

SHQIPËRIA NË PROCESIN E BERLINIT: MONITORIMI I AXHENDËS SË NDËRLIDHSHMËRISË

Raport Monitorues
Mars 2021

SHQIPËRIA NË PROCESIN E BERLINIT: MONITORIMI I AXHENDËS SË NDËRLIDHSHMËRISË

Autor:

Ornela Liperi, Eksperte

Redaktoi:

Inva Nela, Instituti për Bashkëpunim dhe Zhvillim

Krisela Hackaj, 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 2021.

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

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

Hyrje	1
Përmbledhje ekzekutive.....	1
I. PROJEKTET E INFRASTRUKTURËS NË AXHENDËN E NDËRLIDHSHMËRISË SË BALLKANIT PERËNDIMOR	3
II. GJASHTË PROJEKTET SHQIPTARE TË INFRASTRUKTURËS NË AXHENDËN E NDËRLIDHSHMËRISË 6	
II.1. Hekurudha Tiranë-Durrës-Rinas (Korridori i Mesdheut)	7
II.2. Rehabilitimi i Portit të Durrës-it, Kalatat 1 dhe 2.....	8
II.3. Linja e interkonjeksionit të energjisë Shqipëri – Maqedoni e Veriut (I): Seksioni i Shqipërisë..	10
II.4. Projekti i infrastrukturës së Internetit me Brez të Gjerë.....	11
II.5 By Pass i Tiranës	12
II.6 Rehabilitimi i HEC Fierzë.....	13
III. PLANI EKONOMIK DHE I INVESTIMEVE	15
IV. PLANI SHUMË VJEÇAR I VEPRIMIT PËR ZONËN EKONOMIKE RAJONALE (MAP REA).....	17
V. PROGRAMI I REFORMAVE EKONOMIKE 2021-2023	18
Konkluzione dhe Rekomandime	19

LISTA E TABELAVE

Tabela 1. Projekteve e Infrastrukturës në AN, të përfituara nga Shqipëria deri me 31 dhjetor 2020 (mln euro)	5
Tabela 2. Ofertuesit për projektin e Hekurudhës Tiranë-Durrës-Rinas (Korridori i Mesdheut).	7

LISTA E GRAFIKËVE

Grafik 1. AN: Shuma totale e projekteve të infrastrukturës të përfitur për vend 2015-2020 (mln euro)	4
Grafik 2. AN - Shpërndarja e projekteve të infrastrukturës sipas sektorit	5
Grafik 3. Financimi i Hekurudhës Tiranë-Durrës.....	8
Grafik 4. Rehabilitimi i Portit të Durrësit – Kalatat 1 dhe 2.....	10
Grafik 5. Linja e interkoneksionit të energjisë Shqipëri-Maqedoni e Veriut	11
Grafik 6. Projekti i infrastrukturës së broadband.....	12
Grafik 7. By Pass i Tiranës	13
Grafik 8. Rehabilitimi i HEC Fierzë	14

LISTA E HARTAVE

Harta 1. Projektet shqiptare të Infrastrukturës në Axhendën e Ndërlidhshmërisë – Nëntor 2020	6
--	---

LISTA E AKRONIMEVE

AN	Axhenda e Ndërlidhshmerise
BERZH	Banka Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim
BOT	Build-Operate-Transfer
CEF	Mekanizimit të Ndërlidhjes së Europës
EJL	Europa Juglindore
ERP	Programi i reformave ekonomike
KAJ	Korridorin Adriatiko-Jonian
NSPP	Lista e Projekteve kombëtare
PPP	Partneritet Publik-Privat

SHQIPËRIA NË PROCESIN E BERLINIT: MONITORIMI I AXHENDËS SË NDËRLIDHSHMËRISË

PEI	Plani Ekonomik dhe i Investimeve
SKZHI	Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim
TEN-T	Rrjetet Transevropiane të Transportit
WBIF	Korniza e Investimeve e Ballkanit Perëndimor

HYRJE

Qëllimi i projektit *“Përgatitja dhe Mbështetja e Shqipërisë në Procesin e Anëtarësimit në BE- ALBE”*, është monitorimi i rregullt i ecursë së projekteve të Axhendës së Ndërlidhshmërisë të zbatuara në kuadër të Procesit të Berlinit në Shqipëri. Projekti gjithashtu synon të analizojë avantazhet që sjell për ekonominë shqiptare - përmes mundësive që jep për përmirësimin e lidhjeve të transportit dhe energjisë me dhe ndërmjet vendeve të Ballkanit Perëndimor dhe Evropës -, si dhe problematikat që e kanë shoqëruar këtë proces.

Projektet, që Shqipëria ka përfituar në kuadër të Axhendës së Ndërlidhshmërisë janë ende në fazat e para të zhvillimit dhe përgjithësisht ka pak informacion publik mbi ecurinë e tyre dhe ndikimit që do të kenë në vend. Si rrjedhojë, ky projekt synon si rritjen e transparencës, ashtu dhe nxitjen e debatit dhe dhënien e rekomandimeve për të përmirësuar monitorimin gjatë zbatimit si dhe leverdisshmërinë e projekteve në funksion të rritjes së vlerës së shtuar për ekonominë vendase dhe përmirësimin të cilësisë së jetës së qytetarëve shqiptarë.

Projekti ALBE është një përpjekje inovative për të kontribuar në ndërtimin e një metodologjie të fokusuar tek ndikimi i politikave dhe masave në terren, dhe që faktorizon dimensionin rajonal. Analiza zhvillohet në kuadrin institucional të Procesit të Berlinit, të nisur në 2014 dhe që simbolikisht do të mbyllë ciklin e tij të parë në Samitin e Berlinit në vjeshtë 2021.

PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE

Në kuadër të Axhendës së Ndërlidhshmërisë deri me 30 Nëntor 2020 Shqipëria ka përfituar gjashtë projekte në fushën e infrastrukturës. Këto projekte arrijnë në një vlerë totale prej 460 milionë euro¹ dhe mbulojnë sektorët e transportit rrugor dhe hekurudhor, energjisë, dixhitalizimit dhe ndërlidhjes detare. Deri në fund të nëntorit 2020, rezulton që punimet në terren nuk kanë filluar në asnjë prej tyre, por ka pasur disa avancime në drejtim të procedurave tenderuese.

Shqipëria është e vetmja nga 6 vendet e Europës Juglindore (EJL6) që ka arritur të marrë financim për projekte infrastrukture në dixhitalizim dhe në 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 fillestar i aprovuar. Procesi i tenderimit për Hekurudhën Tiranë-Durrës-Rinas, i miratuar në vitin 2016, është shtyrë për të paktën një vit² dhe vetëm në fund të tetorit 2020 u shpall fituesi i tenderit ndërkombëtar.³ Linja e interkonjeksionit të energjisë Shqipëri – Maqedoni e Veriut (I): Seksioni i Shqipërisë, projekt i miratuar në vitin 2015, është ende në fazë tenderimi, ndërkohë që në seksionin maqedonas kanë filluar punimet. Rehabilitimi i Portit të Durrësit, Kalatat 1 dhe 2 (të mallrave), një projekt i miratuar në vitin 2018, është pezull, me një të ardhme të pasigurt. Fillimisht, qeveria synoi zëvendësimin e objektivit të rehabilitimit – nga kalatat 1 dhe 2, në kalatat 3 dhe 4. Në dhjetor 2020, qeveria bëri publik planin që Porti i Durrësit të kthehej në një port turistik,⁴ dhe Parlamenti adoptoi

¹ https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/brochure_wb_connectivity_agenda_en.pdf

² https://www.infrastruktura.gov.al/wp-content/uploads/2019/10/STD-Open-Tender-Two-Stage-WORKS-Albanian-Railways- HSH_30102019.pdf

³ <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:VIRJtSundYcJ:https://www.ebrd.com/documents/proucurement/rehabilitation-of-the-durres.pdf%3Fblobnocache%3Dtrue+%&cd=2&hl=en&ct=clnk&gl=al>

⁴ <https://www.infrastruktura.gov.al/balluku-ndertimi-i-marines-se-jahteve-kthen-durresin-ne-qender-te-rendesishme-turistike/>

një ligj të veçantë nr 145/2020 "Për Bashkëpunimin ekonomik mes Qeverisë Shqiptare dhe Qeverisë së Emirateve të Bashkuara Arabe" në favor të inkurajimit të investimeve private me këtë qëllim.⁵

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 fizibilitetit. Një prej këtyre segmenteve është dhënë tashmë me këtë formë, duke shkaktuar tërheqjen e donatorëve institucionalë nga granti që kishin aprovuar për studimin e fizibilitetit për segmentin në fjalë. Së dyti, mungon deri tani një analizë e detajuar për leverdinë ekonomike të Korridorit në territorin ku do të kalojë, për ndikimin e tij në rritjen e konkurrueshmërisë së vendit, dhe mbi kontributin në vlerën e shtuar në sektorët prioritarë.

