

SHQIPËRIA NË PROCESIN E BERLINIT: MONITORIMI I AXHENDËS SË NDËRLIDHSHMËRISË

MARS 2020

SHQIPËRIA NË PROCESIN E BERLINIT: MONITORIMI I AXHENDËS SË NDËRLIDHSHMËRISË

Autor:

Ornela Liperi, Eksperte

Redaktoi:

Ardian Hackaj, Instituti për Bashkëpunim dhe Zhvillim

Inva Nela, Instituti për Bashkëpunim dhe Zhvillim

Fjalët kyçe: *Procesi i Berlinit, Axhenda e ndërlidhjes, Evropa Juglindore, Transport*

© Instituti për Bashkëpunim dhe Zhvillim. Të gjitha të drejtat janë të rezervuara.
Tiranë, Mars 2020.

Instituti për Bashkëpunim dhe Zhvillim
Rr: "Milto Tutulani", Nd.6, Hyrja 8, 3 & 4,
1019, Tirana-Albania
E-mail: info@cdinstitute.eu
Website: www.cdinstitute.eu

Ky studim është kryer në kuadër të projektit "*Përgatitja dhe Mbështetja e Shqipërisë në Procesin e Anëtarësimit në BE- ALBE*", pjesë e programit MATRA dhe mbështetet nga Ambasada e Mbretërisë së Hollandës në Tiranë.

Shënim: Mendimet e shprehura në këtë raport mund të përfshijnë një kombinim të materialeve në dispozicion të publikut, siç parashikohet nga ligjet në fuqi. Mendimet, konkluzionet dhe rekomandimet e autorëve janë të tyre, dhe nuk pasqyrojnë pikëpamjet e ndonjë pale tjetër.

Përmbajtja

| | |
|--|----|
| Përmbledhje ekzekutive..... | 1 |
| I. PROJEKTET E INFRASTRUKTURES NE AXHENDËN E NDËRLIDHSHMERISE SË BALLKANIT PERENDIMOR | 2 |
| II. KATER PROJEKTET SHQIPTARE TË INFRASTRUKTURËS NË AXHENDËN E NDËRLIDHSHMËRISË:.... | 4 |
| II.1. Hekurudha Tiranë-Durrës-Rinas (Korridori i Mesdheut) | 4 |
| II.2. Rehabilitimi i Portit të Durrës-it, Kalatat 1 dhe 2 | 5 |
| II.3. Linja e interkoneksionit të energjisë Shqipëri – Maqedoni e Veriut (I): Seksioni i Shqipërisë | 6 |
| II.4. Projekti i infrastrukturës së broadband | 6 |
| III. RAST STUDIMOR: KORRIDORI ADRIATIKO-JONIAN DHE LEVERDIA E TIJ EKONOMIKE | 7 |
| III.1. Gjurma e Korridorit Adriatiko-Jonian dhe kostot | 7 |
| III.2. Mbivendosja me PPP-të | 11 |
| III.3. Leverdia | 13 |
| III.4. Rekomandime për Korridorin Adriatiko-Jonian (KAJ) | 18 |
| IV. AXHENDA E KONEKTIVITETIT DHE PROGRAMI I REFORMAVE EKONOMIKE 2020-2022 | 19 |
| V. PROJEKTET KOMBËTARE PRIORITARE NE PROCES PERGATITJEJE - TRANSPORT | 21 |

LISTA E TABELAVE

| | |
|--|----|
| Tabela 1. Projekteve e Infrastrukturës në AN, të përfituara nga Shqipëria (mln euro) | 3 |
| Tabela 2. Korridori Adriatiko-Jonian, segmentet dhe kostot..... | 8 |
| Tabela 3. Renditja e segmenteve sipas kosos totale per segment (mln euro)..... | 10 |
| Tabela 4. Renditja e segmenteve sipas kosos/km, euro (përgjashtuar shpronësimet) | 10 |
| Tabela 5. Kostot e segmenteve të KAJ dhënë me PPP dhe kosto e vlerësuar nga WBIF | 12 |
| Tabela 6. Të dhëna mbi koston dhe trafikun ditor të parashikuar në 2025: KAJ në Shqipëri | 13 |
| Tabela 7. Lista e projekteve NSPP në Transport..... | 21 |

LISTA E GRAFIKËVE

| | |
|---|----|
| Grafik 1. AN: Shuma totale e projekteve te infrastrukturës te përfituar për vend 2015-2019 (mln euro) | 2 |
| Grafik 2. AN - Shpërndarja e projekteve te infrastrukturës sipas sektorit | 3 |
| Grafik 3. Financimi i Hekurudhës Tiranë-Durrës | 5 |
| Grafik 4. Rehabilitimi i Portit të Durrësit | 5 |
| Grafik 5. Linja e interkoneksionit të energjisë Shqipëri-Maqedoni e Veriut..... | 6 |
| Grafik 6. Projekti i infrastrukturës së broadband | 6 |
| Grafik 7. Volumi tregtar sipas shteteve partnere, 2019..... | 15 |
| Grafik 8. Pësja e eksporteve shqiptare drejt Italisë dhe Malit të, ndaj totalit (%)..... | 17 |
| Grafik 9. Pësja e importeve shqiptare drejt Italisë dhe Malit të Zi, ndaj totalit (%) | 17 |

LISTA E HARTAVE

| | |
|---|----|
| Harta 1. Projektet shqiptare të Infrastrukturës në Axhendën e Ndërlidhshmërisë – Dhjetor 2019 | 4 |
| Harta 1. Gjurma e Korridorit Adriatiko-Jonian dhe kostot | 9 |
| Harta 2. Kanalet e tregtisë jashtme..... | 15 |

LISTA E AKRONIMEVE

| | |
|-------|--|
| AN | Axhenda e Ndërlidhjes |
| BERZH | Banka Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim |
| BOT | Build-Operate-Transfer |
| CEF | Mekanizimit të Ndërlidhjes së Europës |
| ERP | Programi i reformave ekonomike |
| KAJ | Korridorin Adriatiko-Jonian |
| NSPP | Projektet kombëtare strategjike |
| PPP | Partneritet Publik-Privat |
| PTT | Terminalit të Transportit Publik të Tiranës |
| SKZHI | Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim |
| TEN-T | Rrjetet Transevropiane të Transportit |
| WBIF | Korniza e Investimeve e Ballkanit Perëndimor |

Përmbledhje ekzekutive

Në kuadër të Axhendës së Ndërlidhshmërisë, e cila synon përmirësimin e lidhjeve të transportit dhe energjisë me, dhe ndërmjet vendeve të Ballkanit Perëndimor dhe Evropës, deri me 31 Dhjetor 2019 Shqipëria ka përfunduar katër projekte në fushën e infrastrukturës. Këto projekte arrijnë në një vlerë prej gati 300 milionë euro dhe përfshijnë sektorët e transportit rrugor dhe hekurudhor, energjisë, dixhitalizimit dhe ndërlidhjes detare. Deri në fund të 2019 duket se punimet nuk kishin filluar në asnjë prej tyre.

Shqipëria është vendi i vetëm që ka arritur të marrë financim në dixhitalizim dhe ndërlidhje detare. Por përveç procedurave të zgjatura të tenderimit, ngjashëm me vendet e tjera të rajonit, realizimi i projekteve në Shqipëri paraqet vonesa në zbatim, dhe në disa raste edhe kërkesa për ndryshime nga projekti i aprovuar. Procesi i tenderimit për Hekurudhën Tiranë-Durrës-Rinas, i miratuar në vitin 2016, është shtyrë për rreth një vit dhe marsi 2020 ishte afati i ri për mbylljen e procedurave të tenderimit dhe fillimin e punimeve. Linja e interkoneksionit të energjisë Shqipëri – Maqedoni e Veriut (I): Seksioni i Shqipërisë, projekt i miratuar në vitin 2015, është ende në fazë tenderimi, ndërsa në sesionin e Maqedonisë kanë filluar punimet. Rehabilitimi i Portit të Durrës-it, Kalatat 1 dhe 2 (të mallrave), një projekt i miratuar në vitin 2018, i cili vlerësohet si mjaft i rëndësishëm për Shqipërinë, është ende në fazën fillestare pasi qeveria po merr në konsideratë ndryshimin e destinacionit të tij, duke e zhvendosur në rehabilitimin e kalatave të pasagjerëve 3 dhe 4.

Një tjetër projekt i rëndësishëm, ende në fazë fillestare është ai i korridorit rrugor Adriatiko-Jonian, me një vlerë midis 2.4 - 2.7 miliardë euro, pa TVSH. Dy janë konsideratat kryesore në lidhje me këtë projekt. Së pari, disa segmente që u tentuan të jepen me koncesion të formës së Partneritetit Publik Privat (PPP), rezultuan me kosto rreth 30-40% më të lartë sesa parashikohej në studimin e fisibilitetit. Një prej këtyre segmenteve është dhënë tashmë me këtë formë, duke shkaktuar tërheqjen e donatorëve nga granti që kishin aprovuar për studimin e fisibilitetit për segmentin në fjalë. Së dyti, ka munguar deri tani një analizë e detajuar për leverdinë ekonomike të këtyre segmenteve në territorin ku kalojnë, dhe për ndikimin e tyre në rritjen e konkurrueshmërisë së vendit dhe kontributin në vlerën e shtuar të sektorëve prioritarë.

Duke marrë parasysh përpjekjet për rindërtim dhe ndihmën e premtuar për tërmetin e 26 nëntorit 2019, si dhe në kuadër të përgatitjes së Paktit për Rritje Ekonomike dhe Investime që do të diskutohet në Samitin e Zagrebit, shteti shqiptar duhet të identifikojë dhe priorizojë jo vetëm projektet e infrastrukturës që lidhin vendin me rrjetet europiane, por dhe të balancojë nevojat e zhvillimit ekonomiko-social me mundësitë që ka vendi për financim. Kriza e shkaktuar në ekonomi nga përpjekjet për frenimin e përhapjes së koronavirusit e bën akoma më të rëndësishme mirë-menaxhimin e projekteve të infrastrukturës ndërlidhëse dhe të fondeve që shpenzohen për to.

Po ashtu, përfitimi nga Axhenda e Ndërlidhshmërisë duhet të përfshijë dhe vlerësime gjeo-strategjike si dhe impaktin në ekonominë lokale dhe përfitimet praktike për bizneset e vogla që preken dhe / ose përfitojnë nga gjurma e projekteve, biznese që përbëjnë 84% të sipërmarrjeve në vend, si dhe për qytetarin e thjeshtë.

I. PROJEKTET E INFRASTRUKTURES NE AXHENDËN E NDËRLIDHSHMERISE SË BALLKANIT PERENDIMOR

Axhenda e Ndërlidhshmërisë (AN) konsiderohet të jetë një nga mekanizmat kryesore të ndihmës së BE-së për nxitje në rritjen ekonomike në vendet e Ballkanit, dhe për të shpejtuar konvergjencën ekonomike të rajonit me vendet e BE.

