

Konektivitet për zhvillim:

Rruga drejt zhvillimit ekonomik



www.d4d-ks.org

Democracy for Development
Demokraci për zhvillim
Demokratija za razvoj



Konektivitet për zhvillim:

Rruga drejt zhvillimit ekonomik

Nëntor 2018

E drejta e autorit © 2018. Fondi Evropian për Ballkanin (EFB), Demokraci për Zhvillim (D4D), Lëvizja Europiane në Shqipëri (EMA) dhe Transconflict Serbia.

Të gjitha të drejtat e rezervuara. Përveç për citim të fragmenteve të shkurtra për qëllim të kritikës dhe kontrollimit, asnjë pjesë e këtij publikimi nuk mund të riprodhohet, ruhet në sistem ku mund të përdoret sërish, apo transmetohet në çfarëdo forme apo përmes çfarëdo mjeti elektronik, mekanik, fotokopjohet, incizohet apo tjera, pa lejen paraprake të EFB, D4D, EMA dhe Transconflict Serbia.

Ky punim është përgatitur nga:

Valëza Zogjani, Gentiola Madhi dhe Boris Žerjav.

Ky punim është përgatitur nga D4D, EMA dhe Transconflict Serbia me mbështetje nga Fondi Evropian për Ballkanin, si pjesë e programit "Think and Link".

Përmbajtja

Hyrje.....	8
SHQIPËRIA	11
Statusi i projekteve.....	13
Transporti: Formati i projekteve në letër	13
Energjia: E ndalur për momentin deri në njoftimin tjetër	17
Vërejtjet përmbyllëse	20
KOSOVA	21
Statusi i projekteve.....	24
Transporti: Afrimi drejt BE-së me nga një kilometër	24
Energjia: Zhvillimi jo i plotë dhe ngadalësimi i orëve	27
Vërejtjet përmbyllëse	30
SERBIA.....	32
Statusi i projekteve.....	35
Energjia: Përmirësimi i furnizimit dhe diversifikimi i burimeve	35
Transporti: Korridori X dhe zgjatimet e tij	37
Vërejtjet përmbyllëse	41
Agjenda e Konektivitetit 2015 – 2018: Gjetja dhe identifikimi i problemeve dhe i mundësive për të ecur përpara	43
Vërejtjet përmbyllëse dhe rekomandimet	47

Lista e shkurtesave

CEFTA - Marrëveshja e Tregtisë së Lirë e Evropës Qendrore
NJQFK- Njësia Qendrore për Financa dhe Kontraktim e Ministrisë së
Financave të Serbisë
BERZH - Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim
BEI - Banka Evropiane për Investime
EMS - Operatori i Sistemit të Transmisionit të Energjisë Elektrike në Serbi
ENTSO-e -Rrjeti Evropian i Operatorëve të Sistemit të Transmisionit
OTEE - Operatori i Transmisionit të Energjisë Elektrike
PRE - Programi i Reformës Ekonomike
FIDIC - Federata Ndërkombëtare e Inxhinierëve Konsulentë
IPA - Instrumenti i Para-Anëtarësimit
MNTI - Ministria e Ndërtimit, Transportit dhe Infrastrukturës e Serbisë
SKZHI - Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim
OST S.A - Sistemi Operativ Shqiptar i Transmisionit S.A.
LPP - Lehtësirat për përgatitjet e projektit
KRB - Këshilli Rajonal për Bashkëpunim
ZER - Zona Ekonomike Rajonale
KRR - Komisioni Republikan i Rishikimit
MSA - Marrëveshja e Stabilizim-Asociimit
NVM - Ndërmarrjet e vogla dhe të mesme
TEN-T - Rrjetet Trans-Evropiane të Transportit
TEN-E - Rrjetet Trans-Evropiane të Energjisë
TEU - Njësia e barabartë me njëzet këmbë
KIBP - Korniza e Investimeve për Ballkanin Perëndimor