Ndërkohë në samitin e Ballkanit Perëndimor në Sofje në nëntor 2020, u miratua projekti i By Pass të Tiranës,⁶ njëkohësisht pjesë e dy korridoreve rrugorë: Korridori Adriatiko Jonian dhe Korridorin VIII për një vlerë projekti prej 150.9 milionë euro.

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, shteti shqiptar duhet të identifikojë dhe prioritzojë jo vetëm projektet e infrastrukturës që lidhin vendin me rrjetet europiane, por dhe të balancojë nevojat e zhvillimit ekonomik-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.

Kriza globale e shkaktuar nga Covid-19 po riformaton zinxhirët globalë të tregtisë, me sipërmarrjet ndërkombëtare që po synojnë të shkurtojnë kostot e prodhimit dhe transportit. Shqipëria, për shkak të vend-ndodhjes gjeografike mund të jetë përfituese direkte e këtyre zhvillimeve. Si rrjedhojë, prioritetet gjeo-strategjike duhet të shihen edhe në lidhje me zhvillimet e reja të lidhura me pandeminë.

Metodologjia

Ky studim është përditësim i raportit të mëparshëm të monitorimit të Axhendës së Ndërlidhshmërisë të publikuar në mars 2020. Publikimi i tij përkon me përfundimin e ciklit të parë të procesit të Berlinit, shënuar me kthimin e Samitit të Ballkanit Perëndimor në Berlin.

Metodologjia e raportit të parë dhe përditësimit të tij është e bazuar në kërkime dokumentesh (*desk research*), intervista me aktorët të angazhuar direkt apo indirekt në projektet e axhendës së ndërlidhshmërisë, dhe në kryerjen e analizave krahasuese për kostot dhe leverdishmërinë e projekteve specifike.

⁵https://www.parlament.al/Files/ProjektLigje/20201211143011Ligji%20me%20marreveshjen%20per%20emiratet_compressed.pdf

⁶ https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/brochure_wb_connectivity_agenda_en.pdf

I. PROJEKTET E INFRASTRUKTURËS NË AXHENDËN E NDËRLIDHSHMËRISË SË BALLKANIT PERËNDIMOR

Axhenda e Ndërlidhshmërisë (AN) konsiderohet një nga mekanizmat kryesore të ndihmës së BE-së për nxitjen e rritjes 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. Puna e institucioneve lokale fokusohet veçanërisht në përgatitjen për financim dhe zbatim të projekteve konkrete të investimeve në infrastrukturën rajonale në transport, energji dhe ndërlidhjen dixhitale, si dhe në adoptimin dhe 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 të cilat priten të krijojnë më shumë se 45,000 vende pune.

Në tetor të vitit 2020, Komisioni Evropian përshtati Planin Ekonomik dhe të Investimeve për Ballkanin Perëndimor (PEI).⁷ PEI synon të mobilizojë deri në 9 miliardë euro financime në formë grantesh, dhe deri në 20 miliardë euro kredi nga Fondi i Ri i Mekanizimit të Garancisë së Ballkanit Perëndimor. Në PEI, fokusi vihet te transporti dhe ndërlidhshmëria e energjisë, në tranzicionin e gjelbër – në veçanti dekarbonizimin e prodhimit të energjisë – dhe në transformimin dixhital. Ky plan përfshin dhe një "Agjende të Gjelbër" të re për Ballkanin Perëndimor.

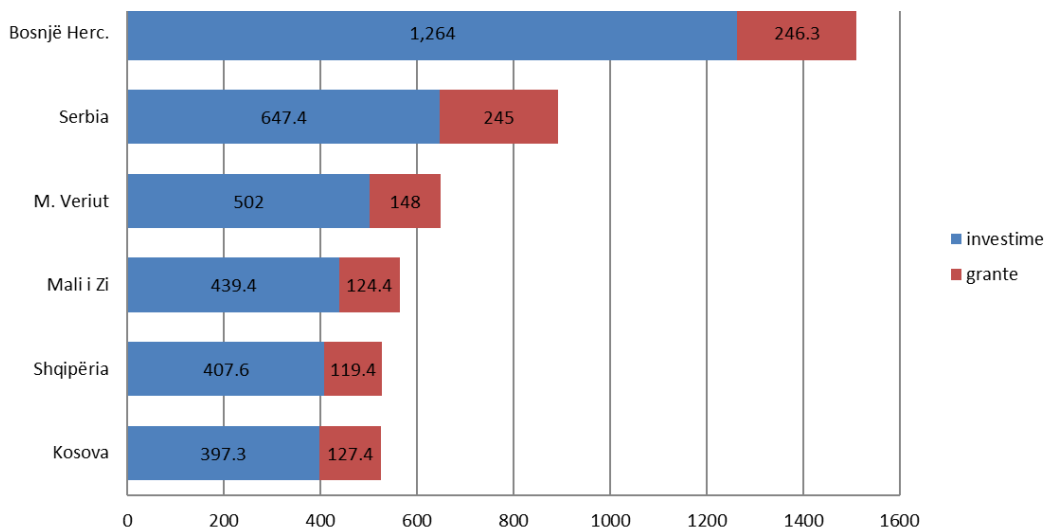
Sa i përket programit të AN 2015-2020, deri në tetor 2020, Bashkimi Evropian i është përmbajtur angazhimit për të dhënë 1 miliard euro grante dhe 124 milionë euro në asistencë teknike për përgatitje projektesh, të cilat kanë tërhequr investime në vlerën e 3.7 miliardë eurove për 45 projekte dhe kanë hapur më shumë se 45 mijë vende pune.⁸

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

⁷ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1811

⁸ 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, Maqedoni e Veriut dhe Serbi.

Grafik 1. AN: Shuma totale e projekteve të infrastrukturës të përfituar për vend 2015-2020 (mln euro)



Burimi: WBIF

Projektet e AN koordinohen përmes Kornizës së Investimeve të Ballkanit Perëndimor (WBIF) përmes sigurimit të financimeve dhe asistencës teknike për investime strategjike. WBIF 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 përfshihen si 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 Mekanizimi i Ndërlidhjes së Europës (CEF) janë struktura në shërbim të këtij qëllimi. Përmes autostradës Adriatiko – Ioniane Shqipëria përfshihet në TEN-T Korridori Mesdhetar.

Deri në tetor 2020, në vlerë totale Shqipëria përfaqëson rreth 11% të projekteve të AN (nga 7% në fund të vitit 2019), duke përmirësuar pozicionin e saj për shkak të miratimit të dy projekteve të reja në samitin e Sofjes për rehabilitimin e HEC Fierza dhe By Bass i Tiranës. Shqipëria ka dhe shpërndarjen më të gjerë në bazë sektori (duke përfshirë transportin, energjinë dhe sektorin dixhital).