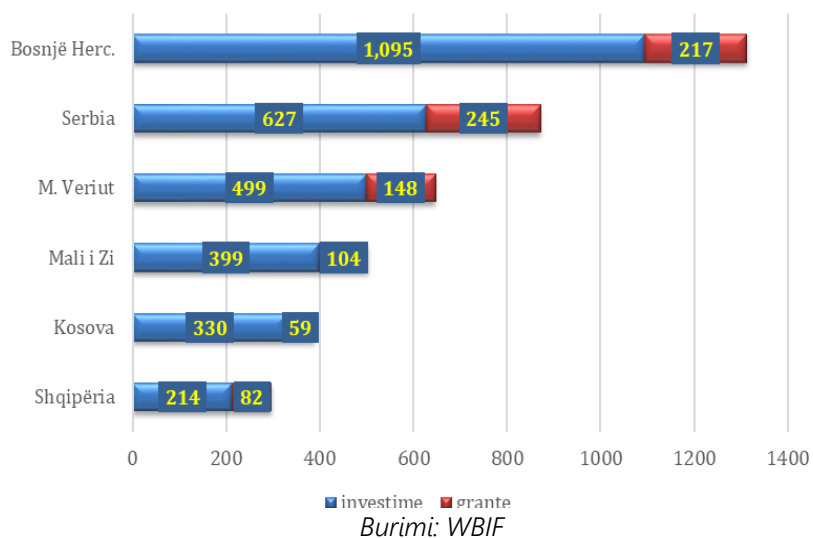
AN është po ashtu një nga prioritetet kryesore të Ballkanit Perëndimor me theks të veçantë në përgatitjen dhe financimin e projekteve konkrete të investimeve në infrastrukturën rajonale në transport, energji dhe ndërlidhjen dixhitale, si dhe në zbatimin e standardeve teknike të BE-së në rajon.

Në vitin 2015, Komisioni Evropian caktoi një buxhet prej 1 miliard euro grante deri në vitin 2020, nga Instrumenti i Asistencës së Para- anëtarësimit (IPA), për të mbështetur axhendën e ndërlidhjes. Këto grante pritet të tërheqin 3.2 deri 4 miliardë euro në investime dhe të krijojnë më shumë se 45,000 vende pune.

Deri tani, në kuadër të AN në rajon janë miratuar 39 projekte infrastrukture me vlerë totale investimi prej 3.2 mld euro dhe ku grantet nga BE arrijnë në 880 mln euro¹.

Shtetet përfituese nga Ballkani Perëndimor, sipas granteve dhe investimeve të tërhequra, paraqiten në grafikun e mëposhtëm:

Grafik 1. AN: Shuma totale e projekteve të infrastrukturës të përfituar për vend 2015-2019 (mln euro)



Projektet e AN koordinohen përmes Kornizës së Investimeve të Ballkanit Perëndimor (WBIF), strukturë që mbështet zhvillimin socio-ekonomik dhe procesin e anëtarësimit në BE të Ballkanit Perëndimor, përmes sigurimit të financimeve dhe asistencës teknike për investime strategjike. WBIF

¹ Burimi: WBIF – (Western Balkans Investment Framework) Korniza e Investimeve në Ballkanin Perëndimor është një strukturë rajonale themeluar për të mbështetur zgjerimin e BE-së dhe zhvillimin socio-ekonomik në Shqipëri, Bosnje dhe Hercegovinë, Kosovë, Mali i Zi, Maqedonia e Veriut dhe Serbi.

është një iniciativë e përbashkët e BE-së, institucioneve financiare ndërkombëtare, donatorëve dypalësh dhe qeverive të Ballkanit Perëndimor.

Në kuadër të AN rrjetet e energjisë dhe transportit të gjashtë vendeve të Ballkanit Perëndimor janë përfshirë si një zgjerim indikativ i rrjeteve transevropiane të transportit (TEN-T) dhe energjisë (TEN-E). Këtu llogaritet rrjeti bazë, korridoret ushqyese të rrjetit bazë dhe projektet prioritare të paracaktuara për investime në infrastrukturë. Zgjerimi i korridoreve të rrjetit bazë në Ballkanin Perëndimor siguron një lidhje dhe integrim më të ngushtë me BE-në, si dhe bazën për shfrytëzimin e investimeve në infrastrukturë. WBIF dhe Mekanizimit të Ndërlidhjes së Europës (CEF) janë struktura në shërbim të këtij qëllimi.

Shqipëria përfshihet në rrjetin europian të transporteve TEN-T Korridori Mesdhetar - kalon nëpër gjashtë vende Evropiane (Spanjë, Francë, Itali, Slloveni, Kroaci dhe Hungari) në një gjatësi 6,000 km - përmes lidhjes me autostradën Adriatiko – Ionian.

Deri në dhjetor 2019 Shqipëria përfaqëson rreth 7% të projekteve të ndërlidhjes në vlerë totale, por ka shpërndarjen më të madhe në bazë sektori (duke përfshirë transportin, energjinë dhe sektorin dixhital).

Deri tani, në kuadër të Axhendës së Ndërlidhjes përveç shumë projekteve në asistencë teknike, Shqipëria ka përfituar financim për katër projekte në infrastrukturë: i) Hekurudha Tiranë-Durrës-Rinas; ii) Rehabilitimi i Portit të Durrësit - Kalatat 1 dhe 2; iii) Linja e interkoneksionit të energjisë Shqipëri – Maqedoni e Veriut (I) - Seksioni i Shqipërisë; dhe, iv) Projekti i infrastrukturës së broadband.

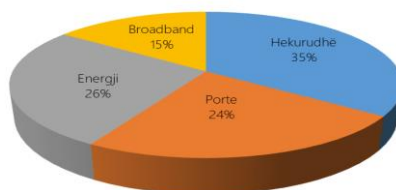
Një tjetër projekt i rëndësishëm në fillim të zbatimit të tij është korridori Adriatiko-Jonian.

Tabela 1. Projekteve e Infrastrukturës në AN, të përfituara nga Shqipëria (mln euro)

| | Hekurudha Tiranë-Durrës-Rinas | Rehabilitimi i Portit të Durrësit Kalatat 1 dhe 2 | Linja e interkoneksionit të energjisë Shqipëri – Maqedoni e Veriut (I): Seksioni i Shqipërisë | Projekti i infrastrukturës së broadband |
|--------------------|-------------------------------|---|---|---|
| Grante | 38.4 | 28.1 | 15.4 | 11.2 |
| Kredia e BERZH | 36.9 | 25 | 50 | 24 |
| Kontribut Kombëtar | 16.2 | 9.3 | 4.6 | 4.8 |
| Totali | 91.5 | 62.4 | 70 | 40 |

Burimi: WBIF

Grafik 2. AN - Shpërndarja e projekteve të infrastrukturës sipas sektorit

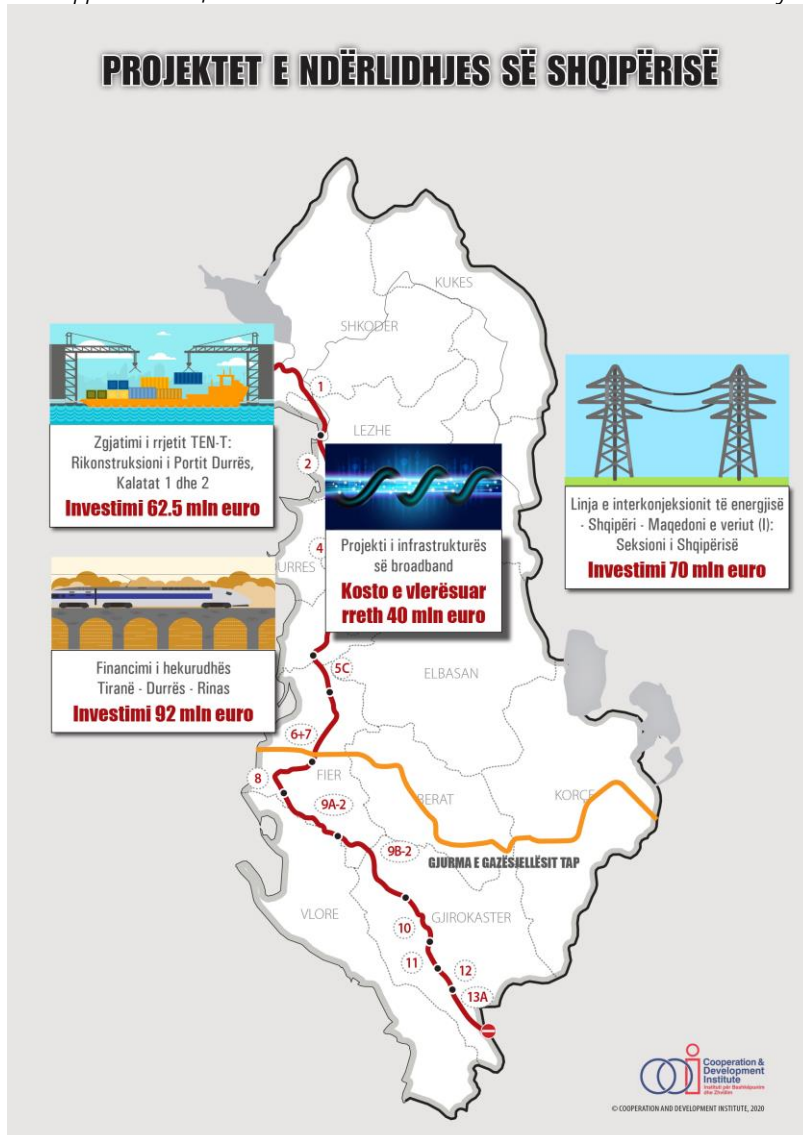


Burimi: WBIF

II. KATËR PROJEKTET SHQIPTARE TË INFRASTRUKTURËS NË AXHENDËN E NDËRLIDHSHMËRISË:

Deri në Dhjetor 2019 në kuadër të AN, Shqipëria ka përfituar financim në grante dhe në hua për katër projekte infrastrukture. Ndërkohë, projekti më i madh i ndërlidhjes në rajon me një shumë prej 1,2 miliardë EUR i cili ishte duke u përfunduar me sukses është: Gazsjellësi Trans Adriatik - TAP.

Harta 1. Projektet shqiptare të Infrastrukturës në Axhendën e Ndërlidhshmërisë – Dhjetor 2019



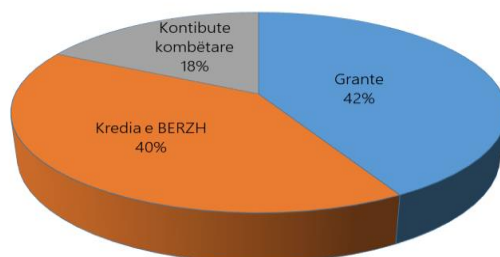
II.1. Hekurudha Tiranë-Durrës-Rinas (Korridori i Mesdheut).

Kosto totale 92 milionë euro.

Projekti është miratuar në vitin 2016. Qëllimi i tij është rehabilitimi i 34.5 km hekurudhore midis Tiranës dhe portit kryesor në vend – Porti i Durrësit, si dhe ndërtimi i 7.4 km rrugë të reja hekurudhore midis Tiranës dhe aeroportit ndërkombëtar Nënë Tereza në Rinas.

Aktualisht është duke u zhvilluar procesi i prokurimit ndërkombëtar të punëve botore me dy faza. Afati i synuar për mbylljen e prokurimit është muaji Mars 2020. Ndërtimi parashikohet të fillojë në qershor 2020 dhe punimet pritet të zgjasin për dy vjet. Këto afate ka të ngjarë të shtyhen për shkak të emergjencës së krijuar nga masat për përhapjen e koronavirusit.

