) në brendësi të vendit e bën logjistikën të ketë një kosto të lartë dhe pengon integrimin e hekurudhës në zinxhirët e furnizimit multimodal.

ANTP2 bëri në vitin 2010, analizën e parë realiste të një problemi që në të vërtetë kërkon një "qasje novatore" për ta trajtuar. Sikurse analizohet më tej nga përditësimi REBIS i OTEJL-it dhe Nisma e Akseve të Përzgjedhura si Model të OTEJL-it, ajo duhet të përballet me pengesa fizike dhe jo-fizike. Koordinimi i disa modaliteteve të transportit për të minimizuar shpenzimet e përgjithshme të transportit në një rrugë nuk është një gjë e zakonshme në Shqipëri ose në vendet fqinje. Përveç kësaj, ANTP2 përvijoi pengesat kryesore për zhvillimin e trafikut transit në Shqipëri, d.m.th.:

- Firmat shqiptare të transportit dhe ngarkesës së mallrave janë të vogla krahasuar me standardet evropiane; ato kanë burime të kufizuara për të modernizuar flotën e tyre, objektet dhe pajisjet të tilla si sistemet e TIK-ut;
- Procedurat doganore janë shumë burokratike dhe janë mbrapa me kërkesat e biznesit;
- Mungesa e transparencës në transaksione;
- Sistemi i kuotave Multilaterale/bilaterale me vendet e BE-së dhe regjimi i vizave për drejtuesit profesionistë të kamionëve;
- Lidhja e pamjaftueshme mes Hekurudhave Shqiptare dhe modaliteteve të tjera të transportit (kryesisht transportit detar dhe rrugor).

Lidhur me **Doganat,** ANTP2 ka rekomanduar disa masa specifike që do të zbatohen, veçanërisht në kontekstin e Korridorit VIII:

- Zbatimi i procedurave doganore evropiane, sidomos Konventa TIR për trafikun e transitit;
- Futja e teknikave më të mira të analizës së riskut, përmirësimi i procedurave të zbulimit dhe kontrollit, për të kombinuar nevojat e sigurisë dhe parrezikshmërisë dhe nevojën për lëvizjen e lirë të tregtisë;
- Bashkëpunimi më i mirë dhe i përmirësuar ndërmjet shërbimeve doganore të Administratave të Vendeve Përfituese (AVP) dhe midis tyre dhe shërbimeve të tjera, në veçanti bashkëpunimi policinë;
- Ndihma për administratat doganore duke modernizuar zyrat, në veçanti zyrat e kufirit, nëpërmjet identifikimit të infrastrukturës dhe pajisjeve fikse dhe lëvizëse (Harduer, Softuer, pajisje skanimi, etj.) të nevojshme për të zbatuar efektshmërinë e kostos, efiçencën dhe efikasitetin e aktiviteteve të administratave;
- Asistenca në zbatimin e sistemeve të informacionit;
- Ndihma në ngritjen e një konteksti doganash të automatizuara, duke zhvilluar, nëse është e mundur, sisteme ndërvepruese për komunikimin dhe shkëmbimin e informacionit dhe duke futur të gjitha ndryshimet e nevojshme administrative dhe ligjore;
- Ndihma për AVP-të që të zbatojnë strategjinë e një dritareje të vetme;

- Rritja me anë të planifikimit dhe kontrollit të aktiviteteve, të efikasitetit të Administratave Doganore, duke optimizuar dhe zbatuar menaxhimin e burimeve njerëzore, teknologjike dhe financiare.

Në lidhje me **Logjistikën**, qendrat logjistike në brendësi të vendit me lidhje hekurudhore janë të rralla, të pajisura keq, të pista apo të lëna pas dore ose janë thjesht varreza për materiale hekurudhore të vjetra, ndërsa sektori rrugor disponon qendra logjistike moderne kryesisht private që drejtohen nga transportues mallrash me menaxhim sipas mënyrës evropiane. Lidhur me zhvillimin e qendrave të logjistikës, një projekt nga Ministria e Zhvillimit Urban i quajtur "Durana" do të fillonte në fund të vitit 2015. Në këtë projekt, ndërmjet temave të tjera, duhet të përfshihet zhvillimi i grupimeve të logjistikës në rajonin Durrës - Tiranës.

ANTP2 theksoi se nevoja për të transformuar sektorin e transportit të mallrave, që është mjaft tradicional në Shqipëri, në një industri të pjekur logjistike, duhen zbatuar tri "masa të buta" për të përmirësuar kompetencën e të gjithë lojtarëve në zhvillimin e më shumë zgjidhjeve logjistike intermodale, disa me qëllim të efekteve të menjëhershme dhe të tjerat në afat të gjatë:

- **Përmirësimi i** edukimit: modulet e trajnimit në universitete dhe shkollat profesionale duhet të përqendrohen në zgjidhje të reja dhe të mësojnë nga praktikat më të mira. Për ta arritur këtë gjë duhen zhvilluar kurrikulat, metodat e trajnimit dhe vlerësimet.
- **Institutet** e promovimit: qendrat e promovimit dhe qendrat e kompetencave logjistike mund të mbledhin dhe shpërndajnë informacionin në mbështetje të zgjidhjeve novatore. Në një fazë para-konkurruese ato mund të luajnë një rol për të theksuar mundësitë për logjistikë të përmirësuar, duke përfshirë zhvillimin e transportit intermodal.
- Duhet të organizohen **takime të rregullta të industrisë** ku përfaqësuesit e aktorëve të tregut në anën e kërkesës dhe ofertës së tregut mund të takohen për të diskutuar pengesat dhe strategjitë për zhvillim. Shoqatat profesionale mund të luajnë një rol të rëndësishëm, bazuar në kuptimin e përfitimeve të partneriteteve dhe jo konkurrencës.

Shërbimet e mira logjistike janë thelbësore për të siguruar shërbime konkurruese transporti pasi investimet në infrastrukturën e transportit mund të gjenerojnë përfitime të cilat janë vlerësuar nga studimet e fizibilitetit dhe të tërheqin trafikun. Ndaj është me vend që të konsiderohet performanca e logjistikës si një tregues i drejtë për të matur transportin shqiptar intermodal dhe të kombinuar. Pas një studimi të rregullt të kryer nga BB-ja dhe publikuar çdo dy vjet që nga viti 2007, **Indeksi i Performancës së Logjistikës** (IPL) vlerëson punën e një numri të madh vendesh në gjashtë dimensione kyçe:

1) **Efikasiteti** i procesit të kalimit (d.m.th., shpejtësia, thjeshtësia dhe parashikueshmëria e formaliteteve) nga agjencitë e kontrollit kufitar, duke përfshirë **doganat;**
2) Cilësia e **infrastrukturës** përkatëse të tregtisë dhe transportit (p.sh., portet, hekurudhat, rrugët, teknologjia e informacionit);
3) **Lehtësia** për të organizuar **dërgesa** me çmime konkurruese;
4) **Kompetenca** dhe cilësia e shërbimeve të logjistikës (p.sh., operatorët e transportit, agjentët doganorë);
5) Aftësia për të **ndjekur dhe për të gjurmuar** dërgesat;
6) **Afatet kohore** të dërgesave në arritjen e destinacionit brenda kohës së planifikuar apo të pritur të dorëzimit.

Grafiku i radarit në Figurën 18 tregon zhvillimin gjatë viteve 2007-2012 të secilit prej dimensioneve nën vlerësim. Është fakt se përparimi në dimensionet e afateve kohore dhe Ndjekjes e Gjurmimit ka qenë spektakolar; ai ka qenë i rëndësishëm në dogana, dërgesat ndërkombëtare dhe kompetencën logjistike, por ka qenë pothuajse i papërfillshëm në infrastrukturë.

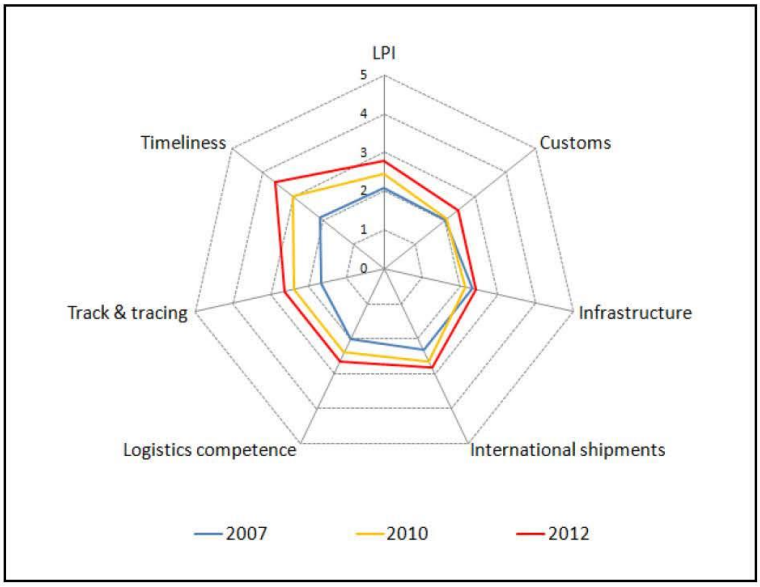


Figura 18 - Indeksi i Performancës së Logjistikës Shqiptare, 2007-2012, për dimension (Burimi: Banka Botërore)

Ndërkohë që përmirësimi i varfër në rezultatin e dimensionit të infrastrukturës pasqyron mangësitë e lidhshmërisë mes Hekurudhave Shqiptare dhe modaliteteve të tjera të transportit (në thelb, transportit detar dhe rrugor), zbatimi i masave të propozuara nga ANTP2 për Doganat dhe Logjistikën ka provuar se është i drejtë dhe hap rrugën për përafrimin e ardhshëm me performancat e rajonit dhe të BE-së.

Në kontekstin rajonal, për periudhën në fjalë (2007-2012), renditja dhe rezultatet e përgjithshme kanë treguar përmirësime të rëndësishme dhe hendeku krahasuar me liderin e Ballkanit Perëndimor ka ardhur në rënie, siç tregohet në tabelën më poshtë.

	2007		2010		2012		2007-2014[76]	
	Shqipëria	Lider BB[77]	Shqipëria	Lider BB	Shqipëria	Lider BB	Shqipëria	Lider BB
Rezultati i përgjithshëm[78]	2,08	2,46	2,46	2,77	2,77	2,99	2,69	2,84
Klasifikimi global	139	88/150	119	73/155	78	55/155	85	66/166

Tabela 30 - Krahasimi rajonal i Indeksit së Performancës Logjistike 2007-2014 (Burimi: Banka Botërore)

Figura 19 korrespondon me një krahasim ndër-sektorial ndërmjet Shqipërisë e pjesës tjetër të vendeve të Ballkanit Perëndimor dhe BE-së, e bërë në vitin 2012, hera e fundit që Shqipëria është vlerësuar. Performanca e saj ishte:

- në përputhje me lideren rajonale, Bosnje dhe Hercegovinën, dhe shumë larg nga pjesa tjetër e vendeve fqinje;
- në përputhje me lideren rajonale, Bosnje dhe Hercegovinën, në dërgesat ndërkombëtare, kompetencën e logjistikës dhe doganat, por afër me pjesën tjetër të rajonit;
- shumë prapa nga liderja Bosnje dhe Hercegovina për sa i përket infrastrukturës, por në pajtim me fqinjët;

[76] Shqipëria nuk është renditur në vitin 2014, por ishte për periudhën mesatare.
[77] Bosnja dhe Hercegovina (2007, 2012); IRJM (2010); Serbia (2007-2014)
[78] Rezultati më i lartë 5.0

- pak më poshtë në kompetencë logjistike nga liderja Bosnje dhe Hercegovina, por në përputhje me pjesën tjetër të fqinjëve të Shqipërisë;
- shumë prapa liderit rajonal Serbisë në lidhje me ndjekjen dhe gjurmimin, por në përputhje me pjesën tjetër.

Të gjitha vendet e Ballkanit Perëndimor janë ende larg nga arritja e standardeve të BE-së me përjashtim të afateve kohore, ku Shqipëria dhe Bosnja e Hercegovina po e zvogëlojnë hendekun.

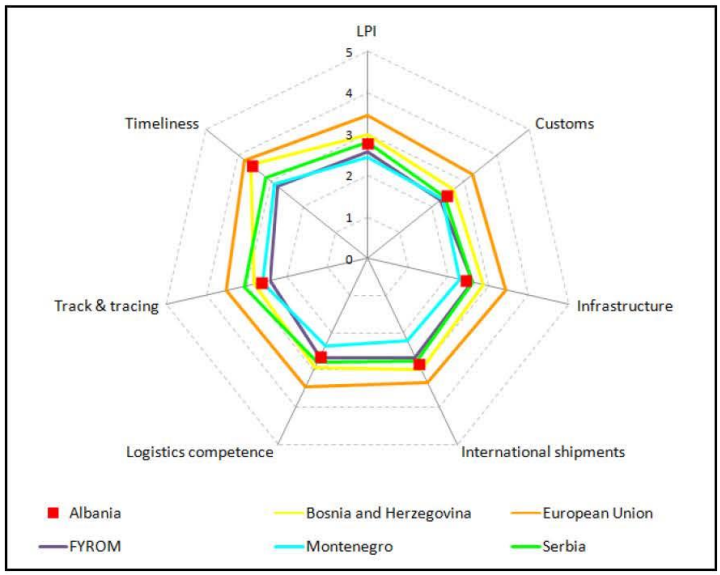


Figura 19 - Indeksi i Performancës Logjistike në vendet e Ballkanit Perëndimor [79] dhe në krahasim me BE-në (Burimi: Banka Botërore)

Në kapitullin Hyrje, u përshkrua shqetësimi i çështjeve intermodale brenda OTEJL-it. **Përditësimi REBIS** ka qenë shumë i dobishëm për të identifikuar pengesat fizike dhe jo-fizike. Si rezultat, ka renditur 18 veprime prioritare për të lehtësuar barrierat jo-fizike në politikën e transportit dhe doganave. 17 nga këto masa janë të zbatueshme në Shqipëri dhe 8 prej tyre trajtojnë transportin intermodal dhe të kombinuar (duke përfshirë doganat dhe barrierat e kalimit të kufirit), siç tregohet në tabelën e mëposhtme.

Ndërhyrja / Veprimi	Modaliteti i transportit	Kostoja deri në vitin 2020 (në milion euro)		Raporti përfitim / kosto	
		Shqipëria	Ballkani Perëndimor	Shqipëria	Ballkani Perëndimor
Forcimi i Komitetit CEFTA mbi Lehtësimin e Tregtisë; me pjesëmarrjen e OTEJL-it	Intermodal	0,3	2,5	3,33	2,56
Mbledhja dhe monitorimi i të dhënave të krahasueshme mbi kohën e përpunimit në pikat kufitare	Intermodal	1,0	6,0	1,00	1,07
Zbatimi i Konventës së Transitit NCTS	Intermodal	1,0	22,0	4,00	2,82
Përmirësimi i sistemeve të teknologjisë së informacionit për doganat	Intermodal	3,0	16,0	2,67	2,56
Zbatimi i menaxhimit efikas të riskut, auditimi pas kontrollit dhe procedurat e thjeshtuara	Intermodal	8,0	45,0	4,00	4,09
Mbështetja e procedurave "Një Dritare"	Intermodal	4,0	22,0	2,00	2,32

[79] Kosova nuk është vlerësuar deri më tani.

Ndërhyrja / Veprimi	Modaliteti i transportit	Kostoja deri në vitin 2020 (në milion euro)		Raporti përfitim / kosto	
		Shqipëria	Ballkani Perëndimor	Shqipëria	Ballkani Perëndimor
Krijimi i procedurave për statusin e OEA-së dhe ndërtimi i kapaciteteve	Intermodal	2,0	12,0	3,00	2,75
Mundësimi i përdorimit më të mirë të transportit intermodal	Intermodal	2,0	15,0	2,00	2,00
Veprimet totale "Intermodale"		**21,3**	**140,5**	**3,00**	**2,95**
Forcimi i kapaciteteve administrative në Agjencitë e Transportit Rrugor dhe të Sigurisë	Rrugor	8,0	56,0	2,00	1,68
Lehtësimi i pranimit në tregun dhe profesionin e transportit rrugor të mallrave	Rrugor	4,0	23,0	3,00	3,57
Zbatimi i akteve nënligjore në lidhje me mallrat e rrezikshme	Rrugor	1,0	8,0	4,00	2,63
Forcimi i kapaciteteve administrative në Agjencitë e Sigurisë dhe Rregullatore të Rrugëve	Hekurudhor	3,0	22,0	1,33	1,64
Ndarja e operacioneve nga menaxhimi i infrastrukturës	Hekurudhor	1,0	15,0	8,00	3,87
Hapja e tregut hekurudhor ndaj konkurrencës	Hekurudhor	1,0	23,5	4,00	2,60
Forcimi i kapaciteteve administrative dhe teknike të Administratës Detare	Detar/RRUB	6,0	14,0	1,33	1,50
Zhvillimi i sistemeve ujore të lumit Sava dhe Danub dhe sistemeve përkatëse të Teknologjisë së informacionit (TI)	RRUB		6,0		2,00
Forcimi i kapaciteteve administrative të Autoriteteve të Aviacionit Civil	Ajror	3,0	20,0	2,67	2,85
Veprimet totale		**48,3**	**328,0**	**2,65**	**2,61**

Tabela 31 - Plani Prioritar i Veprimit për adresimin e barrierave jofizike (Burimi: Përditësimi REBIS, 2015)

Në këtë aspekt, veprimet e mëposhtme do të rezultojë në një përfitim shumë të rëndësishëm për Shqipërinë (4.0 ose më shumë të raportit të përfitimit të përllogaritur/kostos, BCR):

- Zbatimi i Konventës së Transitit NCTS (BCR = 4.0)
- Zbatimi i menaxhimit efikas të riskut, auditimi pas kontrollit dhe procedurat e thjeshtuara (BCR=4.0);
- Zbatimi i akteve nënligjore në lidhje me mallrat e rrezikshme (BCR=4.0);
- Në modalitetin hekurudhor, (i) ndarja e operacioneve nga menaxhimi i infrastrukturës (BCR = 8.0) dhe (ii) hapja e tregut hekurudhor ndaj konkurrencës (BCR = 4.0). Të dy veprimet janë analizuar në pjesën modaliteti hekurudhor.

Me pak fjalë, zbatimi i propozimeve të përditësimit REBIS në Shqipëri do të kushtojë 48,3 milionë euro deri në vitin 2020, ose 21 milionë euro, nëse zbatohen vetëm veprimet intermodale. Në këtë rast, përfitimi do të trefishojë koston si një mesatare. Të gjitha këto masa janë përfshirë në veprimet prioritare të propozuara në këtë Strategji Kombëtare të Transportit dhe Plan Veprimi.

Sa i përket barrierat jo-fizike, përditësimi REBIS konkludon si vijon:

- Ka një argument të fortë për **prioritizimin e masave për të adresuar pengesat jo-fizike.** Përveç normave të larta ekonomike të përfitimit të ndërhyrjeve për të reduktuar këto pengesa, ato rrisin përfitimet ekonomike të investimeve në infrastrukturën fizike. Përmirësimi i cilësisë së Rrjetit

Gjithëpërfshirës OTEJL për të reduktuar kohën e udhëtimit brenda një Pjesëmarrësi Rajonal vetëm për ta harxhuar kohën e kursyer në kufi është shumë i paefektshëm. Kjo do të zvogëlojë në masë të madhe, apo dhe mohojë, përfitimet e infrastrukturës së përmirësuar.

- Ndërkohë që ka pasur përmirësime të rëndësishme në dekadën e fundit për të eliminuar bllokimet jo-fizike që pengojnë tregtinë dhe transportin në rajon, **koha e gjatë dhe të paparashikueshme për kalimin e kufirit mbetet një problem në rajon.** Kjo vlen si për udhëtarët ashtu dhe për mallrat. Nëse mjedisi operacional në rajon do të arrijnë nivelet mesatare të BE-së, sasia e kursimeve të mundshme është rreth 1 për qind e PBB-së në rajon, ose rreth 900 milionë euro në vit. Rreth 80 për qind e këtyre kursimeve potenciale do të rrjedhin nga inventari i reduktuar dhe shpenzimet e tjera indirekte logjistike për shkak të operacioneve më të parashikueshme.
- Nëse kursimet e tilla do të materializohen, ato do **të ndihmojnë drejtpërdrejti firmat prodhuese, tregtare dhe bujqësore dhe do të përmirësojnë konkurrencën e tyre.** Një mjedis më i parashikueshëm operacional për logjistikën është gjithashtu thelbësor për tërheqjen e investimeve të huaja të drejtpërdrejta në rajon. Më së fundi do të përfitojnë edhe konsumatorët në rajon pasi kursimet do të ndihmojnë për të menaxhuar nivelin e çmimeve sidomos të mallrave të importuara.
- Shkaku kryesor i vonesave të kalimit të kufirit nuk duket se është ai i procedurave joefikase ose jotransparente doganore, por **koordinimi i dobët mes agjencive të autoriteteve kufitare.** Në shumicën e pjesëmarrësve rajonale, deklaratat doganore dorëzohen në mënyrë elektronike në një shkallë të lartë (sidomos në ish-Republikën Jugosllave të Maqedonisë) dhe autoritetet doganore po adoptojnë edhe sisteme më moderne doganore për tregtinë dhe transitin sipas modeleve nga BE-ja. Aktualisht, nuk ka një matje sistematike të kohës së pritjes në kufijtë e ndryshëm ndërmjet pjesëmarrësve rajonalë. Duke pasur një sistem për monitorimin e performancës së gjithë korridoreve dhe rrugëve përgjatë Rrjetit Gjithëpërfshirës OTEJL, reduktimi i kohës së pritjes në kufi dhe rritja e efikasitetit të korridorit janë thelbësore. Monitorimi i performancës do të lejojë për standardizimin dhe vendosjen e objektivave konkrete për përmirësim.
- Mbikëqyrja e zbatimit të masave për të eliminuar pengesat jo-fizike do të koordinohej më mirë nga të dyja autoritetet OTEJL dhe **Marrëveshja e Evropës Qendrore për Tregtinë e Lirë** (CEFTA) me mbështetjen e fortë teknike nga Komisioni Evropian. Suksesi në zbatimin e tyre do të kërkojë një nivel të lartë mbështetjeje të qeverisë që shtrihet përtej autoriteteve të transportit.
- **Pagat e ulëta mesatare** në rajon - si në prodhim ashtu dhe në shërbime, së bashku me afërsinë e tregut të BE-së ofrojnë një mundësi për të tërhequr më shumë aktivitete prodhuese në rajon. Afërsia dhe pagat e ulëta nuk janë të mjaftueshme, në qoftë se parashikimi i zinxhirit të furnizimit mbetet i ulët për shkak të mungesës së besueshmërisë dhe transparencës së procedurave të kalimit kufitar.
- Është gjithashtu me vlerë të përmendet se shumë nga investimet e mundshme të identifikuara në këtë studim **mund të kualifikohen për financim të plotë apo të pjesshëm nga grante të BE-së** nëpërmjet IAPA-së apo OLE-së.

1.2.6.3. Faktorët teknikë dhe të infrastrukturës

Pas një analize të thellë të transportit më të mirë intermodal dhe të kombinuara deri në vitin 2010, ANTP2 rekomandoi që për periudhën afatshkurtër, Shqipëria të përqendrohet në zhvillimin e një qendre logjistike multimodal rreth **Portit të Durrësit.** Në fakt transporti i kombinuar aktualisht zbatohet për transportin e kontejnerëve të magazinuar në Portin e Durrësit që transferohen nga porti detar në drejtim të Kosovës nëpërmjet rrugëve. Për zhvillimin e mëtejshëm të këtij terminali intermodal, ai duhet të përfshijë edhe transportin e mallrave me rrugë hekurudhore. Siç përmendet në pjesën e vlerësimit hekurudhor, lidhjet hekurudhore kanë ekzistuar në Durrës, por ato u braktisën në mënyrë progresive me rënien e Hekurudhave Shqiptare (HSH).

Në këtë aspekt, është përgatitur një plan veprimi nga MTI-ja për Korridorin VIII, për të zhvilluar, nga njëra anë, një **lidhje** të zgjeruar **hekurudhore nga Durrësi për në aeroportin ndërkombëtar të Tiranës** dhe nga ana tjetër, një **lidhje hekurudhore me Linin,** në kufirin maqedonas. Të dy projektet janë zgjedhur që të prioritizohen në GPSV-në për transportin si dhe për OTEJL-in. Siç përmendet në pjesën 1.2.1, projekti i mëparshëm - me një kosto prej rreth 60 milionë euro - është gati për zbatim (maturuar) dhe kredia nga BERZH-i është duke u diskutuar që të fillojë. Projekti i dytë është në fazën fillestare të përgatitjes (i pamaturuar) dhe KIBP-ja ka të ngjarë ta japë projektin edhe pse nuk ka ende marrëveshje kontraktuese, duke qenë se kostoja totale e vlerësuar është më shumë se 170 milionë euro.

Përditësimi REBIS nuk ishte i vetmi studim i rëndësishëm që trajtoi transportin intermodal dhe të kombinuar. Sikurse thuhet në kapitullin Hyrja, OTEJL-it ka promovuar në citin 2013 Nismën e Akseve të Përzgjedhura si Model, duke zgjedhur pesë akse të rrjeteve multimodale për t'i analizuar thellësisht (i) politikat për të shkurtuar kohën e udhëtimit dhe shpenzimet e transportit, (ii) një identifikim të barrierave fizike dhe jo-fizike dhe (iii) adresuar këto pengesa për të rritur tërheqshmërinë e akseve.

Korridori VIII + Rruga 7, që lidh portin e Durrësit, Korridorin X dhe Detin e Zi, plotëson kërkesat për t'u përzgjedhur si një nga pesë akset për t'u analizuar thellësisht.

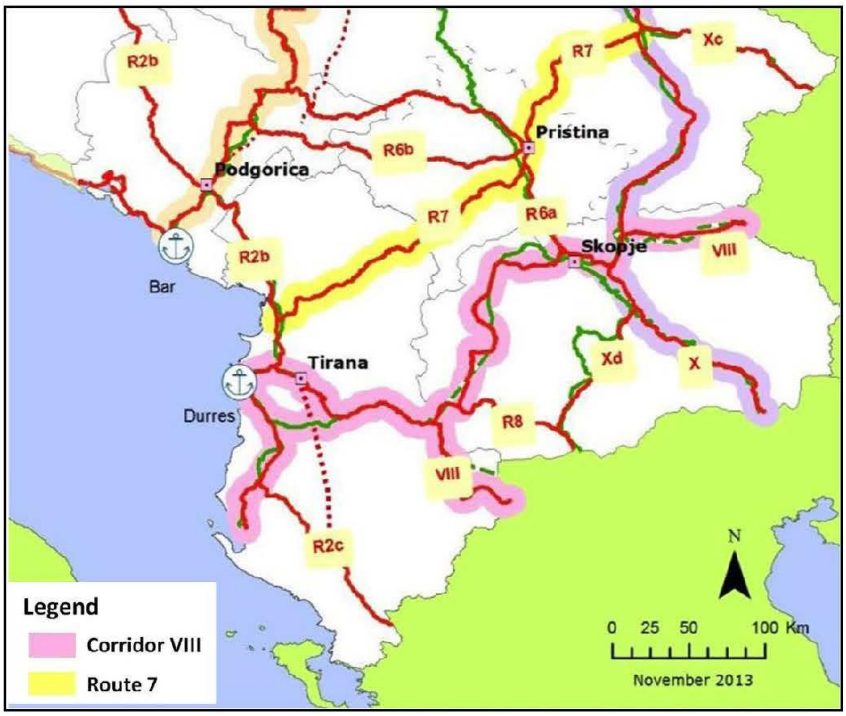


Figura 20 - Korridori VIII dhe Rruga 7 e Akseve te Përzgjedhura si model (Burimi: OTEJL)

Nisma e Akseve te përzgjedhura si model u strukturua në dy faza që synojnë temat e mëposhtme:

- Faza 1:
  - **Infrastruktura,** identifikimi i shkaqeve për kufizimin e transportit përgjatë aksit në këtë drejtim.
- Faza 2:
  - **Qasja në** treg, duke u fokusuar në nevojat e konsumatorëve dhe analizat konkurruese multimodale;

- **Performanca,** zhvillimi i cilësisë, konkurrencës dhe qëndrueshmërisë së shërbimeve;
- **Kalimi** kufitar, zhvillimi i sfondeve ligjore, teknike dhe organizative për vonesat kohore.

Edhe pse shumë nga të dhënat e mëposhtme tashmë janë analizuar në pjesët e mëparshme, ia vlen të rishihen rezultatet e Fazës 1, paraqitur në korrik të vitit 2014[80], si një përmbledhje infografike në faqet në vijim.

- **KORRIDORI RRUGOR VIII**

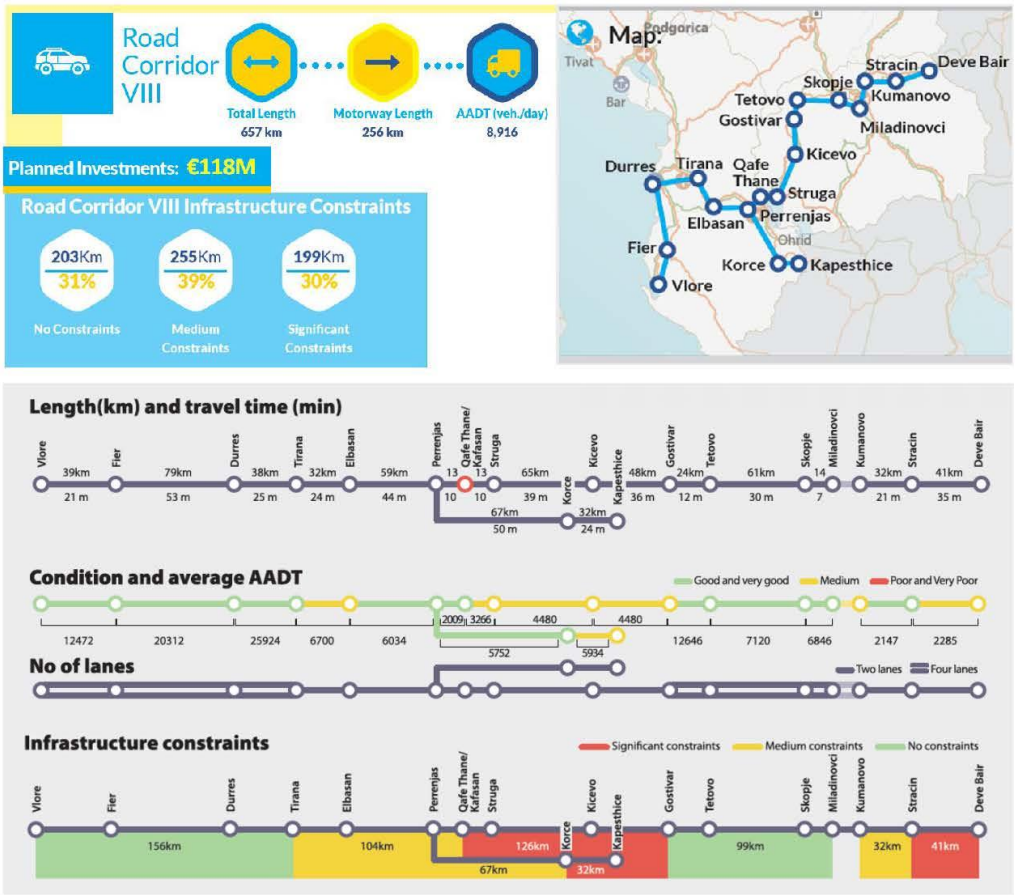


Figura 21 - Rrugë e Akseve Kryesore Korridori VIII - Situata në vitin 2014 (Burimi: OTEJL)

[80] Disa informacione janë përditësuar sipas PVM-së 2016

- **RRUGA TOKËSORE 7**

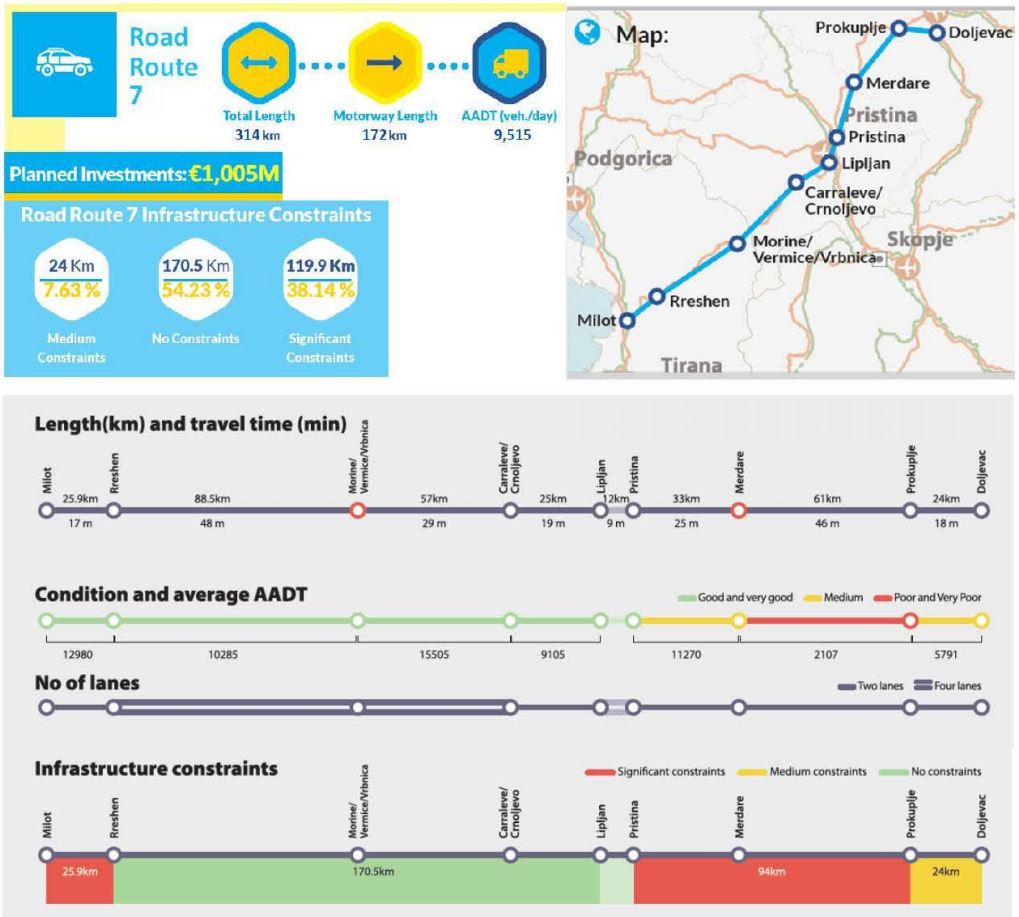


Figura 22 - Rrugë e Akseve Kryesore Rruga 7 - Situata në vitin 2014 (Burimi: OTEJL)

- **KORRIDORI HEKURUDHOR VIII**

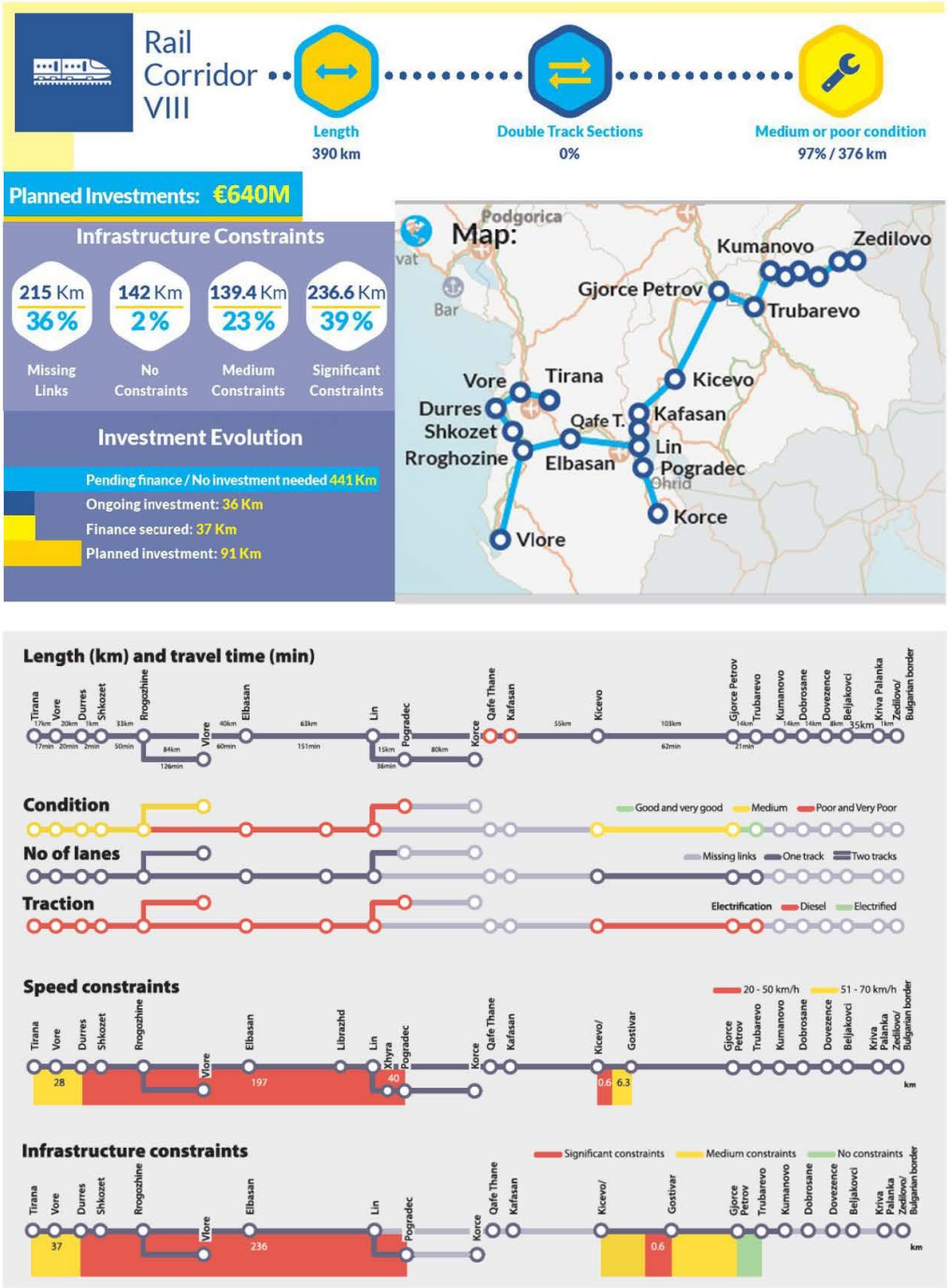


Figura 23 - Hekurudhë e Akseve Kryesore Korridori VIII - Situata në vitin 2014 (Burimi: OTEJL)

- **PORTET DETARE TË DURRËSIT DHE VLORËS**

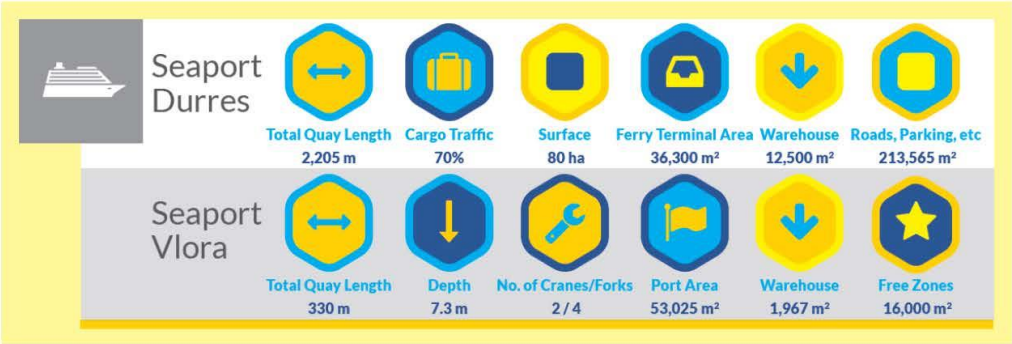


Figura 24 - Port Detar i Aksit Kryesor Shqiptar - Situata në vitin 2014 (Burimi: OTEJL)

Përfundimet kryesore të Fazës 2, lidhur me Korridorin VIII + Rrugën 7 të Akseve Kryesore, ishin si më poshtë:

- Qasja tek tregu:
  - Korridori Rrugor VIII do të vuajë nga një konkurrencë e fortë nga korridori jugor ndërmjet portit detar "Ro-Ro" të Igumenicës dhe autostradës greke që lidh IRYM-në, Bullgarinë dhe Turqinë.
  - Korridori Rrugor VIII nuk është në funksionim për shkak të pengesave të mëdha të infrastrukturës të treguara më sipër dhe për këtë arsye nuk do të ketë qasje në treg derisa të ketë përfunduar ndërtimi/rehabilitimi.
  - Siç dihet deri më tani nuk ka oferta multimodale nga operatorët, kompanitë e anijeve detare ose hekurudhore që disponohen nga Porti i Durrësit. Kompania Kineze e Transportit COSCO filloi negociata, por ato dolën të pasuksesshme. Nga ana tjetër në krahasim me portet e tjera të suksesshme në rajonin e OTEJL-it, Porti i Durrësit është shumë joaktiv në fushën e marketingut dhe aktiviteteve të tjera të shitjes. Prandaj dukshmëria e portit është mjaft e ulët dhe porti nuk është në gjendje të përftojë klientë të rinj. Megjithatë, kompania italiane Trieste Marine Terminal Spa është e interesuar të bëhet aktive në Durrës për të zgjeruar biznesin e saj në rajonin e OTEJL-it. Së fundi, edhe pse ka një problem me rrymën, Durrësi është aktualisht konkurrenti kryesor i Barit.
  - Porti i Vlorës do të jetë vetëm për ngarkesa lokale për Shqipërinë. Për shkak se nuk ka kontejnerë të disponueshëm, ky port nuk pritet të mbartë ndonjë trafik të rëndësishëm të mallrave në kalimet kufitare. Përveç kësaj, siç u vu në dukje edhe nga ANTP2, duhet që porti i Vlorës të përfundojë procesin e privatizimit për të gjitha shërbimet tregtare në port, të përforcojë efektshmërinë dhe qasjen në ekonominë e tregut.
  - Ende nuk ka asnjë rrjet terminalesh në brendësi të vendit që përfshin transportin hekurudhor.
- Performanca:
  - Performanca e cilësisë së shërbimit është paraqitur në tabelën e mëposhtme:

Boshti kryesor	Rrugor	Hekurudhor	Portual	Terminal
Korridori VIII	Mesatarisht	Dobët	Mirë	Dobët
Rruga 7	Mesatarisht	Dobët	Mesatarisht	Dobët

Tabela 32 - Vlerësimi i cilësisë së shërbimit të modalitetit (Burimi: OTEJL)

- Korridori Rrugor VIII do të vuajë nga një konkurrencë e fortë nga korridori jugor ndërmjet portit detar "Ro-Ro" të Igumenicës dhe autostradës greke që lidh IRYM-në, Bullgarinë dhe Turqinë.

- Pika kufitare e kalimit:
  - Pika Kufitare e Kalimit ndërmjet Shqipërisë dhe Malit të Zi është vlerësuar si një shembull i praktikës së mirë.
  - Në Pikën kufitare të Kalimit në Morinë (Rruga 7), ka një nevojë për një stacion të përbashkët kufitar. Doganat shqiptare mund të shkëmbejnë të dhëna në mënyrë elektronike, por kjo nuk ndodh me Kosovën. Ka rreth 2-3 km radhë makinash gjatë sezonit të verës që presin të kalojnë kufirin nga Kosova për në Shqipëri. Ka një nevojë për 7 korsi për hyrje dhe 7 korsi për dalje, si dhe një hapësirë/terminal të madh për kamionët.

Si rezultat i studimit, Nisma e Akseve të Përzgjedhura si Model ka krijuar një kategorizim ndërmjet pesë akseve të zgjedhura nga OTEJL-i dhe sipas pesë kritereve të mëposhtme (disa objektive dhe disa subjektive):

1. Rëndësia e aksit në fushën e politikës së përgjithshme të transportit të BE-së;
2. Vëllimet e trafikut bazuar në informacionin e marrë në pikat e kalimit kufitar;
3. Rëndësia e Pikave të Kalimit Kufitar;
4. Funksionimi aktual i aksit;
5. Dëshira e pjesëmarrësve në tregun e aksit për ta përmirësuar.

Në një shtrirje nga 1 deri në 10 Korridori VIII dhe Rruga 7 morën pikët më të ulëta, siç tregohet në tabelën më poshtë: Edhe pse disa pikë janë krejtësisht subjektive, kjo renditje nxjerr në pah faktin se pengesat e saj intermodale vijnë edhe nga tema të tjera dhe jo vetëm nga pengesat e infrastrukturës.

Kategorizimi	Boshti kryesor	Kriteri 1	Kriteri 2	Kriteri 3	Kriteri 4	Kriteri 5	Totali
	Pesha	10	20	15	20	35	100
1	Korridori Vc	9	9	9	9	10	93,5
2	Rruga 4	10	9	9	8	10	92,5
3	Korridori X	10	6	8	8	8	78,0
4	Lumi i Danubit	7	5	7	7	7	66,0
5	Korridorit VIII dhe Rruga 7	8	5	5	4	4	47,5

Tabela 33 - Renditja e akseve kryesore (Burimi: Raporti përfundimtar i Nismës së Akseve të Përzgjedhura si Model)

Për të përmirësuar performancën e Korridorit VIII + Rrugës 7, dhe përveç gjithë masave të infrastrukturës që janë marrë tashmë, Nisma e Akseve të Përzgjedhura si Model rekomandon veprimet që janë treguar në tabelën e mëposhtme, së bashku me vendet e përfshira:

Veprimi	Shqipëria	IRYM	Kosovë	Serbi
Të gjenden kërkesat ligjore, operacionale dhe teknike të pjesëmarrësve të tregut që do të veprojnë në Korridori VIII për të siguruar një konkurrencë dhe tërheqje në rritje për Korridorin VIII për në dhe nga porti i Durrësit).	X	X	X	
Studimi i mundësive/realizueshmërisë për të rihapur respektivisht rehabilitimin e linjave hekurudhore ndërmjet Prishtinës dhe Nisit dhe ndërtuar një stacion të ri në pikën e kalimit kufitar në Merdare/Podujevë.			X	X
Të ofrohet një korsi parkimi në secilën anë të pikës së kalimit kufitar në Merdare, për të shmangur zaptimin e rrugës normale nga kamionët dhe autobusët që presin dhe për të rritur sigurinë.			X	X

Ndërtimi i hapësirave të reja të parkimit për kamionët për të shmangur bllokimin e autostradës nga kamionët që presion në Pikën Kufitare të Kalimit Shqipëri-Kosovë	X			

Tabela 34 - Plani i Veprimit të Nismës së Akseve të Përzgjedhura si Model për Korridorin VIII dhe Rrugën 7 (Burimi: Raporti përfundimtar i Nismës së Akseve të Përzgjedhura si Model)

Dy veprimet ku Shqipëria është përfshirë janë përfshirë në Veprimet Prioritare RRUGORE 5, HEKURUDHORE 5 dhe HEKURUDHORE 6 të kësaj Strategjie Kombëtare të Transportit dhe Planit të Veprimit 2016-2020.