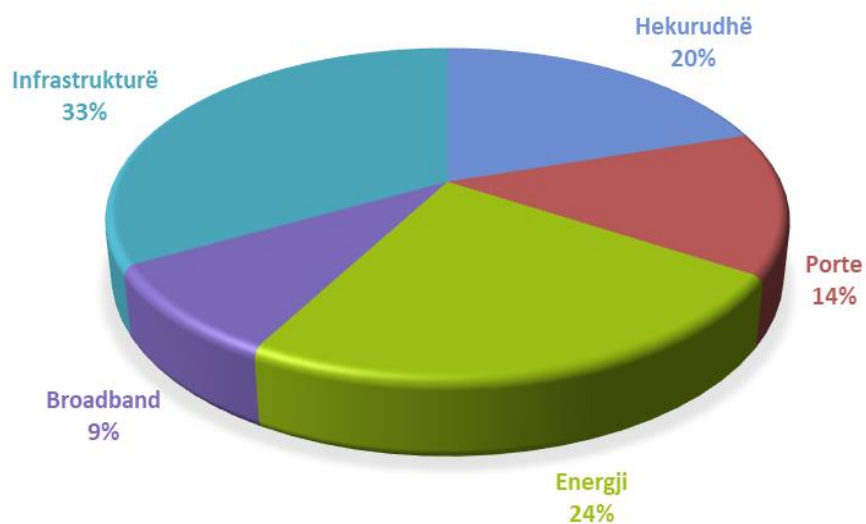
Në total, përveç mbështetjes me asistencë teknike, Shqipëria ka përfituar financim për gjashtë projekte në infrastrukturë: i) Hekurudha Tiranë-Durrës-Rinas; ii) Rehabilitimi i Portit të Durrësit - Kalatat 1 dhe 2; iii) Linja e interkoneksionit të energjisë Shqipëri – Maqedoni e Veriut (I) - Seksioni i Shqipërisë; iv) Projekti i infrastrukturës së broadband; v) Rehabilitimi i HEC Fierzë; dhe vi) Projekti i By Pass të Tiranës.

Tabela 1. Projekteve e Infrastrukturës në AN, të përfituara nga Shqipëria deri me 31 dhjetor 2020 (mln euro)

Nr.	Projekti	Grante - BE	Kredia e BERZH	Kredia e KfW	Kontribut Kombëtar	Totali
1	Hekurudha Tiranë-Durrës-Rinas	38.4	36.9		16.2	91.5
2	Rehabilitimi i Portit të Durrësit Kalatat 1 dhe 2	28.1	25		9.3	62.4
3	Linja e interkoneksionit të energjisë Shqipëri – Maqedoni e Veriut (I): Seksioni i Shqipërisë	15.4	50		4.6	70
4	Projekti i infrastrukturës së broadband	11.2	24		4.8	40
5	By Pass Tirana	34.4	109.2		7.3	150.9
6	Rehabilitimi Hec Fierza	8.4		27.2	7.1	42.7
	Total	135.9	245.1	27.2	49.3	457.5

Burimi: WBIF

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

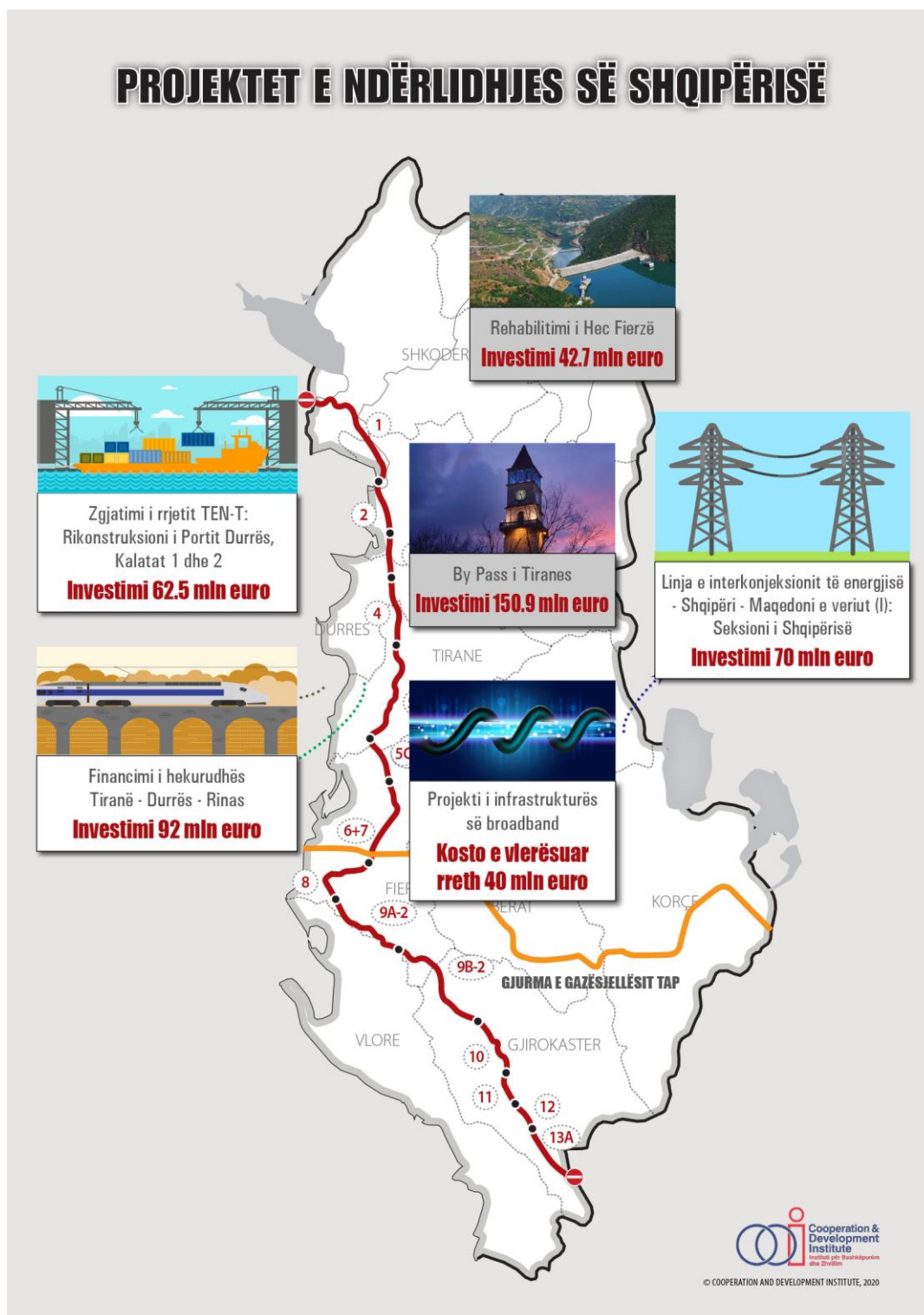


Burimi: WBIF

II. GJASHTË PROJEKTET SHQIPTARE TË INFRASTRUKTURËS NË AXHENDËN E NDËRLIDHSHMËRISË

Deri në Nëntor 2020, në kuadër të AN, Shqipëria ka përfutur financim në grante dhe në kredi për gjashtë projekte infrastrukture. Ndërkohë, Gazsjellësi Trans Adriatik - TAP është projekti më i madh i ndërlidhjes në rajon me një shumë prej 1,5 miliardë EUR investim për pjesën e Shqipërisë, ka përfunduar me sukses dhe ka filluar punën.

Harta 1. Projektet shqiptare të Infrastrukturës në Axhendën e Ndërlidhshmërisë – Nëntor 2020



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 të Durrësit, si dhe ndërtimi i 7.4 km rrugë të reja hekurudhore midis Tiranës dhe aeroportit ndërkombëtar Nënë Tereza në Rinas. Ky është një projekt shumë i rëndësishëm për Shqipërinë që do të krijojë mundësi ekonomike, duke përfshirë edhe turizmin e qëndrueshëm dhe do të mundësojë lëvizjen “e gjelbër” midis zonave më të mëdha urbane në vend⁹.