Grafik 3. Financimi i Hekurudhës Tiranë-Durrës



Burimi: WBIF

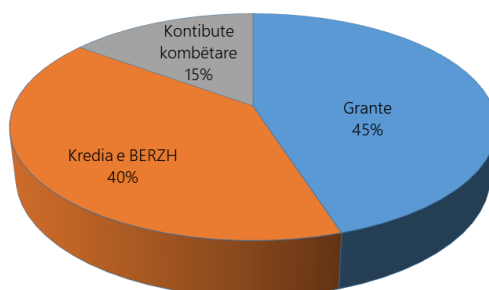
II.2. Rehabilitimi i Portit të Durrës-it, Kalatat 1 dhe 2

Kosto totale 62.3 milionë euro

Projekti është miratuar në vitin 2018. Qëllimi i tij është të rehabilitojë Kalatat 1 dhe 2 në Terminalin Perëndimor të Portit të Durrësit, port i cili trajton të gjitha ngarkesat kargo të Shqipërisë, përfshirë mineralet dhe drithërat.

Projekti është ende në fazat fillestare, pas miratimit nga WBIF të dosjes së aplikimit. Aktualisht projekti ka mbetur pezull për shkak të nismës të qeverisë shqiptare për të zhvendosur projektin nga Kalatat 1 dhe 2 drejt rehabilitimit të kalatave 3 dhe 4. Në pritje të vendim-marrjes së qeverisë, projekti është me status në pritje, ndërsa tentativa për ta ndryshuar destinacionin e aprovuar nga donatorët² mund të ndikojë në disbursimin e mbështetjes financiare.

Grafik 4. Rehabilitimi i Portit të Durrësit



Burimi: WBIF

² Intervista me përfaqësues të WBIF

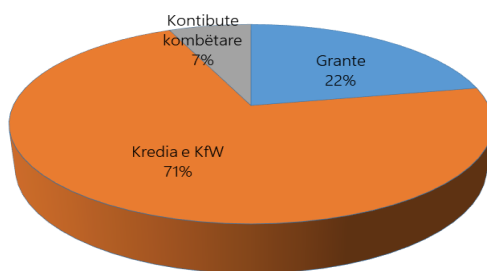
II.3. Linja e interkoneksionit të energjisë Shqipëri – Maqedoni e Veriut (I): Seksioni i Shqipërisë

Kosto totale 70 milionë euro.

Projekti është miratuar në vitin 2015. Qëllimi i tij është: i) ndërtimi i një sistemi transmetimi 400 kV, që do të lidhë Fierin me Elbasanin dhe më pas me Maqedoninë e Veriut; ii) ndërtimi i një nënstacioni të ri në Elbasan; dhe, iii) rritja e fuqisë së nënstacionit të Fierit.

Projekti është aktualisht në fazë tenderimi të fazës së punimeve. Projekti është në një fazë më të mëvonshme në krahasim me seksionin e Maqedonisë, ku punimet kanë filluar tashmë.

Grafik 5. Linja e interkoneksionit të energjisë Shqipëri-Maqedoni e Veriut



Burimi: WBIF

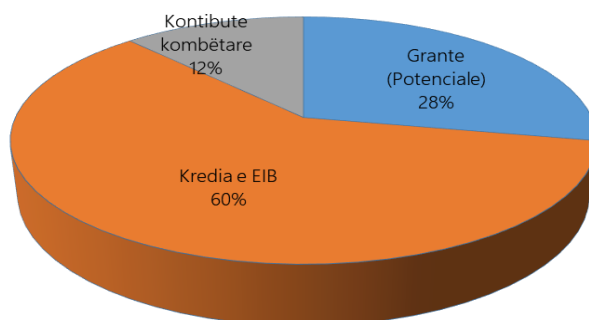
II.4. Projekti i infrastrukturës së broadband

Kosto totale rreth 42-48 mln euro

Projekti është miratuar në vitin 2019. Ai synon përgatitjen e studimit të fizibilitetit dhe planit të zhvillimit për investime eficiente dhe të zgjuara në infrastrukturën e internetit me brez të gjerë (broadband) në të gjithë vendin.

Aktualisht është përzgjedhur projekti i qeverisë shqiptare, dhe është miratuar granti prej 520 mijë euro nga WBIF. Ndërkohë, ka përfunduar drafti i parë i këtij studimi.

Grafik 6. Projekti i infrastrukturës së broadband



Burimi:WBIF

III. RAST STUDIMOR: KORRIDORI ADRIATIKO-JONIAN DHE LEVERDIA E TIJ EKONOMIKE

Korridori Adriatiko-Jonian (KAJ) është një projekt strategjik i Ballkanit dhe i gjithë Evropës Juglindore. Përfundimi i tij do të lidhë Evropën Qendrore dhe Italinë Veriore me Gadishullin Ballkanik deri në detin Jon përmes Sllovenisë, Kroacisë, Bosnje-Hercegovinës, Malit të Zi, Shqipërisë dhe Greqisë. Korridori Adriatiko-Jonian shtrihet përgjatë bregdetit të Adriatikut dhe Jonit, nga Trieste në Itali e deri në Kalamata në Greqi. Gjatësia totale e vlerësuar e Autostradës është rreth 1.550 km³, nga të cilat 296 km janë në Shqipëri.

Rrugët kryesore në të gjashtë vendet e Ballkanit Perëndimor përfshihen si zgjerim indikativ në rrjetin trans-europian të transportit (TEN-T) duke përfshirë rrjetin bazë, korridoret ushqyese të rrjetit bazë dhe projektet prioritare shoqeruese. Zgjerimi i korridoreve të rrjetit bazë TEN-T në Ballkanin Perëndimor siguron një integrim më të ngushtë me BE-në, si dhe krijon mundësi për shfrytëzimin e investimeve në infrastrukturë.

Shqipëria përfshihet në rrjetin europian TEN-T, përmes KAJ (në territorin shqiptar në pjesën më të madhe të tij KAJ përputhet me aksin rrugor Veri – Jug) dhe që është pjesë e Korridorit të Mesdheut, që fillon nga Spanja (Almeria) dhe kalon nëpër 6 vende Europiane (Spanjë, Francë, Itali, Slloveni, Kroaci dhe Hungari) në një gjatësi 6,000 km. KAJ lidh korridorin TEN-T Mesdhetar, që kalon në bregdetin kroat, me rrugët përgjatë bregdetit malazez, dhe përshkon Shqipërinë duke hyrë nga pika kufitare e Muriqanit në Shkodër, përshkon gjithë vendin nëpërmjet Lezhës-Tiranës-Fierit-Tepelenës-Gjirokastrës, dhe del në Greqi përmes pikës kufitare të Kakavijës.

KAJ me rreth 300 kilometra në territorin shqiptar, më shumë se për transport mallrash, do të jetë një rrugë në funksion të zhvillimit dhe promovimit të një rajoni kulturor dhe turistik ku vendin kryesor e zë transporti i njerëzve me fokus turizmin. Në prill të vitit 2019, Autoriteti Rrugor Shqiptar, (ARRSH), ka miratuar gjurmën e autostradës Adriatiko-Joniane. Ky studim është financuar nga WBIF dhe është kryer vetëm për segmentin rrugor Mal i Zi – Shqipëri.

III.1. Gjurma e Korridorit Adriatiko-Jonian dhe kostot

Korridori Adriatiko Jonian në Shqipëri është i ndarë në 13 seksione, sipas studimit të konceptuar (*conceptual design*) të financuar nga WBIF. Në territorin shqiptar nis në Muriqan dhe kalon në mënyrë sekuenciale në Balldren, Milot, Thumanë, Kashar, Lekaj, Konjat, mbivendoset me bypass-in e Fierit, Levan, Poçem, Memaliaj, Subash, mbivendoset me *bypass*-in e Gjirokastrës, duke përfunduar në Kakavijë.

³ <https://www.wbif.eu/project/PRJ-MULTI-TRA-002>

Tabela 2. Korridori Adriatiko-Jonian, segmentet dhe kostot

| Seksionet | Segmenti | Gjatësia (KM) | Kosto (pa shpronësimet), mln euro | Kosto me TVSH (mln eur) | Kosto e shpronësimeve | Kosto totale, përfshirë TVSH 20% dhe shpronësimet, mln euro | Kosto/km (përrjashtuar shpronësimeve) |
|---------------|-----------------------------------|---------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------|---|---------------------------------------|
| Seksioni 1 | Muriqan (Kufi) – Balldren (Lezhë) | 40.95 | 294.5 | 353 | 10.6 | 364 | 8.6 |
| Seksioni 2 | Balldren (Lezhë)-Milot | 16.2 | 147.8 | 177 | 8.9 | 186.26 | 10.9 |
| Seksioni 3 | Milot-Thumanë | 13.5 | 35.1 | 42 | 3.1 | 45.22 | 3.1 |
| Seksioni 4 | Thumanë-Kashar | 21.05 | 162.4 | 195 | 8.7 | 203.58 | 9.3 |
| Seksioni 5B | Kashar-Lekaj | 33.6 | 486.8 | 584 | 12.9 | 507.06 | 17.4 |
| Seksioni 5C | Lekaj-Konjat | 14.2 | 81 | 97 | 5.9 | 103.1 | 6.9 |
| Seksioni 6+7 | Konjat-Lushnjë-Fier | 28.04 | 168.7 | 202 | 8.8 | 211.24 | 7.2 |
| Seksioni 9A-2 | Levan-Poçem | 26.9 | 166.8 | 200 | 4.3 | 204.46 | 7.4 |
| Seksioni 9B-2 | Poçem-Memaliaj | 37.8 | 623.3 | 748 | 5.4 | 753.36 | 19.8 |
| Seksioni 10 | Memailiaj-Ura e Subashit | 20.1 | 271.1 | 325 | 1.1 | 326.42 | 16.1 |
| Seksioni 11 | Ura e Subashit-Bypass Gjirokastër | 10.3 | 68.4 | 82 | 2.1 | 84.18 | 8 |
| Seksioni 12 | Bypas Gjirokastër | 9.7 | 66.9 | 80 | 1.2 | 81.48 | 8.2 |
| Seksioni 13 | Bypass Gjirokastër-Kakavijë | 23.8 | 143.9 | 173 | 3.3 | 175.98 | 7.3 |
| | Totali | 296 | 2,717 | 3,260 | 76 | 3,336 | 10 |

Burimi:WBIF

Sipas WBIF, kosto totale e tij në Shqipëri është vlerësuar në 2.7 miliardë euro punime ndërtimi (ose 3.26 miliardë euro nëq përfshihet dhe TVSH). Duke përfshirë dhe shpronësimet, që arrijnë në 76 milionë euro, Korridori Adriatiko-Jonian në Shqipëri ka një kosto totale prej 3.34 miliardë euro. Kosto mesatare për kilometër rezulton rreth 10 milionë euro (përfshirë shpronësimet).

Seksioni më i shtrenjtë është Seksioni 9B-2 (Poçem-Memaliaj), me një kosto totale të vlerësuar prej 748 milionë euro (pa shpronësimet), ose gati 20 milionë euro për kilometër katror, për shkak të terrenit të vështirë dhe ndërhyrjeve në tunele.

Më pas renditen seksionet Kashar-Lekaj (580 milionë euro në total, ose 17.4 milionë euro për km) dhe Murriqan (kufi)-Balldren (Lezhë), me 353 milionë euro (pa shpronësimet), ose 8.6 milionë euro për km. Projekti teknik (*conceptual design*) i hartuar për llogari të WBIF parashikon ndërtimin e këtij korridori sipas stadardeve të Bashkimit Europian.