1.2.6.4. Konkluzionet

Si konkluzion i gjithë kësaj pjese, vlen të analizohet angazhimi i Shqipërisë - si një anëtare e UNECE-së që nga viti 1955 dhe një vend kandidat i BE-së që në vitin 2014 - për të zbatuar masat e politikës kombëtare për të promovuar transportin intermodal që janë miratuar nga Ministritë e Transportit të BE-së në vitin 2002 pas nënshkrimit të marrëveshjes së "Rezolutës së Konsoliduar të EMCT-së për Transportin e Kombinuar" (EMCT//CM (2002)3/Përfundimtar). Pas theksimit se zhvillimi i transportit intermodal dhe të kombinuar mund të kontribuojë në politikën e qëndrueshme të transportit, kjo rezolutë vuri në pas problemet kryesore që ndodhnin ende në BE në atë kohë brenda fushës së transportit intermodal dhe të kombinuar dhe që mund të gjenden në ditët e sonte në Shqipëri dhe në rajonin e OTEJL-it, pikërisht:

- Dështimi aktual për të përcaktuar dhe tarifuar kostot e vërteta, që shtrembëron konkurrencën në favor të transportit rrugor në kurriz të transportit të kombinuar, që mund të jetë një modalitet transporti më ekologjik pasi përfshin hekurudhat, rrugët ujore brendatokësore dhe/ose transportin detar;
- Nevoja për të zhvilluar transportin e kombinuar jo vetëm nëpërmjet hekurudhave dhe rrugëve, por edhe nëpërmjet rrugëve ujore brendatokësore dhe transportit të shkurtër detar, si dhe ndërfaqësimeve përkatëse (terminalet dhe portet) ndërmjet këtyre modaliteteve;
- Problemet me terminalet dhe pajisjet, ndërveprueshmëria ndërmjet dhe brenda modaliteteve të transportit (përfshi dimensionet e njësive të transportit intermodal), koha e përgjithshme e udhëtimit dhe përpikëria, formalitetet administrative dhe rregullat (përfshi operacionet e kalimit të kufirit) që të gjitha ndikojnë mbi cilësinë e shërbimit, dhe
- Mungesa e përgjithshme e konkurrencës të transportit të kombinuar, si në aspektin e cilësisë dhe të kostove/çmimeve.

Rezoluta ka bërë një listë të rekomandimeve për të gjitha vendet e BE-së arritjet e të cilave janë bërë një faktor kyç për të arritur integrimin në sektorin e transportit. Krijuar në vitin 1951 nën ombrellën e UNECE-së, **"Grupi i Punës për Transportin Intermodal dhe Logjistikën"** (WP.24 dhe paraardhësit e tij) është urdhëruar të monitorojë dhe analizojë masat kombëtare për të promovuar transportin intermodal dhe të kombinuar. Shqipëria është një nga 56 anëtarët e UNECE-së (që nga viti 1955), dhe për këtë arsye ka të bëjë me këtë mandat si një palë. Një pyetësor i plotë në lidhje me arritjet e mëdha në objektivat/çështjet që janë pjesë e Rezolutës ECMT u plotësua nga MTI-ja në dhjetor 2015. Tabela në vijim përmbledh gjendjen aktuale sipas përgjigjes së MTI-së:

Rezoluta ECMT objektivat dhe çështjet	Arritjet	Sfidat
Rëndësia e transportit intermodal në politikën kombëtare të transportit	• Transportit multimodal (det në rrugë) në portin e Durrësit • ANTP2 2010 (rishikimi 5 vjeçar)	• Bën portet shqiptare të jenë gati të lidhen me rrjetet e vendeve fqinje
Masat për të përmirësuar koordinimin e politikave kombëtare	• ANTP2 2010 (rishikimi 5 vjeçar) • NEEAP 2010-2018	• Rritja e koordinimit ndërministror

Rezoluta ECMT objektivat dhe çështjet	Arritjet	Sfidat
Masat për të përmirësuar koordinimin e politikave ndërkombëtare	• Procesi i Berlinit dhe agjendat e Lidhshmërisë (OTEJL) • Pjesëmarrja në projektet INTERMODALE dhe projekte të tjera rajonale • Ratifikimi i UNFCCC dhe Protokollit të Kiotos, si palë që nuk është pjesë e Shtojcës 1 • Anëtare e Grupit të Transportit brenda KTN-së	
Kostot dhe çmimet për të nxitur konkurrencën dhe për të zhvilluar ndërfaqësimin më efikas ndërmjet modaliteteve	• Procedura e vlerësimit të brendshëm për STRR-së për të futur skemat e çmimeve të drejta për rrugët	• Rigjallërimi i HSH-së • Zhvillimi i shkëmbimit të pasagjerëve dhe qendrave të logjistikës
Rrjetet, terminalet dhe qendrat logjistike	• Standardet AGTC zbatuar • Rrjeti RRTT-E shtrirë në Ballkanin Perëndimor (ACROSSEE) • Ndërtimi i kalatave të reja të portit për të lejuar përdorimin e mjeteve të tjera të transportit	• Ratifikimi i protokollit për rrugët ujore brendatokësore • Sektori hekurudhat të jetë në përputhje me konkluzionet e Samitit të Vjenës • Modernizimi i infrastrukturës portuale • Zhvillimi i infrastrukturës ndihmëse dhe terminaleve të transportit, si dhe forcimi i zinxhirëve logjistikë dhe ndërveprimi në standardet teknike
Ndërveprueshmëria	• Përfshirja e SKKS-së në Kodin e ri të Hekurudhave, në përputhje me standardet RSA • HSH-ja merr pjesë në Paketën Teknike të Punës 4 për të diskutuar në lidhje me ITS-në për ndjekjen dhe gjurmimin e trenave	• Prezantimi i SMTHE-së në bazë të Planit Kombëtar të Transportit • Strategjia multimodal kombëtare ITS
Masat mbështetëse financiare dhe fiskale	• GPSV për transportin • Projektet e OTEJL-it "të pranueshme për financim" dhe "për përgatitjen" • Subvencionet për HSH-në për përmirësimin e transportit të pasagjerëve dhe për renovimin e infrastrukturës dhe mirëmbajtjes	• Qasja në më shumë burime ndërkombëtare financimi • Mbështetje financiare për operacionet (operacionet specifike, fillestare, etj.) dhe masat mbështetëse fiskale (tatimi i automjeteve, përjashtimet falas për përdoruesit e rrugëve, etj.)

Rezoluta ECMT objektivat dhe çështjet	Arritjet	Sfidat
Masat rregullatore mbështetëse	• Përjashtimi i kamionëve nga ndalimi i qarkullimit gjatë fundjavës ose ditëve të pushimit • Kodi Rrugor të përcaktojë dimensionet maksimale të autorizuara në trafikun kombëtar dhe ndërkombëtar dhe peshën maksimale të autorizuar në trafikun ndërkombëtar • Përdorimi i TIR për lehtësimin e transportit intermodal • Nënshkrimi i marrëveshjeve me: ○ Gjermaninë për përdorimin e lejeve të përgjithshme për transportin e kombinuar rrugor dhe detar, e cila përfshin transportin Ro-Ro. ○ Austrinë dhe Bullgarinë, në lidhje me sistemet bonus për përdorimin e transportit intermodal • Koha e shpenzuar nga drejtuesit e kamionëve duke ngarë automjetin kundrejt periudhës së pushimit	• Liberalizimi i bartjeve fillestare dhe të terminalit • Toleranca e rregulloreve mbi kufirin e peshave të automjeteve për zbatimin e transportim rrugor
Operacionet e transportit	• Kodi i Ri Hekurudhor lejon: ○ Ngarkimin dhe shkarkimin e mallrave ○ Transportin e mallrave të rrezikshme	• Tregun e hapur për operatorët e hekurudhave
Monitorimin e tregut	• Roli i IT-së për të mbledhur dhe analizuar të dhënat dhe publikimi rishqyrtimit vjetor të ANTP2-së	• Krijimi i zyrave të informacionit për transportin e shkurtër detar
Novacion që mbulon të gjithë komponentët e zinxhirit të transportit	• Plani për Transport të Qëndrueshëm në Shqipëri	• Ligji për efikasitetin e energjisë • Themelimi i Qendrës BE-së-Shqiptare për Efikasitetin e Energjisë
Operatorët në zinxhirët e transportit intermodal	• Ratifikimi i MKF me Malin e Zi • Autostrada Adriatik - Jon • Zbatimi i ratifikimit të marrëveshjes ndërkombëtare shumëpalëshe për ngritjen e rrjetit hekurudhor me performancë të lartë në Evropën Juglindore • Deklarata Rrjeti publikuar në faqen e internetit të HSH-së	• Përdorimi i transportit intermodal për transportin e mallrave të rrezikshme • Përdorimi i rezervave ndërkombëtare të vagonëve hekurudhorë • Mbështetje shtesë për trenat e shumicës

2. Vizioni, prioritetet dhe objektivat strategjike

2.1. Një vizion për vitin 2020

Strategjia e re Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim 2015-2020 (SKZHI-II) përcakton një **vizion** afatgjatë për transportin e Shqipërisë:

"Një sistem transporti efikas, të integruar në rajon dhe në rrjetin e BE-së, që promovon zhvillimin ekonomik dhe cilësinë e jetës së qytetarëve".

Objektivat kryesore të Shqipërisë në fushën e transportit janë:

i. *Përshpejtimi i integrimit të sistemit të transportit*, dhe

ii. *Krijimi i një tregu të integruar*, që përbëhet nga infrastruktura e transportit nëpërmjet tokës, detit dhe rrugëve ujore në brendësi të vendit *që mbështet me efektshmëri kërkesat për transport*.

Në pajtim me vizionin dhe objektivat kryesore të përmendura më lartë **Strategjia e Re e Transportit dhe Plani i Veprimit 2016-2020** vendosin Prioritetet e mëposhtme Strategjike për sistemin e transportit të Shqipërisë:

Strategjia Kombëtare dhe Plani i Veprimit për Transportin Prioritetet strategjike
SP1. *Rritja e qeverisjes në sektorin e transportit për t'ju ofruar shërbime më të mira transporti si qytetarëve ashtu dhe bizneseve;*
SP2. *Zhvillimi dhe zbatimi i masave për përmirësimin e shkallës së shfrytëzimit të infrastrukturës së transportit duke larguar vështirësitë fizike e jo-fizike si dhe pengesat e panevojshme teknike ndërkufitare;*
SP3. *Sigurimi i harmonizimit me kuadrin rregullator të transportit të BE-së për krijimin e kushteve të tregut të përbashkët dhe standardeve të sigurisë në nivel rajonal dhe brenda rajonit fqinj;*
SP4. *Zhvillimi i zgjidhjeve bashkë-modale duke optimizuar modalitetet individuale të transportit dhe përqendrimi te modalitetet e transportit që janë efikase në përdorimin e energjisë dhe të ndjeshme ndaj mjedisit;*
SP5. *Futja e masave për reduktimin e konsumit të energjisë dhe kostove për njësi të shërbimit të transportit;*
SP6. *Vendosja e masave për të përmirësuar raportin e transportit hekurudhor dhe ujor, për të krijuar liberalizimin e shërbimeve hekurudhore dhe për të hapur tregun e transportit hekurudhor ndaj konkurrencës;*
SP7. *Rritja e aktiviteteve të transportit ajror dhe bashkëpunimit të trafikut ajror dhe zbatimi i nismës për Ofrimin të Shërbimit për Zonën e Përbashkët (OSHZP) për të lehtësuar transportin ajror (transportuesit më të fuqishëm ajrorë të përfitojnë nga përdorimi i aeroportit të Tiranës si një qendër rajonale për transportin ajror në Evropën Jug-Lindore); dhe*
SP8. *Rritja e përdorimit të sistemeve inteligjente të transportit në sektorin e transportit*

Tabela 35 - Strategjia Kombëtare e Transportit dhe Plani i Veprimit 2016-2020: Prioritetet strategjike

Prioritetet Strategjike të përmendura më sipër janë në harmonizim të plotë me **Dokumentin e BE-së, 2011** 'Udhërrëfyesi për një Arenë të Vetme të Transportit Evropian - Drejt një sistemi konkurrues dhe burimeve efikase të sistemit të transportit", dhe përveç kësaj adresojnë Veprimet Kyçe

Strategjike përfshirë në *Dimensionin "I"* (Transporti) në **Strategjinë e Evropës Jug-Lindore 2020** (EJL2020) promovuar nga Bashkimi Evropian.

Duke vepruar me vendosmëri mbi Prioritetet Strategjike të përcaktuara, Strategjia e re Kombëtare e Transportit dhe Plani i Veprimit 2016-2020 do të sjellin **rezultatet afatgjata** në vijim për sistemin e transportit të Shqipërisë:

Strategjia e Transportit dhe Plani i Veprimit për Shqipërinë: Rezultatet afatagjata		
Rezultatet sociale	**Rezultatet ekonomike**	**Rezultatet mjedisore**
O1. *Përmirësimi i aksesit te kujdesi shëndetësor* **O2.** *Përmirësimi i aksesit tek edukimi, trajnimi dhe mësimi gjatë gjithë jetës* **O3.** *Përmirësimi i aksesit tek objeket për pazar dhe argëtim* **O4.** *Nxitja e stilit të shëndetshëm të jetesës* **O5.** *Përmirësimi i sigurisë aktuale dhe të perceptuar të udhëtimit*	**O6.** *Përmirësimi i aksesit te mundësitë e punësimit* **O7.** *Përmirësimit i lidhjes brenda Shqipërisë dhe në nivel ndërkombëtar* **O8.** *Përmirësimi efikas, i besueshëm dhe i qëndrueshëm i lëvizjes së njerëzve* **O9.** *Përmirësimi efikas, i besueshëm dhe i qëndrueshëm i lëvizjes së mallrave* **O10.** *Përmirësimi i aksesit te vendet me interes për vizitorët*	**O11.** *Rritja e përdorimit të materialeve më të qëndrueshme dhe reduktimi i kontributit të transportit tek emetimet e gazrave të dëmshëm* **O12.** *Adaptimi ndaj ndikimeve të ndryshimeve klimaterike* **O13.** *Reduktimi i kontributit të transportit ndaj ndotjes së ajrit dhe emetimeve të tjera të dëmshme* **O14.** *Përmirësimi i ndikimit të transportit mbi mjedisin vendor* **O15.** *Përmirësimi i ndikimit të transportit mbi trashëgiminë e Shqipërisë* **O16.** *Përmirësimi i ndikimit të transportit mbi biodiversitetin*

Tabela 36 - Strategjia Kombëtare e Transportit dhe Plani i Veprimit 2016-2020: Rezultatet e pritura afatgjata

Prioritetet Strategjike të treguara, përfaqësojnë një vazhdim (dhe në të njëjtën kohë një evolucion) të objektivave specifike të përfshira në Planin Kombëtar të Transportit të Shqipërisë (PKTSH2) botuar në vitin 2010 - shumë prej të cilave nuk janë realiszuar sipas vlerësimit të detajuar në kapitullin 1 ("Kushtet aktuale të sistemit të transportit shqiptar") më sipër:

1. *Krijimi i një sistemi rregullator dhe ligjor që nxit funksionimin optimal të sistemit të transportit;*
2. *Mbështetja e zhvillimit të ekonomisë;*
3. *Sigurimi i një qasje të barabartë për të transportuar në të gjithë vendin që çon në përmirësimin e balancës së zhvillimit rajonal të vendit;*
4. *Ulja e bllokimeve të trafikut;*
5. *Promovimi i integrimit me Bashkimin Evropian dhe përmbushja e kërkesave të transportit në rajonin e Ballkanit Jugor;*
6. *Përmirësimi i sigurisë, cilësisë dhe besueshmërisë së sistemit të transportit;*
7. *Përqendrimi më i madh në transportuesit e pasagjerëve dhe mallrave, si klientë dhe përdorues;*
8. *Krijjimi i një sistemi transporti me mjedis që qëndrueshëm;*
9. *Sigurimi i transparencës në procesin e vendim-marrjes.*

2.2. Prioritetet strategjike dhe objektivat për sektorin e transportit në tërësi

Zbatimi i **Strategjisë dhe i Planit Kombëtar të Veprimit për Transportin 2016-2020** është një ndërmarrje shumë e rëndësishme për Shqipërinë, që kërkon vullnet politik të qëndrueshëm dhe të aplikuar në mënyrë kuptimplote, koordinimin e të gjithë aktorëve shtetërorë të brendshëm brenda vendit dhe bashkëpunimin jashtë me partnerët e zhvillimit të Shqipërisë. Për më tepër, zbatimi i suksesshëm varet nga angazhimi i burimeve të rëndësishme dhe thithja e menaxhimi me kosto të efektshme i këtyre burimeve brenda institucioneve shtetërore për të arritur rezultatet, përfundimet dhe ndikimet e pritshme. Zbatimi me sukses i Strategjisë Kombëtare dhe Planit të Veprimit për Transportin, varet nga qeverisja e shëndoshë, përgjegjësitë e përcaktuara qartë, transparenca gjatë gjithë kohës dhe pjesëmarrja e vazhdueshme e një game të gjerë institucionesh brenda Qeverisë dhe nga jashtë.

Në këtë drejtim duhen vënë në pah dy **objektiva** kryesore:

1. Krijimi dhe funksionimi i **Grupeve për Menaxhimin e Politikave të Integruara (GMPI).** Në mars të vitit 2015, Qeveria Shqiptare miratoi qasjen e sektorit, mekanizmin kryesor institucional për të cilin janë krijuar **Grupet për Menaxhimin e Politikave të Integruara**, në zbatim të Urdhrit të Kryeministrit nr. 129, dt.21.09.2015 . BE-ja e ka përcaktuar si një proces në të cilin "i gjithë financimi i rëndësishëm për sektorin - qoftë i brendshëm apo i jashtëm - mbështet një politikë dhe program të vetëm të shpenzimeve nën udhëheqjen e qeverisë, me qasje të përbashkëta në të gjithë sektorin". Procesi ka filluar në katër sektorë pilot: (1) menaxhimin e integruar të ujit; (2) Inovacionin dhe konkurrueshmerine; (3) reforma e administratës publike; dhe (4) punësimi, aftësitë dhe politikat sociale, por deri në vitin 2016, GMPI-të duhet të shtrihet edhe në sektorët e **transportit,** drejtësisë dhe bujqësisë dhe deri në vitin 2017 GMPI-të do të konsolidohen për të gjithë sektorët prioritarë të qeverisë. Këto GMPI pritet të zëvendësojnë gradualisht Grupet ekzistuese të Sektorit të Punës (GSP), dhe ato do të vënë në praktikë parimet e qëndrueshmërisë, sipërmarrjes dhe parimet e qeverisjes së mirë.
2. Miratimi i reformave për **Menaxhimin e Financave Publike** (MFP) në Shqipëri ka dhënë rezultate të rëndësishme gjatë viteve. Strategjia MFP 2014 - 2020 u miratua në dhjetor të vitit 2014. Objektivi i saj është të sigurojë një sistem financash publike që promovon transparencën, përgjegjshmërinë, disiplinën fiskale dhe efikasitetin në menaxhimin dhe përdorimin e burimeve publike për ofrimin e shërbimeve të përmirësuara dhe zhvillimin ekonomik. Zbatimi i reformës MFP koordinohet nga Komiteti Drejtues i Reformës MFP dhe kryesohet nga Ministri i Financave. MTI-ja është përgjegjëse për zbatimin e praktikave dhe sistemeve të MFP-së në sektorin e transportit.

Me arritjen e këtyre objektivave, MTI-ja do të jetë në gjendje të përmbushë katër kriteret për dhënien e **Përkrahjes Buxhetore Sektorit (PBS)**[81], d.m.th.:

- Ecurinë e kënaqshme në zbatimin e Strategjisë Kombëtare të Transportit Rrugor (SKT) dhe besueshmërinë e rëndësinë e vazhdueshme;
- Zbatimin i një politike të besueshme makroekonomike të orientuar nga qëndrueshmëria;
- Ecurinë e kënaqshme në zbatimin e programit të reformave të MFP 2014-2020;
- Ecurinë e kënaqshme për sa i përket disponueshmërisë publike të informacionit buxhetor në kohë, të plotë dhe të shëndoshë.

Duke pasur parasysh informacionin e mësipërm dhe duke konsideruar Urdhrin e Kryeministrit nr. 93 të datës 7 gusht 2012 (që përcakton një metodologji për përgatitjen e Strategjive Kombëtare të Sektorit), janë përcaktuar prioritet dhe objektivat strategjike të mëposhtme për sektorin e transportit si një i tërë gjatë periudhës 2016-2020:

[81] Kontrata IAPA 2016 e Reformës së Sektorit të Transportit Rrugor të Shqipërisë parashikon një MBS prej 21 milionë.

Prioriteti strategjik 1 Krijimi i koordinimit të përshtatshëm dhe kushteve të qeverisjes për një zbatim efikas të Strategjisë Kombëtare dhe Planit të Veprimit 2016 - 2020	**Objektivi 1.1** **Të sigurohet zbatimi dhe monitorimi i Strategjisë Kombëtare të Transportit dhe Planit të Veprimit 2016 - 2020**	***Rezultati i pritur*** *Realizimi i objektivave të Strategjisë Kombëtare të Transportit 2016 - 2020 nga një ekzekutim efikas i Planit të saj të Veprimit*	**Veprimi prioritar TRANSVERSAL 1** Krijimi dhe funksionimi i Grupit të Politikave të Integruara të Menaxhimit (IPMG) për sektorin e transportit.
	Objektivi 1.2 **Zbatimi i reformave të strategjisë së transportit dhe përafrimi i sektorit të transportit me Reformën e MFP dhe praktikat e tjera**	***Rezultatet e pritura*** *Përmirësimi i procesit të prokurimit, menaxhimit të kontratave, monitorimi të punimeve, pastrimit të borxheve* *Të zgjerohet përdorimi i Sistemit të Informacionit Financiar të Qeverisë*	**Veprimi prioritar TRANSVERSAL 2** Zbatimi i reformave për strategjinë e transportit dhe miratimi i MFP-së dhe praktikave për menaxhimin e kontratave në sektorin e transportit.

2.3. Prioritet dhe objektivat strategjike për transportin rrugor

Sfidat kryesore në sektorin rrugor për periudhën e planifikimit 2016-2020 janë:

1. Përfundimi i **ndërtimit të rrjetit kombëtar rrugor**, përfshi arteriet strategjike:
2. Përfundimi i **studimit të përshtatshmërisë** për **autostradën veri-jug pranë deteve Adriatik dhe Jon** (për të lehtësuar fillimin e punimeve në segmente të caktuara), përfshi përfundimin e plotë të korridorit Milot-Morinë, Rruga e Arbrit si një degë e Korridorit VIII, etj.;
3. **Harmonizimi i legjislacionit kombëtar me *acquis* të BE-së**, për transportin rrugor të mallrave dhe pasagjerëve;
4. **Reformimi i rrjetit të transportit rrugor të pasagjerëve ndërmjet qyteteve**;
5. **Përshpejtimi dhe përmirësimi i performancës së sigurisë rrugore të Shqipërisë** duke vënë në zbatim rekomandimet e Strategjisë së tanishme Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011-2020 (mirëmbajtja e infrastrukturës së transportit rrugor sipas standardeve teknike të BE-së, zbatimi i rregullt i Kontrolleve dhe Inspektimeve për Sigurinë Rrugore, eliminimi i pikave të zeza, vendosja e sistemeve ITS).

Objektivat strategjike për transportin rrugor, **deri në vitin 2020,** janë:

- Forcimi i bashkëpunimit me Kosovën, IRYM, Greqinë dhe Malin e Zi nëpërmjet lidhjeve rrugore, me synimin që të rritet vëllimi mesatar vjetor i mallrave me 7% dhe ai i pasagjerëve me rreth 6.5%.
- Ulja e numrit të vdekjeve me 30% dhe numri i pikave të zeza me 23%.
- Përmirësimi i mirëmbajtjes dhe performancës së rrjetit rrugor kombëtar me mbështetjen e kompanive të sektorit privat, nëpërmjet një sistemi menaxhimi të aseteve rrugore dhe zbatimin e Projektit të Bankës Botërore për mirëmbajtjen e rrugëve dhe sigurinë e rrugëve.
- Zgjerimi i rrjetit të rrugëve kombëtare me 45% nëpërmjet rrugëve të pjesshme kryqëzuese të rrjetit rural në rrjetin e rrugëve kombëtare (nën administrimin e e Autoriteti Shqiptar Rrugor) dhe përveç kësaj kalimin në praktikat e mirëmbajtjes së rrugëve bazuar në performancë.
- Krijimi i një baze të dhënash qendrore për të dhënat e mallrave, pasagjerëve dhe operatorëve, që do të mundësojë monitorimin gjithëpërfshirës të operimeve të transportit rrugor në Shqipëri.
- Sigurimi i funksionimit të tregut të transportit rrugor të pasagjerëve në pajtim me standardet e BE-së
- Krijimi dhe funksionimi i një mekanizmit të vetëm zgjedhës për identifikimin e investimeve prioritare që do të shqyrtohen për të përfshirë grantet IAPA II me huatë IFI në pajtim me strategjitë dhe planet ekzistuese të transportit (zbatohet për gjithë modalitetet e transportit).

Duke pasur parasysh informacionin e mësipërm dhe duke konsideruar SKZHI-II dhe Urdhrin e Kryeministrit Nr. 93 të datës 7 gusht 2012 (që përcakton një metodologji për përgatitjen e Strategjive Kombëtare të Sektorit), janë identifikuar prioritet dhe objektivat strategjike të mëposhtme për transportin rrugor gjatë periudhës 2016-2020:

Prioriteti strategjik 1 Të krijohen kushtet e përshtatshme ligjore dhe qeverisëse për një sistem efikas transporti	**Objektivi 1.1** **Të përfundohet përafrimi i legjislacionit shqiptar për transportin me *acquis* të BE-së**	***Rezultati i pritur*** *Një organ kombëtar legjislativ për transportin që të ruajë arritjen e një sektori transporti shumë të zhvilluar*	**Veprimi prioritar RRUGOR 1** Zbatimi i hartës së udhës për përafrimin e legjislacionit të transportit të përcaktuar nga Asistenca Teknike e Financuar nga BE-ja EuropeAid/134513/C/SER/AL bazuar në PKIE 2016-2020.
	Objektivi 1.2 **Të përmirësohen strukturat ekzistuese të qeverisjes**	***Rezultati i pritur*** *Funksionimi i strukturave publike efikase që mbështesin shpërndarjen e strategjisë së transportit të përcaktuar nga qeveria shqiptare*	**Veprimi prioritar RRUGOR 2** Miratimi i MFP-së dhe praktikave të menaxhimit të kontakteve në ARRSH, rritja e numrit të personelit të caktuar në MTI dhe strukturat e saja vartëse që drejtojnë transportin rrugor dhe përveç kësaj kryerja e programeve të reja për trajnimin dhe ndërtimin e kapaciteteve.
Prioriteti strategjik 2 Të përfundohet dhe modernizohet rrjeti rrugor parësor dhe dytësor rrugor i Shqipërisë	**Objektivi 2.1** **Të përfundohen "lidhjet që mungojnë" dhe të përmirësohen standardet e infrastrukturës ekzistuese rrugore**	***Rezultati i pritur*** *Një rrjet rrugor gjithëpërfshirës në pajtim me angazhimet e OTEJL-s dhe sigurimi i lidhjes së rrjetit parësor me atë dytësor*	**Veprimi prioritar RRUGOR 3** Të përfundohen projektet në vijim dhe të zbatohet një grup kryesor i strukturuar i projekteve për rrugët gjatë periudhës 2016-2020, në pajtim me GPSV-në për transportin.
	Objektivi 2.2 **Të sigurohet një strukturë e mirë drejtuese në të gjithë ciklin e jetës së një projekti të infrastrukturës rrugore**	***Rezultati i pritur*** *Operimi dhe mirëmbajtja e rrjetit rrugor kombëtar duke përmbushur nevojat e lëvizshmërisë së Shqipërisë në mënyrë të sigurt, të qëndrueshme dhe konkurruese*	**Veprimi prioritar RRUGOR 4** Zbatimi i një Plani për Mirëmbajtjen e Rrugëve dhe Eliminimin e Pikave të Zeza dhe një udhërrëfyesi të detajuar që përditëson proceset e planifikimit, standardet e projektimit dhe ndërtimit, praktikat e funksionimit dhe mirëmbajtjes dhe mbikëqyrjes së punimeve.

Prioriteti strategjik 3 Forcimi i bashkëpunimit rajonal nëpërmjet lidhjeve rrugore	**Objektivi 3.1** **Reduktimi i kohës dhe procedurave për kalimin e kufijve**	***Rezultatet e pritura*** *Përmirësimi i lidhjes, sigurisë dhe parrezikshmërisë në Pikat Kufitare të Kalimit (PKK)* *Rritja e vëllimit mesatar vjetor të mallrave me Kosovën, IRYM, Greqinë dhe Malin e Zi me 10% dhe pasagjerëve me rreth 15% deri në vitin 2020*	**Veprimi prioritar RRUGOR 5** Krijimi i pikave kufitare të përbashkëta të kalimit sipas parimit "një dritare e vetme" që zbatohet tashmë në pikën kufitare të kalimit në Sukobin-Muriqan.
			Veprimi prioritar RRUGOR 6 Ndërtimi i një infrastrukture për parkime të dedikuara në pikat kufitare të kalimit për të shpejtuar procedurat e kalimit të kufirit për kamionët dhe autobusët.
	Objektivi 3.2 **Shmangia e diskriminimit që shfaqet ndaj operatorëve shqiptarë të transportit rrugor**	***Rezultati i pritur*** *Taksa të ngarkesës së boshtit të harmonizuara ose të paktën jo-diskriminuese ndërmjet të gjitha shteteve OTEJL (përfshi Shqipërinë) dhe shteteve anëtare të BE-së*	**Veprimi prioritar RRUGOR 7** Të përgatitet një Konventë ndërmjet pjesëmarrësve të OTEJL dhe shteteve anëtare të BE-së/BE-së në lidhje me harmonizimin e taksimit të ngarkesës së boshtit për të shmangur diskriminimin.
Prioriteti strategjik 4 Sigurimi i funksionimit të tregut të transportit rrugor në pajtim me standardet e BE-së	**Objektivi 4.1** **Të përfundohet kuadri efikas operacional dhe institucional për transportin rrugor të mallrave dhe pasagjerëve**	***Rezultati i pritur*** *Ofrimi i shërbimeve efikase të transportit rrugor për qytetarët dhe bizneset e Shqipërisë*	**Veprimi prioritar RRUGOR 8** Promovimi i krijimit të kooperativave për sipërmarrësit dhe sindikatat e transportit rrugor dhe përveç kësaj stimujt e taksave për modernizimin e flotës së automjeteve për mallrat dhe pasagjerët.
			Veprimi prioritar RRUGOR 9 Rritja e shpeshtësisë së kontrolleve të makinave në rrugë dhe përveç kësaj forcimi i procedurës së lëshimit të licencave për operatorët e transportit rrugor.
			Veprimi prioritar RRUGOR 10 Krijimi i Programit Kombëtar të Novacionit për Transportin Rrugor, në bashkëpunim me institucionet akademike dhe bizneset private.

2.4. Prioritet dhe objektivat strategjike për transportin hekurudhor

Sfidat kryesore në sektorin hekurudhor për periudhën e planifikimit 2016-2020 janë:

1. Reformimi i sistemit **Forcimi i kapaciteteve dhe burimeve njerëzore** në të gjitha nivelet,
2. Krijimi i kushteve të favorshme ligjore dhe institucionale **për të tërhequr investimet e huaja; dhe**
3. Krijimi një fushe veprimi të barabartë me **modalitetet e tjera të transportit.**

Në kuadër të Strategjisë EJL 2020 dhe Samitit të Vjenës për Ballkanin Perëndimor të gushtit 2015, **objektivat strategjike** në transportin hekurudhor **për vitin 2020** janë:

- Sigurimi i një rritjeje pesë herë më të madhe në vëllimin e pasagjerëve nga nivelet e vitit 2013 dhe një rritjeje dy herë më të madhe në transportin hekurudhor të mallrave përtej niveleve të vitit 2013 (me një theks në transportimin rajonal) nëpërmjet rehabilitimit të hekurudhave që lidhin Tiranën-Durrësin, Vorën-Hanin e Hotit, Durrësin-Elbasanin, Rrogozhinën-Vlorën dhe Elbasanin-Pogradecin-kufirin me IRYM.
  - Theksimi i bashkëpunimit ndërmjet aktorëve të ndryshëm në sektorin e hekurudhave (IM, RU, terminalet logjistike, MTI, etj.) për të ofruar një alternativë tërheqëse për transportin rrugor në sektorin e mallrave e të pasagjerëve edhe në lidhje me çështjet ndërkufitare;
  - Harmonizimi dhe standardizimi i proceseve.
- Zbatimi i "Marrëveshjes ndërmjet Qeverisë së Malit të Zi dhe Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë mbi Dërgimet Kufitare për Transportin Hekurudhor" të vitit 2013 për ta bërë kalimin e kufijve funksional, si pjesë e korridorit Adriatiko-Jonian, në veçanti:
  - Instalimi i një stacioni hekurudhor të përbashkët në Tuz;
  - Konkludimi i marrëveshjeve pasuese (i) ndërmjet menaxherëve të infrastrukturës hekurudhore të Shqipërisë dhe Malit të Zi[82], (ii) ndërmjet doganave të dy shteteve,[83] (iii) ndërmjet policisë kufitare[84], dhe (iv) ndërmjet autoriteteve të tjera kufitare të dy shteteve.
- Zhvillimin e një kuadri ligjor gjithëpërfshirës për transportin hekurudhor, përfshi një kod të ri hekurudhor, i cili do të zhvillojë një treg të hapur për operacionet dhe interoperabilitetin me standarde teknike që synon shpejtësi të lartë deri:
  - Përfshirja e Organit të Rregullator të Tregut Hekurudhor brenda Autoritetit të Konkurrencës (apo një Autoriteti tjetër Rregullator Kombëtar);
  - Krijimi i menaxherëve të pavarur të infrastrukturës hekurudhore; dhe
  - Krijimi i ndërmarrjeve të reja hekurudhore.
- Përmirësimi i sigurisë për mbrojtjen e trafikut hekurudhor duke krijuar një:
  - Autoritet të Sigurisë Hekurudhore;
  - Organi i Licencimit Hekurudhor;
  - Organi/ Njësia për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve në Hekurudhë i pavarur nga Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore.
- Zbatimi i strategjisë së reformës hekurudhore duke mbështetur:
  - Hapjen e tregut hekurudhor mbi baza pilote në Korridorin Lindor/të Mesdheut Lindor;
  - Përcaktimi i kornizës për zbatimin e korridore të mallrave të BE-së shtrirë në Ballkanin Perëndimor.

---

82 Finalizimi pritet të bëhet deri në fund të qershorit 2016.

83 Drafti i parë i bazuar në protokollin paraprak OTEJL - për doganat - është në diskutim. DG TAXSUD ka konfirmuar përputhshmërinë e projekt-protokollit të OTEJL-it me legjislacionin e BE-së (statusi që nga 15 qershor 2016).

84 Projekt-protokolli i OTEJL-it - policia kufitare - paraqitur te DG Home për pajtueshmërinë (statusi që nga 15 qershor 2016)

Duke pasur parasysh informacionin e mësipërm dhe duke konsideruar SKZHI-II dhe Urdhrin e Kryeministrit Nr. 93 të datës 7 gusht 2012 (që përcakton një metodologji për përgatitjen e Strategjive Kombëtare të Sektorit), janë identifikuar prioritet dhe objektivat strategjike të mëposhtme për transportin hekurudhor gjatë periudhës 2016-2020:

Prioriteti strategjik 1 Reformimi i sektorit hekurudhor për të krijuar një treg të hapur për publikun dhe investitorë privatë	**Objektivi 1.1** **Krijimi i një legjislacioni të tregut të hapur për një treg të drejtë, jo-diskriminues dhe transparent dhe forcimi i kapaciteteve në të gjitha nivelet**	***Rezultatet e pritura*** *Hapja e sektorit hekurudhor në pajtim me Direktivat Evropiane dhe Kuadrin Evropian* *Krijimi i një kuadri tërheqës për hyrjen e sipërmarrjeve të reja hekurudhore* *Kontroll më i mirë mbi përdorimin e fondeve publike në lidhje me Hekurudhën Shqiptare* *Hapja e tregut edhe në fushën e pranimit teknik të standardeve të BE-së (pranimi i organeve të njoftuara të BE-së, pranimi ndërkufitar, etj., dhe sigurimi i aksesit të hapur dhe jo-diskriminues te rrjeti hekurudhor dhe ofruesit e objekteve të shërbyera)* *Krijimi i një tregu hekurudhor të drejtë, jo-diskriminues dhe transparent*	**Veprimi prioritar HEKURUDHOR 1** Miratimi dhe zbatimi i efektshëm i kodit të ri hekurudhor në pajtim me Direktivat përkatëse të BE-së, veçanërisht Direktivën 2012/34/BE. **Veprimi prioritar HEKURUDHOR 2** Ndarja e Hekurudhës Shqiptare në operatorë për menaxhimin e infrastrukturës, mallrave dhe pasagjerëve. **Veprimi prioritar HEKURUDHOR 3** Krijimi i organeve për sigurinë e hekurudhave (siguria, licencimi, hetimi i aksidenteve) dhe organeve rregullatore të tregut (përfshirja e Organit Rregullator të Hekurudhave brenda Autoritetit të Konkurrencës) dhe trajnimi i personelit.
	Objektivi 1.2 **Krijimi i kushteve të favorshme ligjore dhe institucionale për të tërhequr investimet e huaja në portet shqiptare.**	***Rezultatet e pritura*** *Tërheqja e investimeve të reja dhe vëllimeve të reja* *Rritja e tërheqjes ndaj porteve shqiptare*	**Veprimi prioritar HEKURUDHOR 4** Sqarimi i situatës në porte në lidhje me ligjet detare dhe hekurudhore (sqarimi i detyrave dhe kërkesave të koncesionarëve, menaxhimit të infrastrukturës hekurudhore dhe autoritetit të portit)

Prioriteti strategjik 2 Pozicionimi i Shqipërisë brenda tregut hekurudhor evropian si një aktore në korridoret e transportit të Evropës Jug-Lindore dhe Korridoret Hekurudhore të Mallrave (KHM)	**Objektivi 2.1** **Rritjen e konkurrencës dhe dukshmërinë e zgjerimeve të Korridoreve RRTT-E dhe Korridoreve OTEJL.**	***Rezultati i pritur*** *Tërheqja e investimeve* *Reduktimi i kohës së transitit dhe kostove të transportit* *Krijimi* *Reduktimi i kostove logjistike*	**Veprimi prioritar HEKURUDHOR 5** Integrimi i Nismës për Akset Kryesore të OTEJL-së në sistemin e korridoreve të Rrjetit Hekurudhor Evropian (RRHE) dhe zbatimi i procedurave përkatëse të RRHE-së dhe KHM-së.
			Veprimi prioritar HEKURUDHOR 6 Ngritja e korridoreve hekurudhore tërheqëse në brendësi të vendit për Portin e Durrësit në pajtim me Planin e Veprimit të Nismës për Akset Kryesore të OTEJL-së dhe përfshirja aktive e porteve për promovimin dhe marketingun.
			Veprimi prioritar HEKURUDHOR 7 Sigurimi i një niveli të lartë të mirëmbajtjes me një sistem parandalues të mirëmbajtjes në rrjetin kryesor dhe gjithëpërfshirës hekurudhor.

2.5. Prioritet dhe objektivat strategjike për transportin detar

Sfidat kryesore në sektorin detar për periudhën e planifikimit 2016-2020 janë:

1. **Modernizimi i infrastrukturës së porteve** nëpërmjet investimit:
2. **Forcimi i administratës detare në pajtim** me standardet e BE-së:
3. Një specializim më i madh i funksioneve të porteve me idenë që të rritet intermodaliteti i tyre, veçanërisht për lidhjet portuale-hekurudhore; dhe
4. **Aftësi më të mira përpunimi në porte** kombinuar me një **orientim drejt një sistemi intermodal.**

Për sa i përket **objektivave strategjike**, prioritetet kryesore për periudhën 5 vjeçare të ardhme janë:

- Përmirësimi i sistemit rregullator detar me qëllim arritjen e standardeve të BE-së dhe ato ndërkombëtare, kryesisht nëpërmjet rritjes së kapacitetit dhe aftësive të Drejtorisë së Përgjithshme Detare (DPGJ);
- Promovimi dhe zhvillimi i tregjeve detare të punës nëpërmjet rritjes së numrit të detarëve në 1200 certifikata në përputhje me standardet e IMO-s;
- Reformimi i strukturës institucionale të porteve të Vlorës, Shëngjinit dhe Sarandës drejt modelit të autoritetit portual, sikurse po zbatohet nga porti i Durrësit, me qëllim rritjen e pjesëmarrjes së sektorit privat si mjeti kryesor për zhvillimin dhe investimet në port.
- Vazhdimi i zhvillimit dhe modernizimit të porteve shqiptare sipas master planeve dhe me një orientim drejt ekonomisë së tregut deri në vitin 2020 duke arritur: (i) një rritje prej 15% në vëllimin e mallrave të trajtuara në portet shqiptare; (ii) një rritje prej 12% në numrin e pasagjerëve të transportuar nga tragetet; (iii) rehabilitimin e infrastrukturës dhe superstrukturës së 4 porteve kryesore përfshi portet turistike; dhe (iv) një rritje të synuar prej 12% në vëllimin e përpunimit të kontejnerëve.
- Zhvillimi dhe promovimi i turizmit detar duke zhvilluar infrastrukturën dhe superstrukturën portuale të nevojshme, veçanërisht në Sarandë, ndërkohë që në të njëjtën kohë përpunohet një strategji ndër-sektoriale (transporti, turizmi dhe i bashkive vendore) për të tërhequr më shumë anije lundruese (kroçera) dhe turizmin detar në Shqipëri.

Ndërsa prioritetet strategjike të identifikuara për sektorët e transportit detar dhe portet detare dhe planet përkatëse të veprimit sugjerojnë një sasi më të ulët të investimeve në krahasim me sektorët e tjerë të transportit; kjo ka të bëjë vetëm me investimet e sektorit publik nën MTI-në. Siç është theksuar në pjesë të ndryshme të këtij raporti, sektori detar dhe portual është i orientuar kryesisht nga mallrat dhe biznesi ku planifikimi dhe zhvillimi mund të financohet kryesisht nga subjekte të sektorit privat në një mjedis të përshtatshëm e mundësues që përfshin liberalizimin e sektorit dhe reformën e porteve.

Në këtë drejtim, lista e planeve të veprimit dhe projekteve për sektorin detar të përfshira në këtë raport i referohet vetëm investimeve detare dhe portuale me fondet publike, fondet e BE-së dhe granteve e donatorëve të tjerë. Projektet që mund të financohen gjerësisht ose plotësisht nga sektori privat, siç është rasti i turizmit detar dhe zhvillimi i porteve, nuk shfaqen këtu. Të dyja llojet e investimeve, ato në shkallë të gjerë ose të vogël në porte dhe turizmin detar në Shqipëri mund të tërheqin interes të konsiderueshëm nga investitorët privatë vendas dhe të huaj, nëse ka një mjedis mundësues e të përshtatshëm. Ndaj, fokusi i komponentit detar në këtë strategji është që t'i drejtojë politikbërësit drejt reformës së tregut, institucionale dhe rregullatore, të nevojshme për të tërhequr pjesëmarrjen e sektorit privat.

Duke pasur parasysh informacionin e mësipërm dhe duke konsideruar SKZHI-II dhe Urdhrin e Kryeministrit Nr. 93 të datës 7 gusht 2012 (që përcakton një metodologji për përgatitjen e Strategjive Kombëtare të Sektorit), janë identifikuar prioritet dhe objektivat strategjike të mëposhtme për transportin detar dhe sektorët e porteve detare gjatë periudhës 2016-2020:

Prioriteti strategjik 1 Sisteme detare dhe portuale efikase dhe të përgjegjshme	**Objektivi 1.1** **Përmirësimi i sistemit rregullator detar në pajtim me standardet dhe rregulloret e IMO dhe BE-së**	***Rezultatet e pritura*** *Përafrimi i legjislacionit detar shqiptar me atë të IMO-së dhe BE-së* *Përmirësimi i performancës dhe standadeve rregullatore detare*	**Veprimi prioritar DETAR 1** Ratifikimi dhe nënshkrimi i konventave dhe rregulloreve të IMO-së dhe BE-së mbi sigurinë detare, mbrojtjen e mjedisit dhe menaxhimin bregdetar.
			Veprimi prioritar DETAR 2 Krijimi i udhërrëfyesit dhe planit të veprimit për të përafruar dhe shoqëruar rregulloret e IMO-së dhe BE-së në pajtim me rekomandimet e EuropeAid/134513/C/SER/AL (E0397C).
	Objektivi 1.2 **Përmirësimi i kapaciteteve institucionale dhe udhëheqëse të sektorit detar dhe portual**	***Rezultatet e pritura*** *Përmirësimi i kapaciteteve institucionale dhe njerëzore të administratës detare* *Përmirësimi i strukturave institucionale të porteve në pajtim me sistemet moderne të porteve* *Sigurimi i pavarësisë rregullatore dhe financimit të qëndrueshëm për agjencitë publike dhe portuale detare*	**Veprimi prioritar DETAR 3** Forcim i kapacitetit institucional, drejtues, financiar dhe kapaciteteve njerëzore të GMD-së
			Veprimi prioritar DETAR 4 Reformimi i strukturës institucionale të porteve të Vlorës, Shëngjinit dhe Sarandës drejt strukturave të porteve me pronar të tokës.
			Veprimi prioritar DETAR 5 Krijimi dhe zbatimi i Sistemit Shqiptar për Menaxhimin dhe Informacionin e Mjeteve Detare të Trafikut (VTMIS).
			Veprimi prioritar DETAR 6 Krijimi dhe zbatimi i Sistemit të Identifikimit dhe Gjurmimit në Distanca të Largëta (LRIT).

Prioriteti strategjik 2 Rritja e qëndrueshme për tregjet detare dhe portuale	**Objektivi 2.1** **Rehabilitimi dhe modernizimi i infrastrukturës dhe shërbimeve portuale**	***Rezultatet e pritura*** *Akses te kapacitetet ekzistuese e performanca portuale si dhe ofrimet e shërbimeve* *Akses te rritja e trafikut dhe tregjet e ardhshme portuale* *Rishikimi/përditësimi i master planeve strategjike dhe afat-gjata të porteve* *Zhvillimi i planit të veprimit për modernizimin dhe rritjen e portit* *Zbatimi i projekteve detarenë vijim dhe të reja*	**Veprimi prioritar DETAR 7** Aksesi te planifikimi dhe performanca e kapacitetit të portit ndaj rritjes së ardhme të trafikut dhe tendencave të tregut.
			Veprimi prioritar DETAR 8 Zhvillimi i planit të veprimit operacional dhe strategjik të kuantifikuar dhe integruar për rritjen dhe modernizimin e porteve.
			Veprimi prioritar DETAR 9 Përfundimi i projekteve të ndërtimit në vijim dhe zbatimi i projekteve të reja koncesionare dhe të përgatitjes gjatë periudhës 2016-2020.
	Objektivi 2.2 **Mbështetje dhe promovim për turizmin detar**	***Rezultatet e pritura*** *Zhvillimi i strategjisë së integruar dhe shumë-sektoriale për turizmin detar* *Krijimi i potencialit të favorshëm të rritjes për turizmin detar*	**Veprimi prioritar DETAR 10** Përgatitja dhe zhvillimi i deklaratave të politikës kombëtare dhe strategjisë ndër-sektoriale për turizmin detar.
			Veprimi prioritar DETAR 11 Zhvillimi i skemave të stimujve për tërheqjen dhe promovimin e turizmit detar dhe lundrimeve argëtuese turistike në Shqipëri.
	Objektivi 2.3 **Zhvillimi dhe promovimi i tregjeve detare të punës**	***Rezultatet e pritura*** *Zhvillimi i tregjeve detare të punës* *Futja e programeve dhe strategjive MET të*	**Veprimi prioritar DETAR 12** Zhvillimi i strategjisë dhe planit të veprimit për tregjet detare të punës, përfshi rritjen e numrit të detarëve dhe punëve të tjera përkatëse në profesionet detare.

	përshtatura me strategjinë e tregut detar të punës *Krijimi i potencialit për rritje të favorshme për tregjet detare të punës*	**Veprimi prioritar DETAR 13** Zhvillimi, promovimi dhe monitorimi i programeve MET në të gjitha modalitetet e transportit detar dhe zgjerimi i tyre në fusha të tjera si shërbimet në det të hapur, ato bregdetare dhe agjencitë e anijeve.