Pas një shtyrje prej gati dy vitesh, në 27 tetor 2020 BERZH¹⁰ (Banka Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim) ka shpallur si fituese të tenderit për zbatimin e projektit hekurudhor Tiranë-Durrës-Rinas shoqërinë italiane INC S.P.A. Italianët e INC S.P.A dhanë ofertën më të ulët prej 69.7 milionë euro. Dy ofertuesit e tjerë, kompania indiane STS-KALPATARU (KPTL) J.V ofroi 92.29 milionë euro dhe kompania kineze SINOHYDRO- EEB J.V.A 92.53 milionë euro.

Tabela 2. Ofertuesit për projektin e Hekurudhës Tiranë-Durrës-Rinas (Korridori i Mesdheut).

Ofertuesi	Shuma e ofertës
INC S.P.A.	69.7 milionë euro
STS-KALPATARU (KPTL) J.V	92.29 milionë euro
SINOHYDRO- EEB J.V.A	92.53 milionë euro

Burimi: BERZH

Kostoja totale e projektit ishte vlerësuar 92 milionë euro.¹¹ Kjo shumë përfshin vlerën e kontratës me kompaninë që fitoi tenderin e punimeve, por edhe koston për mbështetjen e përgatitjes së projektit, zbatimit dhe mbikëqyrjes (financuar nga një grant i Instrumentit të Investimeve për Ballkanin Perëndimor (WBIF), si dhe koston e shpronësimit dhe TVSH-në (të cilat do të mbulohen nga qeveria shqiptare).

Fillimisht projekti parashikohej të mbaronte në terminalin e transportit publik në Tiranë (ku është sot terminali i autobusëve). Por, për shkak të humbjes së pasagjerëve me largimin e stacionit të trenit, është vendosur që të zgjatet edhe me disa kilometra hekurudhë. Si pasojë terminali i pasagjerëve do të jetë afër ish-stacionit të vjetër të trenit, rreth 200 metra larg parkimit të sotshëm. Hapat e mëtejshëm në implementimin e këtij projekti në 2021 përfshijnë finalizimin e projektit të detajuar inxhinierik dhe fillimin e punimeve.

⁹ Intervistë e posaçme në kuadër të këtij projekti me z. Matteo Colangeli, Drejtor i Zyrës së Bankës Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) në Shqipëri – Intervista e realizuar përmes email, në 15 janar 2021.

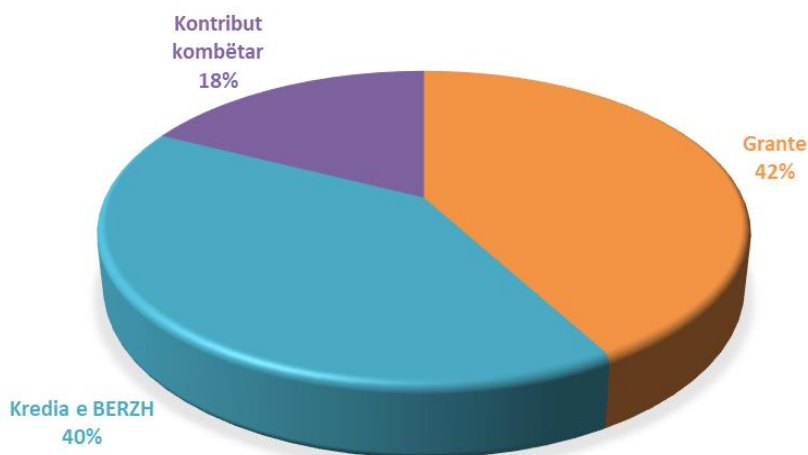
¹⁰ <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:VIRJtSundYcJ:https://www.ebrd.com/documents/proucurement/rehabilitation-of-the-durres.pdf%3Fblobnocache%3Dtrue+%cd=2&hl=en&ct=clnk&gl=al>

¹¹ Intervistë e posaçme në kuadër të këtij projekti me z. Matteo Colangeli, Drejtor i Zyrës së Bankës Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) në Shqipëri – Intervista e realizuar përmes email, në 15 janar 2021.

Ky projekt është në linjë me dy ndërhyrje të tjera të planifikuara në Korridorin 8 dhe në Korridorin Adriatiko Jonian në Shqipëri, si më poshtë:

- Rruga 2: Durrës – Vorë – Shkodër – Hani Hotit / kufiri me Malin e Zi (140 km);
- Korridori 8: Durrës – Vlorë – Pogradec / kufiri me Maqedoninë e Veriut (137 km).

Grafik 3. Financimi i Hekurudhës Tiranë-Durrës-Rinas



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 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. Projekti fillimisht mbeti pezull për shkak të nismës të qeverisë shqiptare për të zhvendosur projektin nga Kalatat 1 dhe 2 drejt rehabilitimit të kalatave 3 dhe 4.

Ky projekt është i vetmi nga projektet e përzgjedhura në Ballkanin Perëndimor për periudhën 2015-2019, për të cilin statusi i punimeve është i shënuar që "mbetet për tu konfirmuar". Pikëpyetjet mbi zbatimin rrjedhin nga vendimi i fundit i qeverisë për ndryshimin e destinacionit të veprimtarisë së Portit të Durrësit.

Në dhjetor 2020, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE) njoftoi se Qeveria Shqiptare nënshkroi një marrëveshje bashkëpunimi me Qeverinë e Emirateve të Bashkuara,¹² e cila synon transformimin e Portit të Durrësit në zonë turistike të dedikuar për pasagjerët dhe jahtet. Investimi i

¹² <https://www.infrastruktura.gov.al/balluku-ndertimi-i-marines-se-jahteve-kthen-durresin-ne-qender-te-rendesishme-turistike/>

parashikuar prej 2 miliardë euro do të realizohet nga EMAAR Group me qendër në Emiratet e Bashkuara.

Sipas masterplanit të hartuar nga Qeveria Shqiptare, porti i mallrave do të rialokohet në zonën e Porto Romanos. Por masterplani, kostoja përkatëse dhe mënyra e financimit) nuk janë bërë publike akoma.