Harta 2. Gjurma e Korridorit Adriatiko-Jonian dhe kostot

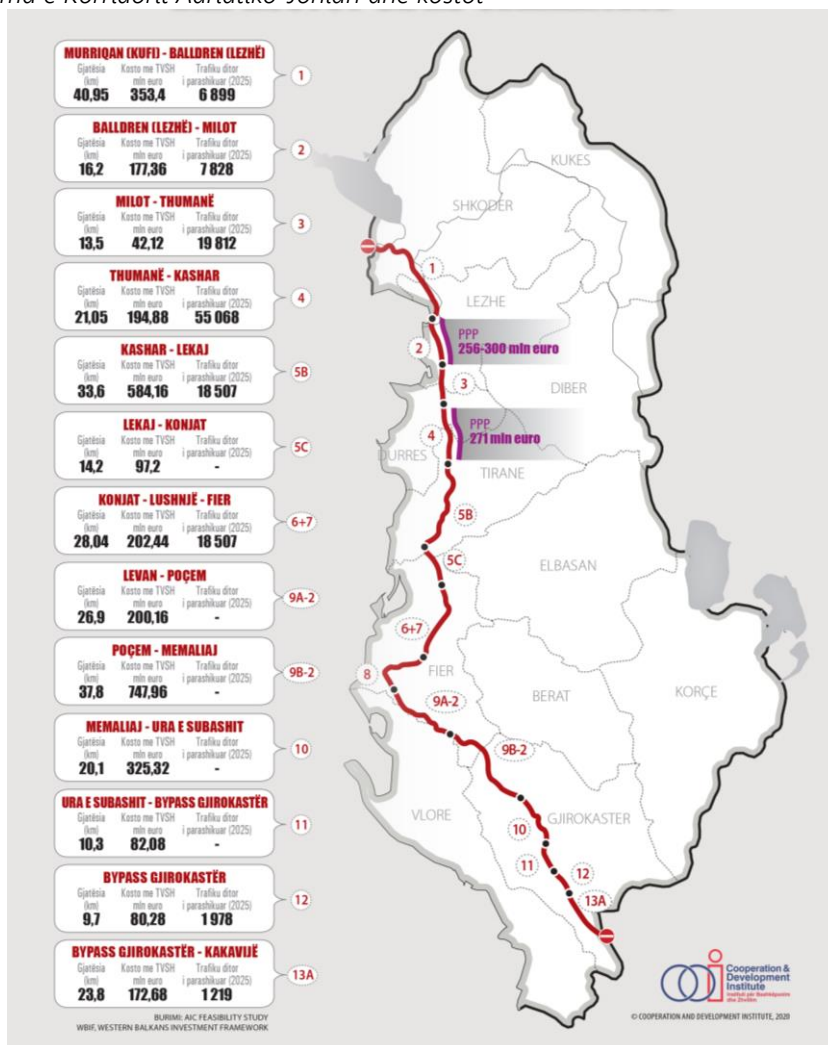


Tabela 3. Renditja e segmenteve sipas kostos totale per segment (mln euro)

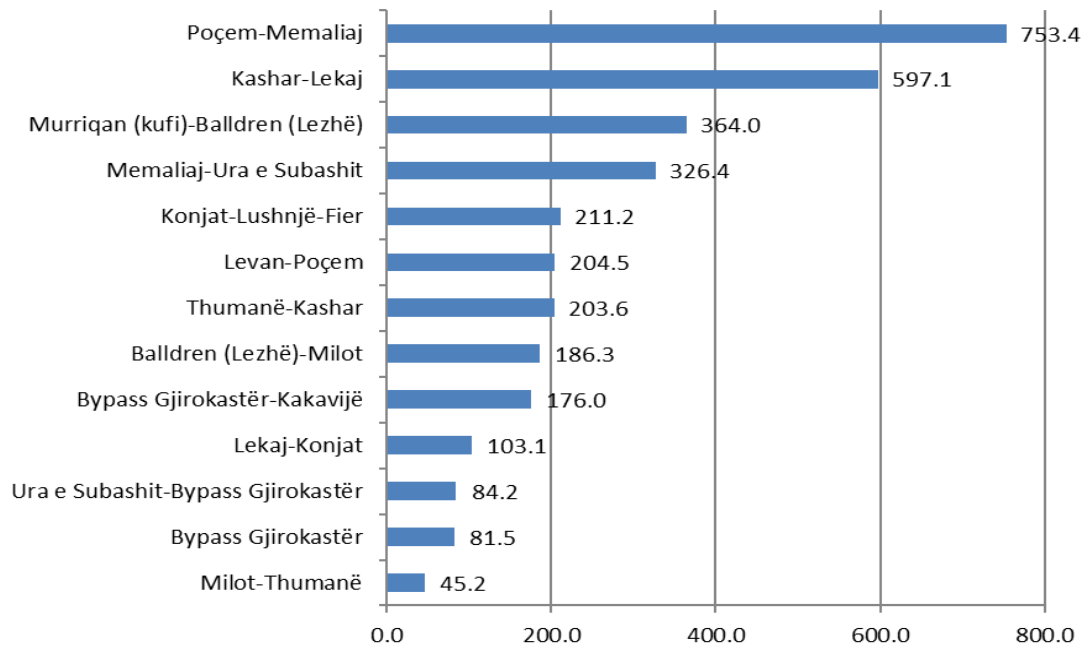
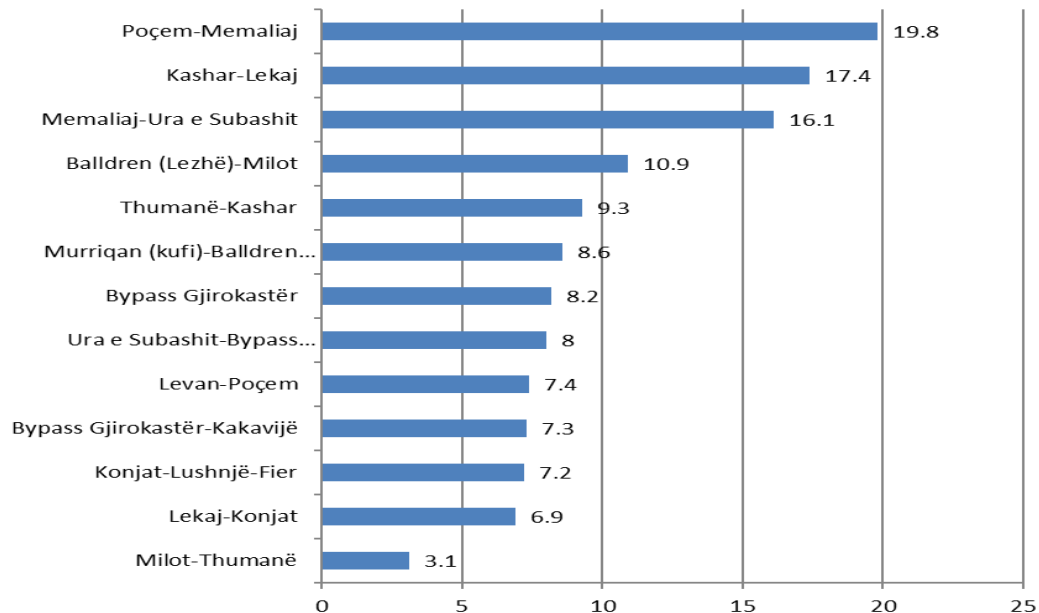


Tabela 4. Renditja e segmenteve sipas kostos/km, euro (përfshijë shpronësimet)



III.2. Mbivendosja me PPP-të

Paralelisht me përgatitjen e studimit të para-fisibilitetit të KAJ, qeveria shqiptare ka dhënë për ndërtim disa segmente të këtij korridori përmes metodologjise PPP. Kontratat janë aprovuar pas propozimeve të pakërkua, të ardhura nga kompani ndertimi private shqiptare. Kjo praktike dhe modalitetet e përzgjedhjes së kontraktorëve private kanë hasur në gjykimin kritik të disa institucionave financiare ndërkombëtare. Sipas një raporti të BERZH⁴, *"PPP-të e mëdha të diskutueshme vazhdojnë të jepen, veçanërisht në sektorin rrugor (për shembull seksionet Milot-Balldren dhe Orikum-Llogora), pa një nivel të mjaftueshëm të analizës kosto-përfitim dhe konkurrencë në procesin e tenderit. Kjo rrit koston e mundshme sociale dhe e ekspozon qeverinë ndaj rreziqeve të zbatimit, duke pasur parasysh gjithashtu mungesën e përgjithshme të të dhënave dhe situatën financiare të ofertuesve të zgjedhur, në raport me shkallën e projekteve të tenderuara"*.

Për të ofruar një perspektivë faktuale mbi dukurinë e PPP në akset e Axfordës së Ndërlidhshmërisë në Shqipëri, po prezantojmë më poshtë disa të dhëna mbi dy propozime të pakërkua: segmenti Milot-Balldren (17 km) nga kompania A.N.K, dhe segmenti Thumanë-Kashar nga kompania Gener 2.

i) segmenti Milot - Balldre

Segmenti i parë PPP në AN në Shqipëri është ai i Milot - Balldre, ofruar nga koncesioneri me një kosto totale prej 256 milionë euro për 17 km. Projekti u iniciua në vitin 2018, pas një propozimi të pakërkua të kompanisë shqiptare A.N.K. Në tetor 2018 kompania A.N.K fitoi procedurën konkurruese për dhënien me koncesion/PPP të ndërtimit dhe mirëmbajtjes së rrugës Milot –Balldre, me vlerë ndërtimi dhe mirëmbajtje gjithsej 161.5 milionë euro, pa TVSH.

Pas një rinegociimi pa garë⁵ të interesave, vlera e kontratës shkoi në 213 mln euro pa TVSH (ose 256 mln euro me TVSH). Kontrata është e hapur dhe vlera e saj mund të rritet më tej deri në 300 milionë euro, pasi autoriteti kontraktor mund të kërkojë shtesë punimesh. Kontrata është miratuar në Kuvendin e Shqipërisë në korrik 2019, por nuk ka filluar ende zbatimin, pasi kompania fituese ka hasur vështirësi në sigurimin e kredisë nga bankat e nivelit të dytë.

Në nëntor të vitit 2018, pak pas fitimit të tenderit nga Kompania ANK, WBIF anuloi projektin për studimin e fisibilitetit të bypass-it të Lezhës. Sipas minutave të zbardhura të takimit të Grupit të Financuesve të Projekteve⁶, përfaqësuesja e Bankës Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim-BERZH (Zsuzsanna Hargitai) konfirmoi se një PPP (propozim i pakërkua) ishte pranuar nga qeveria shqiptare dhe si rrjedhojë granti do të anulohet dhe fondet duhet të rikthehen institucionit financiar (rreth € 351,750).

Siç u përmend dhe më lart, BERZH⁷ e ka përmendur specifikisht rastin e Milot-Balldre, në raportin e fundit të Tranzicionit 2019-2020, ku e vuri theksin te kapaciteti i ulët i kompanive shqiptare për ndërtimin e projekteve të mëdha, në mungesën e përgjithshme të të dhënave, dhe mbi situatën e

⁴ <https://www.ebrd.com/transition-report-2019-20>

⁵ Një pjesë e kontratës është kontraktuar përmes tenderit konkurrues dhe më pas pjesa tjetër është rinegociuar pa garë për interesat, një praktikë që nuk mbështetet në asnjë ligj. *"Sipas propozimit të rishikuar financiar, sipas deklaratës të datës 19.3.2019, norma e interesit e llogaritur për gjitha burimet e financimit të përcaktuara më sipër është 5%",* thuhet në kontratë (bëhet fjalë për tre burimet e financimit të kompanisë nga kredia, kapitali i vet dhe furnitorët prej 140 milionë eurove). Ky rinegociim pa garë e çoi vlerën e kontratës në 213 milionë euro, duke e rritur atë me 32%

⁶ <https://www.wbif.eu/storage/app/media/Library/12.Meetings/2.%20Project%20Financiers%20%20Group/26th PFG/1>

⁷ <https://www.ebrd.com/transition-report-2019-20>

fuqisë financiare të ofertuesve të zgjedhur në raport me buxhetin dhe kompleksitetin e projekteve të kontraktuara.