2.6. Prioritet dhe objektivat strategjike për transportin ajror

Sfidat kryesore në sektorin ajro për periudhën e planifikimit 2016-2020 janë:

1. Zhvillimi dhe ndërtimi i **infrastrukturës së re të aeroportit në jug** të vendit;
2. Krijimi i **kushteve të përshtatshme për një treg më konkurrues me shërbime ajrore të liberalizuara** që do të sjellin mundësinë e një **reduktimi në shpenzimet e udhëtimit** për pasagjerët;
3. Zbatimi dhe unifikimi i **standardeve ndërkombëtare për sigurinë ajrore** (air safety).

Objektivat strategjike për transportin ajror deri në vitin 2020 janë:

- Harmonizimi i transportit ndërkombëtar me transportin kombëtar, si dhe efektshmëria e këtij të fundit për shërbimin publik. Kjo përfaqëson një sfidë politike pasi Republika e Shqipërisë do të jetë një pjesë integrale e sistemit evropian të aviacionti dhe Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës mund të bëhet një qendër e rëndësishme rajonale për transportin ajror në Evropën jug-lindore. Pozicioni gjeografik tejet i mirë i Shqipërisë në këtë rajon përfaqëson këtë mundësi.
- Shqipëria duhet të bëhet konkurruese në tregun e transportit ajror për të siguruar lidhje të drejtpërdrejtë me aeroportet kryesore evropiane në mënyrë që të rrisë fluksin e pasagjerëve për në dhe nga Shqipëria.
- Forcimi i bashkëpunimit rajonal në fushën e transportit ajror, nëpërmjet zbatimit efikas të legjislacionit dhe projekteve për aeroportet, me synimin që të rritet kapaciteti i trafikut dhe të përdoren metodat më të efektshme për të tërhequr kapitalin privat në këto shërbime,
- Gjatë periudhës së planifikimit 2015-2020, të arrihet një rritje vjetore prej 8% në fluksin e pasagjerëve nëpërmjet fitimit të efikasitetit dhe nëpërmjet krijimit të një tregu konkurrues në pajtueshmëri të plotë me standardet ndërkombëtare.
- Deri në vitin 2020, të zbatohen standardet e unifikuara për sigurinë dhe parrezikshmërinë nëpërmjet miratimit të dokumenteve ndërkombëtare të Sigurisë së Aviacionit Civil, duke synuar një reduktim vjetor mesataren prej 10% në problemet e zbatimit të standardeve të sigurisë.
- Forcimi i rolit të Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar (AACSH) si Autoriteti Kombëtar Mbikqyrës për aviacionin civil, nëpërmjet monitorimit dhe analizimit të vazhdueshëm të tregut dhe kostove të aviacionit civil.
- Marrja në konsideratë e performancës së pritshme të transportit ajror, ndërkohë që do të ketë një fokus në konkurrencën rajonale, çështjet mjedisore dhe nevojat e burimeve njerëzore.
- Vëmendje ndaj cilësisë së shërbimeve, efikasitetit të operacioneve, roleve sociale në proporcion me kërkesat e transportit.

Duke pasur parasysh informacionin e mësipërm dhe duke konsideruar SKZHI-II dhe Urdhrin e Kryeministrit Nr. 93 të datës 7 gusht 2012 (që përcakton një metodologji për përgatitjen e Strategjive Kombëtare të Sektorit), janë identifikuar prioritet dhe objektivat strategjike të mëposhtme për transportin ajror gjatë periudhës 2016-2020:

Prioriteti strategjik 1 Zhvillimi i aeroporteve të reja	**Objektivi 1.1** **Rritja ekonomike dhe e aktivitetit turistik në veri e në jug dhe rritja e konkurrencës ndërmjet aeroportit të Tiranës, Kukësit dhe atij "të jugut" që rajonit t'i shërbejnë më shumë linja ajrore**	***Rezultatet e pritura*** *Zhvillimi i një Master Plani Kombëtar për Aeroportet* *Zhvillimi i operacioneve në aeroportin e Kukësit* *Fillimi i zhvillimit të aeroportit jugor në një qendër për fluturime brenda Evropës dhe Mesdheut*	**Veprimi prioritar AJROR 1** MTI-ja të kërkojë konsulencë për përgatitjen e një studimi për Master Planin Kombëtar të Aeroporteve të Shqipërisë për 20 vjet, bazuar në statistikat dhe tendencat e transportit ajror, duke marrë parasysh parashikimin e trafikut dhe duke konsideruar zhvillimin ekonomik dhe të turizmit, me theksin në aeroportin në jug të Shqipërisë, zgjerimin e aeroportit të Tiranës përtej vitit 2025 dhe përmirësimin e infrastrukturës së funksionimit për aeroportin e Kukësit.
			Veprimi prioritar AJROR 2 Përditësimi i aeroportit të Kukësit dhe zhvillimi i aeroportit në jug për rritjen e operacioneve të transportit ajror në Shqipëri dhe për promovimin e rritjes së turizmit.
Prioriteti strategjik 2 Krijimi i një tregu më konkurrues me shërbime ajrore të liberalizuara;	**Objektivi 2.1** **Më shumë zgjedhje për pasagjerët, mallrat, fluturimet dhe destinacionet e mundshme me shërbime konkurruese në cilësi dhe pagesa**	***Rezultati i pritur*** *Konsumatorët, përfshi diasporën shqiptare, kanë një gamë më të gjerë biletash dhe llojesh shërbimi dhe më shumë rrugë e më të shpeshta*	**Veprimi prioritar AJROR 3** Transpozimi dhe zbatim i rregullave dhe direktivave të KE-së në lidhje me aksesin në treg, kërkesat e siguracionit për transportuesit dhe rregullat e konkurrencës për të mundësuar kombinimin e fluturimeve të rregullta me fluturimet me çmime të ulta dhe investime të mundshme për operatorët ajror nga shqiptarët dhe të tjerë.
			Veprimi prioritar AJROR 4 Forcimi i ngritjes së kapaciteteve të politikave, të organeve operacionale dhe mbikëqyrëse të përfshira në politikat dhe vendimet e transportit ajror për të ndihmuar në zbatimin e rregulloreve të BE-së.

Prioriteti strategjik 3 Zbatimi dhe unifikimi i **standardeve ndërkombëtare për sigurinë ajrore**	**Objektivi 3.1** **Përfundimi i transpozimit të rregulloreve dhe direktivave të BE-së sipas versionit më të fundit të Shtojcës së marrëveshjes së ECAA-së dhe sigurimi i pajtueshmërisë me SPR-ve të ONAC-ut**	***Rezultati i pritur*** *Shqipëria të përfundojë Fazën 1 dhe II të marrëveshjes ECAA në lidhje me rregullat e përcaktuara në Shtojcën I të marrëveshjes ECAA përfshi parrezikshmërinë (security) dhe sigurinë (safety) ajrore, aksesin tek tregu dhe konkurrencën, si dhe rregullat sociale dhe mjedisore*[85]	**Veprimi prioritar AJROR 5** Transpozimi i gjithë rregullave dhe direktivave të mbetura të KE-së brenda një afati të miratuar kohor dhe puna mbi planin e veprimit ndreqës të USOAP-it për të reduktuar më tej *mungesën e zbatimit të efektshëm (ZE).*
			Veprimi prioritar AJROR 6 Forcimi i kapaciteteve të AACSH-së për sa i përket kërkesave për personel dhe inspektorë, kompetencë dhe materiale udhëzuese për certifikim, miratim dhe për mbikëqyrjen/monitorimin e industrisë së aviacionit në të gjitha fushat e parrezikshmërisë, sigurisë dhe punës drejt Programit Kombëtar Shqiptar të Sigurisë dhe procedurave të sigurisë "të përmbledhura në një vend të vetëm".
Prioriteti strategjik 4 **Reduktimi i kostove të udhëtimit** për pasagjerët	**Objektivi 4.1** **Udhëtimi ajror të bëhet më i mundshëm për qytetarët e Shqipërisë dhe të shtohet rritja e trafikut ajror, ngarkesave dhe destinacioneve**	***Rezultati i pritur*** *Udhëtim ajror i përballueshëm dhe i lehtë për shqiptarët (përfshi diasporën), vizitorët, turistët dhe bizneset dhe mundësitë më të zgjeruara për udhëtim ajror në lidhje me destinacionet, biletat dhe linjat e fluturimit*	**Veprimi prioritar AJROR 7** Rishikimi i tarifave për aeroportet dhe navigimin ajror me mundësinë e uljes së komponentëve të tarifave si dhe reduktimin e taksave të qeverisë dhe tarifat e sigurisë së aviacionit, që do të influencojnë në uljen e çmimeve të biletave ajrore ndërkohë që do të ketë më shumë fluturime dhe rritje ekonomike të aktiviteteve që do të çojë në më shumë të ardhura për qeverinë.

[85] Shqipëria do të sigurojë që kontrollet e ICAO-os dhe EASA-s të ndihmojë në mënyra të matshme përmirësimet që ndikohen të tilla si rritja e zbatimit të efektshëm (ZE) të standardeve të ONAC-ut dhe përfundimin e fazës së 1 dhe 2 të ECAA brenda 5 viteve të ardhshme.

2.7. Prioritetet dhe objektivat strategjike për transportin intermodal dhe të kombinuar

Sipas Grupit të Punës së UNECE-së mbi Transportin Intermodal dhe Logjistikën në sesionin e 58-të të mbajtur në Gjenevë në dhjetor të vitit 2015, **sfidat** e mëposhtme për të promovuar transportin intermodal në Shqipëri janë:

- Rritja e **rëndësisë së transportit intermodal** në politikën kombëtare të transportit;
- Marrja e masave për përmirësimin e **koordinimit të politikave kombëtare dhe ndërkombëtare** (të mjedisit, përdorimit të tokës, transportit);
- Në lidhje me **kostot dhe çmimet:**
  - Krijimi i konkurrencës së drejtë ndërmjet modaliteteve;
  - Zhvillimi i ndërfaqësimeve më të lira dhe më efikase ndërmjet modaliteteve të transportit;
- Në lidhje me **rrjetet, terminalet dhe qendrat logjistike:**
  - Zbatimi i standardeve ndërkombëtare (p.sh. Marrëveshja AGTC dhe Protokollet e saja për ujërat brendatokësore);
  - Integrimi i planifikimit të terminaleve në planifikimin kombëtar, rajonal ose ndërkufitar të transportit dhe të përdorimit të tokës;
  - Përqëndrimi i përpjekjeve financiare në mënyrë që të eliminohen pengesat;
  - Caktimi i burimeve publike direkt ose indirekt në infrastrukturë për të përmirësuar qasjen në terminale dhe për të përmirësuar objektet e terminaleve për trajtimin, magazinimin dhe përpunimin e Njësive të Transportit Intermodal (NJTI), duke respektuar rregullat e ndihmës shtetërore dhe konkurrencës;
  - Marrja e masave administrative për të përmirësuar operacionet e terminaleve dhe objekteve;
- Për sa i përket **ndërveprimit:**
  - Sigurimi i pajtueshmërisë së informacionit hekurudhor dhe sistemeve të sinjalizimit;
  - Futja e sistemeve elektronike të informacionit;
- Në lidhje me **masat financiare:**
  - Lehtësimi nëpërmjet mbështetjes financiare dhe/ose fiskale, blerjet fillestare të mjeteve të transportit të tilla si mjetet e transportit hekurudhor ose NJTI-të;
  - Dhënia në rrethanat aktuale të tilla (për sa kohë që taksat dhe tarifat e transportit nuk janë të krijuara për të përvetësuar kostot e jashtme) dhe në lidhje me rregullat e konkurrencës, e ndihmës financiare për shpenzimet operative të caktuara ose për fazën fillestare të shërbimeve të reja të transportit të kombinuar;
  - Ofrimi i mbështetjes për masat e hartuara për të përmirësuar efikasitetin dhe cilësinë e shërbimeve të transportit të kombinuar;
  - Përjashtimi, kurdo që të jetë e mundur, i pjesshëmm ose i plotë nga taksat, pagesat dhe tarifat që kanë lidhje me përdorimin e infrastrukturës rrugore nga automjetet e angazhuara në operacionet e transportit të kombinuar, sidomos për ngarkesat fillestare dhe të terminaleve;
  - Tërheqja e kapitalit privat, që është gjithsesi e nevojshme për zhvillimin e transportit të kombinuar;
- Në lidhje me **masat rregullatore dhe kontrollet:**
  - Shqyrtimi i mundësisë së përjashtimeve nga disa kufizime dhe ndalime të trafikut që aplikohen zakonisht për transportimin ndërkombëtar rrugor;
  - Ruajtja e kufijve më të lartë të peshës për automjetet rrugore që përdoren për transportin e NJTI-ve gjatë transportit fillestar dhe të terminaleve;

- Mbështetja e të gjitha përpjekjeve të bëra me qëllim reduktimin, standardizimin dhe thjeshtimin e dokumenteve që përdoren në transportin e kombinuar;
- Hartimi i dispozitave për kryerjen e operacioneve doganore dhe të kontrollit kufitar (përfshirë kontrollet veterinare dhe fitosanitare) në pikat e ngarkimit dhe shkarkimit, aq sa është e mundur, me qëllim që të përshpejtohen operacionet e kombinuara të transportit, për të arritur kohë më të shkurtër të ofrimit dhe për t'i bëjë oraret transportit të kombinuar më të besueshme;
- Zbatimi më rigoroz i rregullave të transportit rrugor, veçanërisht rregullave për orët e drejtimit të automjetit dhe orët e pushimit, kufijtë e shpejtësisë, peshat e automjeteve e dimensionet e tyre duke forcuar kontrollin dhe duke vendosur ndëshkime të duhura, në mënyrë që të ketë siguri më të madhe në trafikun rrugor dhe konkurrencë të drejtë si brenda ashtu dhe ndërmjet modaliteteve;

- Për sa i përket **operacioneve të transportit,** të liberalizohet aksesi në rrjetet hekurudhore;
- Në lidhje me **monitorimin e tregut:**
  - Të sigurohet disponueshmëria e të dhënave koherente dhe e të besueshme;
  - Të krijohen inventarët e pengesave;
  - Të krijohen zyrat e informacionit për transportin e shkurtër detar
- Në lidhje me **novacionin:**
  - Shmangja e heqjes nga vëmendja e kërkesave të veçanta dhe mundësive të transportit të kombinuar në rrjedhën e punës për të reduktuar pengesat e transportit ndërkombëtar dhe përdorimi i progresit në teknologjinë e informacionit;
  - Nxitja e hulumtimeve operacionale në lidhje me të gjithë komponentët e zinxhirit të transportit, si kur është në lidhje me NJTI-të, ndërfaqësimet apo sistemet e informacionit;
  - Pasja parasysh e nevojës për dimensionet e mjeteve lëvizëse për të qenë në pajtim me infrastrukturën dhe NJTI-të, pavarësisht se çfarë novacioni ndiqet;
- Në lidhje me **operatorët në zinxhirët e transportit intermodal:**
  - Promovimi i bashkëpunimit dhe marrëveshjeve të partneritetit;
  - Promovimi i transportit intermodal për transportin e mallrave të rrezikshme;
  - Promovimi i rezervave ndërkombëtare të vagonëve hekurudhorë;
  - Promovimi i funksionimit të trenave bllok ndërmjet terminaleve;
  - Promovimi i përdorimit të sistemeve të efektshme dhe në përputhje me sistemet EDI (p.sh. ndjekjen dhe gjetjen, etj.)

Disa nga sfidat e mësipërme tashmë janë adresuar në analizën e modalitetit të vetëm.

Përveç kësaj, SKZHI-II në versionin paraprak përcakton se objektivi kryesor strategjik për zhvillimin e transportit multimodal në Shqipëri është që të lidhë portet shqiptare me qendrat e mëdha logjistike (ekzistuese dhe të planifikuara) në vendet fqinje, veçanërisht në akset:

- Korridori VIII (lidhja hekurudhore e Portit të Durrësit me IRJM dhe Bullgarinë);
- Rruga 2 (Tiranë - Shkodër - Podgoricë), dhe
- Lidhjet e porteve të Durrësit, Vlorës dhe Shëngjinit me Kosovën, drejt tyre e më tej.

Nga ana tjetër, studimi i përditësimit REBIS nxorri në pah se zbatimi i një liste të masave prioritare për të lehtësuar pengesat jo-fizike do të jetë gjithashtu shumë i dobishëm nga pikëpamja ekonomike, ndaj zbatimi i tyre duhet të promovohet gjatë periudhës 2016-2020.

Prandaj, në përmbledhje, për transportin intermodal dhe të kombinuar duhen marrë parasysh **tre qëllime kryesore strategjike**:

1. Të arrihet progres i dukshëm në përmbushjen e masave të politikave kombëtare të UNECE-së për të promovuar transportin intermodal dhe të kombinuar;

2. Të lidhen portet shqiptare me qendrat e mëdha logjistike (ekzistuese e të që do të planifikohen) në vendet fqinje. Ky objektiv është i lidhur ngushtë me disa veprime të BE-së dhe OTEJL-it për infrastrukturën, tashmë të përmendura në këtë dokument, dhe në përputhje me GPSV e Shqipërisë për transportin, por merret edhe me zhvillimin e logjistikës.
3. Zbatimi i 8 masave prioritare të propozuara nga studimi i përditësimit REBIS për të adresuar barrierat jo-fizike dhe që kanë të bëjnë me doganat, kalimin e kufirit dhe transportin intermodal dhe të kombinuar. Ky objektiv është gjithashtu i lidhur ngushtë me disa veprime të BE-së dhe të OTEJL-it në infrastrukturën e përmendur tashmë.

Duke pasur parasysh informacionin e mësipërm dhe duke konsideruar SKZHI-II dhe Urdhrin e Kryeministrit Nr. 93 të datës 7 gusht 2012 (që përcakton një metodologji për përgatitjen e Strategjive Kombëtare të Sektorit), janë identifikuar prioritet dhe objektivat strategjike të mëposhtme për transportin intermpdal dhe të kombinuar gjatë periudhës 2016-2020:

Prioriteti strategjik 1 Promovimi i transportit intermodal dhe të kombinuar	**Objektivi 1.1** **Përforcimi i krijimit të një sistemi transporti efikas dhe të integruar nëpërmjet veprimeve intermodale**	***Rezultatet e pritura*** *Një sistem transporti efikas, i integruar në rajon dhe në rrjetin e BE-së, që promovon zhvillimin ekonomik dhe cilësinë e jetës së qytetarëve* *Krijimi i kushteve të favorshme për transportin intermodal e të kombinuar dhe logjistikës* *Tërheqja e investimeve* *Reduktimi i kohës së transitit dhe kostove të transportit* *Krijimi* *Reduktimi i kostove logjistike*	**Veprimi prioritar INTERMODAL 1** Koordinimi i masave të politikës kombëtare për të promovuar transportin intermodal dhe të kombinuar.
			Veprimi prioritar INTERMODAL 2 Krijimi i qendrave ligjistike intermodale për të lehtësuar transportin multimodal.
			Veprimi prioritar INTERMODAL 3 Konstruktimi i lidhjes që mungon nga terminali perëndimor në Durrës te rrjeti hekurudhor rajonal.
			Veprimi prioritar INTERMODAL 4 Përcaktimi i një Strategjie Kombëtare Multimodale të Sistemeve Inteligjente të Transportit (SIT)

3. Politikat: Plani i veprimit

3.1. Qasja metodologjike

Secila **politikë** (veprim prioritar) që rezulton nga Prioritetet dhe Objektivat Strategjike të identifikuara në pjesët 2.2, 2.3, 2.4, 2.5 dhe 2.6 më sipër janë rishikuar në një **dosje**, e cila përmban:

- Detyrat specifike të kërkuara për të arritur Veprimin Prioritar:
- *Treguesit Kryesorë të Performancës* (KPI) që aplikohen.
- Një *kalendar* për zbatimin:
- *Palët e interesuara* të përfshira:
- *Ndërvartësia* e mundshme me *veprimet e tjera prioritare*;
- Një *buxhet* i përllogaritur; dhe
- Burimet e mundshme të *financimit*.

Përveç kësaj, detyrat specifike të detajuara në secilën *politikë* (veprim prioritar) janë klasifikuar në kategoritë e mëposhtme:

- Politikat institucionale i referohen rolit institucional të enteve qeveritare në planifikim, zhvillim operim dhe rregullim dhe në strukturimin dhe ndërveprimin ndërmjet niveleve të ndryshme të qeverisë në menaxhimin e sektorit,
- Politikat e **planifikimi dhe investimi**t i referohen, kritereve mjedisore, të sigurisë, të ekonomisë dhe/ose financiare që drejtojnë investimet publike në infrastrukturën objektet dhe shërbimet e transportit.
- **Politikat operacionale, rregullatore dhe të licencimit** i referohen rolit të rregulloreve (rregulloreve teknike dhe ekonomike) dhe kontrolleve të licencimit të vendosura mbi infrastrukturën dhe shërbimet e transportit
- Politikat e vendosjes së çmimeve, rikuperimit të kostos, taksimit dhe subvencionet i referohen parimeve që udhëheqin subvencionet dhe taksat që vendosin tarifat e infrastrukturës dhe shërbimeve të transportit dhe mekanizmat për financimit dhe rikuperimin e kostos për infrastrukturën në pronësi të publikut dhe shërbimet e operuara.

Në pajtim me rekomandimet e Bashkimit Evropian, veprimet prioritare të identifikuara përpiqen të krijojnë një balancë ndërmjet **investimeve** dhe **masave të buta**.

Në rastin specifik të investimeve të propozuara, rekomandimet e bëra ndjekin dokumentin "Prioritizimin e Projekteve për SSPP-në: Sektori i Transportit" të rënë dakord nga Kuadri i Investimeve për Ballkanin Perëndimor (WBIF).

Në anën tjetër, masat e buta të përshkuara në faqet në vijim kanë dalë kryesisht nga rekomandimet e bëra nga Observatori i Transportit për Evropën Jug-Lindore (OTEJL) dhe adaptimi i praktikave më të mira ndërkombëtare në rastin specifik të Shqipërisë. Ato janë në përputhje me qëllimet rajonale dhe kombëtare afat-mesme dhe afat-shkurtra të miratuara në Samitin e Ballkanit Perëndimor të Vjenës në gusht 2015.

Përveç politikave (veprimeve prioritare) të zbatueshme në secilin modalitet transporti (rrugor, hekurudhor, detar, ajror) janë përfshirë edhe një numër *politikash ndër-sektoriale* transversale për të gjitha modalitetet e transportit.
Së fundi, politikat e secilit modalitet transporti janë prioritizuar në rendin e mëposhtëm:

1. **Prioriteti i nivelit të parë:** Fillimi urgjent i zbatimit.
2. **Prioriteti i nivelit të dytë**: Veprimet që duhen filluar më së voni në vitin 2017.
3. **Prioriteti i nivelit të tretë**: Veprimet që duhet të finalizohet deri në fund të afatit të Strategjisë (2020).

3.2. Lista e veprimeve prioritare për të gjitha llojet e transportit

3.2.1. Prioriteti i nivelit të parë

Rendi i prioriteti t	Lloji i masës	Veprimi prioritar Nr.	Përshkrimi i sfidës	Objektivi	Rezultati i pritshëm	Përshkrimi i detyrave specifike
NIVELI I PARË	MASA E BUTË	TRANSVERSAL 1	Krijimi i koordinimit të përshtatshëm dhe kushteve të qeverisjes për një zbatim efikas të Strategjisë Kombëtare dhe Planit të Veprimit 2016 - 2020	Të sigurohet zbatimi dhe monitorimi i Strategjisë Kombëtare të Transportit dhe Planit të Veprimit 2016 - 2020	Realizimi i objektivave të Strategjisë Kombëtare të Transportit 2016 - 2020 nëpërmjet ekzekutimit efikas të Planit të saj të Veprimit	Krijimi dhe funksionimi i Grupit tematik per transportin, si pjesë e Grupit të Menaxhimit të Integruar të Politikave për Konkurrueshmërinë dhe Inovacionin[86]..
NIVELI I PARË	MASA E BUTË	TRANSVERSAL 2		Zbatimi i reformave të strategjisë së transportit dhe përafrimi i sektorit të transportit me Reformën e MFP dhe praktikat e tjera	• Përmirësimi i procesit të prokurimit, menaxhimit të kontratave, monitorimi të punimeve, pastrimit të borxheve • Të zgjerohet përdorimi i Sistemit të Informacionit Financiar të Qeverisë	Miratimi i MFP dhe praktikave për menaxhimin e kontratave në sektorin e transportit
NIVELI I PARË	MASA E BUTË	RRUGOR 1	Të krijohen kushtet e përshtatshme ligjore dhe qeverisëse për një sistem efikas transporti	Të përfundohet përafrimi i legjislacionit shqiptar për transportin me *acquis* të BE-së	Një organ kombëtar legjislativ për transportin që të ruajë arritjen e një sektori transporti shumë të zhvilluar	Zbatimi i udhërrëfyesit për përafrimin e legjislacionit të transportit të përcaktuar nga Asistenca Teknike e Financuar nga BE-ja EuropeAid/134513/C/SER/AL bazuar në PKIE 2016-2020

NIVELI I PARË	MASA E BUTË	RRUGOR 2	Të krijohen kushtet e përshtatshme ligjore dhe qeverisëse për një sistem efikas transporti	Të përmirësohen strukturat ekzistuese të qeverisjes	Funksionimi efikas i strukturave publike që mbështesin shpërndarjen e strategjisë së transportit të përcaktuar nga qeveria shqiptare	Miratimi i MFP-së dhe praktikave të menaxhimit të kontakteve në ARRSH, rritja e numrit të personelit të caktuar në MTI dhe strukturat e saja vartëse që drejtojnë transportin rrugor dhe përveç kësaj kryerja e programeve të reja për trajnimin dhe ndërtimin e kapaciteteve

Rendi i prioritetit	Lloji i masës	Veprimi prioritar Nr.	Përshkrimi i sfidës	Objektivi	Rezultati i pritshëm	Përshkrimi i detyrave specifike
NIVELI I PARË	MASA E FORTË	RRUGOR 3	Të përfundohet dhe modernizohet rrjeti rrugor parësor dhe dytësor rrugor i Shqipërisë	Të përfundohen "lidhjet që mungojnë" dhe të përmirësohen standardet e infrastrukturës ekzistuese rrugore	Një rrjet rrugor gjithëpërfshirës në pajtim me angazhimet e OTEJL-s dhe sigurimi i lidhjes së rrjetit parësor me atë dytësor	Të përfundohen projektet në vijim dhe të zbatohet një grup kryesor i strukturuar i projekteve për rrugët gjatë periudhës 2016-2020, në pajtim me GPSV-në për transportin
NIVELI I PARË	MASA E FORTË	RRUGOR 4	Të përfundohet dhe modernizohet rrjeti rrugor parësor dhe dytësor rrugor i Shqipërisë	Të sigurohet një strukturë e mirë drejtuese në të gjithë ciklin e jetës së një projekti të infrastrukturës rrugore	Operimi dhe mirëmbajtja e rrjetit rrugor kombëtar duke përmbushur nevojat e lëvizshmërisë së Shqipërisë në mënyrë të sigurt, të qëndrueshme dhe konkurruese	Zbatimi i një Plani për Mirëmbajtjen e Rrugëve dhe Eliminimin e Pikave të Zeza dhe një udhërrëfyesi të detajuar që përditëson proceset e planifikimit, standardet e projektimit dhe ndërtimit, praktikat e funksionimit dhe mirëmbajtjes dhe mbikëqyrjes së punimeve

NIVELI I PARË	MASA E BUTË	RRUGOR 5	Forcimi i bashkëpunimit rajonal nëpërmjet lidhjeve rrugore	Reduktimi i kohës dhe procedurave për kalimin e kufijve	• Përmirësimi i lidhjes, sigurisë dhe parrezikshmërisë në Pikat Kufitare të Kalimit (PKK) • Rritja e vëllimit mesatar vjetor të mallrave me Kosovën, IRYM, Greqinë dhe Malin e Zi me 10% dhe pasagjerëve me rreth 15% deri në vitin 2020	Krijimi i pikave kufitare të përbashkëta të kalimit sipas parimit "një dritare e vetme" që zbatohet tashmë në pikën kufitare të kalimit në Sukobin-Muriqan
NIVELI I PARË	MASA E BUTË	RRUGOR 9	Sigurimi i funksionimit të tregut të transportit rrugor në pajtim me standardet e BE-së	Të përfundohet kuadri efikas operacional dhe institucional për transportin rrugor të mallrave dhe pasagjerëve	Ofrimi i shërbimeve efikase të transportit rrugor për qytetarët dhe bizneset e Shqipërisë	Rritja e shpeshtësisë së kontrolleve të makinave në rrugë dhe përveç kësaj forcimi i procedurës së lëshimit të licencave për operatorët e transportit rrugor

Rendi i prioritetit	Lloji i masës	Veprimi prioritar Nr.	Përshkrimi i sfidës	Objektivi	Rezultati i pritshëm	Përshkrimi i detyrave specifike
NIVELI I PARË	MASA E BUTË	HEKURUDHA 1	Reformimi i sektorit hekurudhor për të krijuar një treg të hapur për publikun dhe investitorët privatë	Krijimi i një legjislacioni të tregut të hapur për një treg të drejtë, jo-diskriminues dhe transparent dhe forcimi i kapaciteteve në të gjitha nivelet	• Hapja e sektorit hekurudhor në pajtim me Direktivat Evropiane dhe Kuadrin Evropian • Krijimi i një kuadri tërheqës për hyrjen e sipërmarrjeve të reja hekurudhore • Kontroll më i mirë mbi përdorimin e fondeve publike në lidhje me Hekurudhën Shqiptare • Hapja e tregut edhe në fushën e pranimit teknik të standardeve të BE-së (pranimi i organeve të njoftuara të BE-së, pranimi ndërkufitar, etj., dhe sigurimi i aksesit të hapur dhe jo-diskriminues te rrjeti hekurudhor dhe ofruesit e objekteve të shërbyera) • Krijimi i një tregu hekurudhor të drejtë, jo-diskriminues dhe transparent	Miratimi dhe zbatimi i efektshëm i kodit të ri hekurudhor në pajtim me Direktivat përkatëse të BE-së, veçanërisht Direktivën 2012/34/BE
NIVELI I PARË	MASA E BUTË	HEKURUDHA 2				Ndarja e Hekurudhës Shqiptare në operator për menaxhimin e infrastrukturës, mallrave dhe pasagjerëve
NIVELI I PARË	MASA E FORTË	HEKURUDHA 6	Pozicionimi i Shqipërisë brenda tregut hekurudhor evropian si një aktore në korridoret e transportit të Evropës Jug-Lindore dhe Korridoret Hekurudhore të Mallrave (KHM)	Rritjen e konkurrencës dhe dukshmërinë e zgjerimeve të Korridoreve RRTT-E dhe Korridoreve OTEJL.	• Tërheqja e investimeve • Reduktimi i kohës së transitit dhe kostove të transportit • Krijimi • Reduktimi i kostove logjistike	Ngritja e korridoreve hekurudhore tërheqëse dhe konkurruese në brendësi të vendit për Portin e Durrësit, në pajtim me GPSV-në dhe përfshirja aktive e porteve për promovimin dhe marketingun
NIVELI I PARË	MASA E FORTË	HEKURUDHA 7				Sigurimi i një niveli të lartë të mirëmbajtjes me një sistem parandalues të mirëmbajtjes në rrjetin kryesor dhe atë gjithëpërfshirës hekurudhor

Rendi i prioritetit	Lloji i masës	Veprimi prioritar Nr.	Përshkrimi i sfidës	Objektivi	Rezultati i pritshëm	Përshkrimi i detyrave specifike
NIVELI I PARË	MASA E BUTË	DETAR 1	Sisteme detare dhe portuale efikase dhe të përgjegjshme	Përmirësimi i sistemit rregullator detar në pajtim me standardet dhe rregulloret e OND-së dhe BE-së	• Përafrimi i legjislacionit detar shqiptar me atë të IMO-së dhe BE-së • Përmirësimi i performancës dhe standadeve rregullatore detare	Ratifikimi dhe nënshkrimi i rregulloreve të IMO-së dhe BE-së mbi sigurinë, e parrezikshmërinë detare, mbrojtjen e mjedisit dhe menaxhimin bregdetar
NIVELI I PARË	MASA E BUTË	DETAR 2				Krijimi i një udhërrëfyesi dhe plani veprimi për të përafruar dhe shoqëruar rregulloret e OND-së dhe KE-së.
NIVELI I PARË	MASA E BUTË	DETAR 7	Rritja e qëndrueshme për tregjet detare dhe portuale	Rehabilitimi dhe modernizimi i infrastrukturës dhe shërbimeve portuale	• Akses te kapacitetet ekzistuese e performanca portuale si dhe ofrimet e shërbimeve • Akses te rritja e trafikut dhe tregjet e ardhshme portuale • Rishikimi/përditësimi i master planeve strategjike dhe afat-gjata të porteve • Zhvillimi i planit të veprimit për modernizimin dhe rritjen e portit • Zbatimi i projekteve detarenë vijim dhe të reja	Aksesi te planifikimi dhe performanca e kapacitetit të portit ndaj rritjes së ardhme të trafikut dhe tendencave të tregut
NIVELI I PARË	MASA E FORTË	DETAR 9				Përfundimi i projekteve të ndërtimit në vijim dhe zbatimi i projekteve të reja koncesionare dhe të përgatitjes gjatë periudhës 2016-2020

NIVELI I PARË	MASA E FORTË	AJROR 1	Zhvillimi i aeroporteve të reja	Rritja ekonomike dhe e aktivitetit turistik në veri e në jug dhe rritja e konkurrencës ndërmjet aeroportit të Tiranës, Kukësit dhe atij "të jugut" që rajonit t'i shërbejnë më shumë linja ajrore	• Zhvillimi i një Master Plani Kombëtar Ajror • Fillimi i operacioneve në aeroportin e Kukësit • Fillimi i zhvillimit të aeroportit jugor në një qendër për fluturime brenda Evropës dhe Mesdheut	MTI-ja të kërkojë konsulencë për përgatitjen e një studimi për Master Planin Kombëtar të Aeroporteve të Shqipërisë për 20 vjet, bazuar në statistikat dhe tendencat e transportit ajror, duke marrë parasysh parashikimin e trafikut dhe duke konsideruar zhvillimin ekonomik dhe të turizmit, me theksin në aeroportin në jug të Shqipërisë, zgjerimin e aeroportit të Tiranës përtej vitit 2025 dhe përmirësimin e infrastrukturës së funksionimit për aeroportin e Kukësit

Rendi i prioritetit	Lloji i masës	Veprimi prioritar Nr.	Përshkrimi i sfidës	Objektivi	Rezultati i pritshëm	Përshkrimi i detyrave specifike
NIVELI I PARË	MASA E BUTË	AJROR 3	Krijimi i një tregu më konkurrues me shërbime ajrore të liberalizuara;	Më shumë zgjedhje për pasagjerët, mallrat, fluturimet dhe destinacionet e mundshme me shërbime konkurruese në cilësi dhe pagesa	Konsumatorët, përfshi diasporën shqiptare, kanë një gamë më të gjerë biletash dhe llojesh shërbimi dhe më shumë rrugë e më të shpeshta	Transpozimi dhe zbatim i rregullave dhe direktivave të KE-së në lidhje me aksesin në treg, kërkesat e siguracionit që mbartësit dhe rregullat e konkurrencës për të mundësuar përzierjen e fluturimeve të rregullta dhe me çmime të ulëta dhe investime të mundshme për operatorët ajror nga shqiptarët dhe të tjerë.
NIVELI I PARË	MASA E BUTË	AJROR 5	Zbatimi dhe unifikimi i standardeve ndërkombëtare për sigurinë ajrore	Përfundimi i transpozimit të rregulloreve dhe direktivave të BE-së sipas versionit më të fundit të Shtojcës së marrëveshjes së ECAA-së dhe sigurimi i pajtueshmërisë me SPR-ve të ONAC-ut	Shqipëria të përfundojë Fazën 1 dhe II të marrëveshjes ECAA në lidhje me rregullat e përcaktuara në Shtojcën I të marrëveshjes ECAA përfshi parrezikshmërinë ajrore, sigurinë, aksesin te tregu dhe konkurrencën, si dhe rregullat sociale dhe mjedisore	Transpozimi i të gjitha rregullave dhe direktivave të mbetura të KE-së brenda një afati të miratuar kohor dhe puna mbi planin e veprimit ndreqës të USOAP-së për të reduktuar më tej mungesën e zbatimit të efektshëm (ZE)

NIVELI I PARË	MASA E BUTË	INTERMODAL 1	Promovimi i transportit intermodal dhe të kombinuar	Përforcimi i krijimit të një sistemi transporti efikas dhe të integruar nëpërmjet veprimeve intermodale	• Një sistem transporti efikas, i integruar në rajon dhe në rrjetin e BE-së, që promovon zhvillimin ekonomik dhe cilësinë e jetës së qytetarëve (zinxhir logjistik i pashkëputur, reduktim i kohës së transitit hekurudhor dhe kostove të transportit, reduktim i kostove të logjistikës, reduktim i transportit të kamionëve të rëndë në rrugë) • Krijimi i kushteve të favorshme për transportin intermodal e të kombinuar dhe logjistikës • Tërheqja e investimeve • Reduktimi i kohës së transitit dhe kostove të transportit • Krijimi • Reduktimi i kostove logjistike	Koordinimi i masave të politikës kombëtare për të promovuar transportin intermodal dhe të kombinuar
NIVELI I PARË	MASA E FORTË	INTERMODAL 3				Ndërtimi i lidhjes që mungon nga terminali perëndimor në Durrës për në rrjetin kombëtar hekurudhor

3.2.2. Prioriteti i nivelit të dytë

Rendi i prioritetit	Lloji i masës	Veprimi prioritar Nr.	Përshkrimi i sfidës	Objektivi	Rezultati i pritshëm	Përshkrimi i detyrave specifike
NIVELI I DYTË	MASA E FORTË	RRUGOR 6	Forcimi i bashkëpunimit rajonal nëpërmjet lidhjeve rrugore	Reduktimi i kohës dhe procedurave për kalimin e kufijve	• Përmirësimi i lidhjes, sigurisë dhe parrezikshmërisë në Pikat Kufitare të Kalimit (PKK) • Rritja e vëllimit mesatar vjetor të mallrave me Kosovën, IRYM, Greqinë dhe Malin e Zi me 10% dhe pasagjerëve me rreth 15% deri në vitin 2020	Të ndërtohet një infrastrukturë për parkime të dedikuara në pikat kufitare të kalimit për të shpejtuar procedurat e kalimit të kufirit për kamionët dhe autobusët
NIVELI I DYTË	MASA E BUTË	RRUGOR 7		Shmangia e diskriminimit që shfaqet ndaj operatorëve shqiptarë të transportit rrugor	Taksa të ngarkesës së boshtit të harmonizuara ose të paktën jo-diskriminuese ndërmjet të gjitha shteteve OTEJL (përfshi Shqipërinë) dhe shteteve anëtare të BE-së	Të përgatitet një Konventë ndërmjet pjesëmarrësve të OTEJL dhe shteteve anëtare të BE-së/BE-së në lidhje me harmonizimin e taksimit të ngarkesës së aksit për të shmangur diskriminimin

Rendi i prioritetit	Lloji i masës	Veprimi prioritar Nr.	Përshkrimi i sfidës	Objektivi	Rezultati i pritshëm	Përshkrimi i detyrave specifike
NIVELI I DYTË	MASA E FORTË	HEKURUDHA 3	Reformimi i sektorit hekurudhor për të krijuar një treg të hapur për publikun dhe investitorët privatë Reformimi i sektorit hekurudhor për të krijuar një treg të hapur për investitorë të ndryshëm	Krijimi i një legjislacioni të tregut të hapur për një treg të drejtë, jo-diskriminues dhe transparent dhe forcimi i kapaciteteve në të gjitha nivelet	• Hapja e sektorit hekurudhor në pajtim me Direktivat Evropiane dhe Kuadrin Evropian • Krijimi i një kuadri tërheqës për hyrjen e sipërmarrjeve të reja hekurudhore • Kontroll më i mirë mbi përdorimin e fondeve publike në lidhje me Hekurudhën Shqiptare • Hapja e tregut edhe në fushën e pranimit teknik të standardeve të BE-së (pranimi i organeve të njoftuara të BE-së, pranimi ndërkufitar, etj., dhe sigurimi i aksesit të hapur dhe jo-diskriminues te rrjeti hekurudhor dhe ofruesit e objekteve të shërbyera) • Krijimi i një tregu hekurudhor të drejtë, jo-diskriminues dhe transparent	Krijimi i organeve për sigurinë e hekurudhave (siguria, licencimi, hetimi i aksidenteve) dhe organeve rregullatore të tregut (përfshirja e Organit Rregullator të Hekurudhave brenda Autoritetit të Konkurrencës) dhe trajnimi i personelit
NIVELI I DYTË	MASA E BUTË	HEKURUDHA 4		Krijimi i kushteve të favorshme ligjore dhe institucionale **për të tërhequr investimet e huaja në portet shqiptare.**	• Tërheqja e investimeve të reja dhe vëllimeve të reja • Rritja e tërheqjes ndaj porteve shqiptare	Sqarimi i situatës në porte në lidhje me ligjet detare dhe hekurudhore (sqarimi i detyrave dhe kërkesave të koncesionarëve, menaxhimit të infrastrukturës hekurudhore dhe autoritetit të portit)

NIVELI I DYTË	MASA E BUTË	HEKURUDHA 5	Pozicionimi i Shqipërisë brenda tregut hekurudhor evropian si një aktore në korridoret e transportit të Evropës Jug-Lindore dhe Korridoret Hekurudhore të Mallrave (KHM)	Rritjen e konkurrencës dhe dukshmërinë e zgjerimeve të Korridoreve RRTT-E dhe Korridoreve OTEJL.	• Tërheqja e investimeve • Reduktimi i kohës së transitit dhe kostove të transportit • Krijimi • Reduktimi i kostove logjistike	Integrimi i Nismës për Akset Kryesore të OTEJL-së në sistemin e korridoreve të Rrjetit Hekurudhor Evropian (RRHE) dhe zbatimi i procedurave përkatëse të RRHE-së dhe KHM-së
Rendi i prioritetit	**Lloji i masës**	**Veprimi prioritar Nr.**	**Përshkrimi i sfidës**	**Objektivi**	**Rezultati i pritshëm**	**Përshkrimi i detyrave specifike**
NIVELI I DYTË	MASA E FORTË	DETAR 3	Sisteme detare dhe portuale efikase dhe të përgjegjshme	Përmirësimi i kapaciteteve institucionale dhe udhëheqëse të sektorit detar dhe portual	• Përmirësimi i kapaciteteve institucionale dhe njerëzore të administratës detare • Përmirësimi i strukturave institucionale të porteve në pajtim me sistemet moderne të porteve • Sigurimi i pavarësisë rregullatore dhe financimit të qëndrueshëm për agjencitë publike dhe portuale detare	Forcimi i kapacitetit institucional, udhëheqës, financiar dhe njerëzor të GMD-së
NIVELI I DYTË	MASA E BUTË	DETAR 4				Reformimi i strukturës institucionale të porteve të Vlorës, Shëngjinit dhe Sarandës drejt strukturave të porteve me pronar
NIVELI I DYTË	MASA E FORTË	DETAR 5				Krijimi dhe zbatimi i Sistemit për Menaxhimin dhe Informacionin e Mjeteve të Trafikut.
NIVELI I DYTË	MASA E FORTË	DETAR 6				Krijimi dhe zbatimi i Sistemit të Identifikimit dhe Gjurmimit në Distanca të Largëta (SIGJDL)
NIVELI I DYTË	MASA E FORTË	DETAR 8	Rritja e qëndrueshme për tregjet detare dhe portuale	Rehabilitimi dhe modernizimi i infrastrukturës dhe shërbimeve portuale	• Akses te kapacitetet ekzistuese e performanca portuale si dhe ofrimet e shërbimeve • Akses te rritja e trafikut dhe tregjet e ardhshme portuale • Rishikimi/përditësimi i master planeve strategjike dhe afat-gjata të porteve • Zhvillimi i planit të veprimit për modernizimin dhe rritjen e portit • Zbatimi i projekteve detarenë vijim dhe të reja	Zhvillimi i planit të veprimit operacional dhe strategjik të kuantifikuar dhe integruar për rritjen dhe modernizimin e porteve
NIVELI I DYTË	MASA E BUTË	DETAR 10	Rritja e qëndrueshme për tregjet detare dhe portuale	Mbështetje dhe promovim për turizmin detar	• Zhvillimi i strategjisë së integruar dhe shumë-sektoriale për turizmin detar • Krijimi i potencialit të favorshëm të rritjes për turizmin detar	Përgatitja dhe zhvillimi i deklaratave të politikës kombëtare dhe strategjisë ndër-sektoriale për turizmin detar

Rendi i prioritetit	Lloji i masës	Veprimi prioritar Nr.	Përshkrimi i sfidës	Objektivi	Rezultati i pritshëm	Përshkrimi i detyrave specifike
NIVELI I DYTË	MASA E FORTË	DETAR 12	Rritja e qëndrueshme për tregjet detare dhe portuale	Zhvillimi dhe promovimi i tregjeve detare të punës	• Zhvillimi i tregjeve detare të punës • Futja e programeve dhe strategjive MET të përshtatura me strategjinë e tregut detar të punës • Krijimi i potencialit për rritje të favorshme për tregjet detare të punës	Zhvillimi i strategjisë dhe planit të veprimit për tregjet detare të punës, përfshi rritjen e numrit të detarëve dhe punëve të tjera përkatëse në profesionet detare
NIVELI I DYTË	MASA E FORTË	AJROR 6	Zbatimi dhe unifikimi i **standardeve ndërkombëtare për sigurinë ajrore**	Përfundimi i transpozimit të rregulloreve dhe direktivave të BE-së sipas versionit më të fundit të Shtojcës së marrëveshjes së ECAA-së dhe sigurimi i pajtueshmërisë me SPR-ve të ONAC-ut	Shqipëria të përfundojë Fazën 1 dhe II të marrëveshjes ECAA në lidhje me rregullat e përcaktuara në Shtojcën I të marrëveshjes ECAA përfshi parrezikshmërinë ajrore, sigurinë, aksesin te tregu dhe konkurrencën, si dhe rregullat sociale dhe mjedisore	Forcimi i kapaciteteve të AACSH-së për sa i përket kërkesave për personel dhe inspektorë, kompetencë dhe materiale udhëzuese për certifikim, miratim dhe për mbikëqyrjen/monitorimin e industrisë së aviacionit në të gjitha fushat e parrezikshmërisë, sigurisë dhe punës drejt Programit Kombëtar Shqiptar të Sigurisë dhe procedurave të sigurisë "të përmbledhura në një vend të vetëm".
NIVELI I DYTË	MASA E BUTË	AJROR 7	**Reduktimi i kostove të udhëtimit** për pasagjerët	Udhëtimi ajror të bëhet më i mundshëm për qytetarët e Shqipërisë dhe të shtohet rritja e trafikut ajror, ngarkesave dhe destinacioneve	Udhëtim ajror i përballueshëm dhe i lehtë për shqiptarët (përfshi diasporën), vizitorët, turistët dhe bizneset dhe mundësitë më të zgjeruara për udhëtim ajror në lidhje me destinacionet, biletat dhe linjat e fluturimit	Rishikimi i tarifave për aeroportet dhe navigimin ajror me mundësinë e uljes së këtyre tarifave komponentë si dhe reduktimin e taksave të qeverisë dhe tarifat e sigurisë së aviacionit, që do të influencojnë uljen e çmimeve të biletave ajrore ndërkohë që do të ketë më shumë fluturime dhe rritje ekonomike të aktiviteteve që do të çojë në më shumë të ardhura për qeverinë