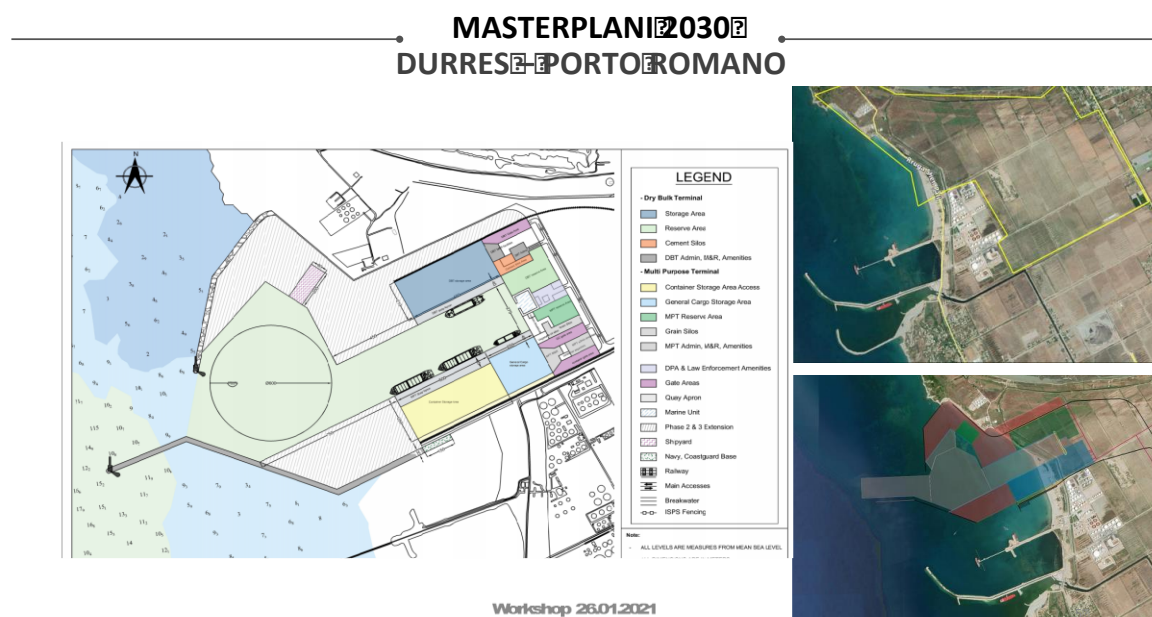


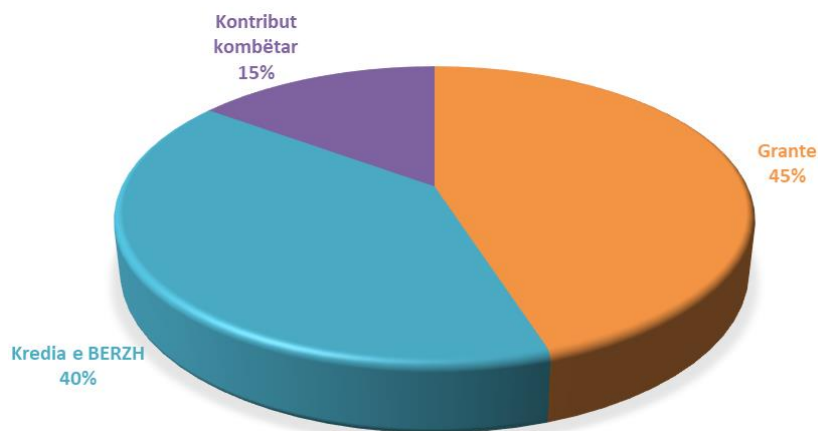
Foto ilustruese e zonës së Porto Romanos

Ndryshimi i destinacionit të Portit të Durrësit pritet të ndikojë në projektin e rehabilitimit të kalatave 1 dhe 2 dhe përfitimin financiar përkatës në kuadër të AN. Sidoqoftë, BERZH nuk e konsideron të pamundur mundësinë e një financimi të ri për destinacionin e ardhshëm në Porto Romano.

“BERZH është Institucioni Financiar Ndërkombëtar kryesor në këtë projekt dhe e ka mbështetur Shqipërinë në përfitimin e granteve për investimin dhe asistencë teknike nga Instrumenti i Investimeve për Ballkanin Perëndimor (WBIF). Ne do të konsideronim gjithashtu mundësinë e një financimi sovran për Projektin nëse kjo do të kërkohej nga autoritetet shqiptare. Por kjo përfundimisht do të varet nga vendimet strategjike të qeverisë për destinacionin e ardhshëm të portit të Durrësit.”¹³

¹³ Intervistë me z. Matteo Colangeli, Drejtor i zyrës së Bankës Europiane për Zhvillim dhe Ndërtim (BERZH) në Tiranë – Intervista e realizuar përmes email, në 15 janar 2021.

Grafik 4. Rehabilitimi i Portit të Durrësit – Kalatat 1 dhe 2



Burimi: WBIF

Sipas të dhënave paraprake, për zhvendosjen e Portit të Durrësit në Porto Romano ekziston një studim fisibiliteti i realizuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, por nuk ka ende një studim konceptual të detajuar.

Aktualisht Porti i Durrësit është në pozita jo konkurruese në rajon për shkak të disa kufizimeve teknike, si thellësia e kufizuar e kalatave që variojnë nga 7,5 deri në 11 m, si dhe kapaciteti maksimal përpunues i terminalit i kontejnerëve.

Të dy këta faktorë, kombinuar dhe me kufizime të tjera operationale, me tendencën e rritjes së volumit së anijeve, sfidat e multi-modalitetit përfshirë dhe lidhjet logjistike (mungesa e hekurudhës, segmente rrugore të papërfunduara) e bëjnë këtë terminal jo konkurrent krahasuar me terminalin e kontejnerëve në portet konkurruese, sidomos me terminalin e Selanikut.¹⁴

Pavarësisht kufizimeve, një riaolokimi i nxituar i Portit të Durrësit nuk do t'i linte kohën e duhur akomodimit të aktiviteteve dhe mund të cenojë operimin e linjave ekzistuese. Menaxhimi i periudhës tranzitore, thellësia e Porto Romano, kapacitetet e terminalit të ri, parametrat e sigurisë, lidhjet infrastrukturore, etj mbeten parametra kyç që kërkojnë studim të thelluar.

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

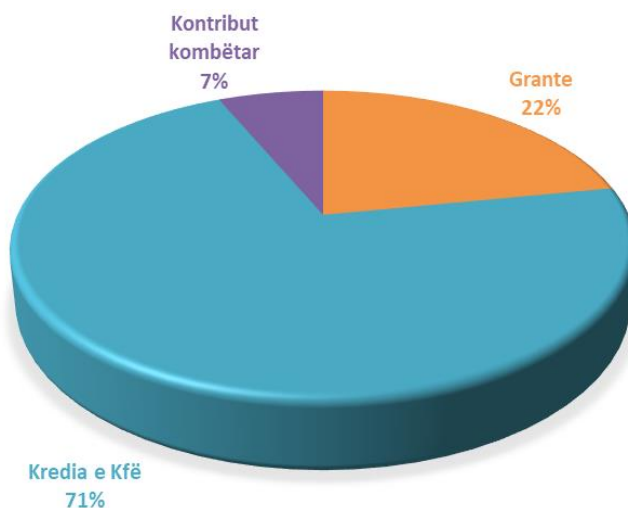
Kosto totale 70 milionë euro

Projekti është miratuar në vitin 2015. Objektivat janë: 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.

¹⁴ Intervistë me inxhinier Osman Metalla, profesor në Universitetin e Durrësit – realizuar me email, 20 janar 2021.

Aktualisht projekti është në fazën e procesit të hapjes së tenderimit për përzgjedhjen e kontraktorëve të kontratave të punimeve, sipas lotëve përkatëse.¹⁵ Fillimi i punimeve pritet në fund të vitit 2021 dhe përfundimi në fund të 2022. Projekti është në një fazë më të mëvonshme në krahasim me seksionin e Maqedonisë, ku punimet kanë filluar që në shtator 2017.

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



Burimi: WBIF

II.4. Projekti i infrastrukturës së Internetit me Brez të Gjerë

Kosto totale rreth 42-48 milionë euro

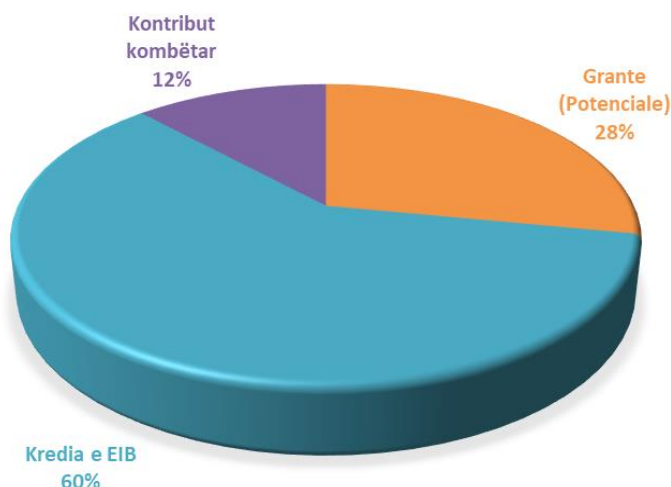
Infrastruktura digjitale dhe lidhja brezgjërë (*broadband*) janë pjesë e shtyllës së integrimit digjital të planit disaveçar të veprimit për zonën rajonale ekonomike në Ballkanin Perëndimor (MAP-REA). WBIF ka miratuar infrastrukturën digjitale si një sektor prioritar në dhjetor të vitit 2017. Projekti i infrastrukturës së Internetit me Brez të Gjerë 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 në të gjithë vendin.