Sipas dizajnit conceptual të përgatitur për llogari të WBIF, segmenti Milo-Balldré ka një kosto totale me TVSH prej 177 milionë eurosh, ose 10.9 milionë euro për km (përfshirë TVSH), ose rreth 30% më të ulët se varianti i miratuar nga Qeveria, pas propozimit të kompanise ANK. Në këtë rast diferenca e kosto totale është të paktën rreth 80 milionë euro. Diferenca në kosto mund të shpjegohet eventualisht nga parametrat teknikë të propozimit të pakërkuar të cilët ndryshojnë nga standardet e ndërtimit të rrugëve të kërkuara nga Bashkimi Evropian⁸. Si pasojë ky segment nuk është në të njëjtën linjë specifikesh teknike me segmentet e tjera të KAJ.

ii) segmenti Thumanë - Kashar

Segmenti i dytë është ai Thumanë - Kashar. Kontrata e tipit PPP, e cila ishte propozuar nga kompania vendase Gener 2 në korrik 2018, pas një propozimi të pakërkuar me vlerë 226 mln euro pa TVSH dhe 271 milionë euro me TVSH, u anulua në mënyrë të njëanshme nga qeveria shqiptare në fillim të vitit 2019. Ky veprim unilateral u argumentua me nevojën për të kanalizuar fondet drejt reformës në arsim, pas protestave të vazhdueshme të studentëve në vjeshten e vitit 2018.

Por projekti vijon të mbetet në prioritetet e qeverisë dhe pritet që gjatë 2020-s të hapet sërish thirrja për dhënien e tij me koncesion. Mënyra e kontraktimit dhe financimit pritet të ndryshojë formë, pasi sipas të gjitha gjasave do të jetë i formës BOT (Build-Operate-Transfer). Në këtë formë investimi kryhet nga kompania, e cila më pas do të shfrytëzojë rrugën me pagesë⁹ për një afat të caktuar.

Segmenti Thumanë – Kashar, sipas variantit zyrtar të prefizibilitetit shtrihet në një trasë krejt të re në të 21 kilometrat e tij, e konceptuar si një autostradë e kategorisë A, me shpejtësi maksimale prej 120 kilometër në orë. Sipas studimit conceptual përgatitur nga WBIF në kuadër të Korridorit Adriatiko-Jonian, ky segment kushton 162 milionë euro, pa TVSH dhe 195 milionë euro me TVSH. Kjo shumë është 28% më e ulët sesa oferta e pakërkuar (ose 76 milionë euro më pak). Ky segment është ndër më të rëndësishmit e këtij korridori, pasi kalon në një gjurmë tërësisht të re në zonën e qendrës së vendit, zonë e cila është e mbingarkuar nga trafiku.

Tabela 5. Kostot e segmenteve të KAJ dhënë me PPP dhe kosto e vlerësuar nga WBIF

| | Millot-Balldre | | Thumanë-Kashar | |
|---------------------------|----------------|--------------------------------|----------------|--------------------------------|
| | PPP | Seksioni 2 Adriatiko-Jonian | PPP | Seksioni 4 Adriatiko-Jonian |
| Kosto Totale (me TVSH) | 256-300 | 177 | 271 | 195 |
| Kosto për km | 15-17 | 10.9 | 12.9 | 9.3 |
| Diferenca (PPP-Seksioni2) | 79-123 | | 79 | |

Burimi:WBIF dhe perlllogaritjet e autorit

Duke mos pasur qasje në dosjen teknike të segmenteve të mësipërm të ofruar nga koncesionarët, mund të ngremë hipotezën që diferenca e kosto / km mes varianteve të WBIF dhe propozimeve vendase mund të justifikohet nga ndryshimi i parametrave teknike dhe përmirësimi i tyre në versionin e propozuar nga koncesionari vendor. Sidoqoftë deri tani nuk kemi hasur në ndonjë studim që justifikon ndryshimin e parametrave të rrugës nga versioni i propozuar fillimisht nga BE.

⁸ Intervista me inxhinierë të përfshirë në studimin conceptual për korridorin Adriatiko-Jonian

⁹ Sipas deklarimeve të Ministres së Infrastrukturës dhe Energjisë në 13 Shkurt 2020 në Euronews Albania, <https://euronews.al/al/vendi/2020/02/13/lamtumire-ppp-tani-rrugjet-do-te-ndertohen-me-formulen-bot>

III.3. Leverdia

i) leverdia financiare e investitorit

Kosto totale e korridorit Adriatiko-Jonian në Shqipëri vlerësohet në rreth 3.4 miliardë euro, shumë që është e parbartë me 24% të Prodhimit të Brendshëm Bruto (PBB), apo sa rreth 80% e buxhetit të një viti të qeverisë shqiptare. Si pasojë, marrja borxh e një shume të tillë, qoftë dhe pjesërisht, do ta çonte borxhin publik vendor në parametra të padëshirueshëm dhe të paqëndrueshëm (në hipotezën më të keqe borxhi do te arrinte në mbi 90% të PBB-së, nga rreth 70% që është sot).

Tabela 6. Të dhëna mbi koston dhe trafikun ditor të parashikuar në 2025: KAJ në Shqipëri

| Seksionet | Segmenti | Gjatësia (KM) | Kosto me TVSH (mln eur) | Trafiku i parashikuar (2025) |
|---------------|-----------------------------------|---------------|-------------------------|------------------------------|
| Seksioni 1 | Muriqan (Kufi) – Balldren (Lezhë) | 40.95 | 353.4 | 6,899 |
| Seksioni 2 | Balldren (Lezhë)- Milot | 16.2 | 177.36 | 7,828 |
| Seksioni 3 | Milot-Thumanë | 13.5 | 42.12 | 19,812 |
| Seksioni 4 | Thumanë-Kashar | 21.05 | 194.88 | 55,068 |
| Seksioni 5B | Kashar-Lekaj | 33.6 | 584.16 | 18,507 |
| Seksioni 5C | Lekaj-Konjat | 14.2 | 97.2 | - |
| Seksioni 6+7 | Konjat-Lushnjë-Fier | 28.04 | 202.44 | - |
| Seksioni 9A-2 | Levan- Poçem | 26.9 | 200.16 | - |
| Seksioni 9B-2 | Poçem-Memaliaj | 37.8 | 747.96 | - |
| Seksioni 10 | Memaliaj-Ura e Subashit | 20.1 | 325.32 | - |
| Seksioni 11 | Ura e Subashit-Bypass Gjirokastër | 10.3 | 82.08 | - |
| Seksioni 12 | Bypas Gjirokastër | 9.7 | 80.28 | 1,978 |
| Seksioni 13 | Bypass Gjirokastër-Kakavijë | 23.8 | 172.68 | 1,219 |

Burimi: WBIF

Ndërkohë projektet e partneritetit publik privat, ndërsa duken si tërheqëse në momentin e kontraktimit, nuk rezultojnë si zgjidhje aftagjata për disa arsye. Së pari firmat vendase, të cilat deri më tani kanë qenë ofertuesit e pakërkuar ekskluzivë të varianteve me PPP po rezultojnë që nuk i kanë kapacitetet financiare dhe teknike për ndërtimin e veprave të tilla.

Së dyti, propozimet e pakërkuara po rezultojnë me kosto ndjeshëm më të larta, mesatarisht prej 30%, krahasuar me variantet e propozuara, dizajnuara dhe financuara nga BE dhe institucionet financiare ndërkombetare. Deri më tani nuk është vënë në dispozicion të publikut ndonjë analizë që shpjegon këto diferenca në kosto.

Së treti, pavarësisht mënyrës së kontabilitetit në llogaritë kombëtare, PPP-të po konsiderohet gjithmonë e më shpesh në debatet mes institucioneve financiare ndërkombëtare si borxh i fshehur. Edhe pse i shtrirë në kohë pagesat e PPP do të rrisnin indirekt borxhin publik pasi shteti do të detyrohet të kryejë pagesat në vitet në vijim sipas kontratës me koncesionarin.

Financimi përmes donatorëve në kuadrin e WBIF është më i pranueshëm nga ana e leverdisë, pasi projektet janë të kushtezuar sipas standarteve të BE-se dhe të harmonizuara që në konceptim me rregullat dhe normat teknike të BE. Në dyti, rreth deri në 50% e financimit (në rastin e hekurudhave) mund të përfitohet si grant (pjesa tjetër sigurohet me kredi të buta nga donatorët). Nga ana tjetër, problemi është që miratimi i mbështetjes financiare nga BE për këto projekte zgjat relativisht shumë. Po ashtu, kredimarrja pranë institucioneve financiare ndërkombëtare rrit edhe pse në masë më të vogël, borxhin publik në nivele të paqëndrueshme.

Një zgjidhje alternative mund të ishte dhënia e këtyre segmenteve përmes sistemit BOT (Build-Operate-Transfer), ku firmat investitore e bëjnë investimin me fondet e veta dhe e marrin mbrapsht se bashku me normën e fitimit, të shtrirë në kohë përmes aplikimit të tarifave të kalimit të rrugës. Pas një periudhe të caktuar kohe rruga i kthehet shtetit. Në këtë rast është firma private që, përveç fitimit, merr përsipër edhe riskun.

Si parakusht, një investim i formës BOT do të kërkonte që segmenti në fjalë të kishte leverdisshmëri ekonomike përse i takon trafikut të makinave. Nga 13 seksionet shqiptare të KAJ, sipas studimeve të trafikut, të vetmet segmente që kanë interes financiar janë Seksioni 4: Thumanë Kashar (kosto është rreth 203 mln euro total) dhe Seksioni i 5: Kashar-Lekaj (me kosto rreth 597 mln euro).

Sidoqoftë, aplikimi i metodës BOT kërkon ekspertizë të lartë dhe institucione vendore të specializuara në ndertimin e kushteve ligjore, vlerësimin financiar të kontratës shtet – investitor, dhe në monitorimin e saj gjatë viteve.