Rendi i prioritetit	Lloji i masës	Veprimi prioritar Nr.	Përshkrimi i sfidës	Objektivi	Rezultati i pritshëm	Përshkrimi i detyrave specifike
NIVELI I DYTË	MASA E FORTË	INTERMODAL 2	Promovimi i transportit intermodal dhe të kombinuar	Përforcimi i krijimit të një sistemi transporti efikas dhe të integruar nëpërmjet veprimeve intermodale	• Një sistem transporti efikas, i integruar në rajon dhe në rrjetin e BE-së, që promovon zhvillimin ekonomik dhe cilësinë e jetës së qytetarëve (zinxhir logjistik i pashkëputur, reduktim i kohës së transitit hekurudhor dhe kostove të transportit, reduktim i kostove të logjistikës, reduktim i transportit të kamionëve të rëndë në rrugë) • Krijimi i kushteve të favorshme për transportin intermodal e të kombinuar dhe logjistikës • Tërheqja e investimeve • Reduktimi i kohës së transitit dhe kostove të transportit • Krijimi • Reduktimi i kostove logjistike	Krijimi i qendrave logjistike intermodale për të lehtësuar transportin multimodal

Rendi i prioritetit	Lloji i masës	Veprimi prioritar Nr.	Përshkrimi i sfidës	Objektivi	Rezultati i pritshëm	Përshkrimi i detyrave specifike
NIVELI I TRETË	MASA E BUTË	RRUGOR 8	Sigurimi i funksionimit të tregut të transportit rrugor në pajtim me standardet e BE-së	Të përfundohet kuadri efikas operacional dhe institucional për transportin rrugor të mallrave dhe pasagjerëve	Ofrimi i shërbimeve efikase të transportit rrugor për qytetarët dhe bizneset e Shqipërisë	Promovimi i krijimit të kooperativave për sipërmarrësit dhe sindikatat e transportit rrugor dhe përveç kësaj stimujt e taksave për modernizimin e flotës së automjeteve për mallrat dhe pasagjerët
NIVELI I TRETË	MASA E FORTË	RRUGOR 10				Krijimi i Programit Kombëtar të Novacionit për Transportin Rrugor, në bashkëpunim me institucionet akademike dhe bizneset private
NIVELI I TRETË	MASA E BUTË	DETAR 11	Rritja e qëndrueshme për tregjet detare dhe portuale	Mbështetje dhe promovim për turizmin detar	• Zhvillimi i strategjisë së integruar dhe shumë-sektoriale për turizmin detar • Krijimi i potencialit të favorshëm të rritjes për turizmin detar	Zhvillimi i skemave të stimujve për tërheqjen dhe promovimin e turizmit detar dhe lundrimeve argëtuese turistike në Shqipëri
NIVELI I TRETË	MASA E FORTË	DETAR 13		Zhvillimi dhe promovimi i tregjeve detare të punës	• Zhvillimi i tregjeve detare të punës • Futja e programeve dhe strategjive MET të përshtatura me strategjinë e tregut detar të punës • Krijimi i potencialit për rritje të favorshme për tregjet detare të punës	Zhvillimi, promovimi dhe monitorimi i programeve MET në të gjitha modalitetet e transportit detar dhe zgjerimi i tyre në fusha të tjera si shërbimet në det të hapur, ato bregdetare dhe agjencitë e anijeve

Rendi i prioritetit	Lloji i masës	Veprimi prioritar Nr.	Përshkrimi i sfidës	Objektivi	Rezultati i pritshëm	Përshkrimi i detyrave specifike
NIVELI I TRETË	MASA E FORTË	AJROR 2	Zhvillimi i aeroporteve të reja	Rritja ekonomike dhe e aktivitetit turistik në veri e në jug dhe rritja e konkurrencës ndërmjet aeroportit të Tiranës, Kukësit dhe atij "të jugut" që rajonit t'i shërbejnë më shumë linja ajrore	• Zhvillimi i një Master Plani Kombëtar Ajror • Fillimi i operacioneve në aeroportin e Kukësit • Fillimi i zhvillimit të aeroportit jugor në një qendër për fluturime brenda Evropës dhe Mesdheut	Përditësimi i aeroportit të Kukësit dhe zhvillimi i aeroportit në jug për rritjen e operacioneve të transportit ajror në Shqipëri dhe për promobimin e rritjes së turizmit
NIVELI I TRETË	MASA E FORTË	AJROR 4	Krijimi i një tregu më konkurrues me shërbime ajrore të liberalizuara;	Më shumë zgjedhje për pasagjerët, mallrat, fluturimet dhe destinacionet e mundshme me shërbime konkurruese në cilësi dhe pagesa	Konsumatorët, përfshi diasporën shqiptare, kanë një gamë më të gjerë biletash dhe llojesh shërbimi dhe më shumë rrugë e më të shpeshta	Forcimi i ngritjes së kapaciteteve të organeve të politikave, operacionale dhe mbikëqyrëse të përfshira në politikat dhe vendimet e transportit ajror për të ndihmuar në zbatimin e rregulloreve dhe direktivave të Bashkimit Evropian

Rendi i prioritetit	Lloji i masës	Veprimi prioritar Nr.	Përshkrimi i sfidës	Objektivi	Rezultati i pritshëm	Përshkrimi i detyrave specifike
NIVELI I TRETË	MASA E BUTË	INTERMODAL 4	Promovimi i transportit intermodal dhe të kombinuar	Përforcimi i krijimit të një sistemi transporti efikas dhe të integruar nëpërmjet veprimeve intermodale	• Një sistem transporti efikas, i integruar në rajon dhe në rrjetin e BE-së, që promovon zhvillimin ekonomik dhe cilësinë e jetës së qytetarëve (zinxhir logjistik i pashkëputur, reduktim i kohës së transitit hekurudhor dhe kostove të transportit, reduktim i kostove të logjistikës, reduktim i transportit të kamionëve të rëndë në rrugë) • Krijimi i kushteve të favorshme për transportin intermodal e të kombinuar dhe logjistikës • Tërheqja e investimeve • Reduktimi i kohës së transitit dhe kostove të transportit • Krijimi • Reduktimi i kostove logjistike	Përcaktimi i një Strategjie Kombëtare Multimodale të Sistemeve Inteligjente të Transportit (SIT)

3.3. Veprimet prioritare për sektorin e transportit si një i tërë

Prioriteti strategjik 1	Krijimi i koordinimit të përshtatshëm dhe kushteve të qeverisjes për një zbatim efikas të Strategjisë Kombëtare dhe Planit të Veprimit 2016 – 2020
Objektivi 1.1	**Rezultati i pritur**
Të sigurohet zbatimi dhe monitorimi i Strategjisë Kombëtare të Transportit dhe Planit të Veprimit 2016 - 2020	Realizimi i objektivave të Strategjisë Kombëtare të Transportit 2016 - 2020 nëpërmjet ekzekutimit efikas të Planit të saj të Veprimit Sigurimi i saktë i Përkrahjes Buxhetore për Sektorin nga IAPA-ja
Veprimi prioritar TRANSVERSAL 1	**Detyrat specifike**
Krijimi dhe funksionimi i Grupit të Politikave të Integruara të Menaxhimit (GMPI) për sektorin e transportit.	Institucionale dhe organizacionale – **2016**: Krijimi i një Grupit Tematik per Transportin, si pjesë e Grupi të Integruar të Menaxhimit të Politikave për Konkurrushmërinë dhe Inovationin, i cili do të drejtohet dhe menaxhohet[87] , përmes një strukture përkatëse kooordinuese në MTI që do të shërbejë për të zhvilluar, koordinuar dhe monitoruar zbatimin e Strategjisë Kombëtare dhe Planit të Veprimit 2016-2020, do të përgatisë raportin vjetor dhe do të organizojë konsultime me aktorët jo-shtetërorë dhe gradualisht do të zëvendësojë Grupin Sektorial të Punës me donatorët. – **2016:** Krijimi i një Strukture Koordinuese/Sekretariati Teknik me kohë të plotë për të koordinuar punën e Grupit Tematik, në funksion të diskutimit në nivel politik që zhvillohet në GMPI-në e Konkurrueshmërisë (ku MTI përfaqësohet në nivel të lartë politik)[88]), duke ofruar mbështetje menaxheriale, komunikimi, koordinimi dhe administrative, si dhe qasje në asistencë teknike për GMPI-në dhe çdo grup tematik pune. – **2017 -2020**: Grupi Tematik per Transportin do të kontribuojë në hartimin e programeve kombëtare të integruara dhe sektoriale, në, programe mbështetëse për sektorin e transportit që përmbajnë elementë të programit kombëtar të Strategjisë Kombëtare dhe Planit të Veprimit 2016-2020 të mbështetur nga BE-ja dhe partnerët e tjerë të zhvillimit me instrumente financimi të tilla si ndihma teknike, kredi, grante, mbështetje buxhetore, etj. – **2017 – 2020**: Në veçanti, Grupi Tematik siguron ndjekjen dhe plotësimin e indikatorëve qe sigurojnë pagesat vjetore ne kuadër te Mbështetjes Buxhetore në bazë të Kontratës së Reformës së Sektorit të Transportit të Shqipërisë (IPA 2016, Shtojca e Dokumentit të Veprimit) duke siguruar aktivitete të Veprimit Prioritar TRANSVERSAL 2 dhe një monitorim të rregullt të kritereve të monitorimit të mbështetjes nga buxheti. Grupi tematik për transportin drejtohet nga Sekretari i Pergjithshëm i MTI.

[87] GMPI-ja do të vërë në praktikë tre parimet e SKZHI-II, që janë: i) qëndrueshmëria; ii) sipërmarrja; dhe iii) qeverisja e mirë.

[88] MTI përfaqësohet ne GMIP në nivel ministri ose zv.ministri. GMIP e konkurrueshmërisë diskuton dhe miraton politikat dhe orientimin e financimeve për rritjen e konkurrueshmërisë së vendit.

TKP-të	Palët e interesuara të përfshira
– Të jetë krijuar Grupi për Menaxhimin e Politikave të Integruara – Të funksionojë Sekretariati Teknik me kohë të plotë – Të jenë miratuar programet specifike të mbështetjes për sektorin e transportit – MBS nga IAPA disbursuar dhe marrë	MTI MF
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2020	Veprimet prioritare TRASVERSALE 2 dhe të gjithë modaliteteve të transportit
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
Nuk aplikohet	Buxheti kombëtar

Prioriteti strategjik 1	Krijimi i koordinimit të përshtatshëm dhe kushteve të qeverisjes për një zbatim efikas të Strategjisë Kombëtare dhe Planit të Veprimit 2016 – 2020
Objektivi 1.2	**Rezultati i pritur**
Zbatimi i reformave të strategjisë së transportit dhe përafrimi i sektorit të transportit me Reformën e MFP dhe praktikat e tjera	Përmirësimi i procesit të prokurimit, menaxhimit të kontratave, monitorimit të punimeve, pagimit të borxheve dhe planifikimit të buxhetit afatmesëm Zgjerimi i përdorimit të Sistemit të Informacionit Financiar të Qeverisë (AGFIS)
Veprimi prioritar TRANSVERSAL 2	**Detyrat specifike**
Zbatimi i reformave për strategjinë e transportit dhe miratimi i MFP-së dhe praktikave për menaxhimin e kontratave në sektorin e transportit	Institucionale dhe organizacionale – **2016 – 2020**: Promovimi i aktiviteteve të mëposhtme: i) dialog politik dhe politikash me QSH në fushën e politikës së transportit dhe veçanërisht atij rrugor; ii) përpjekje të vazhdueshme për të përforcuar kapacitetet institucionale të qeverisë shqiptare për të zbatuar reformat e strategjisë së transportit; iii) përpjekje të vazhdueshme për të përforcuar kapacitetet e QSH-së në fushën e MFP-së; dhe iv) koordinimi i vazhdueshëm i donatorëve për të përafruar më tej bashkëpunimin e zhvillimit dhe për ta lehtësuar qeverinë shqiptare nga detyrat e shumta të raportimit; – **2016 – 2020**: Asistencë teknike ndërkombëtare për të lidhur praktikën e Menaxhimit të Financave Publike të MTI-së me Strategjinë e Menaxhimit të Financave Publike Shqiptare 2014-2020 dhe me praktikat më të mira ndërkombëtare në drejtim të: i) menaxhimit dhe kontrollit të projekteve dhe prokurimeve; ii) kontratave të menaxhimit; iii) menaxhimit të ITC-s; iv) menaxhimit të masave të sigurisë; dhe v) menaxhimit financiar, në përputhje me rekomandimet e organizatave ndërkombëtare si Banka Botërore dhe FMN-ja[89]. Asistenca teknike do të përfshijë edhe mbështetje teknike dhe analitike për planifikimin e buxhetit afatmesëm. – **2016 – 2020**: Promovimi dhe zgjerimi i përdorimit të AGFIS në të gjitha Institucionet Buxhetore në varësi të MTI-së.[90]
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Asistenca Teknike të jetë prokuruar dhe të jetë në funksionim – AGFIS të jenë në funksionim në të gjitha institucionet buxhetore të MTI-së	MTI-IMPG MF QSH

[89] Rekomandimet e kontrolli i pagesave të prapambetura për ARRSH-në duhet që po ashtu merren parasysh si një shembull për të gjithë sektorin e transportit.

[90] Që nga viti 2015, sipas kontrollit të pagesave të prapambetura, vetëm MTI-ja dhe ARRSH-ja kanë akses në internet për të ngarkuar planin e tyre vjetor të prokurimit dhe kontratat, dhe më pas të përpunojnë faturat e tyre në sistem.

Kalendari	Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare
2016-2020	Veprimet prioritare TRASVERSALE 1 dhe të gjithë modaliteteve të transportit
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
Nuk aplikohet	Buxheti IAPA. Të gjitha aktivitetet e këtij Veprimi Prioritarjanë të buxhetuara në Veprimin TRANSVERSAL 1.

3.4. Veprimet prioritare për transportin rrugor

Prioriteti strategjik 1	Të krijohen kushtet e përshtatshme ligjore dhe qeverisëse për një sistem efikas transporti
Objektivi 1.1	**Rezultati i pritur**
Të përfundohet përafrimi i legjislacionit shqiptar për transportin me *acquis* të BE-së	Një organ kombëtar legjislativ për transportin që të ruajë arritjen e një sektori transporti shumë të zhvilluar
Veprimi prioritar RRUGOR 1	**Detyrat specifike**
Zbatimi i udhërrëfyesit për përafrimin e legjislacionit të transportit të përcaktuar nga Asistenca Teknike e Financuar nga BE-ja EuropeAid/134513/C/SER/AL bazuar në PKIE 2016-2020	Operacionale, rregullatore dhe të licencimit – **2016 – 2017**: Të vazhdohet përafrimi i mëtejshëm i legjislacionit shqiptar me *acquis e Bashkimit Evropian,* në bazë të veprimeve afatshkurtra dhe afatmesme të përshkruara në raportin e Asistencës Teknike të financuar nga BE të quajtur "Udhërrëfyesi paraprak për përafrimin e legjislacionit" (EuropeAid/134513/C/SER/AL). – **2018 – 2020**: Të vazhdohet përafrimi i mëtejshëm i legjislacionit shqiptar me *acquis e Bashkimit Evropian,* në bazë të veprimeve afatgjata të përshkruara në raportin e Asistencës Teknike të financuar nga BE të quajtur "Udhërrëfyesi paraprak për përafrimin e legjislacionit" (EuropeAid/134513/C/SER/AL). *Shënim: Rekomandohet fuqishëm që të prioritizohet përafrimi i çdo pjese të legjislacionit që ka lidhje me sigurinë dhe mosrezikshmërinë rrugore.*
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Legjislacioni publikuar	MTI
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2020	Nuk aplikohet
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
0.3 milion euro	Buxheti kombëtar (kontrata e asistencës teknike)

Prioriteti strategjik 1	Të krijohen kushtet e përshtatshme ligjore dhe qeverisëse për një sistem efikas transporti
Objektivi 1.2	**Rezultati i pritur**
Përmirësimi i strukturës ekzistuese të qeverisjes	Funksionimi i strukturave publike efikase që mbështesin shpërndarjen e strategjisë së transportit të përcaktuar nga qeveria shqiptare.
Veprimi prioritar RRUGOR 2	**Detyrat specifike**
Miratimi i MFP-së dhe praktikave të menaxhimit të kontakteve në ARRSH dhe rritja e numrit të personelit të caktuar në MTI dhe strukturat e saja vartëse që drejtojnë transportin rrugor dhe përveç kësaj kryerja e programeve të reja për trajnimin dhe ndërtimin e kapaciteteve	Institucionale dhe organizacionale – **2016 – 2020**: Të ndiqen rekomandimet nga kontrolli i pagesave të prapambetura për ARRSH-në, ato më kryesore janë: i) Procesi i prokurimit: të sigurohet që, në të gjitha rastet, procesverbalet për procedurat e prokurimit (shënimet e ecurisë) të nënshkruhen nga të gjithë anëtarët e komisionit të prokurimit dhe që të gjithë anëtarët e komisionit të vlerësimit të nënshkruajnë një deklaratë të pavarësisë dhe paanësisë; ii) Menaxhimi i kontratave dhe përdorimi i planeve emergjente: ndryshimet në një kontratë duhen nënshkruar para mbarimit të kontratës fillestare dhe nga të gjitha palët përkatëse; gjitha faturat duhet të nënshkruhen nga autoriteti kontraktues; projektuesi duhet të përfshihet dhe të mbajë përgjegjësi deri në përfundimin e ekzekutimit të projektit; raportimi i fondit rezervë duhet të ndahet nga raportimi i përdorimit të pjesës tjetër të buxhetit të kontratës së punimeve; dhe autoriteti kontraktues të sigurohet që të gjitha faqet e kontratës së punimeve të jenë nënshkruar nga të gjitha palët; iii) Monitorimi dhe kontratat e punës: Mbikëqyrësi duhet t'i paraqesë ARRSH-së raporte të përkohshme të ecurisë së punimeve, së bashku me raportet e cilësisë së materialeve të përdorura; dhe gjithë raportet e përkohshme të ecurisë së punimeve duhet që po ashtu të nënshkruhen nga topografi dhe mbikëqyrësi; iv) Caktimet e inxhinierëve në projekt: ARRSH-ja duhet të zbatojë një delegim të qartë të projekteve te secili prej inxhinierët e saj; v) Protokolli Përfundimtar i Dorëzimit për kontratat e përfunduara: Komiteti i Dorëzimit duhet të sigurohet, në të gjitha rastet, matjet përfundimtare, të tilla si, trashësia e shtresave dhe kapacitetet mbartëse të projektit të përfunduar të jenë dokumentuar gjithmonë dhe të jenë bërë të gjitha krahasimet e nevojshme dhe vlerësimet e cilësisë siç kërkohet nga kontrata; vi) Sistemi i Qeverisë për Informacionin Financiar (SIF): të përdoret nga të gjitha institucionet buxhetore për pagimin e faturave të tyre dhe për të zgjidhur problemet e mundshme të paditura dhe të pabesueshme të pagesave të prapambetura; të integrohet me sistemin e Agjencisë së Prokurimit Publik që të sigurojë një kontroll të fortë mbi angazhimet kontraktuale të bëra nga institucionet buxhetore; – **2017**: Rritja e linjës së buxhetit caktuar për personelin që punon për MTI-në dhe strukturat e saj vartëse që kanë në ngarkim transportin rrugor, me një fokus të veçantë në Drejtorinë e Përgjithshme për Shërbimet e Transportit Rrugor (DPSHTRR) dhe Autoritetin Rrugor Shqiptar (ARRSH). – **2017**: Kryerja e programeve të mëposhtme 2 ditore për ngritjen e kapaciteteve: "Menaxhimi i Efektshëm i Aseteve dhe Kontratat e Mirëmbajtjes Bazuar në Performancë", "Menaxhimi i Sigurisë së Infrastrukturës Rrugore: Trajnim për Kontrollorët dhe Inspektorët e Sigurisë Rrugore" dhe "Akses te profesioni i operatorit të transportit rrugor në kuadër të BE-së". – **2018**: Kryerja e programeve të mëposhtme 2 ditore për ngritjen e kapaciteteve: "Çështjet e sigurisë në transportin rrugor në kuadrin e

	BE-së", "Çështjet sociale në transportin rrugor në kuadrin e BE-së", "Ndërtimet e asfaltimit dhe mirëmbajtja". – **2018**: Kryerja e programeve të mëposhtme 2 ditore për ngritjen e kapaciteteve: "Çështjet e automjeteve në transportin rrugor në kuadrin e BE-së", "Lejet e drejtimit dhe çështet e sigurinë në transportin rrugor në kuadrin e BE-së", dhe "Aksesi te tregu i transportit rrugor në kuadrin e BE-së". – **2019**: Kryerja e programeve të mëposhtme 2 ditore për ngritjen e kapaciteteve: "Çështje të tarifave dhe taksave për infrastrukturën rrugore në transportin rrugor në kuadrin e BE-së", "Rrugë të qëndrueshme" dhe "Sisteme Inteligjente Transporti për transportin rrugor". – **2020**: Kryerja e programit 2 ditor për ngritjen e kapaciteteve mbi "Partneritetet Publike-Private".
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Linja e buxhetit për personelin e MTI-së të rritet në vitin 2017 e më tej – Programet e trajnimit mbi praktikat më të mira përfunduar	MTI - ARRSH dhe DPSHTRR Kryeministria dhe Ministria e Financave Organizatat Ndërkombëtare (d.m.th. IRF, IRU, STA...) dhe/ose konsulentë
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2020	Të gjitha veprimet prioritare që kanë lidhje me rrugët (Prioritetet RRUGORE 1-10)
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
1.2 milion euro	Buxheti kombëtar. Punësimi i personelit shtesë: 1 milion euro (0,2 milion euro në vit); Programet e trajnimit: 0,2 milion euro në total

Prioriteti strategjik 2	Të përfundohet dhe modernizohet rrjeti rrugor parësor dhe dytësor rrugor i Shqipërisë
Objektivi 2.1	**Rezultati i pritur**
Të përfundohen "lidhjet që mungojnë" dhe të përmirësohen standardet e infrastrukturës ekzistuese rrugore	Një rrjet rrugor gjithëpërfshirës në pajtim me angazhimet e OTEJL-s dhe sigurimi i lidhjes së rrjetit parësor me atë dytësor
Veprimi prioritar RRUGOR 3	**Detyrat specifike**
Të përfundohen projektet në vijim dhe të zbatohet një grup kryesor i strukturuar i projekteve për rrugët gjatë periudhës 2016-2020, në pajtim me GPSV-në për transportin	Planifikimi dhe investimi – **2016**: Pagimi i borxheve të krijuara nga ARRSH-ja nga vitit 2013 deri në tremujorin e parë të vitit 2016, në bazë të informacionit të dhënë nga MTI-ARRSH, që kanë të bëjnë me ndërtimin e rrugëve dhe riparimin/asfaltimin, mbikëqyrjen, studimet dhe projektimet, vendimet e gjykatave, TVSH-në dhe kostot vendore. – **2016 – 2020**: Përfundimi i projekteve në vijim sipas informacionit të dhënë nga MTI-ARRSH, përkatësisht: 1. **2016**: Ndërtimi i rrugës Tiranë-Elbasan 2. **2016 – 2017**: Ndërtimi i by-pass-it Plepa-Kavajë-Rrogozhinë 3. **2016 – 2018**: Ndërtimi i Unazës së Tiranës (Segmenti jug-perëndim) 4. **2016 – 2018**: Rikonstruksioni i segmentit Elbasan-Banjë 5. **2016 – 2019**: Ndërtimi i by-pass-it të Fierit 6. **2016 – 2019**: Ndërtimi i rrugës Qukës-Qafë Plloçë 7. **2016 – 2019**: Rikonstruksioni i segmentit Qafë Thanë-Lin-Pogradec 8. **2016 – 2019**: Ndërtimi i by-pass-it të Vlorës 9. **2016 – 2019**: Rindërtimi dhe Riparimi/Asfaltimi (totali i të tjerave) 10. **2017 – 2018**: Ndërtimi i Unazës së Tiranës (Segmenti veri-lindje Kodër Sauk-Bregu i Lumit) 11. **2017 – 2019**: Rikonstruksioni i rrugës Korçë-Ersekë-Leskovik 12. **2018 – 2020**: Ndërtimi i by-pass-it të Shkodrës – **2016 – 2020**: Zbatimi i GPSV-së për transportin (modaliteti rrugor) dhe projekteve të tjera të përfshira në Rrjetit Kryesor RRTT-E[91] : 13. **2016 – 2020**: Rindërtimi i Rrugës së Lumit të Vlorës

[91] Shih kapitullin 4, faqet 195 deri 198, për një përshkrim të kritereve të renditjes së prioritizimit.

	14. **2017 – 2019**: Ndërtimi i rrugës Skrapar-Përmet 15. **2017 – 2020**: Ndërtimi i segmentit të rrugës Fushë Krujë - Thumanë (dyfishimi); 16. **2017 – 2020**: Ndërtimi i rrugës Thumanë - Kashar/Vorë 17. **2017 – 2020**: Ndërtimi i by-pass-it të Elbasanit 18. **2017 – 2020**: Ndërtimi i anëkalimit (by-pass-it) të Tepelenës 19. **2018 – 2020**: Ndërtimi i by-pass-it të Lezhës 20. **2018 – 2020**: Përfundimi i urës dhe tunelit Morinë-Kukës 21. **2018 – 2020**: Ndërtimi i rrugës Milot-Rrëshen (dyfishimi) – **2016 – 2020**: Të bëhet përgatitja e GPSV-së për projektet e transportit (vetëm studimet e fizibilitetit, projektimit paraprak dhe projektimit të detajuar): 22. **2016 – 2019**: Studimi i fizibilitetit për autostradën Adriatiko-Joniane 23. **2018 – 2020**: Projektimi i detajuar për ndërtimin e segmentit të Rrugës së Arbrit – **2016 – 2020**: Përgatitja e raportit vjetor që monitoron rritjen e trafikut mesatar të përditshëm vjetor (TMPV) në seksionet rrugore me një potencial të lartë për tarifa të identifikuara nga Strategjia e Shqiptare e Tarifave Rrugore (SSHTRR).
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Përfundimi i studimeve të fizibilitetit, projektit paraprak dhe projektimit të detajuar – Publikimi i tenderave të punimeve – Përfundimi i punimeve	MTI - ARRSH MF
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2020	Veprimi prioritar RRUGOR 4

Buxheti (përllogaritja)	Burimet e financimit
727,29 milionë euro[92]	– Borxhet e krijuara të ARRSH-së në periudhën 2013-T1 2016 (8,17 milionë euro): Buxheti kombëtar; – 12 projekte rrugore të prioritizuara në vijim - Zbatimi (320,26 milionë euro): Buxheti kombëtar (92,16 milionë euro), Donatorë ndërkombëtarë (228,1 milionë euro) – 9 projekte rrugore të prioritizuara - Zbatimi (378,36 milionë euro) Buxheti kombëtar (% do të caktohet më vonë), donatorët ndërkombëtarë (% do të përcaktohet më vonë) Grant i KIBP-së (1 milion euro); Kredi e FSHZH (70,2 milionë euro); – 2 projekte rrugore të prioritizuara - studimet e fizibilitetit, projektit paraprak dhe projektimit të detajuar (20,5 milionë euro): Buxheti kombëtar (% do të caktohet më vonë), donatorët ndërkombëtarë (% do të përcaktohet më vonë) Grant i KIBP-së për një kërkesë të përbashkët të Shqipërisë-Malit të Zi (2.5 milion euro për Shqipërinë)

[92] Për një përshkrim të detajuar të buxhetit të secilit projekt, shih Tabelën 39 Kapitulli 4.

Prioriteti strategjik 2	Të përfundohet dhe modernizohet rrjeti rrugor parësor dhe dytësor rrugor i Shqipërisë
Objektivi 2.2	**Rezultati i pritur**
Sigurimi i një mirëmbajtjeje të mirë të infrastrukturave të rrugëve ekzistuese dhe një strukturë e mirë qeverisëse në të gjithë ciklin e jetës së një projekti të infrastrukturës rrugore	Operimi dhe mirëmbajtja e rrjetit rrugor kombëtar duke përmbushur nevojat e lëvizshmërisë së Shqipërisë në mënyrë të sigurt, të qëndrueshme dhe konkurruese
Veprimi prioritar RRUGOR 4	**Detyrat specifike**
Zbatimi i një Plani për Mirëmbajtjen e Rrugëve dhe Eliminimin e Pikave të Zeza dhe një udhërrëfyesi të detajuar që përditëson proceset e planifikimit, standardet e projektimit dhe ndërtimit, praktikat e funksionimit dhe mirëmbajtjes dhe mbikëqyrjes së punimeve	Planifikimi dhe investimi – **2016 – 2020**: Zbatimi i një Plani për Mirëmbajtjen e Rrugëve dhe Eliminimin e Pikave të Zeza në pajtim me Strategjinë aktuale të Kombëtare të Sigurisë Rrugore dhe me synim i) zvogëlimin e numrit të vdekjeve me 30%, dhe ii) numrit të pikave te zeza nga 240 në 185 deri në vitin 2020. Plani do të përbëhet nga dy shtylla kryesore të veprimit: i) Projekti i Mirëmbajtjes dhe Sigurisë së Rrugëve Bazuar në Rezultate (PMSRRBM) financuar nga Banka Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim (BNRZH) e Bankës Botërore. Modeli i Zhvillimit dhe Menaxhimit të Autostradës (HDM-4) do të përdoret për të optimizuar programin e punës për ruajtjen e punimeve për skenarin e buxhetit dhe mbulimit të rrjetit të Projektit. ii) Një program shtesë për mirëmbajtjen e rrugëve për të ruajtur ashpërsinë mesatare të rrjetit me të paktën 25% të rrjetit kombëtar rrugor që nuk mbulohet nga Programi PMSRRBR[93] në të njëjtin nivel si në vitin 2014 për rrugët parësore dhe parësore-dytësore (4.5 IRI, m/km), i bashkëfinancuar nga buxheti i IAPA-së (investim me prioritet të lartë sipas Samitit të Vjenës për Ballkanin Perëndimor). Objektivi është që të rriten gradualisht shpenzimet aktuale nga 3000 euro në 11 000 euro në vit për km deri deri në vitin 2020 (shpenzimet ri-bilancit nga investimet kapitale drejt mirëmbajtjes dhe rehabilitimit, për të ruajtur investimet e mëparshme rrugore). – **2016 – 2020**: Zbatimi i një minimum prej 2 projektesh të reja SIT bazuar në rrugë, duke optimizuar përdorimin dhe sigurinë e kushteve të rrjetit rrugor ekzistues, në përputhje me Strategjinë Kombëtare MultimodalE SIT, që do të zhvillohen nën Veprimin Prioritar INTERMODAL 4. – **2016**: Përafrimi i praktikave të operimit dhe mirëmbajtjes së rrugëve me rekomandimet e Projektit të Mirëmbajtjes dhe Sigurisë së Rrugëve Bazuar në Rezultate (PMSRRBR) financuar nga Banka Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim (BNRZH) e Bankës Botërore. Në veçanti, përputhja duhet të përfshijë i) miratimin e Kontrolleve dhe Praktikave të Inspektimit për Sigurinë Rrugore, përfshi miratimin e udhëzimeve, programin trajnues e ofrimin e trajnimeve, dhe ii) një plan të detajuar për eliminimin e pikave të zeza.

[93] Rrugët dytësore dhe të FSHZH-së - që përfaqësojnë 56% të rrjetit të përgjithshëm rrugor -, plus 114 km rrugë parësore, nuk janë të mbuluara nga Programi PMSRRBR.

	– **2016**: Rishikimi i klasifikimit funksional të rrjetit rrugor dhe reklasifikimi i rrugëve në pajtim me kërkesat e tyre funksionale dhe përgjegjësinë juridiksionale për ruajtjen e tyre. – **2016**: Kryerja e një programi 3 vjeçar për ngritjen e kapaciteteve në manualet e "Standardeve të Ndërtimit dhe Mirëmbajtjes së Rrugëve" të miratuar kohët e fundit (gusht 2015) nga ARRSH-ja për të siguruar mbulimin e gjerë të personelit të MTI-së dhe ARRSH-së. – **2017**: Krijimi dhe përditësimi i rregullt i sistemit të menaxhimit të aseteve rrugore të bazuara në GIS si baza për më shumë menaxhim efikas dhe profesional të aseteve rrugore kombëtare. – **2017 – 2020**: Promovimi dhe përgjithësimi i përdorimit të rezultateve dhe koncesioneve të bazuara në performancë (PPP) për operimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve, jo vetëm për rrjetin kombëtar (Programi PMSRRBR) por edhe për rrjetin rajonal dhe vendor. – **2017 – 2020**: Ndërmarrja e një binjakëzimi me autoritetet rrugore të vendeve të BE-së (përfshirë Asistencën Teknike) dhe sigurimi i furnizimit me pajisje të laboratorit të cilësisë për punimet rrugore të ARRSH-së nëpërmjet menaxhimit indirekt me Njësinë Qendrore të Financës dhe Kontratave në kuadër të Ministrisë së Financave të Shqipërisë. (të dyja veprimet janë financuar nga Programi IAPA II) – **2018**: Studimi - nëpërmjet një konsulenti ndërkombëtar - i mundësisë për të vendosur një përqindje të caktuar të tarifave për përdoruesit rrugorë në rrjetin e operimit dhe mirëmbajtjes së rrugëve (rekomandimi nuk është harmonizuar me rekomandimin e Bankës Botërore). – **2018**: Ndërmarrja e një programi të ri 3 vjeçar për ngritjen e kapaciteteve në manualet e "Standardeve të Ndërtimit dhe Mirëmbajtjes së Rrugëve" të miratuar kohët e fundit (gusht 2015) nga ARRSH-ja për të siguruar mbulimin e gjerë të personelit të MTI-së dhe ARRSH-së.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Plani Kombëtar për Mirëmbajtjen e Rrugëve dhe Eliminimin e Pikave të Zeza të jetë në zbatim – Sistemet e reja SIT bazuar në rrugë të jenë në funksionim – DLI-të për kredi BNRZH të jenë arritur – Sistemi i menaxhimit të aseteve rrugore në funksionim – Kontrata koncesionare për operimin dhe mirëmbajtjen në funksionim – Shpenzimet e mirëmbajtjes	MTI - ARRSH MF

për km rritur në 11,000 euro në vit – Klasifikimi funksional i rrjetit rrugor përditësuar – Programet e trajnimit përfunduar – Studimi për vendosjen e tarifave të përdoruesve rrugorë të jetë përgatitur – Binjakëzimi me Autoritetet Rrugore të BE-së të jetë bërë	
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2020	Veprimi prioritar RRUGOR 3, Veprimi prioritar INTERMODAL 4
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
207.47 milion euro	– RRMSP[94] (128.47 milion euro): Buxheti kombëtar (62,57 milionë euro), Buxheti BNRZH-së (65,90 milionë euro); – Programi shtesë për mirëmbajtjen e rrugëve nuk mbulohet nga PMSRRBR (55 milionë euro): Buxheti kombëtar – Kontrata për Reformën në Sektorin e Transportit Rrugor në Shqipëri (24 milionë euro): Buxheti IAPA ▪ 21 milionë euro të mbështetjes së buxhetit për sektorin do të transferohen te Qeveria Shqiptare në vitet fiskale 2017, 2018, 2019 dhe 2020, kur disbursimet priten në përputhje me Shtojcën 1 dhe 2 të Kontratës së Reformës së Sektorit të Transportit Rrugor të Shqipërisë. ▪ 3 milionë euro të mbështetjes shtesë së buxhetit për sektorin tashmë rezervuar dhe do të jenë në dispozicion pasi proceset e prokurimit të nisen në vitin 2017 si më poshtë: • 2 milionë euro për shërbimin e Asistencës Teknike apo binjakëzim me autoritetet e tjera rrugore të vendeve të BE-së (procesi do të fillojë në tremujorin e dytë të vitit 2017); • 0,6 milionë euro për furnizim me pajisje përlaboratorin e cilësisë së punimeve rrugore të ARRSH-së nëpërmjet menaxhimit indirekt me me Njësinë Qendore të Financës dhe Kkontraktimit në kuadër të MF (procesi do të fillojë në tremujorin e dytë të vitit 2017); • 0,4 milion euro për shërbimin e Asistencës Teknike nën menaxhimin e drejtpërdrejtë për monitorimin, vlerësimin dhe dukshmërinë e veprimeve të zbatimit së mbështetjes së buxhetit (procesi do të fillojë në tremujorin e tretë të vitit 2017).

[94] Burimi: Raporti nr.: 91351-AL rreth Projekt të Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore Bazuar në Rezultate (RRMSP). Banka Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim. Banka Botërore. Mars 2015.

Prioriteti strategjik 3	Forcimi i bashkëpunimit rajonal nëpërmjet lidhjeve rrugore
Objektivi 2.1	**Rezultati i pritur**
Reduktimi i kohës dhe procedurave për kalimin e kufijve	Përmirësimi i lidhjes, sigurisë dhe parrezikshmërisë në Pikat Kufitare të Kalimit (PKK) Rritja e vëllimit mesatar vjetor të mallrave me Kosovën, IRYM, Greqinë dhe Malin e Zi me 10% dhe pasagjerëve me rreth 15% deri në vitin 2020
Veprimi prioritar RRUGOR 5	**Detyrat specifike**
Krijimi i pikave kufitare të kalimit të përbashkëta sipas parimit "një dritare e vetme" që zbatohet tashmë në pikën kufitare të kalimit në Muriqan-Sukobin.	Operacionale, rregullatore dhe të licencimit – **2016**: Hapja e një dialogu me autoritetet e Malit të Zi, Kosovës, Ish Republikës Jugosllave të Maqedonisë dhe Greqisë (bilaterale ose në kuadrin e OTEJL) për të propozuar pika kalimi kufitar të "përbashkëta" kur kontrolli i policisë dhe doganës mund të bëhet në një "dritare të vetme" (një vend i vetëm) bazuar në marrëveshjet dhe protokollet tashmë të miratuara për pikën e kalimit kufitar Murriqan-Sukobinë ndërmjet Shqipërisë dhe Malit të Zi. – **2016**: Hapja e n jë dialogu me Malin e Zi, Kosovën, Ish Republikës Jugosllave të Maqedonisë dhe Greqisë (bilaterale ose në kuadrin e OTEJL) për të rishikuar mundësinë e ndarjes së punës ndërmjet pikave të kalimit kufitar që kanë rrugë të mbyllura nga ana gjeografike për të reduktuar rradhët dhe kohën e procedurave në kufij, bazuar mbi pikën e kalimit kufitar Preshevë-Tabnovce ndërmjet Serbisë dhe Ish Republikës Jugosllave të Maqedonisë. – **2017**: Hartimi i një plani veprimi për zbatimin e parimit "të një dritareje të vetme" për pikat e kalimit kufitar rrugor të Shqipërisë, përfshi rekomandimet për të përmirësuar zbatimin e marrëveshjes TIR, kapërcimin e agjentëve të doganave që vendosin një garanci të dyfishtë për operatorët shqiptarë të kamionëve. – **2018 – 2020**: Zbatimi i parimit "një dritare e vetme" (kontrolli kufitar bëhet i përbashkët nga zyrtarët e të dy shteteve në një vend, duke bërë procedurat që kanë të bëjnë me kontrollin kufitar në të njëjtën kohë, përfshi pasaportat, doganat, kontrollet veterinare dhe fitosanitare) për të gjitha pikat e kalimit kufitar rrugore ekzistuese dhe të planifikuara, me një normë ecurie prej dy pikash kalimi kufitar në vit: *Shqipëri-Mal i Zi* Pikat ekzistuese të Kalimit Kufitar: (i) Muriqan (Shkodër, Shq) - Sukobinë (Ulqin, MZ), (ii) Hani i Hotit (Malësi e Madhe, Shq) - Bozaj (Podgoricë, MZ) – Pika kryesore e kalimit kufitar, (iii) Bashkim (Malësi e Madhe, Shq) - Gusninje (Plavë, MZ). PKK të planifikuara më parë: (iv) Zogaj (Shkodër, Shq) - Ckla (Bar, MZ), (v) Grabom (Malësi e Madhe, Shq) - Cijevna (Podgoricë, MZ), (vi) Qafë Vranicë (Tropojë, Shq) - Plav (MZ). *Shqipëri - Kosovë:* (i) Qafë Morinë (Tropojë, Shq) - Gjakovë (Kosovë), (ii) Qafë Prush (Has, Shq) - Gjakovë (Kosovë), (iii) Morinë (Kukës, Shq) - Vernicë (Prizren, Kosovë) – Pika kryesore e kalimit kufitar, (iv) Orgjost (Kukës, Shq) - Orgushë (vetëm këmbësorët, Kosovë),

	(v) Shishtavec (Kukës, Shq) - Dragash (hapur më 10 maj 2013, Kosovë) *Shqipëri - Ish Republika Jugosllave e Maqedonisë* (i) Bllat (Dibër, Shq) - Spas (Debar, IRJM), (ii) Qafë Thanë (Pogradec, Shq) - Kafasan (Strugë, IRJM) – Pika kryesore e kalimit kufitar, (iii) Tushemisht (Pogradec, Shq) - Sveti Naum (Ohrid, IRJM), (iv) Goricë (Pustec, Shq)- Stenje (Resen, IRJM). *Shqipëri – Greqi* (i) Kapshticë (Devoll, Korçë, Shq) - Krystallopigi (Prespes, Greqi) – Pikë kalimi kufitar shumë relevante, (ii) Tre Urat (Përmet, Shq) - Melissopetra (Konitsa, Greqi), (iii) Sopic (Dropull, Shq) - Drymades (Pogoni, vetëm për këmbësorët, Greqi), (iv) Kakvijë (Shq) - Ktismata (Pogoni, Greqi) – Pika kryesore e kalimit kufitar, (v) Rips (Finiq, Shq) - Sagiada (Filiates, Greqi).
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– WG operacionale me Malin e Zi, Kosovën, IRJM dhe Greqinë – Pikat e kalimit kufitar "një dritare e vetme" të hapura – Operatorëve të kamionëve nuk u kërkohet të kenë garanci të dyfishtë për të zbatuar marrëveshjen TIR – Koha e kalimit të kufirit reduktohet me 40%	MTI - DPSHTRR Ministria e Financave - Drejtoria e Përgjithshme e Doganave Ministria e Punëve të Brendshme Ministritë e Transportit nga Mali i Zi, Kosova, Ish Republika Jugosllave e Maqedonisë dhe Greqia
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2020	Veprimi prioritar RRUGOR 6
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
Të përcaktohet sipas rastit (në vartësi të nevojave të adaptimit për scilën pikë kufitare të kalimit)	Buxheti kombëtar

Prioriteti strategjik 3	Forcimi i bashkëpunimit rajonal nëpërmjet lidhjeve rrugore
Objektivi 3.1	**Rezultati i pritur**
Reduktimi i kohës dhe procedurave për kalimin e kufijve	Përmirësimi i lidhjes, sigurisë dhe parrezikshmërisë në Pikat Kufitare të Kalimit (PKK) Rritja e vëllimit mesatar vjetor të mallrave me Kosovën, IRYM, Greqinë dhe Malin e Zi me 10% dhe pasagjerëve me rreth 15% deri në vitin 2020
Veprimi prioritar RRUGOR 6	**Detyrat specifike**
Të ndërtohet një infrastrukturë për parkime të dedikuara në pikat kufitare të kalimit për të shpejtuar procedurat e kalimit të kufirit për kamionët dhe autobusët	Planifikimi dhe investimi – **2017**: Hapja e një dialogu me autoritetet e Malit të Zi, Kosovës dhe Ish Republikës Jugosllave të Maqedonisë dhe Greqisë (bilaterale ose në kuadrin e OTEJL-it) për të propozuar zhvillimin "e përbashkët" të hapësirave të reja për parkim për kamionëve dhe autobusëve për të shmangur bllokimin e autostradës në rrugët kryesore të pikave kufitare të kalimit. – **2017**: Hartimi i një studimi fizibiliteti dhe hartimi i një projekti për ndërtimin e hapësirave për parkim në të paktën rrugët kryesore të pikave kufitare të kalimit. Hani i Hotit (Malësi e Madhe, Shq) - Bozaj (Podgoricë, MZ) Morinë (Kukës, Shq) - Vernicë (Prizren, Kosovë) Qafë Thanë (Pogradec, Shq) - Kafasan (Strugë, IRJM) Kakvijë (Shq) - Ktismata (Pogoni, Greqi – **2018-2020**: Ndërtimi i infrastrukturës për hapësirat e parkimit
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Ekzistojnë hapësira parkimi në pikat kryesore të kalimit të kufirit	MTI - ARRSH Ministria e Financave - Drejtoria e Përgjithshme e Doganave Ministritë e Transportit nga Mali i Zi, Kosova, Ish Republika Jugosllave e Maqedonisë dhe Greqia
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2017-2020	Veprimi prioritar RRUGOR 5
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
2.5 milion euro (100 EUR/m2 të hapësirës së kërkuar të parkimit)	Buxheti kombëtar (% do të caktohet më vonë), donatorët ndërkombëtarë (% do të përcaktohet më vonë)

Prioriteti strategjik 3	Forcimi i bashkëpunimit rajonal nëpërmjet lidhjeve rrugore
Objektivi 3.2	**Rezultati i pritur**
Shmangia e diskriminimit që shfaqet ndaj operatorëve shqiptarë të transportit rrugor	Taksa të ngarkesës së boshtit të harmonizuara ose të paktën jo-diskriminuese ndërmjet të gjitha shteteve OTEJL (përfshi Shqipërinë) dhe shteteve anëtare të BE-së
Veprimi prioritar RRUGOR 7	**Detyrat specifike**
Të përgatitet një Konventë ndërmjet pjesëmarrësve të OTEJL dhe shteteve anëtare të BE-së/BE-së në lidhje me harmonizimin e taksimit të ngarkesës së aksit për të shmangur diskriminimin	Çmimet, taksat dhe subvencionet – **2017**: Promovimi i një Konvente ndërmjet pjesëmarrësve të OTEJL dhe shteteve anëtare të BE-së/BE-së në lidhje me harmonizimin e taksimit të ngarkesës së aksit për të shmangur diskriminimin
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Heqja efektive e taksave diskriminuese për operatorët shqiptarë të kamionëve	MTI - DPSHTRR OTEJL Ministritë e Transportit Sekretariati i OTEJL DG MOVE
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2017	Nuk aplikohet
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
Nuk aplikohet	Buxheti kombëtar

Prioriteti strategjik 4	Sigurimi i funksionimit të tregut të transportit rrugor në pajtim me standardet e BE-së
Objektivi 4.1	**Rezultati i pritur**
Të përfundohet kuadri efikas operacional dhe institucional për transportin rrugor të	Ofrimi i shërbimeve efikase të transportit rrugor për qytetarët dhe bizneset e Shqipërisë

mallrave dhe pasagjerëve	
Veprimi prioritar RRUGOR 8	**Detyrat specifike**
Promovimi i krijimit të kooperativave për sipërmarrësit dhe sindikatat e transportit rrugor dhe përveç kësaj stimujt e taksave për modernizimin e flotës së automjeteve për mallrat dhe pasagjerët	Çmimet, taksat dhe subvencionet – **2018**: Zhvillimi i një dialogu të përbashkët me ANALTIR-in për të promovuar krijimin e kooperativave dhe sindikatave të operatorëve të rrugëve për të krijuar ekonomi të shkallës në sektor dhe për të kapërcyer copëzimin e tanishëm të sektorit. – **2019**: Nisja e stimujve të taksimit për (i) krijimin e kooperativave dhe sindikatave të operatorëve rrugorë, dhe për (ii) sigurimin e automjeteve të transportit rrugor të gjeneratës së re (d.m.th. nëpërmjet reduktimit/përjashtimit të regjistrimit të automjeteve dhe/ose taksave të qarkullimit të automjeteve).
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Stimujt e taksimit të disponueshëm për operatorët e transportit rrugor – Një maksimum prej 60 operatorësh të transportit rrugor aktivë në tregun shqiptar	MTI - DPSHTRR
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2018-2019	Nuk aplikohet
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
Nuk aplikohet	Buxheti kombëtar

Prioriteti strategjik 4	Sigurimi i funksionimit të tregut të transportit rrugor në pajtim me standardet e BE-së
Objektivi 4.1	**Rezultati i pritur**
Të përfundohet kuadri efikas operacional dhe institucional për transportin rrugor të mallrave dhe pasagjerëve	Ofrimi i shërbimeve efikase të transportit rrugor për qytetarët dhe bizneset e Shqipërisë

Veprimi prioritar RRUGOR 9	Detyrat specifike
Rritja e shpeshtësisë së kontrolleve të makinave në rrugë dhe përveç kësaj forcimi i procedurës së lëshimit të licencave për operatorët e transportit rrugor	Operacionale, rregullatore dhe të licencimit – **2016 – 2017**: Rritja e numrit të kontrolleve rrugore të automjete me 25% për të siguruar zbatimin e legjislacionit të automjeteve. – **2016 – 2017**: Përforcimi i zbatimit të legjislacionit kombëtar që ka të bëjë me lëshimin e licencave për operatorët e transportit rrugor, në pajtim me Direktivën 2003/59/EC (Legjislacioni për kualifikimin fillestar dhe trajnimin periodik të ddrejtuesve të mjeteve të angazhuar në transportin rrugor) dhe Rregullorja 1071/2009 (Legjislacioni mbi aksesin në profesionin e operatorit të transportit rrugor). – **2019**: Rritja e numrit të kontrolleve rrugore të automjete me 50% në krahasim me shifrat e vitit 2015, për të siguruar zbatimin e legjislacionit të automjeteve.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– 50% rritje në kontrollet rrugore të automjeteve deri në vitin 2020 – Automjetet private dhe profesionale në qarkullim në pajtim të plotë me kërkesat ligjore	MTI - DPSHTRR Policia rrugore
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2019	Veprimi prioritar RRUGOR 7
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
0,5 milion euro (0,1 milion euro në vit)	Buxheti kombëtar

Prioriteti strategjik 4	Sigurimi i funksionimit të tregut të transportit rrugor në pajtim me standardet e BE-së
Objektivi 4.1	**Rezultati i pritur**
Të përfundohet kuadri efikas operacional dhe institucional për transportin rrugor të mallrave dhe pasagjerëve	Ofrimi i shërbimeve efikase të transportit rrugor për qytetarët dhe bizneset e Shqipërisë
Veprimi prioritar RRUGOR 10	**Detyrat specifike**

Krijimi i Programit Kombëtar të Novacionit për Transportin Rrugor, në bashkëpunim me institucionet akademike dhe bizneset private	Institucionale dhe organizacionale – **2018**: Planifikimi i prioriteteve përkatëse shkencore dhe teknologjike për të përmirësuar kapacitetin novator të Shqipërisë në fushën e transportit rrugor. Veprimi duhet të shoqërohet me një dialog mes palëve të interesuara përfshi Ministrinë e Arsimit dhe Sporteve, Universiteteve dhe aktorëve të bizneseve private. – **2019**: Nisja e një Programi Kombëtar 2 vjetor që ofron një përzierje grantesh dhe huash për projekte rrugësh novatore të udhëhequra nga organizata shqiptare. – **2020**: Kryerja e një seminari 3 ditor për të stimuluar përfshirjen e organizatave shqiptare në tenderat që kanë lidhje me transportin të financuara nga Programi i Kuadrit të Kërkimit dhe Zhvillimit të KE-së (Horizon 2020).
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Planifikimi i kapaciteteve novatore i disponueshëm – Linja e buxhetit për Program Kombëtar i disponueshëm – Programi i trajnimit mbi praktikat më të mira përfunduar	MTI Ministria përgjegjëse për inovacionin Ministria përgjegjëse për kulturën
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2018-2020	Nuk aplikohet
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
1.25 milion euro	Buxheti kombëtar (% do të caktohet më vonë), donatorët ndërkombëtarë (% do të përcaktohet më vonë)

3.5. Veprimet prioritare për transportin hekurudhor

Prioriteti strategjik 1	Reformimi i sektorit hekurudhor
Objektivi 1.1	**Rezultati i pritur**
Krijimi i një legjislacioni për një treg hekurudhor të hapur, të drejtë, jo-diskriminues dhe transparent dhe forcimi i kapaciteteve në të gjitha nivelet	Hapja e tregut hekurudhor në pajtim me Direktivat Evropiane dhe Kuadrin Evropian Krijimi i një kuadri tërheqës për hyrjen e sipërmarrjeve të reja hekurudhore Kontroll më i mirë mbi përdorimin e fondeve publike në lidhje me Hekurudhën Shqiptare Hapja e tregut edhe në fushën e pranimit të standardeve teknike të BE-së (pranimi i organeve të njoftuara të BE-së, pranimi ndërkufitar, etj., dhe sigurimi i aksesit të hapur dhe jo-diskriminues te rrjeti hekurudhor dhe ofruesit e objekteve të shërbyera)
Veprimi prioritar HEKURUDHOR 1	**Detyrat specifike**
Miratimi dhe hyrja në fuqi e kodit të ri hekurudhor në pajtim me Rregulloret dhe Direktivat e Bashkimit Evropian , veçanërisht Direktivën 2012/34/BE.	Operacionale, rregullatore dhe të licencimit – **2016**: Miratimi i Kodit të ri Hekurudhor. – **2017 - 2018**: Përgatitja dhe zbatimi i akteve të tjera ligjore dhe nënligjore që kërkon Hyrja në fuqi e Kodit të Ri hekurudhor
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– SKZHI-H 2020 për sektorin hekurudhor miratuar – Legjislacioni të jetë botuar (kodi hekurudhor) – Veprime të mëtejshme ligjore që rrjedhin nga ligji i ri hekurudhornë fuqi	MTI HSH
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2018	Veprimi prioritar HEKURUDHOR 3 për zbatimin institucional
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
0.5 milion euro Shpërndarë gjatë 3 vjetëve që nga viti 2016.	Buxheti shtetit (0.075 milion euro), donatorët ndërkombëtarë (0.425 milion per tu kerkuar) Burimi: Vlerësimi i buxhetit marrë nga projekte të ngjashme në rajon, të financuara nga BE-ja.