Projekti i qeverisë shqiptare, përfiton një grant prej 520 mijë euro nga WBIF. Ndërkohë, ka përfunduar drafti i parë i këtij studimi. Projekti është ende në fazën përgatitore sipas përditësimit të statusit nga WBIF.¹⁶

¹⁵ <http://ata.gov.al/2020/12/24/nga-linja-e-interkonjeksionit-me-kosoven-dhe-magedonine-e-veriut-te-hec-i-i-skavices-rama-hapem-rrugen-e-nje-transformimi-rrenjesor-ne-energjitike/>

¹⁶ <https://www.wbif.eu/project/PRJ-ALB-DII-001>

Grafik 6. Projekti i infrastrukturës së broadband



Burimi: WBIF

II.5 By Pass i Tiranës

Kosto totale 150.9 milionë euro

By pass i Tiranës është projekti i ri i miratuar në Samitin e Sofjes 2020. Ky projekt investimi parashikon ndërtimin e një unaze të gjatë 21.5 km përreth kryeqytetit e cila përfshin katër ndërkalime, një urë dhe nënkalime e mbikalime. By pass-i është njëkohësisht pjesë e dy korridoreve rrugore që përshkojnë vendin: Korridorit Adriatiko-Jonian, që do të lidhë Triesten në Itali me Kallamatën në Greqi dhe Korridorin VIII, që lidh Maqedoninë me territorin shqiptar me dalje në Portin e Durrësit dhe detin Adriatik.

Vlera e projektit është 150.9 milionë euro. Bashkimi Evropian do të japë 31.9 milionë euro, BERZH do të mundësojë një kredi prej 109.2 milionë euro, 2.5 milionë euro do të jenë grante dhe kontributi i qeverisë shqiptare është 7.3 milionë euro.

By Pass i ri do të ndërtohet në rajonin dhe nyjen më të populluar të sistemit rrugor të vendit. Ai do të lidhë rrugë që tashmë janë të ndërtuara, si autostradat Tiranë-Durrës me Tiranë-Elbasan. Ky by-pass pritet të reduktojë trafikun, ndotjen dhe aksidentet si dhe do të lehtësojë fluksin e trafikut tranzit nga anët e tjera të vendit.

Veprimtaritë për përgatitjen e projektit përfshirë finalizimin e projektit inxhinierik të detajuar¹⁷ vijnë me fondet e Instrumentit të Investimeve për Ballkanin Perëndimor (WBIF). BERZH është institucioni financiar ndërkombëtar kryesor në këtë projekt dhe ka mbështetur aplikimin e suksesshëm të Shqipërisë për investimet dhe grantet për asistencën teknike përkatëse. BERZH po

¹⁷ Intervistë me z. Matteo Colangeli, Drejtor i zyrës së Bankës Europiane për Zhvillim dhe Ndërtim (BERZH) në Tiranë – Intervista e realizuar përmes email, në 15 janar 2021.

punon gjithashtu për një hua të mundshme sovraane për të kontribuar në financimin e këtij projekti. "Nëse të gjithë palët punojnë bashkë me efikasitet dhe financimi aprovohet, ndërtimi i bypassit mund të fillojë në vitin 2022".¹⁸

Grafik 7. By Pass i Tiranës



Burimi: WBIF

II.6 Rehabilitimi i HEC Fierzë

Projekti për rehabilitimin e Hidrocentralit të Fierzës është i dyti propozim shqiptar i miratuar në Samitin e Sofjes. Projekti ka një vlerë totale investimi prej 42.7 milionë eurosh, nga të cilat 27.2 milionë euro është kredi nga Fondi Gjerman i zhvillimit KfW, 8.4 milionë euro financim i BE-së dhe 7.1 milionë euro financim nga qeveria shqiptare.

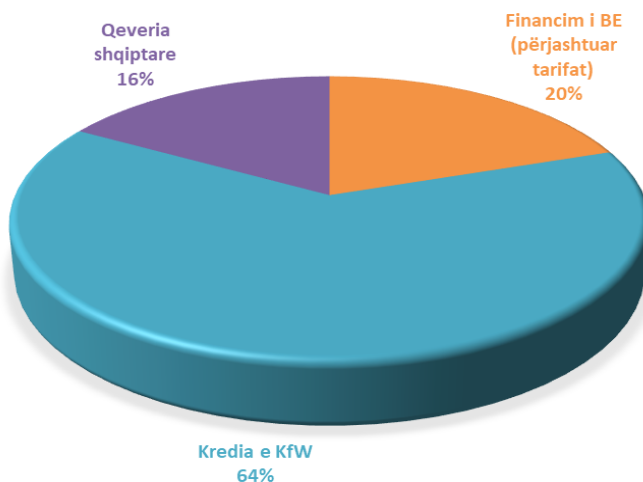
Hidrocentrali i Fierzës, aktualisht është njësia gjeneruese më e rëndësishme e sistemit elektroenergjetik, i cili prodhon mesatarisht 1328 GWh/vit dhe luan rolin e rregullatorit 1-vjeçar të Kaskadës. Agregatet e hidrocentralit të Fierzës janë instaluar rreth 40 vjet më parë dhe kanë kaluar vetëm një rehabilitim të pjesshëm. Në vitet 2004-2006 u zëvendësuan dy rotorë të dy turbinave, ndërsa dy rotorët e dy turbinave të tjera dhe të katër gjeneratorët nuk janë rehabilituar. Gjendja teknike e agregateve dhe sistemeve elektromekanike është e amortizuar.¹⁹

Realizimi i këtij investimi do të mundësojë, rritjen e prodhimit të energjisë elektrike për shkak të rritjes së eficiencës në prodhim me të paktën 4%, uljen e shpenzimeve për mirëmbajtjen periodike, rritjen e gatishmërisë së veprës, si dhe rritjen e jetëgjatësisë së veprës dhe me të paktën 25 vjet. Po ashtu do të reduktohen nivelet e ndotjes përmes shmangies së emetimeve të 25,000 ton/vit dioksid karboni.

¹⁸ Intervistë me z. Matteo Colangeli, Drejtor i zyrës së Bankës Europiane për Zhvillim dhe Ndërtim (BERZH) në Tiranë – Intervista e realizuar përmes email, në 15 janar 2021.

¹⁹ Intervistë e posaçme për qëllimin e këtij publikimi me z. Benet Beci, administrator i Korporatës Elektroenergjetike Shqiptare (KESH) – Intervistë telefonike dhe komunikim me e-mail, në datën 27 janar 2021.

Grafik 8. Rehabilitimi i HEC Fierzë



Burimi: WBIF

Projektet e Axhendës së Ndërlidhshmërisë ose të lidhura me to nuk kanë qenë prioritet në buxhetin e 2019-2020, me përjashtim të financimit të njeve ndërlidhëse të By Pass të Fierit (1.8 miliardë lekë) dhe atij të Tepelenës (1.5 miliardë lekë).

Sipas investimeve vjetore të realizuara nga Ministria e Financave, Projekti koncesionar/PPP për kompensimin për rrugën e Arbrit dhe financimi për ndërtimin e rrugës Kardhiq – Delvinë kanë marrë financimet më të mëdha nga fondet buxhetore në vitin 2020 (përfshijtur 2.5 dhe 1.1 miliardë lekë). Të dy këto projekte nuk janë pjesë e Axhendës së Ndërlidhshmërisë.

Në të njëjtën linjë, projektet e Axhendës së Ndërlidhshmërisë nuk janë parashikuar për financime as në afatmesëm, me përjashtim të projektit koncesionar të ndërtimit dhe të operimit të rrugës Milot – Balldre (pjesë e korridorit Adriatik Jonian), me një vlerë totale projekti prej 31 miliardë lekë.