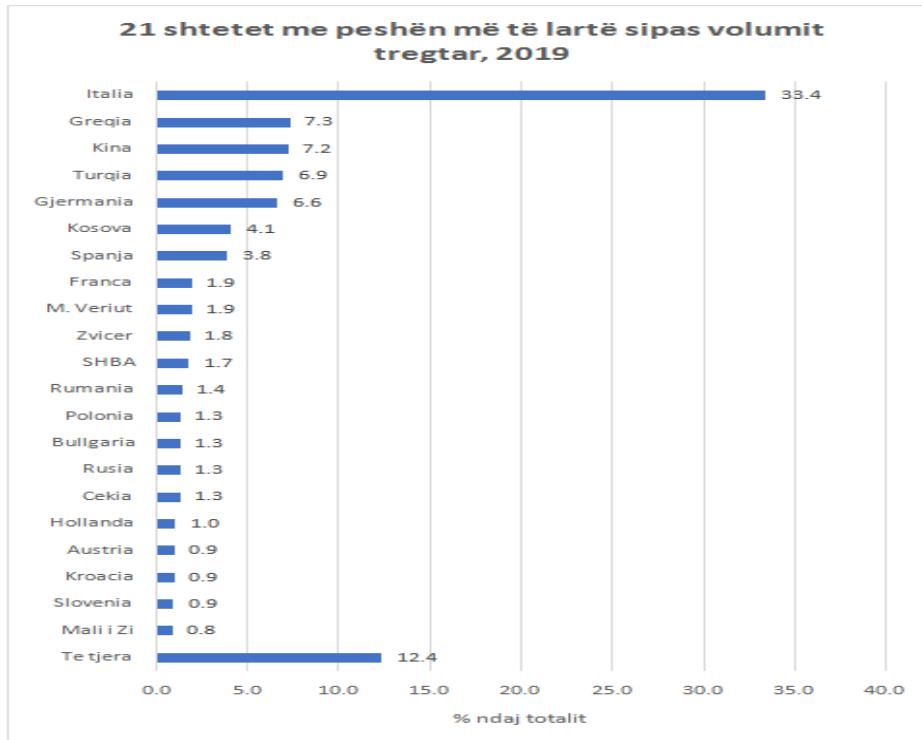
Në të dy këto segmente, trafiku parashikohet që të arrijë deri në 60 mijë makina në 24 orë, duke i bërë të leverdisshme këto segmente për kompanitë e mëdha të ndërtimit që posedojnë kapacitete të larta financiare dhe teknike.

ii) leverdia zhvillimore e shtetit

Një argument zhvillimor që përdoret në favor të korridorit Adriatiko-Jonian përtej leverdisë financiare do të ishte kontributi i tij në nxitjen ekonomike të vendit, konkretisht tregtisë dhe turizmit.

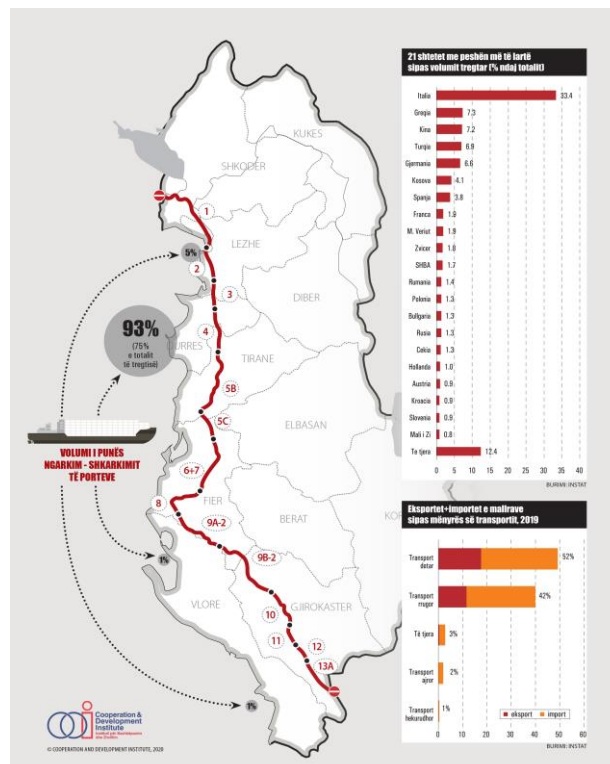
Sa i përket tregtisë, Shqipëria realizon 33% të volumit tregtar vetëm me Italinë. Në total, rreth 70% e tregtisë përpunohet përmes Portit të Durrësit. Po ashtu, ndër 10 partnerët e tjerë kryesorë janë Greqia, Kosova, Rumania dhe Bullgaria.

Grafik 7. Volumi tregtar sipas shteteve partnere, 2019



Burimi: INSTAT

Harta 3. Kanalet e tregtisë së jashtme



Në këtë këndvështrim, për ekonominë shqiptare është shumë më i rëndësishëm zhvillimi i akseve transportuese Lindje – Perëndim, ose thënë ndryshe ri-prioritizimi i Korridorit 8. Këtu përfshihen edhe thellimi dhe modernizimi i kalatave të Portit të Durrësit dhe hekurudha Durrës – Rrogozhinë – Lin.

Në rastin e Portit të Durrësit, modernizimi i kalatave për momentin është pezull.

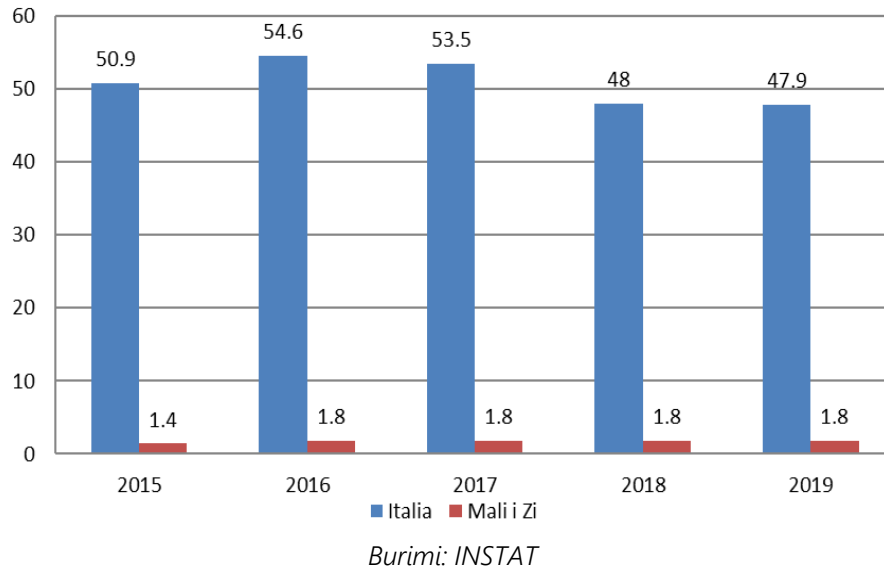
Në rastin e investimeve në hekurudhën Durrës – Rrogozhinë – Lin, punimet janë si më poshtë:

- segmenti Tiranë-Durrës është në proces të shpalljes së tenderit, të planifikuar për në muajin mars 2020, dhe fillimi i punimeve në qershor 2020, ndonëse mund të ketë shtyrje për shkak të situatës së krijuar me Covid19;
- segmenti Durrës-Rrogozhinë-Lin është në fazë më të hershme. Ka përfunduar studimi i fisibilitetit për rindërtimin e këtij korridori rrugor si dhe për design paraprak të pjesës Durrës – Rrogozhinë.

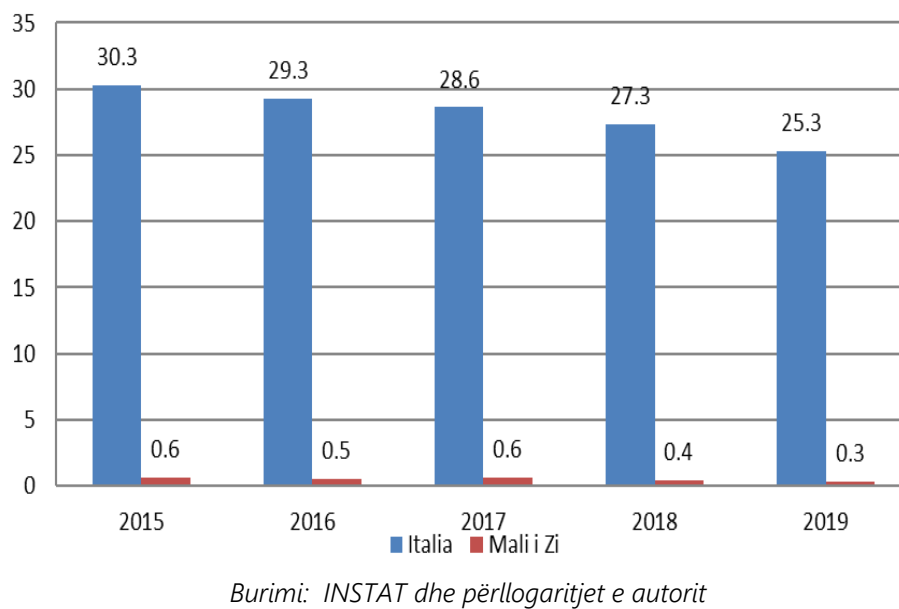
Harta 4. Ilustrim grafik i lidhjeve detare mes Shqipërisë dhe Malit të Zi me Korridorin TEN-T Scandinavian - East Mediterranean, përmes Puglia



Grafik 8. Pesha e eksporteve shqiptare drejt Italisë dhe Malit të Zi, ndaj totalit (%)



Grafik 9. Pesha e importeve shqiptare drejt Italisë dhe Malit të Zi, ndaj totalit (%)



III.4. Rekomandime për Korridorin Adriatiko-Jonian (KAJ)

Specializimi dhe shpërndarja e zinxhirit të vlerës në Shqipëri dhe zinxhirit të furnizimit (*supply chain*), priorizon investimet infrastrukturore në akset lindje-perëndim nëpërmjet lidhjes hekurudhore me Maqedoninë e Veriut, dhe lidhjes detare me Italinë. Pika më e aftërt dhe me kosto më të ulët në investim infrastrukturor e Shqipërisë me korridoret TEN-T të BE-së është Porti i Barit.

Korridorin Adriatiko-Jonian është i një rëndësie të veçantë për ndërlidhjen rajonale dhe evropiane të Shqipërisë. Por në vlerësimin tonë, priorizimi i investimit në KAJ duhet t'i përshtatet më mirë aftësive buxhetore të vendit, strukturës së prodhimit, si dhe strukturës së shkëmbimeve tregtare të Shqipërisë. Kjo arrihet nëpërmjet priorizimit të investimeve në segmentet prioritare dhe me kthim të shpejtë të investimit të këtij korridori.

Dy segmente të KAJ janë dhënë ndërkohë për ndërtim përmes skemës së partneritetit publik privat (PPP), nga të cilët njëri është anuluar. PPP ka qenë në qendër të vëmendjes së institucioneve ndërkombëtare financiare për arsye të ndikimit që ka në buxhet.

Autori vlerëson që në kuadër të kufizimeve buxhetore, një formë alternative e financimit për disa segmente të këtij korridori është përmes koncesionit të formës BOT (*Build Operate Transfer*). Për të siguruar buxhetin e nevojshëm, institucionet shqiptare po shqyrtojnë alternativa të tjera financimi, përfshirë BOT.

IV. AXHENDA E KONEKTIVITETIT DHE PROGRAMI I REFORMAVE EKONOMIKE 2020-2022

Programi i reformave ekonomike (ERP) 2020–2022 u miratua nga qeveria shqiptare në shkurt 2020. Ky program paraqet masat e reformave prioritare të qeverisë së Shqipërisë për periudhën afatshkurtër, me qëllim rritjen e prodhimit vendës, nxitjen e investimeve të reja, sigurimin e një zhvillimi të qëndrueshem dhe rritjen e konkurrueshmërisë.

ERP 2020-2022 përmban tetë reforma kryesore, ku sektori i energjisë dhe transportit është në sektorin e parë: i) Energjia dhe transporti; ii) Bujqësia, industria dhe shërbimet; iii) Klima e biznesit dhe reduktimi i ekonomisë informale; iv) Kërkim, zhvillim dhe inovacion, dhe ekonomia digjitale; v) Tregtia; vi) Arsimi dhe aftësitë; viii) Punësimi dhe tregu i punës; viii) Mbrojtja dhe përfshirja sociale.