Prioriteti strategjik 1	Reformimi i sektorit hekurudhor
Objektivi 1.1	**Rezultati i pritur**

Krijimi i një legjislacioni për një treg hekurudhor të hapur, të drejtë, jo-diskriminues dhe transparent dhe forcimi i kapaciteteve në të gjitha nivelet	Hapja e sektorit hekurudhor në pajtim me Rregulloret Direktivat e Bashkimit Evropian Krijimi i një kuadri tërheqës për hyrjen e sipërmarrjeve të reja hekurudhore Kontroll më i mirë mbi përdorimin e fondeve publike në lidhje me Hekurudhën Shqiptare Hapja e tregut edhe në fushën e pranimit teknik të standardeve të BE-së (pranimi i organeve të njoftuara të BE-së, pranimi ndërkufitar, etj., dhe sigurimi i aksesit të hapur dhe jo-diskriminues te rrjeti hekurudhor dhe ofruesit e objekteve të shërbyera) Krijimi i një tregu hekurudhor të drejtë, jo-diskriminues dhe transparent
Veprimi prioritar HEKURUDHOR 2	**Detyrat specifike**
Ndarja e Hekurudhës Shqiptare: - **Në Menaxher të Infrastrukturës,** - **Operator të mallrave dhe pasagjerëve** - **Operator shërbimesh hekurudhore**	Institucionale dhe organizacionale – **2017– 2018**: Ndarja totale e organeve të ndryshme: ○ Ngritja e strukturave të reja organizative (d.m.th. Menaxhuesi i infrastrukturës është i pavarur nga veprimtaritë - shërbimet e transportit të mallrave/pasagjerëve -) si një organizëm krejtësisht i ndarë dhe është i integruar vertikalisht. ○ Ndarja e llogarive të menaxhuesit të infrastrukturës dhe ndërmarrjes(eve) hekurudhore (a) në rastin e një strukture organizative të integruar horizontalisht (një ndarje ligjore e infrastrukturës dhe operacioneve). ○ Përcaktimi i detyrave ○ Kontrata ndërmjet menaxhuesit të infrastrukturës hekurudhore dhe Qeverisë (buxheti, investimet...). Vini re se kjo marrëveshje do të përfshijë të gjitha veprimet e propozuara prioritare, financimin e tyre, performancën dhe monitorimin, në veçanti zbatimin e një plani të mirëmbajtjes parandaluese për përmirësimin e gjendjes aktuale të mirëmbajtjes së infrastrukturës hekurudhore (rruga e përhershme, instalimet fikse - stacionet, etj.) për të mbështetur Veprimin Prioritar HEKURUDHOR 7. ○ Kontratat midis organeve qeveritare (pushtetit qendror, organeve të qeverisjes vendore) dhe ofruesve të shërbimeve të detyrimeve të shërbimit publik (DSHP). ○ Publikimi i deklaratës së parë të rrjetit nga ana e menaxhuesit të infrastrukturës. ○ Trajnimi i personelit mbi sfidat e reja të ristrukturimit të HSH për të përmbushur detyrat specifike të lartpërmendura.

TKP-të	Palët e interesuara të përfshira
– Legjislacioni të jetë botuar (kodi hekurudhor) – Ndarja e HSH-së ose në një shoqëri të integruar vertikalisht ose krejtësisht të ndarë të jetë arritur – Të jenë bërë trajnimet në përputhje me programet e miratuara trajnimit	MTI HSH
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2018	Veprimet prioritare HEKURUDHORE 1 dhe HEKURUDHORE 3
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
0,5 milion euro[95] Shpërndarë gjatë 3 vjetëve që nga viti 2017-2018.	Buxheti shtetit (0.2 milion euro), donatorët ndërkombëtarë (% do të përcaktohet më vonë)

[95] Vlerësimi i buxhetit marrë nga projekte të ngjashme në rajon (Kroacia, Kosova, IRYM dhe Serbia), të financuara nga BE-ja.

Prioriteti strategjik 1	Reformimi i sektorit hekurudhor
Objektivi 1.1	**Rezultati i pritur**
Krijimi i një legjislacioni për një treg hekurudhor të hapur, të drejtë, jo-diskriminues dhe transparent dhe forcimi i kapaciteteve në të gjitha nivelet	Hapja e sektorit hekurudhor në pajtim me Rregulloret dhe Direktivat e Bashkimit Evropian Krijimi i një kuadri tërheqës për hyrjen e sipërmarrjeve të reja hekurudhore Kontroll më i mirë mbi përdorimin e fondeve publike në lidhje me Hekurudhën Shqiptare Hapja e tregut edhe në fushën e pranimit teknik të standardeve të BE-së (pranimi i organeve të njoftuara të BE-së, pranimi ndërkufitar, etj., dhe sigurimi i aksesit të hapur dhe jo-diskriminues te rrjeti hekurudhor dhe ofruesit e objekteve të shërbyera) Krijimi i një tregu hekurudhor të drejtë, jo-diskriminues dhe transparent
Veprimi prioritar HEKURUDHOR 3	**Detyrat specifike**
– **Krijimi i organeve hekurudhore për sigurinë (siguria, licencimi, hetimi i aksidenteve) dhe organeve rregullatore (përfshirja e Organit Rregullator të Hekurudhave brenda Autoritetit të Konkurrencës) dhe** – **Trajnimi i personelit**	Institucionale dhe organizacionale – **2017 – 2018**: Formimi i organeve hekurudhore (në rend përparësie: Menaxherii infrastrukturës;; Autoriteti i sigurisë hekurudhore; Njesia e hetimit të aksidenteve dhe incidenteve hekurudhore; Organi rregullator i tregut hekurudhor; Organi i licencimit; Sipërmarrësit Hekurudhor (për transport malli, pasagjeresh dhe shërbimesh të ndryshme në fushën hekurudhore) .): ○ Struktura organizative ○ Profilet e punës/përshkrimi funksional ○ Buxheti ○ Trajnimi i personelit në institucionet përkatëse arsimore në shtetet anëtare të BE-së dhe Agjencinë Hekurudhore Evropiane (AHE) për periudha një deri në tre muaj (afërsisht, MTI: 4 persona, Organi rregullator i tregut hekurudhor: 2 persona, Organet e Sigurisë / Ndërveprimit / Licencimit / Aksidenteve: 20 persona, Infrastruktura / Tarifimi: 20 persona)

TKP-të	Palët e interesuara të përfshira
Sipas prioritetit: – SKZHI-H 2020 për sektorin hekurudhor miratuar – Legjislacioni të jetë botuar (kodi hekurudhor) – Autoriteti i sigurisë hekurudhore në funksionim – Organi i hetimit të aksidenteve dhe incidenteve në funksionim – Organi rregullator i tregut hekurudhor në funksionim – Organi i licencimit në funksionim –	MTI HSH
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2017-2018	Veprimet prioritare HEKURUDHORE 1 dhe HEKURUDHORE 2
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
10 milion euro[96]	– Organet e sigurisë hekurudhore (4 milionë euro), të shpërndara në 3 vjet: Buxheti kombëtar (0.4 milion euro), donatorët ndërkombëtarë (3.6 milion euro per tu kerkuar) – Trajnimi i personelit (6 milionë euro, 2 milionë euro çdo vit gjatë periudhës): Buxheti kombëtar dhe donatoret e mundeshem, për drejtimin e të gjitha organeve të mëposhtme: Autoriteti i sigurisë hekurudhore, organi i hetimit të aksidenteve dhe incidenteve, organi rregullator i tregut hekurudhor në funksionim, organi i licencimit

[96] Vlerësimi i buxhetit marrë nga projekte të ngjashme në rajon, të financuara nga BE-ja.

Prioriteti strategjik 1	Reformimi i sektorit hekurudhor
Objektivi 1.2	**Rezultati i pritur**
Krijimi i kushteve të favorshme ligjore dhe institucionale **për të tërhequr investimet e huaja në portet shqiptare.**	Tërheqja e investimeve të reja dhe vëllimeve të reja Rritja e tërheqjes ndaj porteve shqiptare
Veprimi prioritar HEKURUDHOR 4	**Detyrat specifike**
Sqarimi i situatës në porte në lidhje me ligjet portuale dhe hekurudhore (sqarimi i detyrave dhe kërkesave të koncesionarëve, menaxhimit të infrastrukturës hekurudhore dhe autoritetit të portit)	Institucionale dhe organizative – **2016 – 2018**: Sqarimi/zgjidhja e problemeve ligjore dhe institucionale në lidhje me pronësinë, menaxhimin, operimin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës në port: ○ Sqarimi/zgjidhja e problemeve ligjore dhe institucionale në lidhje me operatorët hekurudhorë, për sa i përket përditësimit të ardhshëm të Ligjit për Hekurudhat Shqiptare. ○ Aksesi te mundësitë e tregut për operatorët tregtarë portualë ose autoritetet portuale për të krijuar operimet e tyre hekurudhore brenda dhe jashtë porteve. (Veprimi Nr. 25, Programi Strategjik i Punës së OTEJL-it: "Gjetja e kërkesave ligjore, operacionale dhe teknike të pjesëmarrësve të tregut që do të veprojnë në Korridori VIII për të siguruar një konkurrencë dhe tërheqje në rritje për Korridorin VIII për në dhe nga porti i Durrësit"). ○ Studim për përmirësimin e efikasitetit të ngarkim-shkarkimit të mallrave / transferimit të kontejnerëve ndërmjet anijeve dhe hekurudhave / rrugëve në porte (pengesat organizative dhe teknike dhe zgjidhjet e mundshme përfshi planin e veprimit) Planifikimi dhe investimi – **2016 – 2018**: Studim fizibiliteti për një Sistem të Komunitetit të Portit për përmirësimin e komunikimit dhe shkëmbimit elektronik ndërmjet operatorëve të portit, autoriteteve të portit, operatorëve hekurudhorë dhe palëve të tjera të interesuara të përfshira në transferimin e mallrave.

TKP-të	Palët e interesuara të përfshira
– Legjislacioni botuar (kodi i ri hekurudhor në fuqi, në veçanti neni i transferuar 13 i 34/2012/BE) – Marrëveshjet e koncesionit me operatorët e portit përshtatur sipas ligjit të ri hekurudhor – Raport mbi mundësitë e tregut dhe masat e mundshme të marketingut – Përmirësimi i efikasitetit të ngarkim/shkarkimit kryer në bazë të Nenit të transferuar 13 të 34/2012/BE – Trajnimi me palët kryesore bërë (në veçanti mbi nenin 13 të Direktivës së BE dhe zbatimin e tij)	MTI Autoritetet e porteve Koncesionarët e portit Menaxheri i infrastrukturës së hekurudhave dhe sipërmarrësit e hekurudhave
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2018	Veprimet prioritare HEKURUDHORE 1, HEKURUDHORE 2 dhe HEKURUDHORE 3
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
0.6 milion euro	– Buxheti kombëtar (0.2 milion euro), donatorët ndërkombëtarë (0.4 milion euro per tu kerkuar) – Ndryshimi i ligjit për portet/hekurudhat: 0.2 milion euro – Mundësitë e tregut + përmirësim i efikasitetit: 0.2 milion euro (Burimi: Veprimi Nr. 25 i OTEJL-it) – Studimi i fizibilitetit për sistemin EDPM të komunitetit të portit: 0.2 milion euro (Burimi: Studim i Bankës Botërore)

Prioriteti strategjik 2	Pozicionimi i Shqipërisë brenda tregut hekurudhor evropian si një aktore në korridoret e transportit të Evropës Jug-Lindore dhe Korridoret Hekurudhore të Mallrave (KHM)
Objektivi 2.1	**Rezultati i pritur**
Rritjen e konkurrencës dhe dukshmërinë e zgjerimeve të Korridoreve RRTT-E dhe Korridoreve OTEJL.	Tërheqja e investimeve Ulja e kohës së transitit hekurudhor dhe kostove të transportit (më pak vonesa, kohë konkurruese të transportit) Krijimi Reduktimi i kostove logjistike
Veprimi prioritar HEKURUDHOR 5	**Detyrat specifike**
Integrimi i Akseve Kryesore të OTEJL-së në sistemin e korridoreve të Rrjetit Hekurudhor Evropian (RRHE) dhe zbatimi i procedurave përkatëse të RRHE-së dhe KHM-së	Institucionale dhe organizacionale – **2016 – 2017**: Marrja pjesë në grupet e punës së RNE dhe RNE ndërkombëtare. – **2016 – 2017**: Përcaktimi i kërkesave ligjore, operacionale dhe teknike të pjesëmarrësve të tregut që do të veprojnë në Korridori VIII për të siguruar një konkurrencë dhe tërheqje në rritje për Korridorin VIII për në dhe nga Porti i Durrësit). (Intervista dhe biseda me transportuesit, studimi i tregut) – **2016 – 2020**: Integrimi i Akseve Kryesore të OTEJL-it në korridorin e RRHE-së. – **2016 – 2020**: Zgjerimi i KHM-ve në Shqipëri (Veprimi nr. 2 i Programit Strategjik të Punës së OTEJL-it: "Krijimi i menaxhimit të korridorit në korridorin kryesor të zgjedhur që ka një nëngrup mbi baza pilote, duke përdorur modelin e menaxhimit të korridorit për korridoret evropiane"). Referenca/Praktika më e mirë: Menaxhimi i Korridorit të Transportit Hekurudhor të mallrave në BE sipas Rregullores së BE-së 913/2010, siç është në fuqi, Korridori Referencë: Korridori 1 Portet detare të Veriut - Itali.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Pjesmarrja aktive në grupet ndërkombëtare të punës RNE.	MTI HSH OTEJL
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2020	Nuk aplikohet
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
EUR 50 000	Buxheti kombëtar (10,000 Euro në vit). Kostoja totale: 30.000 Euro në vit paguar nga pjesëmarrësit Shqipëria, Mali i Zi dhe Serbia. Burimi: Plani i Veprimit OTEJL Nr. 2.

Prioriteti strategjik 2	Pozicionimi i Shqipërisë brenda tregut hekurudhor evropian si një aktore në korridoret e transportit të Evropës Jug-Lindore dhe Korridoret Hekurudhore të Mallrave (KHM-të)
Objektivi 2.1	**Rezultati i pritur**
Rritjen e konkurrencës dhe dukshmërinë e zgjerimeve të Korridoreve RRTT-E dhe Korridoreve OTEJL.	Tërheqja e investimeve Ulja e kohës së transitit hekurudhor dhe e kostove të transportit (35% kursim kohe përmes sistemit elektronik të transmetimit)[97] Krijimi Reduktimi i kostove logjistike
Veprimi prioritar HEKURUDHOR 6	**Detyrat specifike**
Ngritja e korridoreve hekurudhore tërheqëse dhe konkurruese në brendësi të vendit për Portin e Durrësit, në pajtim me GPSV-në dhe përfshirja aktive e porteve për promovimin dhe marketingun	Institucionale dhe organizative – **2016**: Krijimi i kalimeve kufitare hekurudhore të përbashkëta sipas Marrëveshjes ekzistuese për Kalimin e Kufirit nënshkruar me Republikën e Malit të Zi duke nënshkruar protokollet e mëtejshme për policinë kufitare, doganat, kontrollin fitosanitar dhe sanitar. Planifikimi dhe investimi (miratuar nga OTEJL-i dhe BE-ja) 1. **2016**: Vendosja e objekteve përkatëse të kalimit kufitar për autoritetet shqiptare të kufirit (zyrat, parkimi dhe objektet e tjera) në stacionin e përbashkët kufitar në Tuz. 2. **2017:** Krijimi i sistemit elektronik të transmetimit për sektorin rrugor (SEED apo NCTS) ose sistemeve specifike hekurudhore (sistemet RAILDATA, RNE). (Veprimi Nr. 4, Programi Strategjik i Punës së OTEJL-it) *Shënim: Për sa i përket qëndrueshmërisë dhe integrimit ndërkombëtar në korridoret RRTT-E dhe duke marrë parasysh në veçanti pozicionin e ardhshëm të Portit të Durrësit - shih edhe Prioritetet Strategjike të intermodalitetit -, prioritetet e mësipërme 1 deri në 2 janë krijuar bazuar në Programin Strategjik të Punës së OTEJL-it. Ata kanë miratimin e BE-së.* Planifikimi dhe investimet (projektet kryesore nga GPSV-ja për transportin) 3. **2016 – 2018:** Studimi i fizibilitetit dhe projektimi i detajuar për rehabilitimin e linjës hekurudhore Durrës-Rrogozhinë-Elbasan-Pogradec-Lin dhe ndërtimin e lidhjes hekurudhore të re deri kufirin me Maqedoninë. 4. **2017**: Studimi i fizibilitetit për ndërtimin e hekurudhës së re Pogradec-Korçë-kufiri me Greqinë. 5. **2017 – 2018**: projektimi i detajuar për rehabilitimin e hekurudhës Vorë - Hani i Hotit, kufiri me Malin e Zi dhe sistemin e sinjalizimit dhe komunikimit për lidhjen e hekurudhës shqiptare. 6. **2017 – 2020:** Ndërtimi dhe modernizimi i linjave hekurudhore Durrës - Terminali i Transportit Publik të Tiranës dhe lidhja e hekurudhës së re që mungon për në Aeroportin Ndërkombëtar të Rinasit në Tiranë (TIA).

[97] Burimi: Studimi i Bankës Botërore "Vlerësimi mundësisë për krijimin e një sistemi EDI në pikat e kalimit kufitar në Evropën Juglindore", prill 2015

TKP-të	Palët e interesuara të përfshira
– SKZHI-H 2020 për sektorin hekurudhor miratuar – Pikat e përbashkëta të kalimit kufitar dhe menaxhimi i korridorit krijuar – Projektet 1 + 2: në zbatim – Projektet 3 + 4 + 5: studimet dhe projektimet miratuar – Projekti 6: ndërtimi dhe modernizimi përfunduar	MTI-ja dhe ministritë kompetente të Malit të Zi Autoritetet kufitare të të dy shteteve për marrëveshjet pasardhëse OTEJL
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2020	Veprimet prioritare HEKURUDHORE 4, HEKURUDHORE 5 dhe HEKURUDHORE 7
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
85.16 milion euro[98]	– Projekti 1 (50 000 euro): Buxheti kombëtar (100%). Vlerësimet bazuar në pikën e kalimit kufitar ndërmjet Malit të Zi dhe Serbisë në Bjelo Polje. Burimi: Veprimi Nr. 30 i OTEJL-it dhe Ministria e Transportit të Malit të Zi. Kostoja totale: 0,1 milion euro (Shqipëria dhe Mali i Zi). – Projekti 2 (135 000 euro, përkatësisht 50 000 euro për sistemin e transmetimit elektronik + 17 500 euro në vit për mirëmbajtjen): Buxheti kombëtar (100%)[99]. Kostoja totale 0,27 milionë euro (Shqipëria dhe Mali i Zi). - 3 projekte hekurudhore të prioritizuara - studimet e fizibilitetit, projekti paraprak dhe projektimi i detajuar (11,25 milionë euro): Buxheti kombëtar/TVSH e mundeshme, donatorët ndërkombëtarë (% do të përcaktohet më vonë); (5,4 milionë euro ekzistojnë tashmë); – 1 projekt hekurudhor i prioritizuar - Zbatimi (74,37 milionë euro): Donatorët ndërkombëtarë (BERZH: 50%, KIBP: 50%).
	–

[98] Për një përshkrim të detajuar të buxhetit të çdo projekti, shih Kapitullin 4.

[99] Vlerësimet e bazuara në studimin e Bankës Botërore përmendur në fusnotën nga faqja e mëparshme.

Prioriteti strategjik 2	Pozicionimi i Shqipërisë brenda tregut hekurudhor evropian si një aktore në korridoret e transportit të Evropës Jug-Lindore dhe Korridoret Hekurudhore të Mallrave (KHM-të)
Objektivi 2.1	**Rezultati i pritur**
Rritjen e konkurrencës dhe dukshmërinë e zgjerimeve të Korridoreve RRTT-E dhe Korridoreve OTEJL.	Tërheqja e investimeve Ulja e kohës së transitit hekurudhor dhe e kostove të transportit (35% kursim kohe përmes sistemit elektronik të transmetimit)[100] Krijimi Reduktimi i kostove logjistike
Veprimi prioritar HEKURUDHOR 7	**Detyrat specifike**
Sigurimi i një niveli të lartë të mirëmbajtjes me një sistem parandalues të mirëmbajtjes në rrjetin kryesor dhe atë gjithëpërfshirës hekurudhor	Planifikimi dhe investimi – **2016 - 2020**: Përmirësimi i gjendjes aktuale të linjave kryesore dhe gjithëpërfshirëse hekurudhore që marrin pjesë në Zgjerimin Tregues të RRTT-E-së në Rrjetin Gjithëpërfshirës/Kryesor të Vendeve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor: 1. Rrjeti kryesor: ▪ Tiranë - Durrës: 37 km ▪ Vora - Hani Hotit: 119 km 2. Rrjeti gjithëpërfshirës: ▪ Durrës - Lin - Pogradec: 152 km ▪ Rrogozhinë - Fier: 84 km Në të gjitha rastet distanca do të zgjatet me 10% të binarë shtesë në stacione dhe depo. Veprimet e përmirësimit do të përfshijnë: ▪ Futjen e sistemit të mirëmbajtjes parandaluese (2017) në organizimin e menaxherit të infrastrukturës (MI) - shih Veprimin Prioritar HEKURUDHOR 2 -; ▪ Përfshirja e planit të mirëmbajtjes parandaluese (afatmesme) në Kontrata ndërmjet menaxherit të infrastrukturës hekurudhore dhe Qeverisë (buxheti, investimet ...) që kërkohet nga kodi i ri hekurudhor - shih Veprimin Prioritar HEKURUDHOR 2 -; dhe ▪ Zbatimi i mirëmbajtjes hekurudhore, në mënyrë të përhershme (përfshi urat dhe tunelet), instalimet fikse (përfshi stacionet, depot dhe sistemin e sinjalizimit komunikimit).

[100] Burimi: Studimi i Bankës Botërore "Vlerësimi i opsioneve për krijimin e një sistemi EDI në pikat e kalimit kufitar në Evropën Juglindore", prill 2015.

TKP-të	Palët e interesuara të përfshira
– Sistemi i mirëmbajtjes parandaluese futur në organizimin e menaxhuesit të infrastrukturës – Plani i mirëmbajtjes parandaluese përfshirë në kontratën ndërmjet menaxhuesit të infrastrukturës hekurudhore dhe Qeverisë (buxheti, investimet ...) dhe miratuar nga Qeveria – Mirëmbajtja kryer në pjesët e përzgjedhura hekurudhore sipas planit	MTI-ja dhe ministritë kompetente të Malit të Zi Autoritetet kufitare të të dy shteteve për marrëveshjet pasardhëse Menaxhuesi i infrastrukturës së HSH-së apo menaxhuesi i ri i infrastrukturës hekurudhore me një njësi organizative të veçantë për mirëmbajtjen parandaluese Qeveria dhe menaxhuesi i infrastrukturës së HSH-së në lidhje me kontratën ndërmjet menaxhuesit të infrastrukturës hekurudhore dhe Qeverisë (buxheti, investimet...) OTEJL
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2020	Veprimet prioritare HEKURUDHORE 2, HEKURUDHORE 4, HEKURUDHORE 5 dhe HEKURUDHORE 6
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
22.87 milion euro[101]	Buxheti kombëtar (1 milion euro), donatoret europian dhe nderkombetar

[101] Vlerësimet bazuar në një rritje graduale të shpenzimeve në mirëmbajtje parandaluese, duke filluar me shpenzimet aktuale për vitin 2015 - 2,36 milion euro - me një synim të arsyeshëm për përmbushjen e nevojave të mirëmbajtjes të vitit 2015 - 6,05 milionë euro - deri në vitin 2020. Shiko tabelën 19.

3.6. Veprimet prioritare për transportin detar

Prioriteti strategjik 1	Sisteme detare dhe portuale efikase dhe të përgjegjshme
Objektivi 1.1	**Rezultati i pritur**
Përmirësimi i sistemit rregullator detar në pajtim me standardet dhe rregulloret e OND-së dhe BE-së	Përafrimi i legjislacionit detar shqiptar me atë të IMO-së dhe BE-së Përmirësimi i performancës dhe standadeve rregullatore detare
Veprimi prioritar DETAR 1	**Detyrat specifike**
Ratifikimi dhe nënshkrimi i rregulloreve të IMO-së dhe BE-së mbi sigurinë, e parrezikshmërinë detare, mbrojtjen e mjedisit dhe menaxhimin bregdetar	Operacionale, rregullatore dhe të licencimit – **2017**: Ratifikimi i shtojcave kryesore që mungojnë të MARPOL-it dhe SOLAS-it. – **2017**: Hapja e diskutimeve për hapat e ratifikimit të amendamenteve më të fundit të MARPOL dhe SOLAS, përfshi amendamentet GHG (MARPOL) dheKërkesës për Verifikimin e Peshës së Kontejnerit (SOLAS). – **2017**: Hapja e diskutimeve për hapat e ratifikimit të ICZM, IMO EU MRV, rregulloreve dhe rregullave të tjera përkatëse. – **2017 – 2018**: Ratifikimit i rregulloreve të mësipërmeve. – **2019 – 2020**: Rishikimi i procesit të ratifikimit dhe rezultatet përfshi çdo rregull të BE-së dhe rregullore të IMO-së që mund të propozohen ose miratohen gjatë 2016-2020.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Datat dhe ecuria e ratifikimit – Hapat e bëraë për rishikimin dhe monitorimin	MTI DPD Palë të tjera përkatëse përfshi rojet bregdetare, ministrinë e mjedisit. etj.
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2017-2020	Veprimi prioritar DETAR 2
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
Nuk aplikohet	Buxheti kombëtar

Prioriteti strategjik 1	Sisteme detare dhe portuale efikase dhe të përgjegjshme

Objektivi 1.1	Rezultati i pritur
Përmirësimi i sistemit rregullator detar në pajtim me standardet dhe rregulloret e OND-së dhe BE-së	Përafrimi i legjislacionit detar shqiptar me atë të IMO-së dhe BE-së Përmirësimi i performancës dhe standadeve rregullatore detare
Veprimi prioritar DETAR 2	**Detyrat specifike**
Krijimi i hartës së udhës dhe planit të veprimit për të përafruar dhe shoqëruar rregulloret e OND-së dhe KE-së, në pajtim me rekomandimet e projektit EuropeAid/134513/C/SER/AL (E0397C)	Operacionale, rregullatore dhe të licencimit – **2016**: Vazhdimi i punës mbi TA-të ekzistuese me synimin që të identifikohen hapësirat kryesore rregullatore dhe objektivat. – **2018**: Nisja e një TA-je të re me detyrën që të zhvillojë një hartë udhe dhe një plan veprimi si dhe procesin dhe arritjen e monitorimit. – **2018 – 2019**: Fillimi dhe zbatimi i TA-së së re. – **2019 – 2020**: Konludimi i TA-së përfshi miratimin e planit të veprimit. – **2020**: Sistemi dhe procesi gati për zbatim, rishikim dhe monitorim.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Datat dhe ecuria e ratifikimit/zbatimit – Sistemi dhe procesi gati	MTI DPD AESD Palë të tjera përkatëse përfshi rojet bregdetare, ministrinë e mjedisit. etj.
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2020	Veprimi prioritar DETAR 1
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
0.5 milion euro	Donator i huaj (IMO – Delegacioni BE)

Prioriteti strategjik 1	Sisteme detare dhe portuale efikase dhe të përgjegjshme
Objektivi 1.2	**Rezultati i pritur**
Përmirësimi i kapaciteteve institucionale dhe udhëheqëse të sektorit detar dhe portual	Përmirësimi i kapaciteteve institucionale dhe njerëzore të administratës detare Përmirësimi i strukturave institucionale të porteve në pajtim me sistemet moderne të porteve Sigurimi i pavarësisë rregullatore dhe financimit të qëndrueshëm për agjencitë publike dhe portuale detare
Veprimi prioritar DETAR 3	**Detyrat specifike**
Forcimi i kapacitetit institucional, udhëheqës, financiar dhe njerëzor të GMD-së	Institucionale dhe organizacionale – **2017**: Nisja e TA-së për zhvillimin institucional/strukturën rregullatore dhe kapacitetin e GMD-së drejt krijmit të vetë-qëndrueshmërisë. – **2017**: Zbatimi dhe mbështetja e TA-së – **2018**: Përfundimet dhe rezultatet e AT-së së miratuar dhe nënshkruar nga Qeveria Shqiptare. Blerja e pajisjeve ndihmëse për ushtrimin e aktivitetit. – **2019**: Zbatimi i reformës institucionale dhe rregullatore të GMD-së, përfshi ndryshimet e mundshme në statusin ligjore dhe financiar të GMD-së. – **2020**: Statusi dhe struktura e re e GMD-së plotësisht funksionale.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Arritja e raportit synuar të personelit dhe institucional për administratat detare – GMD-ja e vetë-qëndrueshme nga ana financiare – Buxheti i dyfishuar i GMD-së nga i tanishmi (deri në vitin 2020)	MTI DPD MF
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2017-2020	Veprimet prioritare DETARE 2, DETARE 3 dhe DETARE 4
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
2,636,785 milionë euro për asistencë teknike dhe Buxheti i GDM-së nga ristrukturimi	Buxheti kombëtar: Total 2,303.452 Euro :Paga+Sigurime shoqërore 2017 – 2019 = 1918051 Euro : Pajisje ndihmese 2018 = 350,365 Euro : Ndarja e fushave te kompetencës (vijat e seperimit) 2019 = 35,036 Euro Donatorë të huaj : Total 0.3 milion Euro

Prioriteti strategjik 1	Sisteme detare dhe portuale efikase dhe të përgjegjshme
Objektivi 1.2	**Rezultati i pritur**
Përmirësimi i kapaciteteve institucionale dhe udhëheqëse të sektorit detar dhe portual	Përmirësimi i kapaciteteve institucionale dhe njerëzore të administratës detare Përmirësimi i strukturave institucionale të porteve në pajtim me sistemet moderne të porteve Sigurimi i pavarësisë rregullatore dhe financimit të qëndrueshëm për agjencitë publike dhe portuale detare
Veprimi prioritar DETAR 4	**Detyrat specifike**
Reformimi i strukturës institucionale të porteve të Vlorës, Shëngjinit dhe Sarandës drejt strukturave të porteve me pronar	Institucionale dhe organizacionale – **2017**: Hapja e diskutimeve/procedura për fillimin e reformës së porteve të Vlorës, Shëngjinit dhe Sarandës. – **2017**: Nisja e zbatimit të reformës për portet. – **2018**: Zbatimi i plotë i reformës për portet.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Jepet statusi i pronarit	MTI Portet e Vlorës, Shëngjinit dhe Sarandës MF
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2017-2018	Veprimi prioritar DETAR 3
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
Nuk aplikohet	Buxheti kombëtar

Prioriteti strategjik 1	Sisteme detare dhe portuale efikase dhe të përgjegjshme
Objektivi 1.2	**Rezultati i pritur**
Përmirësimi i kapaciteteve institucionale dhe udhëheqëse të sektorit detar dhe portual	Përmirësimi i kapaciteteve institucionale dhe njerëzore të administratës detare Përmirësimi i strukturave institucionale të porteve në pajtim me sistemet moderne të porteve Sigurimi i pavarësisë rregullatore dhe financimit të qëndrueshëm për agjencitë publike dhe portuale detare
Veprimi prioritar DETAR 5	**Detyrat specifike**
Krijimi dhe zbatimi i Sistemit Shqiptar për Monitorimin dhe Informacionin e Mjeteve Detare të Trafikut (VTMIS)	Institucionale dhe organizacionale – **2017**: Fillimi i strategjisë së zhvillimit të VTMIS -së: institucionale, teknike, ligjore dhe organizimet operacionale. – **2017**: Ngritja e qendrës institucionale VTMIS mundësisht brenda ose lidhur ngushtë me DPD-në. Planifikimi dhe Investimet – **2018**: Blerja e pajisjeve dhe rekrutimi i personelit, programet e binjakëzimit – **2019**: Testimet operacionale të VTMIS -së – **2020**: Testime të mëtejshme dhe funksionalizimi
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Jepet statusi i pronarit	MTI DPD Qendra KSH-D Ministria e Mbrojtjes
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2017-2020	Veprimi prioritar INTERMODAL 4
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
5,005,967 euro	Buxheti kombëtar TVSH : 2017 - 2019 = 5967 Euro. Donatorët ndërkombëtarë 5 milion Euro

Prioriteti strategjik 1	Sisteme detare dhe portuale efikase dhe të përgjegjshme
Objektivi 1.2	**Rezultati i pritur**
Përmirësimi i kapaciteteve institucionale dhe udhëheqëse të sektorit detar dhe portual	Përmirësimi i kapaciteteve institucionale dhe njerëzore të administratës detare Përmirësimi i strukturave institucionale të porteve në pajtim me sistemet moderne të porteve Sigurimi i pavarësisë rregullatore dhe financimit të qëndrueshëm për agjencitë publike dhe portuale detare
Veprimi prioritar DETAR 6	**Detyrat specifike**
Krijimi dhe zbatimi i Sistemit të Identifikimit dhe Gjurmimit në Distanca të Largëta (LRIT)	Institucionale dhe organizacionale – **2017**: Fillimi i strategjisë së zhvillimit të LRIT -së: institucionale, teknike, ligjore dhe organizimet operacionale. – **2017**: Ngritja e qendrës institucionale LRIT, mundësisht brenda ose lidhur ngushtë me DPD-në. Planifikimi dhe Investimet – **2017**: Blerja e pajisjeve dhe rekrutimi i personelit, programet e binjakëzimit
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Jepet statusi i pronarit	MTI DPD Qendra KSH-D Ministria e Mbrojtjes
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2017	Nuk aplikohet
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
EUR 292,000	Buxheti kombëtar

Prioriteti strategjik 2	Rritja e qëndrueshme për tregjet detare dhe portuale
Objektivi 2.1	**Rezultati i pritur**
Rehabilitimi dhe modernizimi i infrastrukturës dhe shërbimeve portuale	Akses te kapacitetet ekzistuese e performanca portuale si dhe ofrimet e shërbimeve Akses te rritja e trafikut dhe tregjet e ardhshme portuale Rishikimi/përditësimi i master planeve strategjike dhe afat-gjata të porteve Zhvillimi i planit të veprimit për modernizimin dhe rritjen e portit Zbatimi i projekteve detarenë vijim dhe të reja
Veprimi prioritar DETAR 7	**Detyrat specifike**
Aksesi te planifikimi dhe performanca e kapacitetit të portit ndaj rritjes së ardhme të trafikut dhe tendencave të tregut	Planifikimi dhe investimi – **2016**: Fillimi i studimit të AT-së për të rishikuar dhe përditësuar parashikimin e trafikut të porteve shqiptare, planifikimin e kapacitetit dhe performancën operacionale; që do të çojë në një master plan shkencor, të detajuar dhe strategjik për sektorin e porteve në Shqipëri. – **2017**: Zbatimi i studimit TA. – **2017**: Përfundimi i TA-së dhe miratrimi i rezultateve të saj si inpute për planin e veprimit të porteve.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– TA ka nisur – Rezultatet e dala të miratuara dhe të përdorura si inpute për plane të ardhshme investimi	MTI Autoritetet e porteve MZHETTS Ministri të tjera përkatëse
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2017	Veprimi prioritar DETAR 8
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
0.25 milion euro	Donatorët ndërkombëtarë (do të përcaktohet më vonë)

Prioriteti strategjik 2	Rritja e qëndrueshme për tregjet detare dhe portuale
Objektivi 2.1	**Rezultati i pritur**
Rehabilitimi dhe modernizimi i infrastrukturës dhe shërbimeve portuale	Akses te kapacitetet ekzistuese e performanca portuale si dhe ofrimet e shërbimeve Akses te rritja e trafikut dhe tregjet e ardhshme portuale Rishikimi/përditësimi i master planeve strategjike dhe afat-gjata të porteve Zhvillimi i planit të veprimit për modernizimin dhe rritjen e portit Zbatimi i projekteve detarenë vijim dhe të reja
Veprimi prioritar DETAR 8	**Detyrat specifike**
Zhvillimi i planit të veprimit operacional dhe strategjik të kuantifikuar dhe integruar për rritjen dhe modernizimin e porteve	Planifikimi dhe investimi – **2017:** Thellimi dhe pastrimi i basenit të Portit të Sarandës. – **2018**: Blerja e vinçit për Portin e Sarandës. – **2018**: Fillimi dhe zhvillimi i planit të veprimit bazuar në rezultatet e 2.2.1 – **2018 – 2020**: Zbatimi i planit të investimeve për modernizimin dhe rehabilitimin e porteve
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Jepet statusi i pronarit – Blerja në Sarandë përfunduar – Pastrimi në Sarandë përfunduar	MTI Portet e Vlorës, Shëngjinit dhe Sarandës MF Ministritë e tjera kur nevojitet
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2018-2020	Veprimet Prioritare DETARE 5 DHE DETARE 7
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
378,103 Euro	Buxheti kombëtar : Thellimi i basenit Sarandë = 204,380 Euro : Blerja e vinçit Sarandë = 173,723 Euro

Prioriteti strategjik 2	Rritja e qëndrueshme për tregjet detare dhe portuale
Objektivi 2.1	**Rezultati i pritur**
Rehabilitimi dhe modernizimi i infrastrukturës dhe shërbimeve portuale	Akses te kapacitetet ekzistuese e performanca portuale si dhe ofrimet e shërbimeve Akses te rritja e trafikut dhe tregjet e ardhshme portuale Rishikimi/përditësimi i master planeve strategjike dhe afat-gjata të porteve Zhvillimi i planit të veprimit për modernizimin dhe rritjen e portit Zbatimi i projekteve detarenë vijim dhe të reja
Veprimi prioritar DETAR 9	**Detyrat specifike**
Përfundimi i projekteve të ndërtimit në vijim dhe zbatimi i projekteve të reja koncesionare dhe të përgatitjes gjatë periudhës 2016-2020	Planifikimi dhe investimi – **2016 – 2019**: Zbatimi i koncesioneve të reja sipas informacionit të dhënë nga MTI-ja, përkatësisht: 3. **2016 – 2018**: Dhënia me koncesion me kontratë BOT e portit turistik në Spille, Kalaja e Turresë, Kavajë 4. **2017 – 2019**: Dhënia me koncesion me kontratë BOT e një MBM (Multy Buoy Mooring) Porti në Porto Romano 5. **2017 – 2019**: Dhënia me koncesion me kontratë BOT e portit turistik në Durrës 6. **2018 – 2019**: Dhënia me koncesion me kontratë BOT e portit turistik në Shëngjin – **2017 – 2018**: Përgatitja e projekteve të mëposhtme (stuimet e fizibilitetit, projektimi paraprak dhe projektimi i detajuar), në bazë të informacionit të dhënë nga MTI-ja: 7. **2017**: Pastrimi i basenit të Portit të Durrësit 8. **2017 – 2019**: Terminali i pasagjerëve në Portin e Vlorës
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Përfundimi i studimeve të fizibilitetit, projektit paraprak dhe projektimit të detajuar – Tenderat e punimeve/koncesioneve publikuar dhe përfunduar	MTI Portet e Vlorës, Durrësit, Porto Romanos dhe Shëngjinit MF

Kalendari	Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare
2016-2019	Veprimet Prioritare DETARE 7 DHE DETARE 8
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
64,773,796 milion euro	– 4 projekte koçesionare të prioritizuara (PPP) - Zbatimi (59,20 milionë euro): Skemat PPP (Concessionary Company Porti MBM, Albania Bay Marina, Feriz Mazreku, FINSEC); – Autoriteti Portual Durrës (4 milionë euro); – Porti Vlorës (1,573,796 Euro).