Projekte të reja të parashikuara në buxhet për tre vitet e ardhshme janë:

- Kontrata e Koncesionit / PPP për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e rrugës Porti i Jahteve;
- By Pass Orikum - Dukat, me vlerë totale rreth 10 miliardë lekë;
- Ndërtimi i Tunelit të Llogorasë, me vlerë totale 18.75 miliardë lekë.

Në infrastrukturën hekurudhore parashikohen vetëm shpronësimet për zbatimin e projektit të linjes hekurudhore Durrës -Tiranë dhe për ndërtimin e linjës së re hekurudhore për në aeroportin e Rinasit (financimi është siguruar në projektet e Axhendës së Ndërlidhshmërisë, siç është referuar më lart).

III. PLANI EKONOMIK DHE I INVESTIMEVE

Faza e dytë, që plotëson nismën e Berlinit të iniciuar në 2014, lidhet me Planin Ekonomik dhe të Investimeve për Ballkanin Perëndimor, të miratuar në nëntor 2020 në Samitin e Sofjes.

Në kuadër të këtij plani, do të mobilizohen rreth 9 miliardë euro për të nxitur rritjen ekonomike dhe për të mbështetur reformat në Ballkanin Perëndimor.²⁰ Një shumë e konsiderueshme do të përqendrohet në përmirësimin e lidhjeve të transportit dhe energjisë, në tranzicionin e gjelbër - në veçanti dekarbonizimin e prodhimit të energjisë - dhe në transformimin dixhital.

Përveç fondeve të BE-së për grante, Planin Ekonomik dhe i Investimeve parashikon angazhimin e mbi 1 miliardë eurove për të siguruar garanci, që do të ndihmojnë në uljen e kostos së financimit për investimet publike dhe private dhe për të zvogëluar rrezikun për investitorët. Mbështetja përmes Mekanizimit të propozuar të Garancisë së Ballkanit Perëndimor pritet të sigurojë deri në 20 miliardë euro investime.

Paketa e investimeve do të jetë një element kryesor për tërheqjen e investimeve publike dhe private në rajon nga Banka Evropiane e Investimeve, Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim dhe institucione të tjera Ndërkombëtare Financiare, Bankat Kombëtare të Zhvillimit, Shtetet Anëtare të BE-së, qeveritë e Ballkanit Perëndimor dhe investitorët privatë.

Plani përfshin prezantimin e një "Axhende të Gjelbër për Ballkanin Perëndimor" e cila pritet të japë një kontribut të rëndësishëm në trajtimin e ndryshimit të klimës, mbrojtjen e mjedisit dhe zhbllokimin e potencialit ekonomik të ekonomisë së gjelbër.

Plani Ekonomik dhe i Investimeve identifikon dhjetë fusha kryesore të investimeve në gjashtë sektorë:

Sektori I: Transporti i qëndrueshëm, synon përmirësimin e korridoreve kryesore të transportit në rajon, për t'i bërë ato më të shpejta dhe në përputhje me standardet e BE-së. Transporti më i mirë do të lehtësojë tregtinë dhe do të nxisë rritjen e qëndrueshme ekonomike. Reformat e ndërlidhjes dhe procedurat e thjeshtuara të kalimit të kufirit janë thelbësore. Tre janë fushat kryesore të synuara:

1. *Lidhja e Lindjes me Perëndimin;*
2. *Lidhja e Veriut me Jugun;*
3. *Lidhja e rajoneve bregdetare.*

Sektori II: Energjia e pastër, synon mbështetje të shtuar në fushën e energjisë në përputhje me ambicien për të arritur neutralitetin e klimës deri në vitin 2050. Dekarbonizimi dhe kalimi në energji të pastër do të jenë prioritetet thelbësore. Prioritet do t'i jepet edhe ndërlidhjeve të energjisë dhe rritjes së përdorimit të burimeve të ripërtëritshme të energjisë. Dy fushat kryesore të synuara janë:

4. *Energji e pastër;*
5. *Tranzicioni nga qymyri.*

Sektori III: Mjedi dhe klima. Agjenda e re e Gjelbër për Ballkanin Perëndimor do të mbështesë tranzicionin e gjelbër, dekarbonizimin, uljen e ndotjes së ajrit, ujit dhe tokës, ekonominë qarkulluese dhe do të promovojë biodiversitetin, lëvizshmërinë urbane dhe zgjidhjet e transportit të gjelbër.

6. *Vala e rinovimit;*
7. *Menaxhimi i mbetjeve dhe ujërave të ndotura.*

²⁰ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1811

Sektori IV: E ardhmja dixhitale. Një axhendë e Dixhitale për Ballkanin Perëndimor parashikon vendosjen e një brezi ultra të shpejtë, me synimin për të siguruar aksesin universal, uljen e kostos së roamingut, zhvillimin e aftësive dixhitale dhe rritjen e sigurisë kibernetike

8. Infrastruktura dixhitale.

Sektori V: Sektori privat. Rritja e mbështetjes financiare për të forcuar aftësinë konkurruese të ndërmarrjeve të vogla e të mesme në sektorë strategjikë dhe për të nxitur rritjen e gjelbër dhe ekonominë qarkulluese, nën Instrumentin e ri të Garantimit të Ballkanit Perëndimor.

9. Investimi në konkurrueshmërinë e sektorit privat.

Sektori VI: Kapitali njerëzor. Mbështetje për sistemet e arsimit dhe trajnimit me cilësi të lartë, punësimit, shëndetit dhe mbrojtjes sociale. Fokusi kryesor në përmirësimin e pjesëmarrjes në tregun e punës, veçanërisht të të rinjve dhe grave, grupeve në nevojë dhe pakicave, në veçanti romëve.

10. Garancia për të rinjtë.

IV. PLANI SHUMË VJEÇAR I VEPRIMIT PËR ZONËN EKONOMIKE RAJONALE (MAP REA)

Krahas projekteve të miratuara të Axhendës së Ndërlidhjes të miratuara gjatë periudhës 2014-2020 dhe kalimit drejt një axhende më ambicioze për programin ekonomik dhe investimet për periudhën 2021-2027, vendet e rajonit po punojnë mes tyre për krijimin e zonës ekonomike rajonale që synon krijimin e një tregu rajonal të përbashkët.

Në korrik të vitit 2017, në samitin e Triestes, liderët e Ballkanit Perëndimor miratuan Planin Shumë vjeçar të Veprimit për Zonën Ekonomike Rajonale në Ballkanin Perëndimor (MAP REA).²¹ Fokusi kryesor i MAP REA, inisiativë që koordinohet nga Këshilli i Bashkëpunimit Rajonal (RCC) është të ndihmojë sektorin privat të arrijë ekonomitë e shkallës së një tregu prej gati 20 milionë konsumatorësh, dhe të përqendrojë modelin e rritjes drejt një zhvillimi të qëndrueshëm afatgjatë. Katër komponentët e saj janë:

- Promovimi i integritit të mëtejshëm të tregtisë;
- Krijimi i një hapësire dinamike investimesh rajonale;
- Lehtësimi i lëvizshmërisë rajonale;
- Krijimi i një axhende dixhitale të integritit.

Disa nga arritjet e REA MAP janë lehtësimi i tregtisë dhe nënshkrimi i marrëveshjes së *roaming*-ut. Disa sfida paraqiten në lidhje me katër komponentët, që kanë të bëjnë kryesisht me madhësinë e tregut. Integrimi i tregut nuk mund të arrihet nëse nuk ka përputhje me fusha të tjera, siç janë politikat e transportit, ekonomia e gjelbër dhe qarkulluese që kanë gjithnjë e më pak barriera ndërsa mallrat transportohen brenda Ballkanit Perëndimor.²²

Prioritet i rëndësishëm për momentin është vazhdimi i grantit fillestar të përfituar nga WBIF, me ndërtimin e infrastrukturës së broadband, e cila mungon në të gjashtë vendet. Po shqyrtohen mundësitë për të aplikuar për projekte infrastrukture në kuadër të WBIF, të cilat do të jenë të dedikuara vetëm për fushën dixhitale, pasi nevoja për fonde vlerësohet e lartë dhe qeveritë e secilit vend nuk mund t'i përballojnë.²³

Një fushë tjetër e re është zona industriale dhe inovative, që është një risi në planin veprimit të përbashkët rajonal, që është në linjë me vizionin në nivel kombëtar. Njësia e zhvillimit të projekteve pranë Këshillit të Ministrave po ka hartuar draftin e parë për programin e inovacionit dhe start-up, që synon të nxisë sistemin e start-up në nivel kombëtar, por edhe për integrimin në kuadrin rajonal.