ERP 2020-2022 në reformën për transportin dhe energjinë përfshin dy prej projekteve të Axhendës së Ndërlidhjes: i) "Rehabilitimi dhe ndërtimi i segmentit hekurudhor Durrës–Rinas–Tiranë"; dhe, ii) "Ndërtimi i linjës së Interkoneksionit 400 kV (Shqipëri–Republika e Maqedonisë së Veriut)". Në këtë dokument vihet re mungesa e projektit për rehabilitimin e kalatës 1 dhe 2 në Durrës dhe e Korridorit Adriatiko Jonian.

Një tjetër projekt i axhendës së ndërlidhjes i parashikuar në ERP është zhvillimi i infrastrukturës broadband për ekonominë dixhitale, në kuadër të reformës "Kërkim, zhvillim dhe inovacion, dhe ekonomia dixhitale".

i) Linja e interkonjeksionit

Ndërtimi i linjës së Interkoneksionit 400 kV (Shqipëri–Republika e Maqedonisë së Veriut) është në përputhje me objektivin e qeverisë për liberalizimin e tregut të energjisë elektrike dhe rritjen e sigurisë së furnizimit. Me ndërtimin e saj synohet forcimi i lidhjeve të interkoneksionit me rrjetin rajonal të energjisë elektrike, duke krijuar kushte për shkëmbimet tregtare dhe tranzitin e pakufizuar të energjisë elektrike në rajon.

Kjo masë e reformës do të rrisë ndjeshëm investimet dhe do të kontribuojë në punësimin dhe konkurrencën në punë dhe, gjithashtu, do të lejojë uljen e kostos së energjisë për konsumatorët.

ii) Hekurudha Tiranë-Durrës

Masa për rehabilitimin dhe ndërtimin e segmentit hekurudhor Durrës–Rinas–Tiranë është marrë nga ERP-të e mëparshme dhe synon rehabilitimin e linjës hekurudhore 34.17 km midis Terminalit të Transportit Publik të Tiranës (PTT) dhe qytetit të Durrësit dhe ndërtimin e një linje të re hekurudhore dhe shkëmbimi, me gjatësi afro 5 km, që lidh linjën Tiranë–Durrës me Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës. Projekti është pjesë e Korridorit VIII të Hekurudhave dhe promovon lidhjen e transportit mes vendeve të Ballkanin Perëndimor, si një faktor i rëndësishëm për zhvillimin ekonomik, bashkëpunimin rajonal dhe integrimin e tyre në BE.

Linja Tiranë–Durrës është aktualisht seksioni më i ngarkuar i rrjetit hekurudhor shqiptar duke lidhur kryeqytetin me qytetin e dytë më të madh shqiptar dhe me portin e Durrësit, portën kryesore detare të Shqipërisë për në Evropë dhe pjesën tjetër të botës.

Ky është një nga projektet me përparësi strategjike të qeverisë shqiptare Projekti hekurudhor Tiranë–Durrës dhe lidhja me Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës kompletojnë dhe arrijnë plotësisht multi-modalitetin e rrjetit të infrastrukturës midis dy metropoleve, duke krijuar një rrjet efikas midis infrastrukturës rrugore, aeroportit ndërkombëtar dhe portit më të madh në vend dhe një prej më të rëndësishmit në rajon.

Ky projekt pritet të ketë një ndikim të madh ekonomik dhe shoqëror në ndërtimin e poleve zhvillimore / clusters në rajonin në rritje Tiranë/Durrës.

IV.3. Mungon projekti i Rehabilitimit të Portit të Durrësit

Sipas INSTAT, 93% e volumit të punës së ngarkim shkarkimit të porteve kryhet në Portin e Durrësit. 52% e transportit të import-eksportit të mallrave kryhet përmes atij detar, duke e bërë në këtë mënyrë Portin e Durrësit njën më të rëndësishme të aktivitetit tregtar dhe përpunues në vend.

Por programi i reformave ekonomike 2020-2022 nuk ka asnjë parashikim për projektin e Rehabilitimit të Portit të Durrës-it, Kalatat 1 dhe 2. Në njëfarë mënyre ky anashkalim i këtij investimi zbeh ndikimin ekonomik të prishëm të hekurudhës Tiranë/Durrës në këndvështrimin e tregtisë me jashtë, por dhe në planet për afatgjata për zgjerimin e rrjetit të hekurudhave Durrës–Elbasan–Pogradec për tu lidhur me tutje me linjat hekurudhore të Maqedonisë Veriore.

IV.4. Zhvillimi i infrastrukturës broadband / me brez të gjerë

Zhvillimi i infrastrukturës broadband për ekonominë dixhitale është një nga prioritetet e programit të reformave ekonomike 2020-2022, në kuadër të reformës së pestë: "Kërkim, zhvillim dhe inovacion, dhe ekonomia dixhitale.

Qeveria e Shqipërisë ka identifikuar zhvillimin e infrastrukturës digjitale dhe broadband si prioritet kyç dhe e ka përfshirë atë në dokumentet e saj strategjike, si: Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim (SKZHI) 2015 - 2020, Strategjia e Axhendës Digjitale, Programi i Reformave Ekonomike (ERP) 2019–2021, Plani Kombëtar i Broadband-it.

Një studim i plotë i fizibilitetit për zhvillimin e broadband-it është duke u përgatitur me mbështetjen e WBIF. Ky studim do të mbështesë përgatitjen e një Programi Kombëtar për Zhvillimin e Infrastrukturës Broadband në zona gjeografike ku mungon interesi i mjaftueshëm privat për investime në infrastrukturë. Ky projekt synon të arrijë objektivat për lidhjen broadband me të paktën 30 Mbit/s bazuar mbi orientimet e strategjisë "Gigabit Society" të BE.

Zhvillimi i broadband-it është në përputhje me Agjendën Digjitale të BE-së, dhe një nga përparësitë e Planit Shumëvjeçar të Veprimit për Zonën Ekonomike Rajonale (MAP-REA) të miratuar gjatë Samitit të Triestes, të korrik 2017 sipas specifikimeve në ERP 2020-2022.

IV.5. Rekomandime

Aktualisht Shqipëria mbulon me mbështetje financiare nga Axhenda e Ndërlidhshmërisë të gjithë sektorët shenjë. Por autoritetet shqiptare duhet të mbajnë dhe – ku ka mundësi të përshpejtojnë – ritmet e përgatitjes cilësore të projekteve për financim. Po ashtu duhet të përshpejtohet ritmi i zbatimit të projekteve të fituara.

Struktura përgjegjëse duhet të përfitojnë nga momenti i përgatitjes së SKZHI 2020 - 2025 për të ndërlidhur politikën zhvillimore dhe industriale dhe politikën e zhvillimit ekonomik lokal, me Axhendën e Ndërlidhjes, konkretisht me planifikimin dhe zbatimin e investimeve në infrastrukturë, transport, energji, dixhital, etj.

Qeveria shqiptare duhet të përfitojë nga Samiti i Zagrebit, që do zhvillohet në Maj 2020, për të arritur maksimumin e rezultateve përmes dorëzimit të projekteve konkrete në kuadër të Strategjisë së Investimeve dhe Rritjes për Rajonin, të prezantuara nga Presidenti i Këshillit Europian, Z. Charles Michels gjatë vizitës së tij në Tiranë në muajin janar 2020.

V. PROJEKTET KOMBËTARE PRIORITARE NE PROCES PERGATITJEJE - TRANSPORT

Aplikimet për financim që vendet e Ballkanit bëjnë në WBIF duhet të vijnë nga Lista Kombëtare e Projekteve Prioritare (LKPP ose NSPP në anglisht). Kjo listë rendit projektet përparësore të çdo vendi. Përpara se ta aplikojnë për financimin e punëve botore, çdo projekt duhet të kalojë një seri hapash për tu maturuar. Gjatë kësaj faze, BE dhe donatorë të ndryshëm ndihmojnë me asistencë teknike. Në Mars të 2020 lista e projekteve prioritare në sektorin e transportit, ishte si më poshtë:

Tabela 7. Lista e projekteve NSPP në Transport

| Nr | Sektori | Nën-sektori | Mega Projektet | Titulli i projektit | Përshkrimi i projektit/Objektivat | Buxheti Total (indikativ) | Statusi i implementimit |
|----|-----------|---|--|---|--|---------------------------|-------------------------|
| 1 | Transport | Transporti rrugor | Korridorit Qendror-Perëndimor Zgjerimi i Arteries Qëndrore | Infrastruktura e programit-Përmirësimi i ndërlidhjes rajonale | Projekti do të përmirësojë ndërlidhjen rajonale me rrjetin internacional ekzistues dhe do të lehtësojë lëvizjen ndërkufitare për zonat mes Shqipërisë dhe vendeve fqinje, me synimin për të forcuar zhvillimin ekonomik dhe social në rajon. Qëllimi specifik është të promovojë zhvillimin e qëndrueshëm në rajon përmes përmirësimit të infrastrukturës rugore dhe kufitare. | € 195,145,000 | Në vijim |
| 2 | Transport | Transporti përmes rrugëve ujor në brëndësi të territorit-portet | Korridorit Adriatiko Jonian (KAJ) | Porti i Durrësit | Porti i Durrësit është një strukturë e rëndësishme për të plotësuar nevojat e importit dhe eksportit të ngarkesave në Shqipëri dhe aktualisht përpunohen gati 80% të volumeve tregtare detare vjetore. Përmes këtij projekti një thellësi ujore prej 11.5m do të arrihet për vendet e ankorimit. | € 62,500,000 | Projektim i detajuar |
| 3 | Transport | Transport Rrugor | Korridorit Adriatiko Jonian (KAJ) | Ndërtimi i rrugës Thumanë-Kashar-Rrogzhinë | Projekti i Ndërtimit të Rrugës Thumanë-Kashar-Rrogzhinë është pjesë e Listës së Projekteve Prioritare të Hartës SEETO 2018, i cili është dokumenti strategjik dhe planifikues më i rëndësishëm për rajonin BP6 në fushën e transportit. Ky projekt është gjithashtu pjesë e Autostradës/Autostradës urbane Adriatiko-Joniane (Zgjerim Indikativ i Korridorit Mesdhetar Ten-T) dhe mund të konsiderohet një ngushticë në korridorin rrugor. | € 730,262,352 | Projektim i detajuar |
| 4 | Transport | Transport Rrugor | Korridorit Adriatiko Jonian (KAJ) | KAJ Sektori 3: Milot-Thumanë (Gj=13.455 km) | Synimi i studimit dhe punës projektuese është të përgatisë një projekt konceptual për preferencën e KAJ në Shqipëri, duke e zgjeruar me rreth 319 km nga pika kufitare e Muriqanit me Malin e Zi në very-perëndim deri në pikën kufitare të Kakavijës me Greqinë në Jug, si pjesë e korridorit të zgjeruar Ten-T që lidh Triesten (IT) me Kalamatanë (GRE). | € 35,081,964 | Projektim i detajuar |
| 5 | Transport | Transporti Rrugor | Korridorit Adriatiko Jonian (KAJ) | Ndërtimi i ByPass-it të Tiranës | Projekti i Ndërtimit të ByPass-it të Tiranës është pjesë e Listës së Projekteve Prioritare të Hartës SEETO 2018, i cili është dokumenti strategjik dhe planifikues më i rëndësishëm për rajonin BP6 në fushën e transportit. Ky projekt është gjithashtu pjesë e Autostradës/Autostradës urbane Adriatiko-Joniane (Zgjerim Indikativ i Korridorit Mesdhetar Ten-T) dhe gjithashtu pjesë e Korridorit të VIII. | € 133,410,276 | Projektim i detajuar |