Prioriteti strategjik 2	Rritja e qëndrueshme për tregjet detare dhe portuale
Objektivi 2.2	**Rezultati i pritur**
Mbështetje dhe promovim për turizmin detar	Zhvillimi i strategjisë së integruar dhe shumë-sektoriale për turizmin detar Krijimi i potencialit të favorshëm të rritjes për turizmin detar
Veprimi prioritar DETAR 10	**Detyrat specifike**
Përgatitja dhe zhvillimi i deklaratave të politikës kombëtare dhe strategjisë ndër-sektoriale për turizmin detar	Institucionale dhe organizacionale – **2016**: Hapja e diskutimeve/përgatitjeve për strategjinë kombëtare për turizmin detar. – **2017**: Përgatitja dhe paraqitja e propozimit për TA, TA miratohet, fillohet dhe zbatohet. – **2018**: Strategjia e turizmit detar miratohet dhe nënshkruhet nga Qeveria Shqiptare.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Bëhet dhe përfundohet TA, – Rezultatet miratohen dhe nënshkruhen	MTI Autoritetet e porteve MZHETTS Industria e Udhëtimeve dhe Turizmit Aktorët industrialë, përfshi industrinë e anijeve për lundrime shëtitëse me anije
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2018	Veprimi prioritar DETAR 8
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
0.5 milion euro (kontrata e asistencës teknike)	Donatorët ndërkombëtarë (do të përcaktohet më vonë)

Prioriteti strategjik 2	Rritja e qëndrueshme për tregjet detare dhe portuale
Objektivi 2.2	**Rezultati i pritur**
Mbështetje dhe promovim për turizmin detar	Zhvillimi i strategjisë së integruar dhe shumë-sektoriale për turizmin detar Krijimi i potencialit të favorshëm të rritjes për turizmin detar
Veprimi prioritar DETAR 11	**Detyrat specifike**
Zhvillimi i skemave të stimujve për tërheqjen dhe promovimin e turizmit detar dhe lundrimeve argëtuese turistike në Shqipëri	Vendosja e çmimeve, rikuperimi i kostos, taksimet dhe subvencionet – **2019**: Bazuar në rezultatet 2.2.1 të zhvillohet skema e skemave të nxitësve për turizmin detar. Eksplorimi i fizibilitetit për një përzierje stimujsh të qeverisë (si për shembull një reduktim i taksave të porteve për anijet detare dhe lundrimit për argëtim dhe përjashtimin nga taksat, ose një reduktim proporcional të taksave, tonazhit të anijeve për ato lloje anijesh) dhe stimujt e industrisë së turizmit (si për shembull uljet e rëna dakord mbi çmimet e dhomave për natë për pasagjerët e anijeve lundruese për argëtim). – **2020**: Fillimi i zbatimit të strategjisë së turizmit detar dhe programit të stimujve.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Skema/fondi i stimujve gati	MTI Autoritetet e porteve MZHETTS Industria e Udhëtimeve dhe Turizmit Aktorët industrialë, përfshi industrinë e anijeve për lundrime shëtitëse me anije
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2019-2020	Veprimi prioritar DETAR 10
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
Nuk aplikohet	

Prioriteti strategjik 2	Rritja e qëndrueshme për tregjet detare dhe portuale
Objektivi 2.3	**Rezultati i pritur**
Zhvillimi dhe promovimi i tregjeve detare të punës	Zhvillimi i tregjeve detare të punës Futja e programeve dhe strategjive MET të përshtatura me strategjinë e tregut detar të punës Krijimi i potencialit për rritje të favorshme për tregjet detare të punës
Veprimi prioritar DETAR 12	**Detyrat specifike**
Zhvillimi i strategjisë dhe planit të veprimit për tregjet detare të punës, përfshi rritjen e numrit të detarëve dhe punëve të tjera përkatëse në profesionet detare	Institucionale dhe organizacionale – **2018**: Fillimi dhe përgatitja e propozimit TA për tregjet detare të punës në Shqipëri. TA miratuar. – **2018**: TA zbatuar dhe rezultatet publikuar. – **2019**: Rezultatet e AT-së dhe strategjia e zgjedhur miratuar dhe nënshkruar nga MTI/Qeveria Shqiptare.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Fillon TA – Miratohet strategjia e tregjeve detare të punës	MTI DPD Autoritetet e porteve MF Ministria e Mirëqënies Sociale dhe Rinisë Institucionet e MZHETTS Sektori privat, EMSA, palë të tjera të interesuara
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2019	Veprimi prioritar DETAR 11
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
Nuk aplikohet	

Prioriteti strategjik 2	Rritja e qëndrueshme për tregjet detare dhe portuale
Objektivi 2.3	**Rezultati i pritur**
Zhvillimi dhe promovimi i tregjeve detare të punës	Zhvillimi i tregjeve detare të punës Futja e programeve dhe strategjive MET të përshtatura me strategjinë e tregut detar të punës Krijimi i potencialit për rritje të favorshme për tregjet detare të punës
Veprimi prioritar DETAR 13	**Detyrat specifike**
Zhvillimi, promovimi dhe monitorimi i programeve MET në të gjitha modalitetet e transportit detar dhe zgjerimi i tyre në fusha të tjera si shërbimet në det të hapur, ato bregdetare dhe agjencitë e anijeve	Operacionale, rregullatore dhe të licencimit – **2017 – 2018**: Rishikim dhe vlerësim i plotë i sektorit MET dhe performancës në Shqipëri (nga TA-të ekzistuese dhe të tjera). – **2019**: Lidhja e rezultateve të mësipërmet me ato të 2.3.1. – **2019**: Fillimi i zbatimit të strategjisë MET si një degë e strategjisë së punës detare (të 2.3.1).
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Jepet statusi i pronarit	MTI Portet e Vlorës, Shëngjinit dhe Sarandës MF
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2019	Veprimi prioritar DETAR 12
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
Nuk aplikohet	

3.7. Veprimet prioritare për transportin ajror

Prioriteti strategjik 1	Zhvillimi i aeroporteve të reja
Objektivi 1.1	**Rezultati i pritur**
Rritja ekonomike dhe e aktivitetit turistik në veri e në jug dhe rritja e konkurrencës ndërmjet aeroportit të Tiranës, Kukësit dhe atij "të jugut" që rajonit t'i shërbejnë më shumë linja ajrore	Zhvillimi i një Master Plani Kombëtar Ajror Fillimi i operacioneve në aeroportin e Kukësit Fillimi i zhvillimit të aeroportit jugor në një qendër për fluturime brenda Evropës dhe Mesdheut
Veprimi prioritar AJROR 1	**Detyrat specifike**
Ministria e Transportit të kërkojë këshillim për përgatitjen e një studimi për Master Planin e aeroporteve kombëtare për Shqipërinë për 20 vjetët e ardhshëm me theksin mbi aeroportin në jug të Shqipërisë, zgjerimin e aeroportit të Tiranës përtej vitit 2025 dhe përditësimit të infrastrukturës operacionale të [aeroportit] të Kukësit	Planifikimi dhe investimi – **2017**: MTI-ja dhe AACSH-ja të përgatisin dokumentet e tenderit për fillimin thirrjeve për tendera nga ofertuesit për një studim MasterPlani Kombëtar për Aeroportet për 20 vitet e ardhshme për Shqipërinë. Studimi do të vlerësojë nevojat për çdo aeroport në jug, zgjerimin e aeroportit të Tiranës përtej vitit 2025, dhe shkallën e zhvillimit për ta bërë Aeroportin e Kukësit operacional dhe llojin e operacioneve. Studim për të parë edhe mundësitë e opsioneve të fluturimeve me kosto të ulët për aeroportet. – **2017**: AACSH-ja të bëjë paralelisht dhe përfundojë studimet teknike për funksionimin e aeroportit të Kukësit, si një aeroport i kryesisht per aviacion te përgjithshëm, për fluturime sportive, aktivitete të fluturimeve per qellime trajnimi ne aviacion dhe fluturimeve jo të zakonshme me lloje specifike avionësh të kategorisë B. Të merren vendime politikash për fushëveprimin e zbatimit të punimeve civile dhe pajisjeve të shërbimit ose të mos merret asnjë vendim për asnjë zhvillim të aeroportit të Kukësit, në pritje të Master-Planit. – **2018**: Rishikimi i tenderave të marrë për Master Planin e Aeroporteve dhe vendimi për të filluar një Studim Master-Plani nga konkurrenti i suksesshëm. – **2019**: Percaktimi i formës se operimit te aeroportit te Kukësit nëpërmjet tenderimit publik. Rehabilitimi dhe përfundimi i punimeve për gadishmërine funksionale te tij – **2019**: MTI-ja të vendosë për zhvillimet aeroportuale në vend pas konkluzioneve të Master-Planit. Të kërkohet konsulencë për të ndihmuar MTI-në të përgatisë projektimin e tenderave për tenderuesit, dhe Njoftimin për Tenderat. – **2020:** Rishikimi i Tenderave për projektimin e aeroportit në jug dhe zgjedhja e Konsulencës për Projektimin.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Publikimi i tenderave	MTI

ndërkombëtarë – Master Plani i aeroportit në dispozicion – Përmirësimi i punimeve në Kukës mbaruar	AACSH/ Aeroporti i Tiranës/ Operatori i Kukësit

Kalendari	Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare
2017-2020	Veprimi prioritar AJROR 2
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
7 milion euro	Donatorët ndërkombëtarë / PPP

Prioriteti strategjik 1	Zhvillimi i aeroporteve të reja
Objektivi 1.2	**Rezultati i pritur**
Rritja ekonomike dhe e aktivitetit turistik në veri e në jug dhe rritja e konkurrencës ndërmjet aeroportit të Tiranës, Kukësit dhe atij "të jugut" që rajonit t'i shërbejnë më shumë linja ajrore	Zhvillimi i një Master Plani Kombëtar Ajror Fillimi i operacioneve në aeroportin e Kukësit Fillimi i zhvillimit të aeroportit jugor në një qendër për fluturime brenda Evropës dhe Mesdheut
Veprimi prioritar AJROR 2	**Detyrat specifike**
Përditësimi i aeroportit të Kukësit dhe zhvillimi i aeroportit në jug për rritjen e operacioneve të transportit ajror në Shqipëri dhe për promobimin e rritjes së turizmit	Planifikimi dhe investimi – **2017**: MTI-ja organizon nisma për shumë sektorë me ministrinë përgjegjëse për turizmin për të zhvilluar dhe tërhequr shërbime turizmi dhe për të mundësuar masat e duhura për të angazhuar në mënyrë aktive operatorët e shërbimit të turizmit për udhëtarët ajror që vizitojnë Shqipërinë dhe jugun e vendit. – **2018**: MTI-ja dhe ministria përgjegjëse për turizmintë studiojnë strategjitë e zhvillimit të turizmit për lidhjet e turizmit ajror për të gjithë Shqipërinë - Tirana, jugu dhe veriu (Kukësi) dhe shtetet fqinje. – **2019**: Vazhdimi i përpjekjeve të MTI-së/Ministriapërgjegjëse per turizmin për të përgatitur linjat ajrore, operatorët e turizmit si hotelet, ofruesit e shërbimeve të argëtimit për të hapur aeroportin. – **2019**: Përfundimi i zgjedhjes së konsulentit për projektimin e aeroportin e jugut. – **2020**: MTI-ja/AACSH-ja të shikojnë që t'ia dorëzojnë aeroportin një operatori të mundshëm (PPP ose dikujt tjetër). – **2020**: Projektimi përfunduar. Fillimi i procesit të tenderimit për zgjedhjen e kontraktorëve për punimet e infrastrukturës së aeroportit. – **2020**: Përfundimi i zgjedhjes së kontraktorit për aeroportin e jugut. Fillimi i punimeve për aeroportin e jugut (ndërtimi dhe infrastruktura).
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Grup pune i përbashkët me Ministrinë e Turizmit – Aeroporti i jugut: Tenderët ndërkombëtarë dhe studimit i projektimit publikuar	MTI AACSH MZHETTS
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2017-2020	Veprimi prioritar AJROR 1

Buxheti (përllogaritja)	Burimet e financimit
2 milion euro	PPP dhe donatorët ndërkombëtarë (% do të përcaktohet më vonë)
Prioriteti strategjik 2	Krijimi i një tregu më konkurrues me shërbime ajrore të liberalizuara;
Objektivi 2.1	**Rezultati i pritur**
Më shumë zgjedhje për pasagjerët, mallrat, fluturimet dhe destinacionet e mundshme me shërbime konkurruese në cilësi dhe pagesa	Konsumatorët, përfshi diasporën shqiptare, kanë një gamë më të gjerë biletash dhe llojesh shërbimi dhe më shumë rrugë e më të shpeshta
Veprimi prioritar AJROR 3	**Detyrat specifike**
Transpozimi dhe zbatim i rregullave dhe direktivave të KE-së në lidhje me aksesin në treg, kërkesat e siguracionit pë mbartësit dhe rregullat e konkurrencës për të mundësuar përzierjen e fluturimeve të rregullta dhe me çmime të ulëta dhe investime të mundshme për operatorët ajror nga shqiptarët dhe të tjerë.	Operacionale, rregullatore dhe të licencimit – **2016**: MTI-ja dhe AACSH-ja të bëjnë transpozimin e rregulloreve dhe direktivave të mbetura të KE-së; dhe të zhvillojnë dokumentacionin dhe ekspertizën për aksesin tek tregjet dhe rregullat e konkurrimit. – **2017**: AACSH të zbatojë rregullat për industrinë e aviacionit. – **2018**: AACSH të përgatisë dhe shpërndajë literaturë tek industria dhe publiku për këto rregulla. – **2019**: MTI-ja/AACSH-ja të nxisin operatorët ajrorë nga Evropa që të ofrojnë shërbime fluturimi në Shqipëri nëpërmjet Tiranës, aeroportit te Kuksit dhe dhe në të ardhmen shërbime direkte ne aeroportin e jugut. – **2020**: AACSH të zhvillojë dokumentacionin për këto rregulla dhe udhëzues të operatorëve dhe publikut.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Legjislacioni i ri i gatshëm – Marketimi i Shqipërisë tek transportuesit ajrorë	MTI AACSH
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2020	Nuk aplikohet
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
0.3 milion euro	Buxheti kombëtar(Pagat personeli)/Buxheti i AACSH-së (0,2 milion euro), Donatorët ndërkombëtarë (0,1 milion euro)

Prioriteti strategjik 2	Krijimi i një tregu më konkurrues me shërbime ajrore të liberalizuara;
Objektivi 2.1	**Rezultati i pritur**
Më shumë zgjedhje për pasagjerët, mallrat, fluturimet dhe destinacionet e mundshme me shërbime konkurruese në cilësi dhe tarifa	Konsumatorët, pasagjeret te kenë një gamë më të gjerë shërbimesh destinacionesh, operatoresh ajrore, aeroportesh dhe tarifa konkurruese
Veprimi prioritar AJROR 4	**Detyrat specifike**
Forcimi i kapaciteteve politikberese dhe rregullatore te përfshira në zbatimin e rregullave të BE-së	Institucionale dhe organizative – **2017**: AACSH-ja të zhvillojë përshkrimin e profileve/funksioneve të punës së punonjësve sipas standarteve nderkombetare per ketë autoritet, në mënyrë që vendimet e politikave dhe rregulloret te zbatohen me përpuethshmëri te plote. – **2018**: AACSH-ja të rekrutoje eksperte dhe specialist për ekonominë e dhe tregjet, çështjet e konkurrencës, aspektet sociale sipas rregullave të transpozuara. – **2019**: AACSH të filloje rishikimin e tarifave të aeroportit/Pagesave AVSEC kundrejt praktikave më të mira për tarifat konkurruese.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Personeli i trajnuar krejtësisht operacional – Procedurat për studime të transportit ajror, çështjet ekonomike dhe mjedisore	MTI AACSH
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2017-2020	Nuk aplikohet
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
0.3 milion euro	Buxhetit AACSH (0,1 milion euro), Donatorët ndërkombëtarë (0,2 milion euro)

Prioriteti strategjik 3	Zbatimi dhe unifikimi i **standardeve ndërkombëtare për sigurinë ajrore**
Objektivi 3.1	**Rezultati i pritur**
Përfundimi i transpozimit të rregulloreve dhe direktivave të BE-së	Shqipëria të përfundojë Fazën 1 dhe II të marrëveshjes ECAA në lidhje me rregullat e përcaktuara në Shtojcën I të marrëveshjes ECAA përfshi parrezikshmërinë ajrore, sigurinë, aksesin te tregu dhe konkurrencën, si dhe rregullat sociale dhe mjedisore

sipas versionit më të fundit të Shtojcës së marrëveshjes së ECAA-së dhe sigurimi i pajtueshmërisë me SPR-ve të ONAC-ut	
Veprimi prioritar AJROR 5	**Detyrat specifike**
Transpozimi i të gjitha rregullave dhe direktivave të mbetura të KE-së dhe zbatimi i planit te veprimit korrigjues të USOAP-së për të reduktuar më tej mungesën e zbatimit të efektshëm	Operacionale, rregullatore dhe të licencimit – **2016 – 2020**: AACSH të përshpejtojë përpjekjet për transpozimet e mbetura të SARP dhe rregullave të KE-së në rregulloret e aviacionit shqiptar. ○ Të sigurohet që AACSH të zbatojë rregullat nëpërmjet personelit kompetent duke përdorur procedurat e dokumentuara dhe materialet udhëzuese, auditimet të ndiqen deri në mbyllje dhe sanksionet të merren ndaj operatorëve dhe personelit të aviacionit për mospajtueshmëri ose në rastin më të keq autorizimet/miratimet hiqen. ○ AACSH të punojë për Planin e Veprimeve Ndreqëse të krijuar nga Shqipëria për t'ju përgjigjur auditeve USOAP për të reduktuar mospajtushmërinë me SARP. Të sigurohet që zyrat e ONAC-ut për Qasjen e Vazhdueshme të Monitoruar (CMA) të informohet për të gjitha veprimet pozitive të marra në përgjigje të Pyetjeve të Protokollit të kontrollit të USOAP-së në mënyrë që mungesa e zbatimit të efektshëm të vazhdojë të reduktohet. ○ AACSH të bëjë përpjekje për të përmirësuar fushat ku Shqipëria është nën *legjislacionin, licencimin, operacionet, përshtatshmërinë për të fluturuar, hetimin e aksidenteve dhe aerodromet e mesatares* botërore. Në *organizim* dhe në *shërbimet e navigimit* ajror Shqipëria ka një rezultat të mirë mbi mesataren botërore por duhet t'i vazhdojë më tej përpjekjet. ○ AACSH duhet të përmirësojë të gjitha fushat dhe deri në vitin 2016 duhet të shihet që të ketë kapërcyer mesataren botërore me 62.69% nga mesatarja e tanishme 55.48%. Shqipëria duhet të parashikojë një zbatim të efektshëm prej 70% deri në fund të vitit 2017 ose në çerekun e dytë të vitit 2017. Certifikimi i aerodromeve duhet të përfundojë deri në çerekun e dytë të vitit 2016 ndërkohë që certifikimi i ANSP duhet të riaktivizohet dhe ANSP-ja duhet të certifikohet sërish. ○ AACSH do të nisë përgatitjen e Programit të Sigurisë Shtetërore si pjesë e Planit të sigurë së Aviacionit Global të ONAC-ut. Do të bëhet gati një projekt deri në fund të vitit 2017. ○ AACSH-ja do të punojë me MTI-në për të zhvilluar një Komitet kombëtar FAL, përgjegjës për zbatimin e programit FAL (që duhet të përfundojë deri në vitin 2017). ○ Shqipëria duhet të zbatojë Navigimin Bazuar në Performancë (PBN) në lidhje me instrumentet e uljes në aeroportin e Tiranës në pajtim me Planin Global të Navigacionit Ajror të ONAC-ut dhe me Rregulloret e KE-së (Shqipëria është një anëtare e marrëveshjes së ECAA-së). ○ Në bashkëpunim me Eurocontrol-in, AACSH-ja të zhvillojë Planin e saj Strategjik të Biznesit të Shqipërisë për vitin 2016 deri 2020 në lidhje me sigurinë HVAE dhe ATM me 7 objektivat strategjike i) parrezikshmëria dhe siguria e ATM-së; ii) optimizimi i kapacitetit të hapësirës ajrore; iii) optimizimi i kostove të shërbimit; iv) zbatimi HVAE-së dhe miratimi i legjislacionit; v) përmbushja e standardeve mjedisore, vi) objektivi i përsosmërisë në standardet kombëtare dhe ndërkombëtare; dhe vii) përmirësimi i menaxhimit të burimeve njerëzore.

	○ AACSH do të krijojë një faqe interneti për të shpërndarë informacioni te publiku në lidhje me çështjet e aviacionit dhe që publiku të komunikojë me AACSH. Kjo e fundit do të organizojë edhe që materialet udhëzuese, procedurat dhe AIP/AIC të jenë të disponueshme në internet.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Rregulloret e reja gati – Plani i Sigurisë së Shtetit gati – Programi FAL gati – Zbatimi i PBN – Ecuria e zbatimit të efektshëm të SPR-ve vit pas viti – Raportet e progresit ONAC/AESA	MTI AACSH
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2020	Veprimi prioritar AJROR 6
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
0.2 milion euro	Buxheti AACSH

Prioriteti strategjik 3	Zbatimi dhe unifikimi i **standardeve ndërkombëtare për sigurinë ajrore**
Objektivi 3.1	**Rezultati i pritur**
Përfundimi i transpozimit të rregulloreve dhe direktivave të BE-së sipas versionit më të fundit të Shtojcës së marrëveshjes së ECAA-së dhe sigurimi i pajtueshmërisë me SPR-ve të ONAC-ut	Shqipëria të përfundojë Fazën 1 dhe II të marrëveshjes ECAA në lidhje me rregullat e përcaktuara në Shtojcën I të marrëveshjes ECAA përfshi parrezikshmërinë ajrore, sigurinë, aksesin te tregu dhe konkurrencën, si dhe rregullat sociale dhe mjedisore
Veprimi prioritar AJROR 6	**Detyrat specifike**
Forcimi i kapaciteteve të AACSH-së për sa i përket kërkesave për personel dhe inspektorë, kompetencë dhe materiale udhëzuese për certifikim, miratim dhe për mbikëqyrjen/monitorimin e industrisë së aviacionit në të gjitha fushat e parrezikshmërisë, sigurisë dhe punës drejt Programit Kombëtar Shqiptar të Sigurisë dhe procedurave të sigurisë "të përmbledhura në një vend të vetëm	Institucionale dhe organizacionale – **2016 – 2020**: Të sigurohet vazhdimisht që: materialet udhëzuese dhe procedurat, manualet e inspektorëve dokumentacioni specifik për miratim dhe certifikim të përditësohet në pajtim me ndryshimet për çdo rregull ose ndryshim, duke siguruar cilësi në të gjithë dokumentacionin dhe procedurat e sistemeve të certifikimit dhe miratimit dhe mbikëqyrjes së operatorëve. – **2016 – 2020**: Sistemet e trajnimit do të sigurojnë kompetencën e inspektorëve dhe që trajnimi *fillestar*, *i avancuar* dhe *i përsëritur* të jenë komponentë thelbësorë për kompetencën e inspektorit në punën e tyre. – **2016 – 2020**: AACSH do të vazhdojë të sigurojë që elementët kritikë për sistemin e mbikqyrjes së sigurisë të ruhen gjithnjë. AACSH do të sigurojë që të zbatohen sanksionet dhe gjobat në rast të kundravajtjeve ndaj rregulloreve të aviacionit. – **2016 – 2020**: Shqipëria do të punojë për zbatimin e procedurave të sigurisë "në një vend të vetëm" për të gjitha fluturimet nga Shqipëria sipas rregullores së BE-së 2015/2426, për njohjen e vendeve të treta që zbatojnë standardet e sigurisë ekuivalente me ato të përbashkëta themelore të BE-së kur Shqipëria të jetë shtuar të njëjtën rregullore.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Manualet dhe dokumentacionit të përditësohet rregullisht – Sistemi i trajnimit për inspektorët të jetë gati – Sanksionet dhe gjobat të zbatohen në rast të kundravajtjeve të aviacionit – Përditësimi i vazhdueshëm i shtojcave të ONAC-ut dhe acquis së BE për aviacionin në rregulloret shqiptare	AACSH
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2020	Veprimi prioritar AJROR 5

Buxheti (përllogaritja)	Burimet e financimit
0.2 milion euro	Buxheti AACSH

Prioriteti strategjik 4	**Reduktimi i kostove të udhëtimit** për pasagjerët
Objektivi 4.1	**Rezultati i pritur**
Udhëtimi ajror të bëhet më i mundshëm për qytetarët e Shqipërisë dhe të shtohet rritja e trafikut ajror, ngarkesave dhe destinacioneve	Udhëtim ajror i përballueshëm dhe i lehtë për shqiptarët (përfshi diasporën), vizitorët, turistët dhe bizneset dhe mundësitë më të zgjeruara për udhëtim ajror në lidhje me destinacionet, biletat dhe linjat e fluturimit
Veprimi prioritar AJROR 7	**Detyrat specifike**
Rishikimi i tarifave për aeroportet dhe navigimin ajror me mundësinë e uljes së komponentëve te këtyre tarifave si dhe reduktimin e taksave të qeverisë dhe tarifat e sigurisë së aviacionit, që do të influencojnë uljen e çmimeve të biletave ajrore ndërkohë që do të ketë më shumë fluturime dhe rritje ekonomike të aktiviteteve që do të çojë në më shumë të ardhura për qeverinë	Çmimet, taksat dhe subvencionet – **2017 - 2018**: AACSH-ja do ta hartoje dhe zhvilloje nje metodologji për të vlerësuar pagesat e vendosura nga aeroporti i Tiranës dhe tarifat e tjera si për shembull siguria e aviacionit dhe taksat e qeverisë. ○ Pritet që ky reduktim mund të arrihet vetëm kur më shumë linja ajrore të ofrojnë shërbime dhe në treg hynë në një moment të caktuar linjat me kosto të ulët, për shembull, kur të ketë në funksionim një aeroport në jug të vendit. ○ Rritja në hyrjen e turistëve në vend nëpërmjet vendhyrjeve të tjera si aeroporti në jug dhe Kukës pa dyshim do të rrisë vëllimin e trafikut dhe rritjen e mundshme të faktorit të ngarkesës nëpërmjet zhvillimit më të mirë të turizmit në jug dhe zonat bregdetare dhe lidhjet e rrugëve deri te vendet arkeologjike në jug. ○ Zhvillimi turizmit dhe një aeroport në jug do të ndihmojë më shumë trafikun ajror të pasagjerëve dhe do të krijojë më shumë lëvizje të njerëzve për turizëm dhe udhëtime turistike duke shpërndarë kështu trafikun e dendur të sezonit, faktorin e ngarkesës dhe mundësisht duke reduktuar biletat.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Studimi i pagesave gati	AACSH
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2017-2018	Veprimi prioritar AJROR 2
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
Nuk aplikohet	Buxheti AACSH

3.8. Veprimet prioritare për transportin intermodal dhe të kombinuar

Prioriteti strategjik 1	Promovimi i transportit intermodal dhe të kombinuar
Objektivi 1.1	**Rezultati i pritur**
Përforcimi i krijimit të një sistemi transporti efikas dhe të integruar nëpërmjet veprimeve intermodale	Një sistem transporti efikas, i integruar në rajon dhe në rrjetin e BE-së, që promovon zhvillimin ekonomik dhe cilësinë e jetës së qytetarëve Krijimi i kushteve të favorshme për transportin intermodal e të kombinuar dhe logjistikës Tërheqja e investimeve Reduktimi i kohës së transitit dhe kostove të transportit Krijimi Reduktimi i kostove logjistike
Veprimi prioritar INTERMODAL 1	**Detyrat specifike**
Koordinimi i masave të politikës kombëtare për të promovuar transportin intermodal dhe të kombinuar	Institucionale dhe organizacionale – **2016**: Rritja e linjës së buxhetit caktuar për Institutin e Transportit (IoT) për të çuar më tej rolin e tij si një organ publik që vepron si një qendër kërkimi dhe analitike për të ndihmuar dhe mbështetur MTI-në dhe organet e tjera qeveritare. Punësimi i personelit të ri dhe bërja e programeve për ngritjen e kapacitetit për ekipin. Përveç kësaj, të promovohet roli i Institutit të Transportit si koordinator i QSH/MTI për të qenë në pajtim me masat e politikës kombëtare të UNECE-së për të promovuar transportin intermodal dhe të kombinuar. – **2017 – 2020**: Zbatimi i rekomandimeve të Planit të Transportit të Qëndrueshëm për Shqipërinë financuar nga Banka Evropian për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) ndaj të gjitha politikave të promovuara nga MTI-ja. – **2018**: Hartimi i Strategjisë Kombëtare për Promovimin e Intermodalitetit dhe Transportit të Kombinuar në Shqipëri nga një konsulent ndërkombëtar. Veprimi duhet të shoqërohet nga një dialog ndërmjet palëve të interesuara përfshi MTI-në, autoritetet vendore dhe bizneset.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Personel shtesë i disponueshëm në IoT – Programet e trajnimit mbi praktikat më të mira bërë për personelin e IoT – Objektivat e qëndrueshmërisë të përmendura në ASTP të përfunduara	MTI
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2020	Të gjitha veprimet prioritare
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
0,6 milion euro[102]	Buxheti kombëtar (% do të caktohet më vonë), donatorët ndërkombëtarë (% do të përcaktohet më vonë)

[102] Burimi: Përllogaritja e autorit

Prioriteti strategjik 1	Promovimi i transportit intermodal dhe të kombinuar
Objektivi 1.1	**Rezultati i pritur**
Përforcimi i krijimit të një sistemi transporti efikas dhe të integruar nëpërmjet veprimeve intermodale	Një sistem transporti efikas, i integruar në rajon dhe në rrjetin e BE-së, që promovon zhvillimin ekonomik dhe cilësinë e jetës së qytetarëve Krijimi i kushteve të favorshme për transportin intermodal e të kombinuar dhe logjistikës Tërheqja e investimeve Reduktimi i kohës së transitit dhe kostove të transportit Krijimi Reduktimi i kostove logjistike
Veprimi prioritar INTERMODAL 2	**Detyrat specifike**
Krijimi i qendrave logjistike intermodale për të lehtësuar transportin multimodal	Institucionale dhe organizacionale – **2017**: Zhvillimi i një terreni të barabartë për të gjitha llojet e transportit (forcimi i pozitës së transportit multimodal dhe hekurudhor). – **2017**: Kryerja e studimeve të fizibilitetit për qendrat logjistike për lehtësimin e transportit multimodal. – **2018**: Vendimet për qendrat e nevojshme logjistike dhe përcaktimi i financimit (rritja e buxhetit, modelet PPP). – **2017 – 2020**: Integrimi i qendrave ekzistuese logjistike në menaxhimin e korridorit. Planifikimi dhe investimi (në lidhje me veprimin prioritar nën transportin hekurudhor): – **2017**: Rishikimi i qendrave të mundshme të logjistikës (Milot dhe Elbasan) në rajonin e Portit të Durrësit dhe ofrimi i aksesit hekurudhor për projekte të ndryshme (më pak se 5 km nga Porti i Durrësit dhe më afër zonave industriale në autostradën Durrës-Tiranë), në përputhje me i) Strategjinë e BE-së dhe Strategjinë e OTEJL-it për të përmirësuar transportin multimodal midis portit të Durrësit dhe rajonit në brendësi të vendit (nëpërmjet Korridorit VIII dhe Rruga 2 - shih Veprimet nr. 11 dhe 25 të Programit Strategjik të Punës së OTEJL-it në Veprimin Prioritar 15), ii) Rregulloren e BE-së 1315/2013 për transportin multimodal me dimension (hekurudhor - Detar), dhe iii) objektivat kombëtare të zhvillimit p.sh. krijimin e një rrjeti të transportit multimodal. – **2017 – 2018**: Studimi i fizibilitetit për qendra të mundshme logjistike në Elbasan dhe Milot. – **2018 – 2020**: Ndërtimi i dy qendrave logjistike (porti intermodal i thatë, magazinimi 100 TEU në fazën e parë) në zonat e Elbasanit dhe Milotit në lidhje me rehabilitimin e linjës kurudhore. Në përputhje me Strategjinë e BE-së dhe strategjinë e OTEJL-it të përmirësohet transporti multimodal midis Portit të Durrësit dhe rajonit në brendësi të vendit (nëpërmjet Korridorit VIII dhe Rrugës 2). Në përputhje me objektivat kombëtare të zhvillimit p.sh. krijimi i një rrjeti të transportit multimodal. Mbështet tërheqshmërinë e linjës hekurudhore. – **2019**: Investimi ose pjesëmarrja (nëpërmjet sipërmarrjeve të përbashkëta) në qendrat logjistike bi-modale në brendësi të vendit përgjatë korridoreve, me qëllim krijimin e një rrjeti të mirë furnizimi për në portet e tyre (qendrat logjistike në brendësi të vendit

	duhet të ndërtohen në pajtim me projektin e rajonit "Durana"). Në përputhje me Strategjinë e BE-së dhe strategjinë e OTEJL-it të përmirësohet transporti multimodal midis Portit të Durrësit dhe rajonit në brendësi të vendit (nëpërmjet Korridorit VIII dhe Rrugës 2). Në përputhje me Rregulloren e BE-së 1315/2013 për transportin multimodal me dimension (hekurudhor - detar). Në përputhje me objektivat kombëtare të zhvillimit p.sh. krijimi i një rrjeti të transportit multimodal.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Strategjia multimodal – Sstudimet e fizibilitetit – Marrëveshja për ndërtimin e qendrave të logjistikës	MTI Hekurudha Shqiptare ose menaxheri i ri i infrastrukturës hekurudhore Autoriteti Portual i Durrësit Industria e minierave
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2017-2020	Veprimi prioritar HEKURUDHOR 6
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
41 milion euro – Studimi i fizibilitetit për qendër logjistike: 0.5 milion euro – Kostoja e ndërtimit për qendër logjistike: 20 milionë euro, faza e parë për ekuivalentin e kapacitetit të magazinimit të 1000 TEU (pa kostot e blerjes së tokës). [103]	Buxheti kombëtar (% do të caktohet më vonë), donatorët ndërkombëtarë (% do të përcaktohet më vonë)

[103] Burimi: Projekt për qendrat logjistike në Bosnjë dhe Hercegovinë, i financuar nga BE-ja.

Prioriteti strategjik 1	Promovimi i transportit intermodal dhe të kombinuar
Objektivi 1.1	**Rezultati i pritur**
Përforcimi i krijimit të një sistemi transporti efikas dhe të integruar nëpërmjet veprimeve intermodale	Një sistem transporti efikas, i integruar në rajon dhe në rrjetin e BE-së, që promovon zhvillimin ekonomik dhe cilësinë e jetës së qytetarëve Krijimi i kushteve të favorshme për transportin intermodal e të kombinuar dhe logjistikës Tërheqja e investimeve Reduktimi i kohës së transitit dhe kostove të transportit Krijimi Reduktimi i kostove logjistike
Veprimi prioritar INTERMODAL 3	**Detyrat specifike**
Ndërtimi i lidhjes që mungon nga terminali perëndimor në Durrës për në rrjetin kombëtar hekurudhor[104]	Planifikimi dhe investimi – **2016**: Sstudimi i fizibilitetit – **2016**: Kryerja e tenderit publik (Autoriteti Portual i Durrësit). – **2017**: Investimi ose pjesëmarrja (nëpërmjet sipërmarrjeve të përbashkëta) në lidhjen hekurudhore të terminalit perëndimor të rrjetit kombëtar hekurudhor të Shqipërisë me synimin që të rritet tërheqshmëria e portit dhe transporti në brendësi të vendit nëpërmjet hekurudhës.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Lidhja hekurudhore nga terminali perëndimor në Durrës në rrjetin kombëtar hekurudhor	MTI Hekurudha Shqiptare ose menaxheri i ri i infrastrukturës hekurudhore Autoriteti Portual i Durrësit
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2017	Nuk aplikohet
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
1.5 milion euro (përllogaritje e	Buxheti kombëtar (% do të caktohet më vonë), donatorët ndërkombëtarë (% do të përcaktohet më vonë)

[104] Veprimi Nr. 10, Programi i punës së OTEJL-it: "Përmirësimi i operacioneve hekurudhore në të gjitha operacionet e porteve në Korridoret Kryesore të OTEJL-it në Bar, Durrës dhe Ploçe duke përmirësuar infrastrukturën hekurudhore, efikasitetin e operacioneve hekurudhore dhe logjistikën ndërmjet transportit detar dhe atij hekurudhor".

Autoritetit Portual të Durrësit)	

Prioriteti strategjik 1	Promovimi i transportit intermodal dhe të kombinuar
Objektivi 1.1	**Rezultati i pritur**
Përforcimi i krijimit të një sistemi transporti efikas dhe të integruar nëpërmjet veprimeve intermodale	Një sistem transporti efikas, i integruar në rajon dhe në rrjetin e BE-së, që promovon zhvillimin ekonomik dhe cilësinë e jetës së qytetarëve Krijimi i kushteve të favorshme për transportin intermodal e të kombinuar dhe logjistikës Tërheqja e investimeve Reduktimi i kohës së transitit dhe kostove të transportit Krijimi Reduktimi i kostove logjistike
Veprimi prioritar INTERMODAL 4	**Detyrat specifike**
Përcaktimi i një Strategjie Kombëtare Multimodale të Sistemeve Inteligjente të Transportit (SIT)	Institucionale dhe organizacionale – **2019**: Hartimi i strategjisë nga një konsulent ndërkombëtar, në pajtim me Direktivën 2010/40/BE të datës 7 korrik 2010 mbi kuadrin për zhvillimin e Sistemeve Inteligjente të Transportit në fushat e modaliteteve të transportit rrugor, hekurudhor dhe detar, përfshi ndërfaqësimet ndërmjet modaliteteve. Veprimi duhet të shoqërohet nga një dialog ndërmjet palëve të interesuara përfshi MTI-në dhe autoritetet e zbatimit të trafikut. Strategjia SIT do të marrë parasysh nevojat strategjike, angazhimet buxhetore dhe sistemet tashmë në vend për sa i përket SIT-it për rrugët, SMTHE-së për hekurudhat dhe SMTAI-së për regjimin e transportit detar. Strategjia do të përfshijë zbatimin e dy projekteve pilote të SIT-it në rrjetin kryesor rrugor.
TKP-të	**Palët e interesuara të përfshira**
– Publikimi i tenderit ndërkombëtar – Strategjia e disponueshme	MTI - ARRSH - HSH – DPD
Kalendari	**Ndërvartësia me veprimet e tjera prioritare**
2016-2020	Veprimet prioritare RRUGORE 4 DETARE 5
Buxheti (përllogaritja)	**Burimet e financimit**
0.2 milion euro	Buxheti kombëtar (% do të caktohet më vonë), donatorët ndërkombëtarë (% do të përcaktohet më vonë)

4. Ndërlikimet e burimeve

Ky kapitull përmbledh shpërndarjen e gjerë të burimeve nëpër politika (*Veprimet prioritare*) gjatë periudhës 5 vjeçare të mbuluar nga Strategjia Kombëtare e Sektorit të Transportit 2016-2020. Burimet janë rigrupuar në një **Plan Investimi** që përfaqëson një konsolidim të buxheteve të lidhura me secilën prej 43 politikave të detajuara në kapitullin 3 më sipër.

Kostoja për investime në infrastrukture (sipas Tabeles 39/1) per zbatimin e Planit të Veprimit të propozuar per periudhën 2016-2020, të parashikuara me Fonde të Buxhetit është 793.34 milion euro.

Kostoja totale për zbatimin e Planit të Veprimit të propozuar jepet ne tabelën me poshtë:-

Modaliteti i transportit	Pa projektet në vijim Investimi	Me projektet ne vijim Investimi
Sektori i transportit në tërësi	-	-
Rrugor	394.07	750.35
Hekurudhor	123.18	123.18
Portet detare	62.5	,74.33
Aviacioni civil	9.90	9.90
Transporti Intermodal i Kombinuar	43.30	43.30
Investimi total	**632.95**	**1001.06**

Tabela 37 - Plani i propozuar i investimeve 2016-2020 - Shpërndarja nëpër modalitetet e transportit (milion euro)

Plani i investimit këtu më poshtë është ngritur mbi **premisat** e mëposhtme:

- Ka shqyrtuar në detaje **saktësinë** dhe **realizmin** e supozimeve të bëra për kostot dhe ka marrë parasysh kuadrin makroekonomik në zbatim.
- Në pajtim me rekomandimet e Bashkimit Evropian, politikat (veprimet prioritare) të identifikuara përpiqen të krijojnë një balancë të përshtatshme ndërmjet **masave të buta** dhe **investimeve**. Me fjalë të tjera, pa kuadrin e nevojshëm ligjor dhe të zbatimit dhe përveç kësaj një masë të mjaftueshme të kapacitetit institucional, "gurët" e investimit nuk do të jenë gjithnjë efikasë dhe përveç kësaj sektorit privat do t'i duhet më gjatë për të investuar në sistemin e transportit shqiptar.
- **Për projektet e ndërtimit në të dy modalitetet atë rrugor dhe hekurudhor,** shifrat nga projektet prioritare GPSV për transportin janë ato të paraqitura nga përfaqësuesit e MTI-së. Për sektorin rrugor, disa projekte të tjera të propozuara nga ARRSH-ja, që cilave ju duhen dhënë përparësi dhe janë shtuar, duke pranuar shifrat nga përfaqësuesit e ARRSH-së. Sa herë që financimi i jashtëm nuk është specifikuar, është supozuar se buxheti do të vijë nga programet kombëtare të financimit si për shembull PBA-të aktuale apo të ngjashme.
- **Për sektorin** detar, shifrat e projekteve të zbatimit në vijim dhe të reja, si dhe të përgatitjes së re të projekteve, janë ato të paraqitura nga përfaqësuesit e MTI-së.
- **Për çdo politikë tjetër**, **buxheti i propozuar ka ndjekur praktikën më të mirë ndërkombëtare** (kosto e veprimeve të ngjashme në shtete të tjera, veçanërisht në rajonin e Ballkanit).
- Kur bëhet fjala për burimin e financimit të etiketuar si **"donatorët ndërkombëtarë",** shifrat janë:
  - Financimi i caktuar nga programet e ndryshme të Instrumentit të Para-Anëtarësimit (IPA);

- Financimi i ofruar nga Banka Ndërkombëtare e BB-së për Rindërtim dhe Zhvillim (BNRZH), në kuadër të Projektit të Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore Bazuar në Rezultate (PMSRRBR);
- Financimi i treguar në GPSV për transportin, si kreditë apo grantet, nga donatorë të njëjtë si BB, KIBP dhe BERZH.

Megjithatë, investimi i mbështetur nga këta donatorë ndërkombëtarë është mbajtur si një "përqindje që do të përcaktohet më vonë" përveçse nëse specifikohet nga një dokument zyrtar nga një dhurues i caktuar.

Përveç kësaj, Plani i Investimit duhet të përditësohet në përputhje me rrethanat kur donatorë të tjerë ndërkombëtarë mbështesin politikat e financuara vetëm nga buxheti kombëtar i Shqipërisë në versionin aktual të Planit të Investimeve.

- Kostot e shënuara për zhvillimin e **dy qendrave intermodale të logjistikës** (41 milionë euro) Veprimi Prioritar INTERMODAL 2) mund të ulen në mënyrë të ndjeshme në rast të një marrëveshjeje koncesioni me një operator privat (skemat PPP).
- Kur një politikë nuk tregon një **buxhet specifik**, nënkuptohet se shpenzimet e funksionimit/operimit të MTI-së mbulojnë kostot përkatëse.
- Siç thuhet në Veprimin Prioritar TRANSVERSAL 2, zbatimi i efektshëm i Planit të propozuar të Investimeve kërkon përqasjen e praktikës **MFP (Menaxhimi i Financave Publike) të MTI-së** me Strategjinë e Menaxhimit të Financave Publike Shqiptare 2014-2020 dhe me praktikat më të mira ndërkombëtare, në përputhje me rekomandimet e organizatave ndërkombëtare si Banka Botërore dhe FMN-ja. Kjo është arsyeja pse alokimet buxhetore të rezervuara nga IAPA-ja në përputhje me Shtojcën e Dokumentit të Veprimit "Kontrata e Reformës së Sektorit të Transportit Rrugor Shqiptar IPAP 2016", janë aplikuar në të gjithë sektorin kur kanë të bëjnë me qeverisjen e përgjithshme të sektorit dhe praktikave e sistemeve MFP.

Plani i Investimit është paraqitur në faqet e mëposhtme.

Tabela që vijon përmban një përmbledhje të çdo buxheti të përllogaritur të Veprimit Prioritar, duke përfshirë masat e buta dhe të forta, të klasifikuara sipas modalitetit dhe numrit të Veprimit Prioritar. Kolona "Donatorët ndërkombëtarë" reflekton vetëm caktimet buxhetore që janë konfirmuar ose rezervuar deri më tani, si kredi, grante ose lloje të tjera të financimi ndërkombëtar.

Veprimi prioritar Nr.	Lloji i masës	Niveli i prioritetit	Modaliteti i transportit	Investimi total	Donatorët ndërkombëtarë			
					IAPA	BB/BNRZH	KIBP/BERZH/PPP	FSHZH
			SEKTORI I TRANSPORTIT NË TËRËSI					
TRANSVERSAL 1	E butë	1	Krijimi dhe funksionimi i Grupit Tematik për Transportin, si pjesë e GMPI-së për Konkurrueshmërinë dhe Inovacionin.	-				
TRANSVERSAL 2	E butë	1	Miratimi i reformave strategjike të transportit dhe praktikave të MFP-së	-				
			Nën-totali	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
			MODALITETI I TRANSPORTIT RRUGOR					
RRUGOR 1	E butë	1	Përafrimi i legjislacionit	0,30				
RRUGOR 2	E fortë	2	Miratimi i praktikave të MFP-së dhe ngritja e kapaciteteve në ARRSH	1,20				
RRUGOR 3	E fortë	1	Projektet e ndërtimit të rrugëve (në vijim, të reja)	537,13			231,60	70,20
RRUGOR 4	E fortë	1	Plani për Mirëmbajtjen e Rrugëve dhe Eliminimin e Pikave të Zeza	207,47	24,00	65,90		
RRUGOR 5	E butë	1	Pikat kufitare kalimi të përbashkëta	-				
RRUGOR 6	E fortë	2	Infrastruktura e parkimit për pikat kufitare të kalimit	2,50				
RRUGOR 7	E butë	2	Taksimi i ngarkesës së aksit OTEJL	-				
RRUGOR 8	E butë	3	Stimujt e sipërmarrësve të transportit rrugor	-				
RRUGOR 9	E butë	1	Shpeshtësia e kontrolleve rrugore	0,50				
RRUGOR 10	E fortë	3	Programi i novacionit	1,25				
			Nën-totali	**750,35**	**24,00**	**65,90**	**231,60**	**70,20**
			MODALITETI I TRANSPORTIT HEKURUDHOR					
HEKURUDHA 1	E butë	1	Përafrimi i legjislacionit	4,00				
HEKURUDHA 2	E butë	1	Ndarja e organeve të hekurudhës	0,50				
HEKURUDHA 3	E fortë	2	Organet e sigurisë dhe rregullatore	10,00				
HEKURUDHA 4	E Butë	2	Legjislacioni për portet/hekurudhat	0,60				
HEKURUDHA 5	E butë	2	Akset kryesore OTEJL	0,05				
HEKURUDHA 6	E fortë	1	Korridori hekurudhor në brendësi të vendit/Grupe projektesh kryesore për hekurudhat	85,16			1,90	
HEKURUDHA 7	E fortë	1	Mirëmbajtja parandaluese e rrjeteve hekurudhore kryesore dhe gjithëpërfshirëse	22,87				
			Nën-totali	**123,18**	**0,00**	**0,00**	**1,90**	**0,00**
			MODALITETI I TRANSPORTIT DETAR					
DETAR 1	E butë	1	Ratifikimi i rregulloreve ICO dhe rregullave të KE-së	-				
DETAR 2	E butë	1	Përafrimi i legjislacionit	0,50				
DETAR 3	E fortë	2	Forcimi i GMD-së	2,64				
DETAR 4	E butë	2	Reforma institucionale e porteve	-				
DETAR 5	E fortë	2	Zbatimi i VTMIS-së	5,00				
DETAR 6	E fortë	2	Zbatimi i LRIT-së	0,29				
DETAR 7	E butë	1	Planifikimi i kapaciteteve të porteve	0,25				

DETAR 8	E fortë	2	Rritja dhe modernizimi i porteve	0,38				
DETAR 9	E fortë	1	Projektet detare (në vijim e sipër, të reja)	64,77			64.77	
DETAR 10	E butë	2	Turizmi detar	0,50				
DETAR 11	E butë	3	Stimujt për turizmin detar	-				
DETAR 12	E butë	2	Tregjet detare të punës	-				
DETAR 13	E butë	3	Programet dhe stategjitë MET	-				
			Nën-totali	**74,33**	**0,00**	**0,00**	**64,77**	**0,00**

Veprimi prioritar Nr.	Lloji i masës	Niveli i prioritetit	Modaliteti i transportit	Investimi total	Donatorët ndërkombëtarë			
					IAPA	WB	KIBP/BERZH /PPP	FSHZH
			MODALITETI I TRANSPORTIT AJROR					
AJROR 1	E fortë	1	Master Plani Kombëtar	7,00				
AJROR 2	E fortë	3	Përditësimi i Kukësit dhe zhvillimi i aeroportit të jugut	2,00				
AJROR 3	E butë	1	Përafrimi i legjislacionit (tregu)	0,20				
AJROR 4	E fortë	4	Ngritja e kapaciteteve	0,30				
AJROR 5	E butë	1	Përafrimi i legjislacionit (siguria)	0,20				
AJROR 6	E fortë	2	Programi i sigurisë	0,20				
AJROR 7	E butë	2	Pagesat	-				
			Nën-totali	**9,90**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
			TRANSPORTI INTERMODAL-I KOMBINUAR					
INTERMODAL 1	E butë	1	Masat e koordinimit	0,60				
INTERMODAL 2	E fortë	2	Qendrat logjistike intermodale	41,00				
INTERMODAL 3	E fortë	1	Lidhja që nuk ekziston në Portin e Durrësit	1,50				
INTERMODAL 4	E butë	3	Strategjia Kombëtare Multimodal SIT	0,20				
			Nën-totali	**43.30**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
			TOTALI I PËRGJITHSHËM	**1001.06**	**24,00**	**65,90**	**321,90**	**70,20**

Tabela 38 - Plani i propozuar i investimeve 2016-2020 (në milion euro) - Përmbledhja e modalitetit të transportit

Tabela e mëposhtme 39 ndan buxhetin për çdo veprim që ka të bëjë me një investim në infrastrukturë (ndërtimi, studimet dhe përgatitja, mirëmbajtja), që ndikojnë kështu vetëm mbi modalitetet rrugore, hekurudhore, detare dhe intermodale.