Industria, turizmi dhe inovacioni janë fushat e reja që po shihen me prioritet në kuadrin e zhvillimit të një tregu rajonal të përbashkët gjatë përgatitjes së planit të veprimit. Synohet promovimi i rajonit si një e vetme dhe tërheqja e investimeve të huaja direkte në rajon, duke shtuar vlerë dhe duke

²¹ https://www.rcc.int/priority_areas/39/multi-annual-action-plan-for-a-regional-economic-area-in-the-western-balkans--map

²² Znj. Pranvera Kastrati, Eksperte e Lartë për Lidhjen Ekonomike dhe Dixhitale në Këshillin e Bashkëpunimit Rajonal gjatë seminarit online "Takeaways from Sofia Summit on Growth, Sustainability and Resilience in SEE6", zhvilluar në 17 nëntor nga Instituti për Bashkëpunim dhe Zhvillim.

²³ Florensa Harxhi, Drejtore e Përgjithshme, Njësia e Programeve të Zhvillimit dhe Bashkëpunimit, në Zyrën e Kryeministrit, Qeveria e Shqipërisë gjatë seminarit "Procesi i Berlinit në 2021: Rasti i Shqipërisë, organizuar nga Instituti për Bashkëpunim dhe Zhvillim në 27 janar 2021.

shfrytëzuar avantazhet konkurruese të secilit vend, në mënyrë që rajoni të promovohet si një i tërë, përballë tregut global.

V. PROGRAMI I REFORMAVE EKONOMIKE 2021-2023

Programi i reformave ekonomike (ERP) 2021 – 2023 u miratua nga qeveria shqiptare në janar 2021. Programi i Reformës Ekonomike 2021 – 2023 paraqet politikat kryesore makroekonomike dhe fiskale që synojnë të vendosin një ekuilibër të qartë midis forcave të brendshme dhe kërcënimeve të jashtme, me qëllim që të mundësojnë zhvillim të qëndrueshëm, rritje të punësimit dhe uljen e borxhit publik. Për më tepër, ERP-ja përmbledh masat e reformave prioritare të Qeverisë së Shqipërisë për periudhën afatshkurtër, me qëllim rritjen e prodhimit vendës, nxitjen e investimeve të reja dhe sigurimin e një zhvillimi të qëndrueshëm dhe rritjen e konkurrueshmërisë.²⁴

ERP 2020-2022 përmbante 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 2021–2023 përmbledh reformat strukturore parësore që janë trashëguar nga ERP-ja e mëparshme, së bashku me propozimet e reja të përfshira në këtë cikël, të lidhura me zhvillimet e reja pas tërmetit të 26 nëntorit 2020 dhe pasojat e krijuara nga shpërthimi i pandemisë së Covid-19. ERP nuk parashikon reforma të reja, ndërsa në linjë me Axhendën e Ndërlidhshmërisë vijon të ketë prioritet:

- Rehabilitimi dhe ndërtimi i segmentit hekurudhor Durrës–Rinas–Tiranë (*Energjia dhe Transporti*);
- Ndërtimi i linjës së Interkonjeksionit 400 kV (Shqipëri)–(Republika e Maqedonisë së Veriut), (*Energjia dhe Transporti*);
- Zhvillimi i infrastrukturës broadband dhe ekonomisë digjitale (*Kërkim, Zhvillim, Inovacion, dhe Ekonomia Digjitale*).

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 të aplikohet për financimin e projekteve, çdo projekt duhet të kalojë një seri hapash për tu maturuar. Gjatë kësaj faze, BE dhe donatorë të ndryshëm ndihmojnë me asistencë teknike. Lista e fundit e projekteve prioritare në sektorin e transportit daton në Mars të 2020.²⁵

²⁴ <https://qbz.gov.al/eli/fz/2021/20/b3be06e6-4b49-406c-b3b3-5e69563107a4>

²⁵ <https://cdinstitute.eu/wp-content/uploads/2020/05/2020-05-20-Axhenda-e-Nderlidhshmerise-ne-Shqiperi-Shqip.pdf>

Konkluzione dhe Rekomandime

Deri në fund të vitit 2020, në kuadër të AN Shqipëria ka përfituar financim në grante dhe në hua për gjashtë projekte infrastrukturore me një vlerë totale prej 460 milionë euro në transportin rrugor dhe hekurudhor, energji, dixhitalizim dhe ndërlidhje detare. Në Ballkan, Shqipëria renditet e parafundit për nga shuma totale e vlerës së projekteve të tërhequra në kuadër të AN, me 11% të totalit.

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 në Itali. Një formë alternative e financimit për disa segmente të këtij korridori është përmes koncesionit të formës BOT (*Build Operate Transfer*). Aplikimi i metodës BOT kërkon ekspertizë të lartë dhe institucione vendore të specializuara në ndërtimin e kushteve ligjore, vlerësimit financiar të kontratës shtet – investitor, dhe në monitorimin e saj gjatë viteve.

Në këtë kuadër, për të siguruar një implementim transparent dhe efikas të projekteve të Axhendës së Ndërlidhjes, qeveria shqiptare duhet:

- Të fokusohet në në caktimin e prioriteteve të qarta dhe në përshpejtimin e ciklit të përgatitjes dhe implementimit të projekteve;
- Të rishikojë prioritetet e saj të zhvillimit në linjë me objektivat e Planit të ri ekonomik dhe të investimeve të aprovuar në Samitin e Sofjes. Rritja e kapaciteteve për hartimin e projekteve është domosdoshmëri;
- Ndryshe nga vendet e tjera të Ballkanit, Shqipëria ka bërë një ndërthurje të financimit të projekteve të AN me partneritetet publike private (PPP). Megjithatë duhet pasur kujdes që këto procedura të jenë sa më konkurrense dhe transparente. Nga projektet e deritanishme të realizuara përmes PPP-ve rezulton se kostot e tyre janë më të larta në raport me projektet e financuara nga donatorët;
- Të jetë më transparente lidhur si me fazën e identifikimit dhe zhvillimit të projekteve të AN, ashtu dhe me planet për ndryshimin e destinacionit të tyre. Mungesa e transparencës lidhur me studimin e mundësisë së transferimit të disa prej operacioneve portuale nga Porti i Durrësit në zonën e Porto Romanos, mund të cenojë efikasitetin e projekteve të tjera të ndërlidhjes infrastrukturore (psh hekurudhat);
- Të koordinohet edhe me institucionet donatore për të evituar mbivendosje si në rastin e dizajnit dhe ndërtimit të hidrocentralit të Skavicës. Komisioni Europian (KE) anuloi asistencën teknike për këtë pasi qeveria shqiptare lajmëroi heqjen e tij nga lista e prioriteteve prioritare të Planit të Investimeve të Ballkanit Perëndimor, duke e riorientur drejt financimeve amerikane nga Korporatës Ndërkombëtare të Zhvillimit Financiar (DFC).



SHQIPËRIA NË PROCESIN E BERLINIT: MONITORIMI I AXHENDËS SË NDËRLIDHSHMËRISË

©Instituti për Bashkëpunim dhe Zhvillim. Të gjitha të drejtat e rezervuara.
Tiranë, Mars 2021

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