SHQIPËRIA NË PROCESIN E BERLINIT: MONITORIMI I AXHENDËS SË NDËRLIDHSHMËRISË

| | | | | | | | |
|----|-----------|-----------------------|---|---|--|---------------|-------------------------|
| 6 | Transport | Transporti Hekurudhor | Korridori VIII- Nderlidhja hekurudhore | Rehabilitimi i linjës hekurudhore Vorë - Hani Hotit | Projekti do të përmirësojë transportin hekurudhor i cili sjell zhvillim ekonomik në rajonin e Evropës Juglindore dhe në veçanti të shteteve të Ballkanit Perëndimor dhe kthen Shkodrën (nga e cila kalon linja Vorë-Shkodër-Kufiri me Malin e Zi) në një pikë ndërkombëtare të transportit të pasagjerëve, kryesisht në Mal të Zi dhe Shqipëri, gjithashtu edhe për banorët e pjesës veriore të Republikës së Kosovës. | € 240,000,000 | Projektim i detajuar |
| 7 | Transport | Railëay transport | Korridori VIII- Nderlidhja hekurudhore | Rehabilitimi i linjës hekurudhore Durrës-Pogradec-Lin dhe ndërtimi i një linje të re hekurudhore deri në kufirin Maqedonas. | Projekti si pjesë e rrjetit të Ten-T lidh 2 shtete të BE-së (Italinë dhe Bullgarinë) me transportin intermodal detar dhe hekurudhor dhe rrit ndërlidhjen hekurudhore të dy vendeve kandidatë (Shqipëria dhe Maqedonia e Veriut) në rajonin e Ballkanit Perëndimor dhe lidh me korridorin shtetin tjetër kandidat, Turqinë, në lidhjen detare/hekurudhore. Ai rrit edhe ndërlidhjen në Serbi, Kosovë dhe Greqi me hekurudhë. | € 335,000,000 | Projektim i detajuar |
| 8 | Transport | Transporti rrugor | Korridori Qendror-Perëndimor Zgjerimi i Arteries Qëndrore | Zgjerimi i autostradës Tiranë-Durrës | Autostrada Tiranë-Durrës lidh dy pikat më të mëdha të vendit. Tiranën si kryeqytet të Shqipërisë me portin më të madh të vendit, Portin e Durrësit, si dhe vendin turistik të Durrësit sidomos me gjatësinë bregdetare Durrës-Golem-Mal i Robit. Në këtë mënyrë, rruga është më e ngarkuara përsa i përket trafikut të automjeteve dhe kulmon në verë, sidomos në vitet e fundit me ndërtimin e rrugës së re nga Kukësi në Kosovë, dhe rajone të tjera. | € 205,000,000 | Projektim i detajuar |
| 9 | Transport | Transporti Ajror | Programi i Zhvillimit të Aksit Intermodal të Jugut | Aeroporti i Vlorës | Rrit aktivitetin turistik dhe ekonomik në pjesën Jugore të Shqipërisë dhe gjithashtu rrit ndërlidhjen me linjat ajrore që ofrojnë shërbime në rajon. | € 40,178,570 | Tenderi i hapur për CBO |
| 10 | Transport | Transporti rrugor | Middle-West Corridor Extension of the Middle Artery | Ndërtimi i rrugës së Unazës së Jashtme të Tiranës (Pjesa Verior) | Projekti i Rrugës së Unazës së Jashtme ka si synim të eliminojë trafikun (që nuk ka as origjinën as destinacionin në Tiranë) përmes qytetit. Prandaj, idalisht folur, trafiku përmes qytetit duhet eliminuar nga zonat urbane, duke lehtësuar kështu zonat urbane nga trafiku i mbirënduar dhe duke përmirësuar mjedisin urban. Në anën tjetër, gjithashtu promovohet edhe zhvillimi nën-qëndror. Për më tepër, volume i trafikut në Rrugën e Unazës së Jashtme mund të jetë i ndryshëm nga një pjesë në tjetrën. Ai është gjithashtu një korridor i rëndësishëm për transportin e mallrave, i cili ndodhet edhe në Korridorin e VIII të Transportit Pan-Evropian. | € 55,000,000 | Projektim i detajuar |
| 11 | Transport | Transporti hekurudhor | Korridori VIII- Nderlidhja hekurudhore | Ndërtimi i linjës së re hekurudhore Pogradec - Korçë – kufi me Greqinë | Ky projekt është i përfshirë në rrjetin gjithëpërfshirës SEETO dhe Korridorin e VIII të Ten-T me hekurudhë nga Pogradec-Korçë deri në pikën kufitare të Shqipërisë me Greqinë Kapshticë/Ieropigi dhe do të vendosë një marrëveshje për një pikë të përbashkët kufitare të modeluar nga SEETO dhe BE Shtete anëtare për implementim në Shqipëri/Greqi për reduktimin e procedurave ndërkufitare në bazë të modelit aktual të implementimit të Planit të Veprimit të vendosjes së një pike kufitare të përbashkët në stacionin e Tuzit, nën protokollet e të dyja infrastrukturëve hekurudhore të Shqipërisë dhe Malit të Zi. | € 151,000,000 | Studim fizibiliteti |

Burimi. Zyra e Kryeministrit të Shqipërisë

Ndërtimi i Bypass të Tiranës, me një kosto të vlerësuar prej 134 milionë eurosh është një projekt i planifikuar në NSPP dhe në të njëjtën kohë pjesë e Listës së Projektit Prioritar të MAP SEETO 2018. MAP SEETO 2018 është dokumenti më i rëndësishëm strategjik dhe planifikues i rajonit WB6 në fushën e transportit. Ky projekt është gjithashtu pjesë e autostradës Adriatiko - Joniane / Autostrada (Zgjatja Treguese e Korridorit Mediterian TEN-T) dhe gjithashtu pjesë e Korridorit të VIII. Përveç rehabilitimit të hekurudhës Tiranë-Durrës, e cila është në fazë të avancuar, qeveria po punon për të shtrirë rrjetin e hekurudhave në vend, në linjë me prioritetet që Bashkimi Europian i ka dhënë zgjerimit të tyre. Për më tepër BE jep deri në 50% grante për hekurudhat për të promovuar ndërtimin e rrjeteve hekurudhore. Nga një kërkim në listën e projekteve të infrastrukturës të publikuara nga WBIF¹⁰, për infrastrukturën rrugore, përqindja e granteve në raport me kredite variojnë brenda 10-20% të koston totale, dhe vetëm në disa raste mund të arrijnë deri në 40%.

Në fazën e hartimit të detajuar janë një sërë projektesh për rehabilitimin e sistemit hekurudhor, të cilat synojnë lidhjen me rrjetet hekurudhore të Malit të Zi, Maqedonisë së Veriut dhe Greqisë, me një kosto totale prej rreth 750 milionë euro. Këtu mund të përmendim:

- Rehabilitimi i hekurudhës Vora - Hani Hotit, me kosto të vlerësuar prej 240 milionë eurosh. Projekti synon të përmirësojë transportin hekurudhor dhe e kthen Shkodrën në një qendër transporti ndërkombëtar ndërkombëtar të udhëtarëve në aksin Mal i Zi – Shqipëri, si dhe për banorët e pjesës veriore të Republikës së Kosovës.

- Rehabilitimi i hekurudhës Durrës-Pogradec-Lin dhe ndërtimi i linjës së re hekurudhore me kufirin maqedonas, me kosto të vlerësuar 335 milionë euro. Projekti si pjesë e rrjetit TEN-T vendos urat me dy vende të BE-së (Italia dhe Bullgaria) me transport intermodal detar dhe hekurudha, dhe përmirëson lidhjen me hekurudha të vendeve candidate (Shqipëri, Maqedoni e Veriut) në rajonin e Ballkanit Perëndimor.

Hekurudha Durrës - Rrogozhinë - Pogradec - Lin - Maqedoni, (Pan European Corridor VIII) është pjesë e rrjetit të gjashtë vendeve të Ballkanit perëndimor. Aktualisht po punohet për ta kualifikuar si pjesë të Rrjetit Bazë deri në vitin 2023, me perspektivën për një zgjatim indikativ të Korridorit Orient/East Med TEN-T. Ka përfunduar studimi i fisibilitetit për rindërtimin e këtij segmenti si dhe për design paraprak të rrugës Durrës - Rrogozhinë. Më pas do të aplikohet tek WBIF për një grant prej 50% të investimit (64 milionë euro). Ky projekt ka dalë me rezultate të mira sa i përket fluksit të trafikut të pasagjerëve. Problem në këtë projekt është pjesa e Maqedonisë e cila është me kosto shumë të larta - në rreth 600 milionë euro, si dhe gjetja e një gjuhe të përbashkët për pikën e daljes së nga Shqipëria. Fillimisht dalja ishte planifikuar në Lin, por ka pasur shqetësime për ndikimin në mjedis¹¹.

- Ndërtimi i hekurudhës së re Pogradec - Korçë - kufiri me Greqinë, me kosto të vlerësuar 151 milionë euro. Ky projekt ka të bëjë me rrjetin gjithëpërfshirës SEETO dhe Korridorin VIII TEN-T me hekurudhë nga Pogradec – Korçë e deri në kufirin Kapshica / Ieropigi mes Shqipërisë dhe Greqisë. Ky projekt synon arritjen e një marrëveshje të përbashkët që rregullon kalimin kufitar bazuar mbi modelin e SEETO dhe vendeve anetare të BE dhe që do zbatohet nga Shqipëria dhe Greqia. Ky

¹⁰ <https://www.wbif.eu/project/PRJ-MNE-TRA-006>

¹¹ Sipas deklaratimeve të Z. Thimjo Plaku, Drejtor i Politikave dhe Strategjive të Zhvillimit të Transportit dhe Infrastrukturës, në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë gjatë një tryezë të rrumbullakët "Procesi i Berlinit: forcimi i ndërlidhjes dhe bashkëpunimit rajonal", të organizuar nga Instituti për Bashkëpunim dhe Zhvillim në 5 shkurt 2020.

protokoll do të zvogëlojë procedurat ndërkufitare në bazë të modelit të zbatimit të Planit të Veprimit siç aplikuar në stacionin e përbashkët ndërkufitar hekurudhor të Tuzit në Mal të Zi.

Ndërkohë po kryhet një studim parafizibiliteti për lidhjen hekurudhore Shqipëri - (Kapshticë/Kristalopigi) – Greqi në kuadër të programit INTERREG CBC Shqipëri-Greqi. Projekti do të përfundojë në fillim të vitit 2021 dhe më pas do të aplikohet për studimin e fisibilitetit dhe dizajnit të detajuar.



SHQIPËRIA NË PROCESIN E BERLINIT:
MONITORIMI I AXHENDËS SË NDËRLIDHSHMËRISË

©Instituti për Bashkëpunim dhe Zhvillim. Të gjitha të drejtat e rezervuara.
Tiranë, Mars 2020

Instituti për Bashkëpunim dhe Zhvillim
Rr: "Milito Tutulani", Nd.6, Hyrja 8, 3 & 4, 1019,
Tiranë, Shqipëri
E-mail: info@cdinstitute.eu
Website: www.cdinstitute.eu