Lidhur me sektorin rrugor, kriteret e prioriteteve për projektet e reja të ndërtimit (zbatimit dhe/ose përgatitja) kanë qenë këto në vijim:

- Rezultati përkatës strategjik i projektit mbi një Grup Projektesh për Sektor të Vetëm të Transportit;
- Shkalla e rëndësisë së dhënë nga ARRSH-ja në lidhje me investimin e ri;
- Praktikat më të mira ndërkombëtare dhe vlerësimi në vend i kushteve të rrugëve dhe nevojave;
- Disponueshmëria e fondeve dhe datat e disbursimit - jo për qëllime të pranueshmërisë, por për rend kronologjik.

Në këtë drejtim, vlen të përmendet se:

1. Në konsideratë janë marrë vetëm projektet që konsiderohen nga ARRSH-ja si "kritikë" ose "shumë të rëndësishëm". Kjo do të thotë se në projektin GPSV, Fushë Krujë-Shkodër që dyfishon rrugën, vetëm segmenti Fushë Krujë-Thumanë është përfshirë në listë, segmenti Thumanë-Milot është duke u përfunduar dhe segmentet "Milot-Lezhë" dhe "Lezhë-Shkodër" konsiderohen si "të

rëndësishme" nga ARRSH-ja, dhe gjendja e këtyre dy segmenteve aktualisht është "shumë e mirë" dhe "e mirë".

2. Rrugët e rrjetit kombëtar përfshirë në GPSV janë konsideruar si të zbatuara vetëm nëse fondet janë tashmë në dispozicion, përndryshe është përfshirë vetëm një projektim i detajuar për ndërtimin.
3. By-passet janë prioritizuar, me përjashtim të rrugëve që kanë fonde të kontraktuar ose që janë kritike për ARRSH-në.
4. Projekti Morinë-Kukës nuk ka financim të kontraktuar ende dhe nuk është përfshirë në GPSV-në për transportin; përfundimi i këtij projekti është shtyrë për më tej në vitin 2020 dhe si pasojë vëllimi i investimeve është reduktuar nga 33,6 milionë euro në 24 milionë euro.

Veprimi prioritar Nr.	Modaliteti i transportit	Investimet deri në vitin 2015	Investimet totale 2016 - 2020	2016	2017	2018	2019	2020 - të mundshme	Kriteret kryesore të prioritizimit	Donatorët ndërkombëtarë
	RRUGOR									
	PAGESA E BORXHEVE TË KRIJUARA TË ARRSH-SË 2013-TREMUJORI I PARË 2016		**8,17**	**8,17**					Sipas të dhënave të MTI-ARRSH	
	ZBATIMI (PROJEKTET NË VIJIM)									
RRUGOR 3	Ndërtimi i rrugës Tiranë-Elbasan	276,00	25,00	25,00					Lista dhe detajet e projekteve të ndërktimit rrugor në vijim siç është dhënë nga përfaqësuesit e MTI-ARRSH në korrik 2016	BIZH Abu Dhabi: 25,00
	Ndërtimi i by-pass-it Plepa-Kavajë-Rrogozhinë	33,00	5,00	1,00	4,00					
	Ndërtimi i Unazës së Tiranës (Segmenti jugperëndim)	26,00	14,00	1,00	6,00	7,00				
	Rikonstruksioni i segmentit Elbasan-Banjë	6,60	20,00	2,00	14,00	4,00				
	Ndërtimi i by-pass-it të Fierit	24,70	24,80	13,00	9,74	2,06				BEI + BERZH + Itali: 48,10
	Ndërtimi i rrugës Qukës-Qafë Plloçë	8,80	129,20	31,54	38,20	34,10	25,36			Fondi Arabia + BID: 124,00
	Rikonstruksioni i segmentit Qafë Thanë-Lin-Pogradec	16,00	13,90	0,50	1,40	3,00	9,00			
	Ndërtimi i by-pass-it të Vlorës	5,93	36,43	10,10	11,57	13,00	1,76			BEI + BERZH + Del. BE-së: 31,00
	Rindërtimi dhe Riparimi/Asfaltimi (totali i të tjerave)	54,60	15,20	1,00	6,30	5,00	2,90			
	Ndërtimi i Unazës së Tiranës (Segmenti verilindje)	6,90	8,53		1,43	7,10				
	Rikonstruksioni i rrugës Korçë-Ersekë-Leskovik	8,40	4,70		0,30	1,00	3,40			
	Ndërtimi i by-pass-it të Shkodrës	5,00	23,50			6,00	6,00	11,50		
	Nën-totali	**471,93**	**320,26**	**85,14**	**92,94**	**82,26**	**48,42**	**11,50**		

Veprimi prioritar Nr.	Modaliteti i transportit	Investimet deri në vitin 2015	Investimet totale 2016-2020	2016	2017	2018	2019	2020 të mundshme	Kriteret kryesore të prioritizimit	Donatorët ndërkombëtarë
	RRUGOR									
	ZBATIMI(PROJEKTET E REJA)									
RRUGOR 3	Ndërtimi i segmentit të rrugës Fushë Krujë-Thumanë (dyfishimi);		90,00		10,00	20,00	30,00	30,00	Pikët GPSV: 98; ARRSH: Kritike	
	Ndërtimi i rrugës Skrapar-Përmet		28,00		2,00	7,00	19,00		Fondet kontraktuar	
	Rindërtimi i Rrugës së Lumit të Vlorës		70,20	10,00	15,00	15,00	15,00	15,20	Pikët GPSV: 94; Fondet kontraktuar	FSHZH: 70,20
	Nën-totali	**0,00**	**188,2**	**10,00**	**27**	**42**	**64**	**45,2**		
	PËRGATITJA (PROJEKTET E REJA)									
RRUGOR 3	Studimi i fizibilitetit për autostradën Adriatiko-Joniane		2,50	0,70	0,60	0,60	0,60		Fondet kontraktuar	KIBP: 2,5
	Projektimi i detajuar për ndërtimin e seksionit rrugor Arbri		18,00			6,00	6,00	6,00	Pikët GPSV: 92; PPP në pritje;	
	Nën-totali	**0,00**	**20,50**	**0,70**	**0,60**	**6,60**	**6,60**	**6,00**		

Veprimi prioritar Nr.	Modaliteti i transportit	Investimet deri në vitin 2015	Investimet totale 2016-2020	2016	2017	2018	2019	2020 të mundshme	Kriteret kryesore të prioritizimit	Donatorët ndërkombëtarë
	RRUGOR									
	PLANI PËR MIRËMBAJTJEN E RRUGËVE DHE ELIMINIMIN E PIKAVE TË ZEZA									
RRUGOR 4	Zbatimi i PMSRRBR (Punimet e Mirëmbajtjes & Monitorimi) në rrugët parësore dhe parësore-dytësore		128,47	33,24	24,64	32,36	24,64	13,59	Siç përshkruhet në Raportin Nr 91351-AL të Bankës Botërore	BB: 56,39
	Zbatimi i programit shtesë të mirëmbajtjes për rrugët dytësore dhe rrugët e FSHZH-së, plus 114 km rrugë parësore		55,00	5,29	8,81	12,33	15,86	19,38	Duke zbatuar një rritje graduale në përputhje me objektivin e përgjithshëm për mirëmbajtjen e rrugëve në vitin 2020[105]	
	Kontrata për Reformën në Sektorin e Transportit Rrugor në Shqipëri - Mbështetja nga Buxheti i Sektorit		21,00		5,25	5,25	5,25	5,25	Siç është përshkruar në shtojcat 1 dhe 2 të Kontratës së Reformës së Sektorit të Transportit Rrugor në Shqipëri IAPA 2016	IAPA: 24,00
	Kontrata për Reformën në Sektorin e Transportit Rrugor në Shqipëri - Mbështetja Shtesë		3,00			2,60	0,40			
	Nën-totali	**0,00**	**207.47**	**38.87**	**38.21**	**51.21**	**43.98**	**35.21**		
	Investimet totale në Infrastrukturën Rrugore	**471,93**	**744.6**	**142.87**	**158.75**	**182.07**	**163**	**97,91**		

[105] Shih Tabelën 40 në nën-pjesën 4.3.

Veprimi prioritar Nr.	Modaliteti i transportit	Investimet deri në vitin 2015	Investimet totale 2016-2020	2016	2017	2018	2019	2020 të mundshme	Kriteret kryesore të prioritizimit	Donatorët ndërkombëtarë
	TRANSPORTI HEKURUDHOR + INTERMODAL - I KOMBINUAR									
	ZBATIMI (PROJEKTET E REJA/TË REHABILITIMIT)									
HEKURUDHA 6	Rehabilitimi i hekurudhës Durrës - Tiranë dhe ndërtimi i Degës së Rinasit		74,37		20,00	20,00	20,00	14,37	Pikët GPSV: 98; Prioritet komercial; Fondet kontraktuar	BERZH: 37,185 KIBP: 37,185
INTERMODAL 2	Ndërtimi i një qendre logjistike në Elbasan		20,50		0,50	10,00	10,00		Potenciali i vlerësuar komercial në Elbasan dhe Milot	
	Ndërtimi i një qendre logjistike në Milot		20,50			0,50	10,00	10,00		
INTERMODAL 3	Ndërtimi i lidhjes që mungon nga terminali perëndimor në Durrës në rrjetin kombëtar hekurudhor		1,50		1,50				Vlerësimi i MTI-HSH dhe i Autoritetit Portual të Durrësit	
	Nën-totali	**0,00**	**116,87**	**0,00**	**22,00**	**30,50**	**40,00**	**24,37**		
	PËRGATITJA (PROJEKTET E REJA/TË REHABILITIMIT)									
HEKURUDHA 6	Projektimi i detajuar për rehabilitimin e hekurudhës Vorë-Hani i Hotit		4,68		3,50	1,18			Pikët GPSV: 98; Fondet e disponueshme	KIBP: 0,80
	Rehabilitimi i hekurudhës Durrës - Pogradec - Lin dhe ndërtimi i lidhjes së re hekurudhore me kufirin maqedonas: - Studimi i fizibilitetit - Projektimi i detajuar		 0,72 5,20	 0,10	 0,62 4,00	 1,20			Pikët GPSV: 98; Pjesë e Aksit Kryesor, Korridori VIII; Studimi i fizibilitetit: fondet kontraktuar; Studimi i fizibilitetit: fondet identifikuar;	 KIBP: 0,72
	Studimi i fizibilitetit për ndërtimin e hekurudhës Pogradec-Korçë-kufiri me Greqinë		0,65		0,65				Pikët GPSV: 98; Fondet identifikuar	BERZH: 1,10
	Nën-totali	**0,00**	**11,25**	**0,10**	**8,77**	**2,38**	**0,00**	**0,00**		
	MIRËMBAJTJA PARANDALUESE									
HEKURUDHA 7	Rrjeti hekurudhor kryesor (Tiranë-Durrës dhe Vorë-Hani i Hotit)		9,10	1,23	1,53	1,82	2,11	2,41	Ndarja vjetore për të përmbushur objektivin e vitit 2020 (Tabela 40, pjesa 5.3)	
	Rrjeti hekurudhor gjithëpërfshirës (Durrës-Pogradec dhe Rrogozhinë- Fier)		13,77	1,87	2,31	2,75	3,20	3,64		
	Nën-totali		**22,87**	**3,10**	**3,84**	**4,57**	**5,31**	**6,05**		

	Investimet totale në infrastrukturën e transportit Hekurudhor + Intermodal-të Kombinuar		**150,99**	**3,20**	**34,61**	**37,45**	**45,31**	**30,42**		

Veprimi prioritar Nr.	Modaliteti i transportit	Investimet deri në vitin 2015	Investimet totale 2016-2020	2016	2017	2018	2019	2020 të mundshme	Kriteret kryesore të prioritizimit	Donatorët ndërkombëtarë
	TRANSPORTI DETAR									
	ZBATIMI (PROJEKTET E REJA)									
DETAR 9	Dhënia me koncesion me kontratë BOT e portit turistik në Spille, Kalaja e Turresë, Kavajë		32,50	10,00	10,00	12,50			Lista dhe detajet e projekteve detare të reja për t'u zbatuar,	FINSEC: 32,50
	Dhënia me koncesion me kontratë BOT e një MBM (Multy Buoy Mooring) Porti në Porto Romano		9,20		3,00	4,00	2,20			Kompania koncesionare Porti MBM: 9,20
	Dhënia me koncesion me kontratë BOT e portit turistik në Durrës		10,00		4,00	4,00	2,00			Albania Bay Marina: 10,00
	Dhënia me koncesion me kontratë BOT e portit turistik në Shëngjin		5,30			3,00	2,30			Feriz Mazreku: 5,30
	Nën-totali	**0,00**	**57,00**	**10,00**	**17,00**	**23,50**	**6,50**	**0,00**		
	PËRGATITJA (PROJEKTET E REJA)									
DETAR 9	Pastrimi i basenit të Portit të Durrësit		4,00		4,00				Lista dhe detajet e projekteve detare të reja për t'u përgatitur,	
	Terminali i pasagjerëve në Portin e Vlorës		1,50		1,00	0,50				
	Nën-totali	**0,00**	**5,50**	**0,00**	**5,00**	**0,50**	**0,00**	**0,00**		
	Investimet totale në Infrastrukturën e Transportit Detar	**0**	**62.5**	**10,00**	**22,00**	**24**	**6,50**	**0,00**		
	TOTALI I PËRGJITHSHËM I INVESTIMEVE NË INFRASTRUKTURËN E TRANSPORTIT	**491,53**	**958.09**	**156.07**	**215.36**	**243.52**	**214.81**	**128.33**		

Tabela 39 - Plani i propozuar i investimeve 2016-2020 (në milion euro) - Ndarja e infrastrukturës

Plani i propozuar i investimeve ne infrastrukture 2016-2020 (në milion euro) - Ndarja e infrastrukturës sipas mënyrave te financimit dhe skenarëve. (Detajimi shih Tabelen 39)

Modaliteti i transportit	Skenari Basik				
	Investimi Total	PBA	FSHZH	PPP	Të Tjera
Rrugor	744,6	680,15	70,20		
Investimet totale në infrastrukturën e transportit Hekurudhor + Intermodal-të Kombinuar	150,99	107.69			43,30
Portet detare	62,50	5,5		57,00	
Investimet totale 2016-2020	958.09	793.34	70,20	57,00	43,30

Tabela 39/1

Shenim:

1. Vlera 70,20 mln Euro përfshin:

Rindërtimi i Rrugës së Lumit të Vlorës

2. Vlera 57,00 mln Euro përfshin

Dhënia me koncesion me kontratë BOT e portit turistik në Spille, Kalaja e Turresë, Kavajë

Dhënia me koncesion me kontratë BOT e një MBM (Multy Buoy Mooring) Porti në Porto Romano

Dhënia me koncesion me kontratë BOT e portit turistik në Durrës

Dhënia me koncesion me kontratë BOT e portit turistik në Shëngjin

3. Vlera 43,30 mln Euro përfshin projektet ne transportin intermodal:

Ndërtimi i një qendre logjistike në Elbasan

Ndërtimi i një qendre logjistike në Milot

Ndërtimi i lidhjes që mungon nga terminali perëndimor në Durrës në rrjetin kombëtar hekurudhor

Plani i propozuar i Investimeve totale 2016-2020 sipas skenarit optimist mund ripërshtatet sipas premisave të mëposhtme: (Detajimi shih Tabelen 38)

Modalitetet e transportit	Skenari basik Investimi	%	Skenari optimist Investimi	Rritja
Sektori i transportit në tërësi	-	0,00	-	0,00
Rrugor	750.35	79,89	1 084,01	333.65
Hekurudhor	123,18	9,08	123,18	0,00
Portet detare	74,33	7,11	96,44	22,11
Aviacioni civil	9,90	0,73	9,90	0,00
Transporti Intermodal i Kombinuar	43,30	3,19	43,30	0
Investimet totale 2016-2020	**1001,06**	100,00	1 356,82	**333.65**

- **SEKTORI RRUGOR:**
  - Projektet e reja për zbatim dhe përgatitje që nuk kanë siguruar financim të sigurte ose që presin procedurat PPP/koncesionare, mund të përfundojnë deri në vitin 2020,
    - Ndërtimi i segmentit të rrugës Fushë Krujë-Thumanë (dyfishimi);
  - Prandaj, projektet që do të mbarojnë brënda vitit 2020 do të jenë:
    - By-pass-i i Tiranës.
    - Ndërtimi i by-passeve të Tepelenës, Elbasanit,Lezhës dhe Gjirokastrës;
    - Përfundimi i urës dhe tunelit Morinë-Kukës;
    - Ndërtimi i rrugës Milot-Rrëshen (dyfishimi);
    - Projektimi i detajuar për ndërtimin e segmentit të Rrugës së Arbrit;

Në rastin e forcave madhore, të tilla si një krizë ekonomike ose në Shqipëri ose në Ballkanin Perëndimor apo në BE, Plani i propozuar i Investimeve 2016-2020 mund ripërshtatet sipas premisave të mëposhtme:

- **SEKTORI RRUGOR:**
  - Projektet e reja për zbatim dhe përgatitje që nuk kanë siguruar financim ose që presin procedurat PPP/koncesionare, mund të shtyhen pas vitit 2020, përveç ç'ka më poshtë:
    - Ndërtimi i segmentit të rrugës Fushë Krujë-Thumanë (dyfishimi);
  - Prandaj, projektet që do të shtyhen përtej vitit 2020 do të jenë:
    - By-pass-i i Tiranës.
    - Ndërtimi i by-passeve të Tepelenës, Elbasanit, Lezhës dhe Gjirokastrës;
    - Përfundimi i urës dhe tunelit Morinë-Kukës;
    - Ndërtimi i rrugës Milot-Rrëshen (dyfishimi);
    - Projektimi i detajuar për ndërtimin e segmentit të Rrugës së Arbrit;
  - Asnjë projekt i mirëmbajtjes nuk duhet shtyrë ose reduktuar.
  - Investimet në sektorin e rrugëve do të zvogëlohen atëherë në 195,51 milionë euro.
- **MODALITETET HEKURUDHORE + INTERMODALE DHE TË KOMBINUARA TË TRANSPORTIT:**
  - Ndërtimi i qendrës logjistike në Milot do të shtyhet përtej vitit 2020, duke rezultuar në një ulje në 20,5 milionë euro.

- Asnjë projekt i mirëmbajtjes nuk duhet shtyrë ose reduktuar.

- **SEKTORI DETAR:**
  - Nuk duhet të ketë reduktim pasi të gjitha investimet kanë siguruar financim.
- Në përgjithësi, Plani i Investimeve do të reduktohet me 216,01 milionë euro.

Tabela e mëposhtme përmbledh skenarin "pesimist" të përshkruar më sipër:

Modaliteti i transportit	Skenari bazik Investimi	Skenari në rast force madhore Investimi	Reduktimi
Sektori i transportit në tërësi	-	-	0,00
Rrugor	750.35	554.84	195,51
Hekurudhor	123,18	123,18	0,00
Portet detare	74,33	74,33	0,00
Aviacioni civil	9,90	9,90	0,00
Transporti Intermodal i Kombinuar	43,30	22,80	20,50
Investimet totale 2016-2020	1001,06	**785,06**	**216,01**

Tabela 40 - Plani i Investimeve 2016-2020 - Skenari standard kundrejt skenarit të forcës madhore (milion euro)

5. Llogaridhënia, monitorimi dhe vlerësimi

5.1. GMPI-ja për sektorin e transportit

Siç thuhet në Veprimin Prioritar TRANSVERSAL 1, Grupi Tematik për Transportin, si pjesë e Grupit për Menaxhimin e Politikave të Integruara (GMPI) për Konkurrueshmërinë dhe Inovacionin, duhet të krijohet brenda tremujotit të parë të vitit 2017, pas miratimit të strategjisë dhe do të menaxhojë në mënyrë sistematike dhe të integruar për zhvillimin, zbatimin dhe monitorimin e reformave të sektorit të transportit në Shqipëri.

Grupi Tematik për Transportin, si pjesë e GMIP-së për Konkurrueshmërinë dhe Inovacionin,ngrihet me urdhër të Kryeministrit, si nje strukturë nderinstitucionale e drejtuar nga Sekretari i Përgjithshëm i MTI, me përfaqësues drejtorët e Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe institucioneve të varësisë teknike përgjegjëse për secilin modalitet të transportit. Anëtarë të GMIP-së janë përfaqësues nga Kryeministria, Ministria e Ekonomisë, Ministria e Financave, Ministria e Integrimit, agensi të tjera zbatuese si FSHZH, si edhe përfaqësues të institucioneve të tjera që mund të ftohen të marrin pjesë në varësi të axhendës. Gjithashtu, ftohen të marin pjesë, per çështje të caktuara, donatorët kryesorë për sektorin (BE, BB, bankat e zhvillimit, etj), si edhe aktorë të tjerë zhvillimi. .

Monitorimi i zbatimit të strategjisë kërkon që sektori i transportit të miratojë **praktikat** dhe sistemet e **MFP-së** siç përmendet në Veprimin Prioritar TRANSVERSAL 2, që të grumbullohet informacion dhe të sigurohen statistikat, të monitorohet ecuria, të vlerësohet ndikimi, të sigurohen rezultate të shëndosha, të arrihet një menaxhim financiar publik i përqendruar, të bëhet raportimi transparent dhe publiku të ketë qasje tek informacioni. Këto praktika MFP lejojnë forcimin e zërit dhe legjitimitetin e aktorëve kombëtarë në procesin buxhetor të Shqipërisë, për të strukturuar dialogun politik ndërmjet qeverisë dhe donatorëve dhe për të siguruar që të dhënat faktike dhe të verifikueshme për rezultatet të jenë vendosur në domenin publik.

Stuktura Koordinuese për Grupin Tematik do të luajë rolin e sekrretariatit teknik dhe do të sigurojë ofrimin e shërbimeve teknike, administrative, të komunikimit dhe koordinimit të të gjitha institucioneve të përfshira në grupin tematik, duke përfshirë monitorimin e progresit dhe çështjet problematike në reformat sektoriale dhe planifikimin e investimeve (përfshi mbështetjen e buxhetit dhe financimin e huaj). Ndër të tjera, detyrat e kësaj strukture/sekretariati përfshijnë koordinimin e ngushtë me institucionet që hartojnë dhe zbatojnë politikën e sektorit, dhe janë përgjegjëse për të siguruar koordinimin, dialogun, monitorimin e rregullt dhe vlerësimin e progresit në reformat e nën-sektorit; nxitjen e shpërndarjes, analizimit dhe thithjes së informacionit strategjik dhe teknik dhe ofrimin e analizave ose opsioneve për vendimmarrje nga GMPI-ja e Konkurrueshmërisë; si dhe zhvillimin e takimit për integrimin e partnerëve për të siguruar monitorimin dhe koordinimin e çështjeve ndërsektoriale. Procesi i vendosjes së treguesve dhe objektivave, si dhe identifikimi i mjeteve të përshtatshme të rishikimit në përputhje me dokumentet strategjike është i nevojshëm për të vlerësuar progresin.

Rishikime të rregullta të Strategjisë Kombëtare të Transportit do të sigurohen nga struktura koordintuese e MTI, duke i prezantuar në takimet e Grupit Tematik të Transportit, me pjesëmarrjen edhe të Drejtorisë së Përgjithshme DG-NEAR, Bankës Botërore dhe Institucioneve Financiare Ndërkombëtare (IFI), te cilat gjithashtu do të japin informacion të vlefshëm për Grupin Tematik, për të vlerësuar situatën e përgjithshme dhe progresin e bërë në zbatimin e strategjisë.

Çdo kontratë e reformës së modalitetit të transportit do të sigurojë një platformë për t'u angazhuar në një dialog me vendin përfitues mbi çështjet specifike sektoriale të transportit që mbulojnë të gjithë gamën e treguesve kyç të performancës së sektorit.

Monitorimi teknik dhe financiar i përditshëm i zbatimit të kësaj Strategjie Kombëtare të Transportit do të jetë një proces i vazhdueshëm dhe pjesë e përgjegjësive të partnerit zbatues. Për këtë qëllim, partneri zbatues - MTI-ja dhe organet e saj përkatëse do të:

- Krijojnë një **sistem të përhershëm** të brendshëm, teknik dhe financiar **të monitorimit** (2 takime në vit), dhe
- Hartojnë **raportet** zyrtare **vjetore të progresit** (dhe një **përditësim në mes të vitit)** dhe një **raport përfundimtar.**

Për sa i përket raporteve,

- Çdo raport do të japë një përshkrim të saktë të zbatimit të planit të veprimit, vështirësive të hasura, ndryshimeve të bëra, si dhe shkallën e arritjes së rezultateve[106];
- Do të paraqiten në mënyrë të tillë që të lejojnë monitorimin e mjeteve të parashikuara e të përdorura dhe të dhënat buxhetore për veprimin;
- Raporti përfundimtar, tregues dhe financiar, do të mbulojë të gjithë periudhën e zbatimit të planit të veprimit;
- Raportet do të përgatiten nga **departamentet teknike** përgjegjëse për secilin modalitet të transportit (d.m.th. ARRSH, DPSHTRR, HSH, DPD, Autoritetet Portuale, AACSH, Aeroporti i Tiranë, Autoritetet Doganore dhe të Policisë Rrugore), në bashkëpunim të ngushtë me **IT** - që do të mbledhë të dhënat - dhe **Njësinë e Statistikave, Monitorimit dhe Planifikimit në MTI** - që përpunon të dhënat dhe ia paraqet ato Sekretariatit Teknik për miratimin vjetor.
- Një rishikim afatmesëm është parashikuar në fund të vitit 2018.
- Një vlerësim përfundimtar është planifikuar të kryhet në fund të vitit 2020.

Nje plan komunikimi/ visibiliteti do të hartohet nga MTI, lidhur me zbatimin e strategjisë dhe planit të saj të veprimit.

Strategjia Kombëtare e Transportit parashikon krijimin e një **baze qendrore të dhënash për të dhënat e mallrave, pasagjerëve dhe operatorëve**, që do të mundësojë monitorimin gjithëpërfshirës të operimeve të transportit rrugor në Shqipëri. Shumica e treguesve mund të merren duke përdorur të dhënat nga baza e të dhënave e Institutit të Transportit dhe mund të përditësohen me burime statistikore të disponueshme. Ecuria në adresimin e elementëve të veçantë të *acquis*[107] të BE-së për Barazi Gjinore që ka lidhje me sektorin e transportit përfshin (i) mbledhjen koherente, analizimin dhe përdorimin e të dhënave të ndara për seksin dhe moshën dhe statistikave të gjinisë në të gjitha çështjet që kanë të bëjnë me individët dhe (ii) vlerësimi i ndikimit të masave të reformës në sektorin e transportit, te femrat dhe meshkujt, do të jetë pjesë përbërëse e monitorimit të performancës.

Pjesa e asistencës teknike si mbështetje plotësuese do të jetë subjekt i:

(i) Monitorimit të rregullt të performancës, që do të jetë një proces i vazhdueshëm, si pjesë e përgjegjësive të MF-së; dhe

(ii) Një monitorimi të jashtëm opsional (Sistemi i Monitorimit Orientuar nga Rezultatet) nga konsulentë të pavarur të angazhuar nga Komisioni Evropian në bazë të termave përkatëse të referencës. Komisioni do të ndërmarrë vizita shtesë monitoruese mbi projektin si me personelin e vet dhe përmes konsulentëve të pavarur rekrutuar direkt nga Komisioni për komente të pavarura të monitorimit, që do të bëhen dy herë në vit.

5.2. Vlerësimi dhe kontrolli

Vlerësimet e komponentit të mbështetjes buxhetore duhet të janë në pajtim me ushtrime të ngjashme të ofruesve të tjerë buxhetor për qëllime të përgjegjshmërisë dhe mësimit në nivele të ndryshme (përfshi rishikimin e politikës) dhe të bëhen nëpërmjet konsulentëve të pavarur.

[106] Duke përdorur si referencë listën e treguesve të rezultateve në pjesën 5.3.

[107] Barazitë për liritë dhe të drejtat e qytetarëve janë përcaktuar në nenin 18 të Kushtetutës së Shqipërisë.

Duke pasur parasysh numrin e pritshmë të operacioneve të mbështetura nga buxheti, është parashikuar një linjë e veçantë buxhetore për secilin veprim të mbështetur nga buxheti me një caktim për vlerësimin e programit. Vlerësimi do të kontraktohen nga shërbimet e Komisionit, përgjatë vijave të metodologjisë së sugjeruar OECD/DAC, menjëherë sapo të ketë përfunduar programi. Është planifikuar një vlerësim pas një periudhe kohe i Strategjisë Kombëtare të Transportit për të analizuar rezultatet e arritura, menaxhimin e burimeve dhe cilësinë e zbatimit të saj. Ai do të vlerësojë suksesin e masave të ndërmarra, burimeve të investuara dhe masën në të cilën efektet e pritura janë arritur. Për këtë qëllim do të përdoren të dhëna nga burime të ndryshme, duke përfshirë rezultatet e monitorimit të performancës dhe vlerësimit të ndikimit të programit aktiv të BB-së për mirëmbajtjen e rrugëve. Për mbështetje plotësuese, Komisioni mund të kryejë vlerësimet e jashtme si vijon: (a) një mision të mundshëm vlerësimi afatmesëm; (b) një vlerësim përfundimtar, në fillim të fazës së mbylljes; dhe mundësisht (c) një vlerësim bazuar në rezultatet aktuale.

5.3. Treguesit e monitorimit

Kjo pjesë paraqet **treguesit e monitorimit** që vlerësojnë ecurinë e arritjes së objektivave të Strategjisë Kombëtare të Sektorit të Transportit. Këta tregues janë mjete të rëndësishme për (i) të matur **nivelin e zbatimit** të politikave (veprimeve prioritare) të identifikuara, dhe për (ii) të vlerësuar **ndikimin e pritur** të masave të propozuara.

Këta tregues janë mjete të rëndësishme për (i) të matur **nivelin e zbatimit** të politikave (veprimeve prioritare) të identifikuara, dhe për (ii) të vlerësuar **ndikimin e pritur** të masave të propozuara. Praktikat më të mira tregojnë se lista e treguesve nuk mund t'i përmbledhë të gjitha; për secilin modalitet, propozohet një numër treguesish, duke marrë parasysh prioritetet strategjike dhe objektivat e modalitetit, rezultatet e pritura, disponueshmërinë e të dhënave, qëndrueshmërinë, etj.

Mund të merren parasysh lloje të ndryshme treguesish:

- **Tregues për të ndjekur inputet dhe aktivitetet** e Strategjisë Kombëtare të Sektorit të Transportit: Këta tregues ofrojnë një matje sasiore të burimeve financiare dhe fizike të angazhuara për aktivitetet e programit *(inputet)* dhe shfrytëzimin e këtyre burimeve për të gjeneruar mallra dhe shërbimeve *(aktivitet)*. Shembuj të inputeve janë: personeli i punësuar në ARRSH, DPSHTRR ose DPD; buxheti i caktuar për mirëmbajtjen parandaluese të trenave; numri i trenave në rrjetin HSH; asistenca teknike për praktikat e MFP-së. Këtu, aktivitetet janë veprimet prioritare të rekomanduara në Strategjinë Kombëtare të Sektorit të Transportit, ndaj nuk do të përcaktohen tregues specifikë të "aktiviteteve".
- **Treguesit për të vlerësuar rezultatet (produktet dhe rezultatet)** e Strategjisë Kombëtare të Sektorit të Transportit: Këta tregues vlerësojnë mallrat dhe shërbimet që janë dhënë*(Produktet)* dhe kush do të jenë përdoruesit dhe përfituesit e tyre dhe çfarë do të ndryshojë *(Rezultatet).* Shembuj të produkteve janë numri i kilometrave të rrugëve të përmirësuara dhe asfaltuara, kilometrat e elektrifikuara të hekurudhës, numri i stacioneve multimodale të zhvilluara, botimi i akteve ligjore, numri i agjencive publike që funksionojnë, etj. Shembujt e rezultateve janë: kushtet më të mira të rrugëve vlerësuar sipas treguesit të fortësisë, përmirësimi i linjave hekurudhore me shpejtësinë e trenave, ulja e lëndimeve dhe vdekjeve në rrugë.
- **Treguesit për të vlerësuar arritjet e objektivave të përgjithshme (ndikimi)** të Strategjisë Kombëtare të Sektorit të Transportit: Këta tregues janë përdorur për të vlerësuar përmirësimet në nivel sektori.

Për të zgjedhur treguesit e monitorimit, është e nevojshme që të sigurohet që (i) ato mund të vlerësohen lehtësisht, dhe (ii) ato janë të lidhura direkt me Strategjinë Kombëtare të Sektorit të Transportit. Përveç kësaj, dhe sipas praktikave më të mira lista e treguesve nuk mund t'i përmbledhë të gjitha; për secilin modalitet, duhet të propozohet një numër treguesish, duke marrë parasysh prioritetet strategjike dhe objektivat e modalitetit, rezultatet e pritura, disponueshmërinë e të dhënave, qëndrueshmërinë e synimeve, etj.

Me informacionit statistikor vënë në dispozicion nga Instituti Shqiptar i Transportit (IT)[108], propozohet grupi i mëposhtëm i treguesve për të monitoruar zbatimin e Strategjisë së Transportit Kombëtar 2016-2020 - duke përdorur shifrat e vitit 2014, kur kanë qenë të disponueshme si një bazë sasiore:

	Treguesi	Lloji i treguesit	Bazë - 2014	Objektivi - 2017		Objektivi - 2020		Palët e interesuara të përfshira
				Numri i synuar	%	Numri i synuar	%	
RRUGOR	Buxheti i caktuar për mirëmbajtjen e rrugëve - në	Inputi	8 847 684	32 955 287	272,47	29 959 798	238,62	MTI-ARRSH, MF
	Buxheti i ndarë për mirëmbajtjen e rrugëve - për		2 914[109]	10 416	257,44	9 469	224,95	
	Numri i km të rrjetit rrugor si një i tërë (*km*)	Rezultati	13 848	16 964	22,50	20 079[110]	45,00	
	Gjatësia (km) e rrugëve (rrjeti rrugor kombëtar) që kontrollohet çdo vit, përfshi inventarin dhe gjendjen e		0	1 500	100%	3 850	100%	MTI-DPSHTRR
	Numri i automjeteve rrugore të regjistruara		490 899	480 485	-2,10	470 786	-4,10	
	Numri i vdekjeve	Rezultati	264	203	-23,20	185	-29,92	MTI-ARRSH-DPSHTRR, Policia rrugore, MF, Ministria e Shëndetësisë
	Numri i të lënduarve		2 353	1 994	-15,30	1 587	-32,60	
	Numri "i pikave të zeza"		240	208	-13,30	185	-23,00	MTI-ARRSH, MF
	Indeksi Mesatar i Vrazhdësisë për rrjetin rrugor në tërësi		5,5[111]	5,1	-7,27	4,5	-18,18	MTI-ARRSH, MF
	Pjesa e tenderave për projektimin ose punimet e fituara		0%	50%	100,00	100%	100,00	MTI-ARRSH
	Përqindja e kontratave, ku raporti i mbikëqyrjes së ecurisë konfirmon respektimin e specifikimeve teknike dhe përmban teste laboratorike dhe		0%	50%	100,00	100%	100,00	MTI-ARRSH

[109] Shifrat nga IT për vitin 2012.
[110] Synimi i rritjes me 45% i rrjetit të përgjithshëm rrugor (km) deri në vitin 2020, sipas SKZHI-II.
[111] Shifrat nga Raporti i BB së BNRZH 91351-AL rreth Projektit të Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore Bazuar në Rezultate (PMSRRBR). Mars 2015.

	të topografisë							

	Treguesi	Lloji i treguesit	Bazë - 2014	Objektivi - 2017		Objektivi - 2020		Palët e interesuara të përfshira
				Numri i synuar	%	Numri i synuar	%	
RRUGOR	Pjesa e rekomandimeve nga raportet e jashtme vjetore të kontrollit bërë gjatë vitit të mëpasmë	Rezultati	0%	60%	100,00	100%	100,00	MTI-ARRSH
	Pjesa e tenderave të hapur nga ARRSH-ja me kritere të standardizuara për shërbimin, furnizimin dhe punimet, për të rritur thjeshtimin dhe konkurrencën		0%	50%	100,00	80%	100,00	MTI-ARRSH
	Vëllimi i transportit rrugor të mallrave (mijë ton/vit)		17 655	21 203	20,10	28 450	61,10	MTI-DPSHTRR, Autoritetet doganore, Ministria përgjegjëse për ekonominë dhe industrinë.
	Vëllimi transportit rrugor të pasagjerëve *(udhëtarë/ditë)* -		248 918	352 043	41,43	423 836	70,27	MTI-ARRSH-DPSHTRR, Autoritetet Doganore, Ministria përgjegjëse për turizmin
	Shkarkimet CO2 - Transporti rrugor *(milion ton CO2)*[112]		0,96	0,88	-8,40	0,8	-16,70	MTI, ARRSH, DPSHTRR, Policia rrugore, Ministria përgjegjëse për mjedisin, ministria përgjegjëse per ekonominë dhe industrinë

[112] Shifrat për Planin e Transportit të Qëndrueshëm në Shqipëri: Takimi për Qëndrueshmërinë e Objektivave dhe Praktikat më të Mira. Prezantim me diapozitiva. 28 maj 2015.

	Treguesi	Lloji i treguesit	Bazë - 2014	Objektivi - 2017		Objektivi - 2020		Palët e interesuara të përfshira
				Numri i synuar	%	Numri i synuar	%	
HEKURUDHOR	Buxheti i caktuar për mirëmbajtjen e rutinë - në total -*(EUR)*	Inputi	2 360 000[113]	3 100 000	31,27	6 050 000	156,36	MTI-HSH, MF
	Buxheti i caktuar për mirëmbajtjen e rutinë - për km- *(EUR/km)*	Inputi	1 950	8 896	356,21	14 031	619,52	MTI-HSH, MF
	Vëllimi i transportit hekurudhor të mallrave (*mijë* ton/vit)	Rezultati	39,8	70,5	77,10	105,4	164,80	MTI-HSH, Doganat dhe autoritetet e tjera kufitare
	Vëllimi i transportit hekurudhor të pasagjerëve (milion *pasagjerë*-km)		7,7	16,6	115,60	32,2	318,00	MTI-HSH, Doganat dhe autoritetet e tjera kufitare, Ministria përgjegjëse përturizmin
DETAR	Numri i anijeve/trageteve/jahteve/barkave që hyjnë në portet shqiptare	Rezultati	4 538	5 864	29,20	6 894	51,90	MTI, GMD, Autoritetet Portuale, Policia Doganaore, Ministria përgjegjëse për turizmin.
	Numri i anijeve/trageteve/jahteve/barkave që dalin nga portet shqiptare		4 439	5 642	27,10	6 472	45,80	
	Transporti i pasagjerëve me tragete (numri i pasagjerëve)		1 094 786	1 458 654	33,20	1 878 116	71,50	
	Transporti i pasagjerëve me tragete *(ton)*		806 013	1 218 614	51,20	1 548 139	92,10	MTI, DPD, Autoriteti Portual, Policia Doganore
	Trafiku i kontejnerëve - Porti i Durrësit (TEU)		99 350	118 548	19,32	142 688	43,60	MTI, DPD, Autoriteti portual i Durrësit, Policia Doganore
TRANSPORTI AJROR	Trafiku ndërkombëtar i pasagjerëve (mijë pasagjerë)	Rezultati	1 810	2 185	20,70	2 893	59,80	MTI, AACSH, Aeroporti i Tiranës, Ministria përgjegjëse përturizmin.
	Transporti ajror i mallrave (ton)		1 844	2 246	21,80	2 948	59,90	MTI, AACSH, Aeroporti i Tiranës, Ministria përgjegjëse perindustrisë

[113] Buxhetet për mirëmbajtjen janë nga viti 2015, sipas "Raportit për mirëmbajtjen hekurudhore në rrjetin kryesor RRTT-E në Ballkanin Perëndimor" të OTEJL-it. korrik 2016.

Treguesi		Lloji i treguesit	Bazë - 2014	Objektivi - 2017		Objektivi - 2020		Palët e interesuara të përfshira
				Numri i synuar	%	Numri i synuar	%	
INTERMODAL - I KOMBINUAR	Numri i qendrave logjistike	Rezultati	0	0	0,00	2	200,00	MTI, MF
	Numri i projekteve ITS nën zbatim		0	0	0,00	2	200,00	
	Rritja e pjesës së transportit hekurudhor të mallrave (pjesa e performancës së transportit hekurudhor në %)	Rezultati	1.79%	2.23%	25,00	2.68%	50,00	MTI, HSH, Autoritetet Doganore, Ministria përgjegjëse për Industrinë
SEKTORI I TRANSPORTIT NË TËRËSI	Vëllimi i transportit të pasagjerëve - Të gjitha modalitetet (mijë pasagjerë)	Rezultati	93 580	96 678	3,30	104 911	12,10	MTI, ARRSH, DPSHTRR, HSH, DPD, AACSH, Autoritetet Doganore, Ministria
	Vëllimi i transportit të mallrave - Të gjitha modalitetet (mijë ton)		18 801	20 840	10,80	23 587	25,40	MTI, ARRSH, DPSHTRR, HSH, DPD, AACSH, Autoritetet e Doganave, Ministria përgjegjëse për industrinë
	Emetimet CO2 - Të gjitha modalitetet e transportit (milion ton CO2)		1,25	1,05	-16,00	0,85	-32,00	MTI, ARRSH, DPSHTRR, HSH, DPD, Policia Rrugore, Ministria përgjegjëse për mjedisin, Ministria përgjegjëse për industrinë
	Konsumi i energjisë - Të gjitha modalitetet e transportit (ktoe)[114]		367	348	-5,20	325	11,50	

Tabela 41 - Treguesit e monitorimit për zbatimin e Strategjisë Kombëtare të Transportit

Me të dhënat e deritanishme, vetëm treguesit e shënuar më sipër mund të maten dhe mundësisht të vlerësohen. Megjithatë, gjatë periudhës 2016-2020, rekomandohet fuqishëm që të zgjerohet kjo listë në këto të mëposhtme:

[114] Shifrat për Planin e Transportit të Qëndrueshëm në Shqipëri: Takimi për Qëndrueshmërinë e Objektivave dhe Praktikat më të Mira. Prezantim me PowerPoint. 28 maj 2015. Një Ktoe është "ekuivalenti i një kilo ton karburant".

TREGUESIT RRUGORË				
Tema	**Lloji i treguesit**	**Treguesi**	**Masa e disponueshmërisë**	**Palët e interesuara të përfshira**
Kushtet e rrugëve dhe karakteristikat	Rezultati	Numri i km të rrjetit rrugor si një i tërë (*km*)	Disponueshëm	MTI-ARRSH, MF
	Rezultati	Numri i ndërhyrjeve mujore rutinë/km nga kontraktorët e mirëmbajtjes KBP.	Tregues i ri	
	Rezultati	Gjatësia (km) e rrugëve (rrjeti rrugor kombëtar) që kontrollohet çdo vit, përfshi inventarin dhe gjendjen e komponentëve përkatës.	Disponueshëm	
	Rezultati	Treguesi i Ashpërsisë Mesatare (IRI) i rrjetit rrugor si një i tërë	Disponueshëm	
	Rezultati	Përqindja e rrugëve të asfaltuara	Tregues i ri	
	Rezultati	Rindarja e rrugëve sipas kategorive (duke përdorur kategorizimin e ri)	Tregues i ri	
Aksesibiliteti	Rezultati	Numri i automjeteve rrugore të regjistruara	Disponueshëm	MTI-DPSHTRR
	Rezultati	Densiteti i rrjetit (km rrugor /km katror)	Tregues i ri	
	Rezultati	km rrugë të asfaltuara/banor	Tregues i ri	
	Rezultati	Popullsia për kamionë dhe autobusë Euro 4 dhe Euro 5	Tregues i ri	
	Rezultati	Numri i vendeve*km të disponueshëm	Tregues i ri	
Kostoja për përdoruesin	Rezultati	Kostoja e operimit të automjetit	Tregues i ri	MTI-DPSHTRR, MF
	Rezultati	Çmimi i biletës (pasagjer*km)	Tregues i ri	
	Rezultati	Çmimi i transportit për një ton*km mallrash	Tregues i ri	
Lëvizshmëria	Rezultati	Koha e kalimit të kufirit	Tregues i ri	MTI-ARRSH-DPSHTRR, Autoritetet Doganore, Ministria përgjegjëse për turizmin
	Rezultati	Vëllimi i transportit rrugor të mallrave (mijë ton/vit)	Disponueshëm	
	Rezultati	Fluksi i trafikut	Tregues i ri	MTI-ARRSH-DPSHTRR
	Rezultati	Vëllimi i transportit rrugor të pasagjerëve (pasagjerë/ditë)	Disponueshëm	MTI-ARRSH-DPSHTRR, Autoritetet Doganore,
Siguria	Rezultati	Numri i kontrolleve rrugore nga policia rrugore	Tregues i ri	MTI-ARRSH-DPSHTRR, Policia Rrugore
	Rezultati	Kurset e akreditimit të trajnimit për kontrollin e sigurisë rrugore (udhëzimet dhe programi) janë futur për të ndihmuar zbatimin e Inspektimit të Sigurisë Rrugore	Tregues i ri	MTI-ARRSH-DPSHTRR
	Rezultati	Numri i vdekjeve	Disponueshëm	MTI-ARRSH-DPSHTRR, Policia rrugore, MF, Ministria e Shëndetësisë
	Rezultati	Numri i të lënduarve	Disponueshëm	
	Rezultati	Lëndimet dhe vdekjet për makinë dhe për makinë-km	Tregues i ri	MTI-ARRSH-DPSHTRR, Policia Rrugore, MF, Ministria e Shëndetësisë

	Rezultati	Numri "i pikave të zeza"	Disponueshëm	MTI-ARRSH-DPSHTRR, MF
TREGUESIT RRUGORË				
Tema	**Lloji i treguesit**	**Treguesi**	**Masa e disponueshmërisë**	**Palët e interesuara të përfshira**
Ekonomike dhe financiare	Inputi	Buxheti i caktuar për mirëmbajtjen e rrugëve (total dhe për km)	Disponueshëm	MTI-ARRSH, MF
	Rezultati	Kontrolli i brendshëm i ARRSH-së është krijuar dhe është në funksionim	Tregues i ri	
	Rezultati	Numri i mjeteve dhe teknikave të kontrollit të përditësuara	Tregues i ri	
	Rezultati	Pjesa e tenderave për projektimin dhe punimet e fituara, ku "Ndërtimi i Rrugëve dhe Standardet e Mirëmbajtjes", (Gusht 2015) ose versionet e përditësuara, janë rregullore të detyrueshme për t'u zbatuar	Disponueshëm	
	Rezultati	Pjesa e planeve të mirëmbajtjes me kosto të plotë për disa vjet, përditësuar mbi baza vjetore	Tregues i ri	
	Rezultati	Pjesa e tenderave të hapur nga ARRSH-ja me kritere të standardizuara për shërbimin, furnizimin dhe punimet, për të rritur thjeshtimin dhe konkurrencën	Disponueshëm	
	Rezultati	Përqindja e kontratave, ku raporti i mbikëqyrjes së ecurisë konfirmon respektimin e specifikimeve teknike dhe përmban teste laboratorike dhe të topografisë	Tregues i ri	
	Rezultati	Pjesa e kontratave të reja të mbikëqyrjes së punimeve bazuar në kohë (në vend të shumës së caktuar)	Tregues i ri	
	Rezultati	Pjesa e rekomandimeve nga raportet e jashtme vjetore të kontrollit bërë gjatë vitit të mëpasmë	Disponueshëm	
	Rezultati	Prokurimi publik dhe proceset e menaxhimit të kontratës të jenë përditësuar për të adresuar dobësitë e rishikuara nga prokurimi publik	Disponueshëm	
	Rezultati	Taksat/shpenzimet e transferuara	Tregues i ri	
	Rezultati	Kilometra të mirëmbajtur/në total	Tregues i ri	
	Rezultati	Kostoja për km të ndërtuar dhe kostoja për korsi të mirëmbajtur	Tregues i ri	
Përkujdesjet për	Rezultati	Emetimet CO2 - Transporti rrugor (*milion* ton CO2)	Disponueshëm	MTI, ARRSH, DPSHTRR, Policia Rrugore, Ministria pergjegjese per mjedisin, ministria përgjegjëse për Industrinë
	Rezultati	Emetimet mesatare të kamionëve dhe autobusëve	Tregues i ri	

Tabela 42 - Treguesit rrugorë

TREGUESIT HEKURUDHORË				
Tema	**Lloji i treguesit**	**Treguesi**	**Masa e disponueshmërisë**	**Palët e interesuara të përfshira**
Kushtet e rrjetit	Rezultati	Përqindja e rrjetit kryesor hekurudhor në kushte të mira (*km)*	Tregues i ri	MTI-HSH Menaxheri i Infrastrukturës
Aksesibiliteti	Rezultati	Densiteti i rrjetit (km/km katror)	Tregues i ri	MTI-HSH Menaxheri i Infrastrukturës
	Rezultati	Stacioni i trenit/km hekurudhë	Tregues i ri	
Kostoja e infrastrukturës për përdoruesin	Rezultati	Kostoja/ton km dhe tren-km (mallra)	Tregues i ri	MTI-Sipërmarrje hekurudhore publike dhe private
	Rezultati	Kostoja/tren-km (pasagjer)	Tregues i ri	
Lëvizshmëria	Rezultati	Koha mesatare e kalimit të pikave kufitare	Tregues i ri	MTI-HSH, Autoritetet Kufitare, sipërmarrjet hekurudhore
	Rezultati	Koha mesatare për një udhëtim	Tregues i ri	MTI-sipëmarrjet hekurudhore
	Rezultati	Fluksi i trafikut	Tregues i ri	
	Rezultati	Vëllimi i transportit hekurudhor të mallrave (*mijë* ton/vit)	Disponueshëm	MTI-sipërmarrjet hekurudhore, Autoritetet Doganore, Ministria përgjegjëse për industrinë
	Rezultati	Vëllimi i transportit hekurudhor të pasagjerëve (milion *pasagjerë*-km)	Disponueshëm	MTI-sipërmarrjet hekurudhore, Autoritetet Doganore, Ministria përgjegjëse perturizmin
Ekonomike dhe financiare	Inputi	Buxheti i caktuar për mirëmbajtjen rutinë (total dhe për km)	Disponueshëm	MTI-HSH Menaxheri i Infrastrukturës, MF
	Inputi	Buxheti i caktuar për investimin e mirëmbajtjes (total dhe për km)	Tregues i ri (për km)	
	Rezultati	Të ardhurat nga transporti i mallrave/ton*km	Tregues i ri	
	Rezultati	Të ardhurat nga pasagjerët/passagjer*km	Tregues i ri	

Tabela 43 - Treguesit hekurudhorë

TREGUESIT DETARË				
Tema	Lloji i treguesit	Treguesi	Masa e disponueshmërisë	Palët e interesuara të përfshira
Kushtet e infrastrukturës	Rezultati	Cilësia e infrastrukturës së porteve (Treguesi i ERF/Bankës Botërore)	Tregues i ri	MTI-DPD, MF
	Rezultati	Cilësia e shërbimeve detare (siç janë renditur nga Treguesi i Performancës	Tregues i ri	
Aksesibiliteti	Rezultati	Numri i anijeve/trageteve/jahteve/barkave që	Disponueshëm	MTI, DPD, Autoritetet Portuale, Ministria përgjegjëse për turizmin
	Rezultati	Numri i anijeve/trageteve/jahteve/barkave që	Disponueshëm	
	Rezultati	Aksesi i tregut te shërbimet e transportit detar të mallrave dhe portuale (siç është matur nga WTO)	Tregues i ri	MTI, DPD, Autoritetet Portuale, Ministria përgjegjëse per turizmin,
	Rezultati	Aksesibiliteti te portet shqiptare sipas llojeve të ndryshme të anijeve dhe	Tregues i ri	MTI, DPD, Autoritetet Portuale
Kostoja për përdoruesin	Rezultati	Kostoja e transportit detar si pjesë e kostos tranzitore të transportit (në	Tregues i ri	MTI, DPD, Autoritetet Portuale
	Rezultati	Kostoja e porteve (tarifat dhe pagesat + koha në port matur kundrejt kufijve rajonalë dhe ndërkombëtarë	Tregues i ri	
	Rezultati	Kostoja e trageteve për pasagjerët (bileta dhe koha) krahasuar me kufijtë rajonal	Tregues i ri	
Lëvizshmëria	Rezultati	Transporti i pasagjerëve në tragete (numri i pasagjerëve dhe ton)	Disponueshëm	MTI, DPD, Autoritetet Portuale, policia Doganore, Ministria përgjegjëse për Turizmin, Ministria per ekonominë
	Rezultati	Transporti i trageteve të mallrave dhe/ose trafiku i kontejnerëve (në tonazh ose TEU sipas përkatësisë)	I disponueshëm në Durrës	MTI, DPD, Autoriteti Portual, Policia Doganore
	Rezultati	Prirja/intensiteti i kontejnerizimit	Tregues i ri	MTI, DPD, Autoritetet Portuale
Siguria	Rezultati	Incidentet e sigurisë + aksidentet në porte (të raportuara dhe të	Tregues i ri	MTI, DPD, Autoritetet Portuale
	Rezultati	Incidentet e sigurisë + aksidentet në anijet shqiptare	Tregues i ri	
	Rezultati	Standardet e sigurisë (siç janë matur në kontrollet e shtetit të flamurit dhe shtetit të portit)	Tregues i ri	
Ekonomike dhe financiare	Inputi	Buxheti i DPD (nga i cili % vetëfinancim)	Tregues i ri	MTI-DPD, MF
	Inputi	Buxhetet e autoriteteve portuale (pas reformës institucionale)	Tregues i ri	MTI-DPD, Autoritetet Portuale, MF
	Rezultati	Të ardhurat nga koncecionet portuale	Tregues i ri	
	Rezultati	Kostoja e operimit të mirëmbajtjes (p.sh. mirëmbajtja e pastrimit të llumit)	Tregues i ri	
	Rezultati	Kostoja e përpunimit të mallrave/pasagjerëve	Tregues i ri	

Përkujdesjet për	Rezultati	Emetimet GHH (NOx dhe SOx) brenda në anijet shqiptare	Tregues i ri	MTI-DPD, Autoritetet Portuale, Ministria e Mjedisit, Ministria përgjegjëse për turizmin, Ministria pergjegjëse për Industrinë
	Rezultati	Emetimet mjedisore në porte (siç janë vlerësuar nga programet e certifikimit të porteve ekologjike)	Tregues i ri	

Tabela 44 - Treguesit detarë

TREGUESIT E TRANSPORTIT AJROR				
Tema	**Lloji i treguesit**	**Treguesi**	**Masa e disponueshmërisë**	**Palët e interesuara të përfshira**
Kushtet e aeroportit dhe cilësia e shërbimit	Rezultati	Numri i pistave me gjatësi të plotë	Tregues i ri	MTI, AACSH, Aeroporti i Tiranës
	Rezultati	Numri maksimal i lëvizjeve të avionëve në orë	Tregues i ri	
	Rezultati	Numri i problemeve me sistemin e aeroportit në vit	Tregues i ri	
	Rezultati	Mesatarja e vonesës së nisjes te porta për fluturim (në minuta)	Tregues i ri	
Kostoja për përdoruesin	Rezultati	Kostot totale të aeroporteve (operuese dhe jo operuese) për	Tregues i ri	MTI, AACSH, Aeroporti i Tiranës
	Rezultati	Kostot totale të aeroporteve (operuese dhe jo operuese) për lëvizje avioni	Tregues i ri	
Lëvizshmëria	Rezultati	Trafiku ndërkombëtar i pasagjerëve (mijë pasagjerë)	Disponueshëm	MTI, AACSH, Aeroporti i Tiranës, Ministria përgjegjëse për turizmin
	Rezultati	Transporti ajror i mallrave (tonë)	Disponueshëm	MTI, AACSH, Aeroporti i Tiranës, Ministria përgjegjëse për ekonominë
	Rezultati	Origjina dhe destinacioni i pasagjerëve në vit - udhëtimi i të cilëve fillon ose përfundon në	Tregues i ri	MTI, AACSH, Aeroporti i Tiranës
	Rezultati	Lëvizjet ose uljet e avionëve në një aeroport në vit	Tregues i ri	
Parrezikshmëria dhe Siguria	Rezultati	Numri i aksidenteve në pistë për një mijë lëvizje avionësh në vit	Tregues i ri	MTI, AACSH, Aeroporti i Tiranës
	Rezultati	Numri i inkursioneve në pistë për një mijë lëvizje avionësh në vit	Tregues i ri	
	Rezultati	Numri i lëndimeve të punonjësve	Tregues i ri	
	Rezultati	% Reduktimi i vjedhjeve në aeroport(e)	Tregues i ri	MTI, AACSH, Aeroporti i Tiranës, Policia Doganore
Ekonomike dhe financiare	Rezultati	Të ardhurat vjetore aeronautike për pasagjer	Tregues i ri	MTI, AACSH, Aeroporti i Tiranës
	Rezultati	Të ardhurat vjetore jo-aeronautike për pasagjer	Tregues i ri	

Tabela 45 - Treguesit e transportit ajror

TREGUESIT E TRANSPORTIT INTERMODAL - TË KOMBINUAR				
Tema	Lloji i treguesit	Treguesi	Masa e disponueshmërisë	Palët e interesuara të përfshira
Kushtet intermodale/multimodale	Rezultati	Numri i qendrave logjistike	Disponueshëm	MTI, MF
Aksesibiliteti	Rezultati	Koha e pritjes në terminalet intermodale vetëm shërbimi	Tregues i ri	MTI, Autoritetet Doganore
	Rezultati	Aksesibiliteti intermodal-multimodal për në dhe nga portet	Tregues i ri	MTI, DPD, Autoriteti Portual, HSH, ARRSH
	Rezultati	Densiteti i lidhjeve ndërmjet rudhëve, rrugëve dhe modeleve - "direktësia" e udhëtimit ndërmjet	Tregues i ri	MTI
	Rezultati	Koha e Përpunimit (TAT)	Tregues i ri	MTI
Kostoja për përdoruesin	Rezultati	Përqindja e vonesave	Tregues i ri	MTI
Lëvizshmëria	Rezultati	Niveli Multimodal i Shërbimit (NMSH)	Tregues i ri	MTI, DPD, Autoriteti Portual, HSH, ARRSH
	Rezultati	Rritja e pjesës së transportit hekurudhor të mallrave (*pjesa e performancës së transportit hekurudhor në %*)	Disponueshëm	MTI, HSH, Autoritetet e Doganave, Ministria përgjegjëse për ekonominë
	Rezultati	Numri i projekteve ITS nën zbatim	Disponueshëm	MTI, ARRSH, DPSHTRR, HSH, DPD

Tabela 46 - Treguesit e transportit intermodal-të kombinuar

TREGUESIT PËR SEKTORIN E TRANSPORTIT SI NJË I TËRË				
Tema	Lloji i treguesit	Treguesi	Masa e disponueshmërisë	Palët e interesuara të përfshira
Kostoja për përdoruesin	Rezultati	Kostot mesatare të logjistikët sipas sistemit të renditjes së Kombeve të	Tregues i ri	MTI, MF
	Rezultati	Reduktimi i kostove të transportit	Tregues i ri	MTI, ARRSH, DPSHTRR, HSH, DPD, AACSH, Aeroporti i
Lëvizshmëria	Rezultati	Vëllimi i transportit të pasagjerëve - Të gjitha modalitetet (mijë	Disponueshëm	MTI, ARRSH, DPSHTRR, HSH, DPD, AACSH, Autoritetet e Doganave, Ministria përgjegjëse për turizmin
	Rezultati	Vëllimi i transportit të mallrave - Të gjitha modalitetet (mijë ton)	Disponueshëm	
	Rezultati	Shkurtimi i orëve të udhëtimit në rrugët më të rëndësishme	Tregues i ri	MTI, ARRSH, DPSHTRR, HSH, DPD, AACSH, Aeroporti i Tiranës
Ekonomike dhe financiare	Rezultati	Pjesa e transportit në PBB,	Tregues i ri	MTI, MF
	Rezultati	Pjesa e transportit në balancën e tregtisë së jashtme	Tregues i ri	
	Ndikimi	Prokurimi publik dhe proceset e menaxhimit të kontratës të jenë përditësuar për të adresuar dobësitë e rishikuara nga prokurimi publik (të përcaktohet më tej pas raportit të vlerësimit)	Tregues i ri	MTI, ARRSH, DPSHTRR, MF

Tabela 47 - Treguesit për sektorin e transportit si një i tërë

Shtojca 1: Burimet e informacionit

Rezoluta e konsoliduar për Transportin e Kombinuar. EMCT/CM(2002)3/FINAL. Konferenca Evropiane e Ministrave të Transportit Këshilli i Ministrave. Qershor 2002.

Marrëveshja e Koncesionit ndërmjet Qeverisë Shqiptare dhe Partnerëve të Aeroportit të Tiranës (TAP) (SH.P.K). 2004.

Zona e Përbashkët Evropiane e Aviacionit dhe Ballkani Perëndimor: Reformat e brendshme dhe Integrimi Rajonal në Transportin Ajror. Zyra për Evropën Jug-Lindore, Komisioni Evropian - Banka Botërore. shkurt 2007.

Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë. Ligji Nr. 10040. 22 dhjetor 2008.

Ligji shqiptare Nr. 10233 për krijimin e Autoritetit e Aviacionit Civil në Shqipëri. 11 shkurt 2010.

Rishikimi i pesë viteve të para të Planit Kombëtar Shqiptar të Transportit (ANTP). EuropeAid/127468/C/SER/AL. Raporti Paraprak Përfundimtar Pjesa III, qershor 2010 & Përmbledhja Ekzekutive e Raportit Përfundimtar, tetor 2010.

Udhërrëfyesi për Zonën e Vetme të Transportit Evropian - Drejt një sistemi konkurrues dhe me burime efikase të sistemit të transportit. Dokument bazë, mars 2011

Studime për të mbështetur zhvillimin e bashkëpunimit të basenit detar në Mesdhe në detin Adriatik, Jon dhe Detin e Zi. Raporti 1: Shqipëria. Komisioni Evropian. Korrik 2012

Ligji shqiptar Nr. 151/2014 për Koncesionet dhe Partneritetet Publike Private. 14 maj 2013.

IAPA - Vlerësimi i përkohshëm dhe meta-vlerësimi i asistencës së IAPA-së. Raporti përfundimtar. 27 shtator 2013.

Strategjia e 2020 për Evropën Jug-Lindore (SEE 2020) - Vendet e punës dhe Prosperiteti në një Perspektivë Evropiane. Këshilli i Bashkëpunimit Rajonal. Nëntor 2013.

Plani Global i Sigurisë së Aviacionit 2014-2016. Publikim i ONAC-ut. 2013.

Plani Global i Navigimit Ajror 2013-2028 - Kapaciteti dhe Efikasiteti. Dok i ONAC-ut 9750-AN/963. Edicioni i katërt. 2013.

Reforma e Decentralizimit, Rasti i Shqipërisë Revista Mesdhetare e Shkencave Sociale, 4 (10), 524-531. Brahimi et al., 2013.

IMOC / VTMIS Praktika më e mirë, Shqipëria. Kumtesë e paraqitur në Konferencën Ndërkombëtare të Transportit të Sigurt të Mallrave të Rrezikshme nëpërmjet Rrugëve Detare dhe Ujore në Brendësi të Vendit, Mantua (Italì). Brikena Tare, 2013.

Vlerësimi ditor i vendit: Shqipëria. Agjencia Evropiane e Sigurisë Detare (EMSA). 2013.

Shqipëria. Rishikimi i Financave Publike. Pjesa I: Drejt një Politike të Qëndrueshme Fiskale për Rritje. Raporti Nr. 82013–AL. Banka Botërore. Janar 2014.

Shqipëria. Rishikimi i Financave Publike. Pjesa II: Përmirësimi i Efikasitetit dhe Cilësisë së Shpenzimeve Publike. Raporti Nr. 82013–AL. Banka Botërore. Maj 2014.

Komunikimi nga Komisioni për Parlamentin Evropian, Këshillin, Komitetin Evropian Ekonomik dhe Social dhe Komitetin e Rajoneve në lidhje Strategjinë e Bashkimit Evropian për Rajonin e Adriatikut dhe Jonit. COM(2014) 357 final. 17 qershor 2014.

Kuadri ligjor, institucional dhe organizativ në fushën e sigurisë të parrezikshmërinë dhe mbrojtjes së mjedisit në sektorin detar në Shqipëri . Raport konsulenti. Komisioni Evropian. Qershor 2014.

Nisma e Akseve të Përzgjedhura si Model - Raporti i Fazës së Parë. OTEJL. Korrik 2014

Dokument Indikativ i Strategjisë për Shqipërinë (2014-2020). Instrument për Asistencën Para-Pranimit (IPAP II) 18 gusht 2014.

Raporti i progresit Shqipëria 2014, që shoqëron Komunikatën dokument nga Komisioni për Parlamentin Evropian, Këshillin, Komitetin Evropian Ekonomik dhe Social dhe Komitetin e Rajoneve "Strategjia e zgjerimit dhe sfidat kryesore 2014-2015 - COM (2014) 700 përfundimtar. SWD(2014) 304 final. 8 tetor 2014.

Udhërrëfyesi për përafrimin e legjislacionit me acquis communautaire. Asistencë teknike për Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës. EuropeAid/134513/C/SER/AL. Nëntor 2014.

Programi i CBC IAPA Mali i Zi - Shqipëri. Komisioni Evropian. 11 dhjetor 2014.

Programi i CBC IAPA Shqipëri - Kosovë. Komisioni Evropian. 11 dhjetor 2014.

Projekte Prioritare për Infrastrukturën e Transportit 2014. Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës të Shqipërisë. 2014.

Raport mbi Performancën e Statusit të Flamurit të Shtetit, ICS. Këshilli Ndërkombëtar i Transportit të Mallrave. 2014.

OTEJL Plani Gjithëpërfshirës i Zhvillimit të Rrjetit: Plani pesëvjeçar 2015 Problemet e zakonshme - Zgjidhjet e ndara. Observatori i Transportit për Evropën Jug-Lindore (OTEJL). 2014.

Raporti Vjetor i Aktivitetit të FSHZH, 2014. Fondi Shqiptar i Zhvillimit. Janar 2015.

Raport për zhvillimin e standardeve të përmirësuara të sigurisë dhe të parrezikshmërisë në fushat transportit rrugor, hekurudhor dhe detar. Asistencë teknike për Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës. EuropeAid/134513/C/SER/AL. Mars 2015.

Përditësimi Vjetor (2014) i Planit Kombëtar të Transportit. Instituti Shqiptar i Transportit. shtator 2015. (Përkthimi në anglisht realizuar brenda kuadrit të projektit, nga HSH - Hekurudha Shqiptare)

Dokumenti i vlerësimit të projektit për një hua të propozuar në vlerë prej 65.9 milionë euro në Republikën e Shqipërisë për një Projekt për Mirëmbajtjen dhe Sigurinë të Bazuar në Rezultate. Banka Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim e Bankës Botërore. Raporti nr.: 91351-AL. 5 mars 2015.

Projekti i Planifikimit dhe Përgatitjes së Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore të Bazuar në Rezultate (RRMSP). Autoriteti Shqiptar i Rrugëve. Granti Nr. P13982 · Kontrata Nr. 1. Raporti Përfundimtar i Strategjisë së Mirëmbajtjes. 16 mars 2015.

Raporti përfundimtar: Raport Analitik për Binarin B) dhe Binarin C) Plani i Veprimit për Mbështetja e Akseve Kryesore. Mbështetja për zbatimin e Programit Strategjik të Punës së Observatorit të Transportit në Evropën Jug-Lindore (OTEJL) - Asistenca Teknike. Komisioni Evropian. Prill 2015.

Plani i Veprimit për Krijimin e Korridoreve Kryesore të Transportit në Evropën Jug-Lindore. Mbështetja për zbatimin e Programit Strategjik të Punës së Observatorit të Transportit në Evropën Jug-Lindore (OTEJL) - Asistenca Teknike. Komisioni Evropian. Prill 2015.

Plani për Transport të Qëndrueshëm në Shqipëri: Takim për qëndrueshmëri të objektivave dhe praktikave më të mira. Prezantim me diapozitiva. 28 maj 2015.

Komisioni Evropian, Plani i Veprimit për nismat për të siguruar pajtueshmëri me kërkesat evropiane dhe ndërkombëtare. Raport konsulenti. Komisioni Evropian. Maj 2015.

Strategjia Shqiptare për Tarifat Rrugore (SSHTRR): Raporti i fillimit. Kontratë konsulenti (C2637/EBSF-2011-10-161). Maj 2015.

Prioritizimi i Projektit për GVPS: Sektori i transportit. Kuadri i Investimeve për Ballkanin Perëndimor (KIBP). Përmbledhja e diskutimeve gjatë SWG për Transportin e mbajtur në Tiranë më 22 korrik 2015.

Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim (SKZHI-II). Republika e Shqipërisë, Këshillimi i Ministrave. Dokument pune. Dokumenti i dytë paraprak, 31 korrik 2015.

Kontrolli i porteve të shtetit: Taksat e oficerëve PSC dhe aktivitetet e kontrollit në Shqipëri. Raport konsulenti. Komisioni Evropian. korrik 2015.

Deklarata Përfundimtare dhe Shtojca nga Kryetari i Samitit të Vjenës për Ballkanin Perëndimor. 27 gusht 2015.

Statusi i Konventave Ndërkombëtare. Organizata Ndërkombëtare Detare. Anëtarësuar në gusht 2015.

Strategjia Shqiptare për Tarifat Rrugore (SSHTRR). Raporti paraprak Gusht 2015

Rrjeti Rrugor Kombëtar i Shqipërisë dhe Lidhjet Rajonale. Prezantim me diapozitiva i Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës (MTI) në Kongresin e 2-të Botëror mbi Rrugët (Tiranë, 24-25 shtator 2015).

Rritja e lidhjes rajonale - Identifikimi i pengesave dhe ndreqjet prioritare. Përditësimi i Studimit për Infrastrukturën në Rajonin e Ballkanit (REBIS). shtator 2015.

Përditësimi vjetor i Planit Kombëtar të Transportit (2014). Instituti i Transportit (IT). shtator 2015.

Masat e politikës kombëtare për të promovuar transportin intermodal dhe të kombinuar. Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Evropën (KEKBP). Komiteti i Transport Brendatokësor. Grupi i Punës për Transportit Intermodal dhe Logjistikën, sesioni 58. Dhjetor 2015.

Plani Shumëvjeçar i Zhvillimit: Plani pesëvjeçar 2016 Problemet e zakonshme - Zgjidhjet e ndara. Observatori i Transportit për Evropën Jug-Lindore (OTEJL). 2015.

Axhenda e lidhjes: Bashkëfinancimi i Projekteve të Investimit në Ballkanin Perëndimor në vitin 2015. Komisioni Evropian. 2015.

Plani Kombëtar për Integrimin Evropian 2016-2020. 27 janar 2016.

2015 Raporti i Progresit me rekomandimet për procesin e auditimit të zhdoganimet e prapambetura. Ministria e Financës. Qeveria Shqiptare. Mars 2016.

Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim (SKZHI-II). Republika e Shqipërisë, Këshillimi i Ministrave. Drafti përfundimtar. 11 maj 2016.

Vlerësim i vendosjes së ITS-së në Rrjetin Kryesor RRTT-E në Ballkanin Perëndimor. OTEJL. korrik 2016.

Raporti për mirëmbajtjen e hekurudhave në Rrjetin Kryesor RRTT-E në Ballkanin Perëndimor. OTEJL. korrik 2016.

Shikimi i përgjithshëm i Mirëmbajtjes së Rrugëve në Ballkanin Perëndimor 6. OTEJL. korrik 2016.

Kontrata për Reformën në Sektorin e Transportit Rrugor në Shqipëri. (Dokumenti i Veprimi t+ Shtojca e Zbatimit-Buxhetit). Instrument për Asistencën Para-Pranimit (IPAP II) 2016.

Shtojca 2: Shifrat dhe tabelat

Figura 1	Investimet e disbursuara dhe të angazhuara në Rrjetin Gjithëpërfshirës OTEJL që nga viti 2004	9
Figura 2	Zgjatimi Indikativ i RRTT-E në Rrjetin Gjithëpërfshirës/Kryesor të Vendeve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor - Përcaktimi për rrugët, portet dhe aeroportet	13
Figura 3	Zgjatimi Indikativ i RRTT-E në Rrjetin Gjithëpërfshirës/Kryesor të Vendeve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor - Përcaktimi për hekurudhat dhe portet	13
Figura 4	Zhvillimi i PBB-së shqiptare, 2010-2014	19
Figura 5	Investimet në sektorin e transportit në Shqipëri, 2010-2014 - Pjesa për modalitetin e transportit	21
Figura 6	Indeksi GCI për shtyllë, 2015	23
Figura 7	Organigrama e ARRSH-së	30
Figura 8	Grafiku i aksidenteve të klasifikuar sipas pasojave, 2000-2014	36
Figura 9	Pikat e zeza, 2008-2014	37
Figura 10	Organigrama e KNSRR-së	38
Figura 11	Gjendja aktuale e rrjetit rrugor në Shqipëri	41
Figura 12	Zgjatimi Indikativ i RRTT-E në Rrjetin Gjithëpërfshirës/Kryesor të Vendeve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor - Rrjeti i Rrugëve Kryesore në Shqipëri	42
Figura 13	Shpërndarja ditore e fluksit të trafikut të pasagjerëve në rrjetin e rrugëve	45
Figura 14	Zgjatimi Indikativ i RRTT-E në Rrjetin Gjithëpërfshirës/Kryesor të Vendeve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor - Rrjeti hekurudhor Gjithëpërfshirës dhe Kryesor në Shqipëri	54
Figura 15	Organigrama e DPD-së	58
Figura 16	ZE e Shqipërisë në krahasim me mesataren botërore	77
Figura 17	Krahasimi rajonal i ZE	77
Figura 18	Indeksi i Performancës së Logjistikës Shqiptare, 2007-2012, për dimension	87
Figura 19	Indeksi i Performancës Logjistike në vendet e Ballkanit Perëndimor dhe në krahasim me BE-në	88
Figura 20	Korridori VIII dhe Rruga 7 e Akseve Kryesore (Burimi:	91
Figura 21	Akset Kryesore Rrugore Korridori VIII - Situata në vitin 2014	92
Figura 22	Akset Kryesor Rrugore Rruga 7 - Situata në vitin 2014	93
Figura 23	Akset Kryesore Hekurudhore Korridori VIII - Situata në vitin 2014	94
Figura 24	Port Detar i Akseve Kryesore Shqiptare - Situata në vitin 2014	95

Tabela 1	Të dhënat bazë për Rrjetin Gjithëpërfshirës dhe atë Kryesor të OTEJL-it sipas modalitetit të transportit	12
Tabela 2	Investimet në sektorin e transportit në Shqipëri, 2010-2014	20
Tabela 3	Investimet në rrjetet e transportit të OTEJL-it që nga viti 2004	21
Tabela 4	Të dhëna krahasuese themelore të Rrjeteve Gjithëpërfshirës dhe Kryesor sipas modalitetit të transportit	22

Tabela 5	Zhvillimi i indekseve shqiptare IKG, 2008-2015	23
Tabela 6	Projektet prioritare OTEJL që përfshijnë Shqipërinë	26
Tabela 7	GPSV për transportin: Kriteret për Lidhjen Strategjike	27
Tabela 8	GPSV Grupi i Projekteve për një Sektor të Vetëm për Transportin	28
Tabela 9	Zhvillimi i Varfërisë sipas Rajoneve 2002-2012	34
Tabela 10	Aksidentet rrugore për periudhën 2000 – 2014	36
Tabela 11	Trafiku dhe përdorimi i automjeteve	40
Tabela 12	OTEJL Zgjatimi Indikativ i Rrjetit Gjithëpërfshirës të RRTT-E Rrjeti rrugor kryesor në Shqipëri	42
Tabela 13	GPSV Grupi i Projekteve për një Sektor të Vetëm për Transportin Rrugor	44
Tabela 14	Rrjeti i Rrugëve Kombëtare me të dhënat për gjendjen dhe trafikun	46
Tabela 15	Shpenzimet për mirëmbajtjen për km	46
Tabela 16	Zhvillimi i numrit të mallrave dhe pasagjerëve në rrjetin hekurudhor shqiptar	52
Tabela 17	Zhvillimi i densitetit të rrjetit hekurudhor	52
Tabela 18	OTEJL Zgjatimi Indikativ i Rrjetit Gjithëpërfshirës të RRTT-E Rrjeti hekurudhor gjithëpërfshirës dhe kryesor në Shqipëri	53
Tabela 19	Shpenzimet dhe nevojat për mirëmbajtjen e hekurudhave në Shqipëri	54
Tabela 20	Shpenzimet dhe nevojat për mirëmbajtjen e hekurudhave në Ballkanin Perëndimor	55
Tabela 21	Grupi i Projekteve për një Sektor të Vetëm për Transportin Detar	56
Tabela 22	Krahasim i Indeksit të Lidhshmërisë së Anijeve 2010-2014	61
Tabela 23	Trafiku i ngarkesave dhe pasagjerëve në portet shqiptare	62
Tabela 24	Porti i Durrësit - Performanca e përpunimit të kontejnerëve, 2010-2013	63
Tabela 25	Porti i Vlorës - Sipërfaqja dhe pajisjet	64
Tabela 26	Statusi i pajtueshmërisë së Shqipërisë me konventat e OND-së	66
Tabela 27	Performanca e flamurit të shtetit për Shqipërinë dhe shtetet fqinje	67
Tabela 28	Grupi i Projekteve për një Sektor të Vetëm për Transportin Detar	71
Tabela 29	Përmbledhja e të dhënave të trafikut në Aeroportin e Tiranës, 2010 - 2014	79
Tabela 30	Krahasimi rajonal i Indeksit të Performancës Logjistike 2007-2014	87
Tabela 31	Plani i Prioritar i Veprimit për adresimin e barrierave jo-fizike	89
Tabela 32	Vlerësimi i cilësisë së shërbimit të modalitetit	95
Tabela 33	Nisma e Akseve të Përzgjedhura si Model	96
Tabela 34	Plani i Veprimit të Nismës së Akseve të Përzgjedhura si Model për Korridorin VIII dhe Rrugën 7	96
Tabela 35	Strategjia Kombëtare e Transportit dhe Plani i Veprimit 2016-2020: Prioritetet strategjike	100
Tabela 36	Strategjia Kombëtare e Transportit dhe Plani i Veprimit 2016-2020: Rezultatet e pritura afatgjata	101
Tabela 37	Plani i propozuar i investimeve 2016-2020 - Shpërndarja në modalitetet e transportit	194
Tabela 38	Plani i propozuar i investimeve 2016-2020 - Përmbledhja e modalitetit të transportit	197
Tabela 39	Plani i propozuar i investimeve 2016-2020 - Shpërbërja e infrastrukturës	202

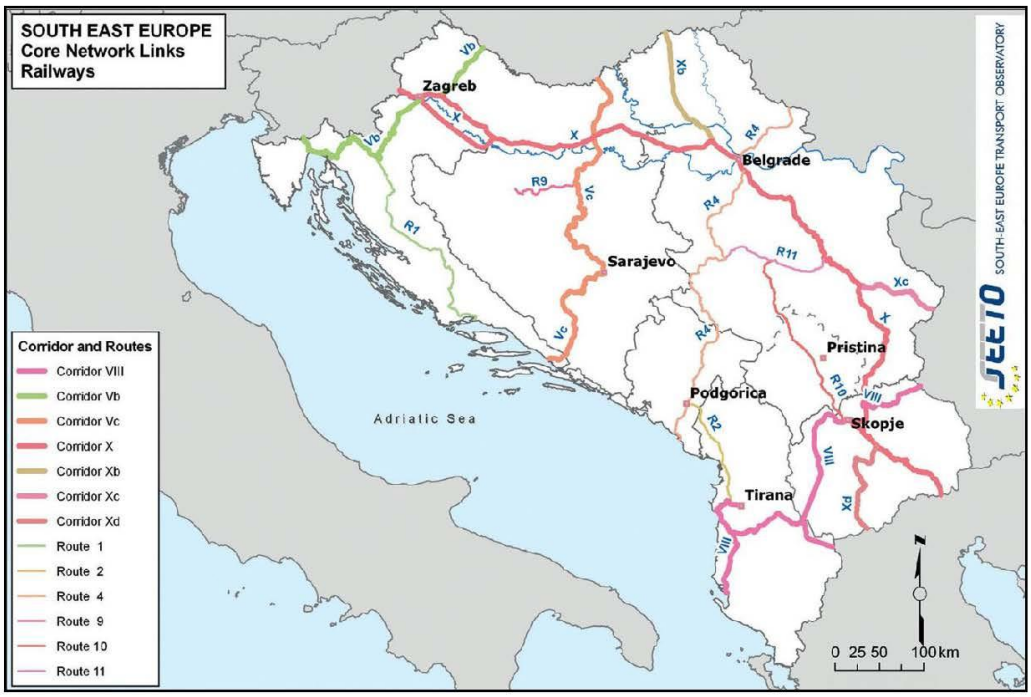
Tabela 40	Plani i Propozuar i Investimit 2016-2020 - Standard kundrejt skenarëve të Forcave Madhore	203
Tabela 41	Treguesit e monitorimit për zbatimin e Strategjisë Kombëtare të Transportit	210
Tabela 42	Treguesit rrugorë	212
Tabela 43	Treguesit hekurudhorë	213
Tabela 44	Treguesit detarë	214
Tabela 45	Treguesit e transportit ajror	215
Tabela 46	Treguesit e transportit intermodal - të kombinuar	216
Tabela 47	Treguesit për sektorin e transportit si një i tërë	216

Shtojca 3: *Zgjatimi Indikativ i RRTT-E në Rrjetin* Gjithëpërfshirës/Kryesor të Vendeve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor

Rrjeti Kryesor Rrugor

	Përputhje	Gjatësia (km)
Rrugët		
Rruga 1	Bosiljevo (Kroaci) - Split (Kroaci) - Ploce (Kroaci) - Neum (Bosnja dhe Hercegovina) - Dubrovnik (Kroaci) - Bar (Mali i Zi)	703
Rruga 2a	Okučani (Kroaci) - Banja Luka (Bosnja dhe Hercegovina) - Lasva (Bosnia dhe Hercegovina)	236
Rruga 2b	Sarajevë (Bosnja dhe Hercegovina) - Podgoricë (Mali i Zi) - Vorë (Shqipëri)	395
Rruga 2c	Fier (Shqipëri) - Kakevijë (kufiri grek)	136
Rruga 3	Sarajevë (Bosnje dhe Hercegovinë) - Uzice (Serbi)	185
Rruga 4	Vatin (kufiri rumun) - Beograd (Serbi) - Bar (Mal i Zi)	590
Rruga 5	Paracin (Serbi) -Vrska Cuka (kufiri bullgar)	107
Rruga 6	Ribarevina (Mal i Zi) - Ribarice (Serbi) - Prishtinë (Kosovë) - Shkup (IRJM)	259
Rruga 7	Lezhë (Shqipëri) - Prishtinë (Kosovë) - Doljevac (Serbi)	345
Korridoret		
Korridori Xb	Rupa (kufiri slloven) - Zagreb (Kroaci) - Gorican (kufiri hungarez)	272
Korridori Vc	Udvar (kufiri hungarez) - Osijek (Kroaci) - Sarajevë (Bosnje dhe Hercegovinë) - Opuzen (Kroaci) - Ploce (Kroaci)	534
Korridori VIII	Tiranë / Durrës / Vlorë (Shqipëri) – Shkup (IRYM) – Deve Bair (kufiri bullgar)	725
Korridori X	Bregana (kufiri slloven) - Zagreb (Kroaci) - Beograd (Serbi) - Shkup (IRYM) - Bogorodica (kufiri grek)	1016
Korridori Xa	Donji Macelj (kufiri slloven) - Zagreb (Kroaci)	60
Korridori Xb	Horgos (kufiri hungarez) - Novi Beograd (Serbi)	185
Korridori Xx	Nis (Serbi) - Gradina (kufiri bullgar)	110
Korridori Xd	Veles (IRYM) - Medzitlija (kufiri grek)	117

Rrjeti Kryesor Hekurudhor



	Përputhje	Gjatësia (km)
Rrugët		
Rruga 1	Ostarije (Kroaci) - Split (Kroaci)	326
Rruga 2	Podgoricë (Mali i Zi) - Vorë (Shqipëri)	143
Rruga 4	Vrsac (kufiri rumun) - Beograd (Serbi) - Bar (Mal i Zi)	579
Rruga 9	Banja Luka (Bosnje dhe Hercegovinë) - Doboj (Bosnje dhe Hercegovinë)	94
Rruga 10	Kraljevo (Serbi) - Prishtinë (Kosovë) - Gorce Petrov (IRYM)	252
Rruga 11	Pozega (Serbi) - Stalac (Serbi)	138
Korridoret		
Korridori Xb	Sapjane (kufiri sloven) - Zagreb (Kroaci) - Botovo (kufiri hungarez)	308
Korridori Vc	Beli Manastir (kufiri hungarez) - Osijek (Kroaci) - Sarajevë (Bosnje dhe Hercegovinë) - Ploce (Kroaci)	554
Korridori VIII (ekzistues)	Tiranë / Durrës / Vlorë (Shqipëri) — Lin / Pogradec (Shqipëri) Kicevo (IRYM) - Shkup (IRYM) - Kumanovë (IRYM) Kumanovë (IRYM) — Kriva Palanka (IRYM) — Deve Bair (Kufiri bullgar)	411
Korridori VIII (planifikuar)	**Shqipëri**: Lin - kufiri IRYM; Pogradec - Korçë (kufiri grek) **Ish Republika Jugosllave e Maqedonisë**: Qafa e Thanës (Kufiri shqiptar) - Kicevo (IRJM)	206
Korridori X	Savski Marof (kufiri slloven) - Zagreb (Kroaci) - Beograd (Serbi) - Shkup (IRYM) - Gjevgjeli (kufiri grek)	1 177
Korridori Xb	Subotica (Serbi) - Stara Pazova (Serbi)	151
Korridori Xx	Nis (Serbi) - Dimitovgrad (kufiri bullgar)	97
Korridori Xd	Veles (IRYM) - Kremenica (kufiri grek)	179

Aeroportet

Pjesëmarrës	Aeroport
SHQIPËRIA	Tirana (TIA/LATI)
BOSNJA DHE HERCEGOVINA	Banja Luka (BNX/LQBK)
	Sarajevë (SJJ/LQSA)
KROACI	Zagreb (ZAG/LDZA)
	Split (SPU/LDSP)
	Dubrovnik (DBV/LDDU)
IRYM	Shkup (SKP/LWSK)
MALI I ZI	Podgorica (TGD/LYPG)
SERBIA	Beograd (BEG/LYBE)
	Nis (INI/LYNI)
KOSOVA	Prishtinë (PRN/LYPR)

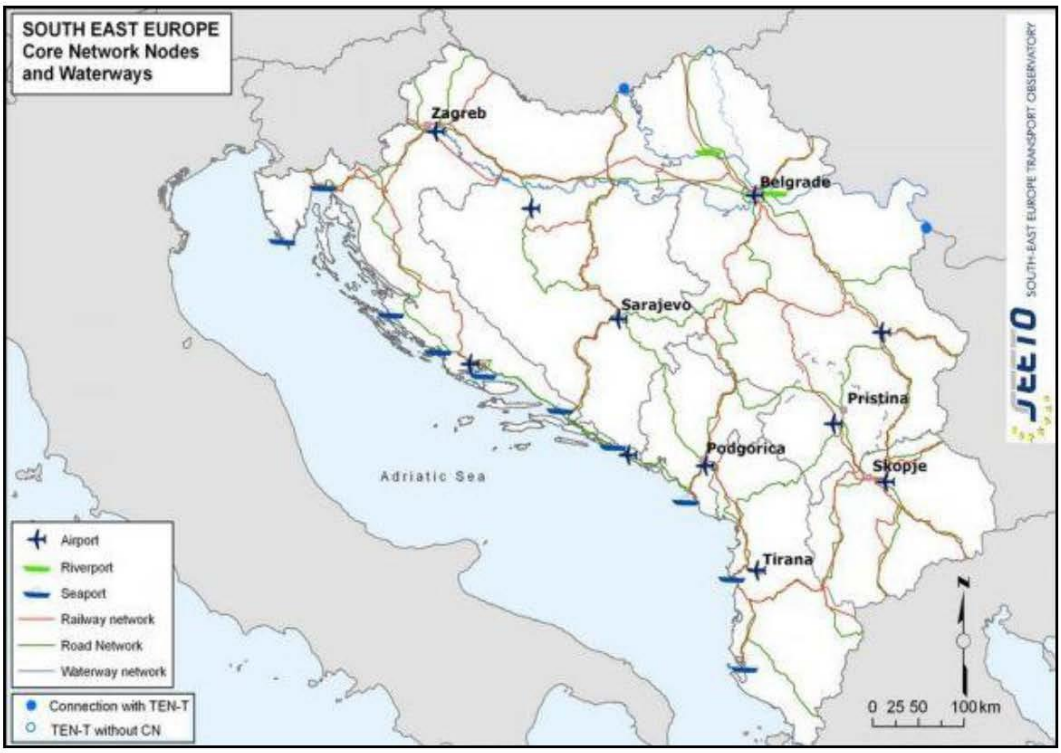
Portet Detare/Portet RRUB

Pjesëmarrës	Port
Port detar	
SHQIPËRIA	Durrës
	Vlorë
KROACIA	Rijeka
	Split
	Ploce
	Dubrovnik
MALI I ZI	Bar
Portet RRUB	
SERBIA	Beograd
	Novi Sad

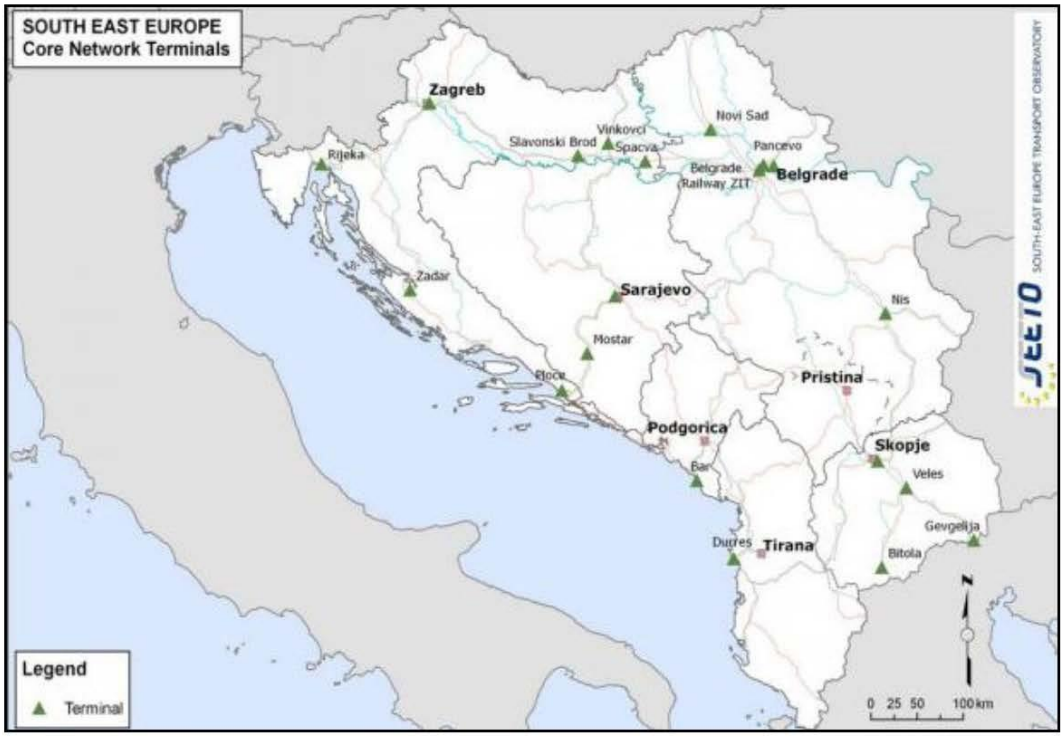
Portet RRUB

Pjesëmarrës	Rrugët ujore në brendësi të vendit	Gjatësia (km)
Korridori VII Danubi		
KROACIA	Batina (kufi) - Ilok (kufi) / Kolut (kufi) - Backa Palanka	137,5
SERBIA	Backa Palanka (kufi) - Prahovë (kufi)	450,5
Lumi Sava		
KROACIA SERBIA BOSNJA DHE HERCEGOVINA	Beograd (Serbi) - Sisak (Kroaci	593

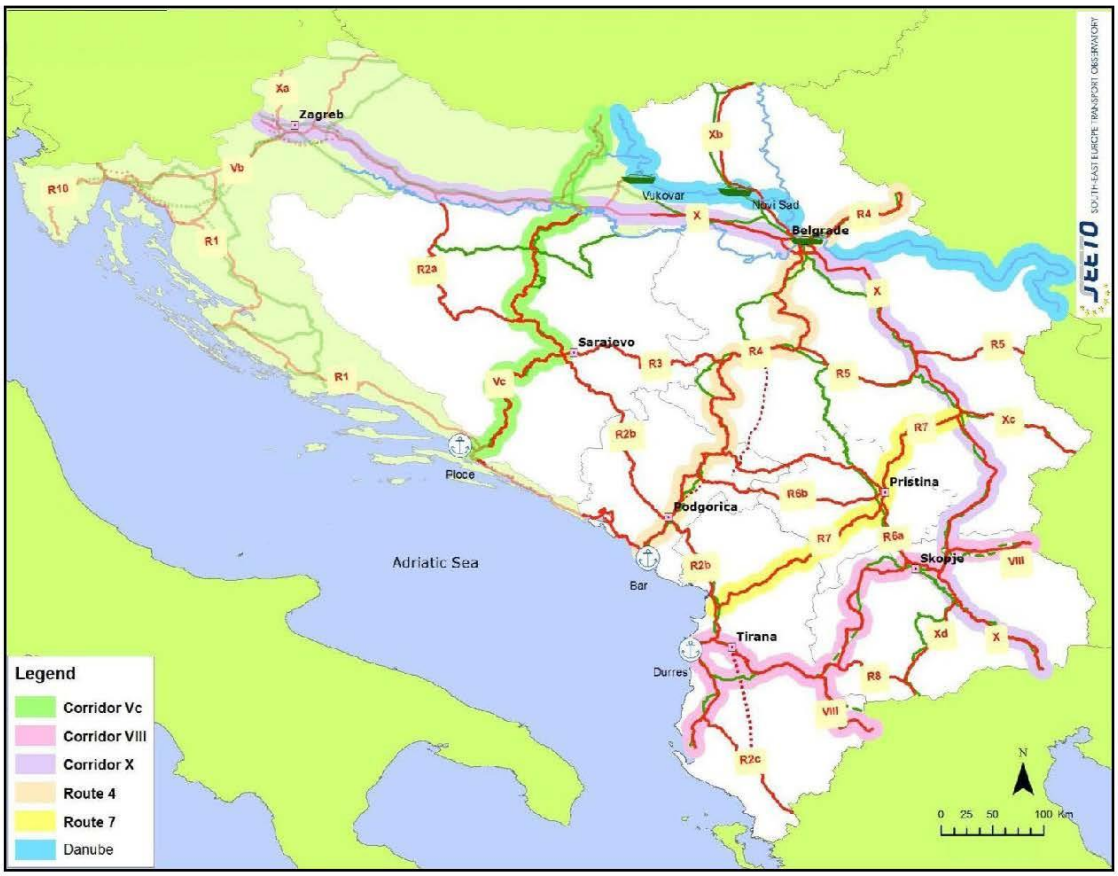
Nyjet dhe Rrugët Ujore Kryesore



Terminalet e Rrjetit Kryesor



Shtojca 4: Nisma e Akseve Multimodale të Perzgjedhura si Model



	Formati 61x86/8

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare
Tiranë, 2016

Adresa:
Bulevardi "Gjergj Fishta"
pas ish-Ekspozitës "Shqipëria Sot"
Tel: 042427005, 042427006

Çmimi 1652 lekë