Hyrje

Procesi i Berlinit ka sjellë një shtysë të re në krijimin e një bashkëpunimi më të ngushtë ekonomik, politik dhe social ndërmjet vendeve të Ballkanit Perëndimor 6. Ky moment pozitiv u pasua nga strategjia vitit 2018 e Komisionit Evropian me titull “Një perspektivë e besueshme e zgjerimit për dhe angazhim më i madh i BE-së me Ballkanin Perëndimor”.¹ Që nga viti 2015, procesi i Berlinit është duke mbështetur të ashtuquajturën ‘Agjenda e Konektivitetit’ në masat konkrete që priten të sjellin përfitime konkrete për të gjithë qytetarët në tërë rajonin.² Kjo agjendë përbën një kornizë inovative dhe të favorshme për stimulimin e rritjes ekonomike të Ballkanit Perëndimor 6, duke përmirësuar konkurrencën dhe shkëmbimet tregtare, si dhe për nxitjen e bashkëpunimit rajonal ndërmjet vendeve fqinje. Kjo përfshin lehtësimin e integritetit të rajonit në një zinxhir të përbashkët rajonal të vlerës, që do të ngriste në shkallë më të lartë avantazhet konkurruese dhe, së fundmi, por jo më pak nga rëndësia, do të siguronte rezultate të prekshme për jetën e qytetarëve. Agjenda e Konektivitetit paraqet interesin e përbashkët si të vendeve të Ballkanit Perëndimor 6, ashtu edhe të vendeve anëtare të BE-së dhe është pjesë e gjashtë iniciativave më të rëndësishme të promovuara nga Komisioni Evropian në kuadër të strategjisë së re të zgjerimit.

Në vitin 2015, Komisioni Evropian ndau deri në 1 miliardë euro në grante deri në vitin 2020, nga Instrumenti i BE-së për Asistencën e Para-Anëtarësimin, për të mbështetur Agjendën e Konektivitetit në Ballkanin Perëndimor. Projektet e miratuara për secilin nga vendet e Ballkanit Perëndimor kanë një komponent të fortë rajonal që pjesërisht financohen nga mekanizmat e financimit të BE-së dhe pjesërisht nga kontributi³ i vendeve të veçanta. Pa dyshim, duke shmangur një pajtim me ritme të detyruara, me retorikë politike divergjente, shpesh që i ndërsejnë vendet kundër njëra tjetrës, Agjenda e Konektivitetit, *ndër të tjera*, synon krijimin e parakushteve që do t'u mundësonin vendeve të Ballkanit Perëndimor rindërtimin e besimit të ndërsjellë dhe stabilitetin

¹ Komisioni Evropian, Komunikim nga Komisioni për Parlamentin Evropian, Këshillin, Komitetin Ekonomik dhe Social Evropian dhe Komitetin e Rajoneve, “Një perspektivë kredibile të zgjerimit dhe angazhim më i madh i BE-së me Ballkanin Perëndimor”, COM(2018) 65 përfundimtare, Strasbourg, 6.2.2018, gjendet në: <https://goo.gl/PrrKo8>

² Korniza e Investimeve për Ballkanin Perëndimor, “Agjenda e Konektivitetit”, gjendet në: <https://goo.gl/1YKw4U>

³ Më shumë informata lidhur me procedurat e financimit të KIBP gjenden në: <https://goo.gl/EMbdej>

rajonat. Me arsye, kjo ka krijuar shpresa të mëdha si për gjashtë vendet e Ballkanit Perëndimor, ashtu edhe për homologët e BE-së për një veprimtari të popullarizuar drejt zhvillimit rajonal dhe zgjidhjes së mosmarrëveshjeve dypalëshe. Sidoqoftë, arritja e një ekuilibri bashkëpunues bëhet veçanërisht e vështirë kur vendet partnere përpiqen t'i maksimizojnë përfitimet e tyre individuale nga e mira publike rajonale dhe të mbajnë një qëndrim politik të dëmshëm gjatë tërë procesit – përveç cenueshmërisë sa u përket reformave rajonale ekonomike dhe atyre të politikave.

Realizmi i një rajoni më të afërt dhe më të integruar të Ballkanit Perëndimor mbetet ende një sfidë për Agjendën e Konektivitetit, ndërsa është vështirë të përkufizohet suksesi në këtë fazë. Nivelet e pabarabarta sa i përket zhvillimit ndërmjet vendeve pjesëmarrëse, e ndërlidhur kjo me kapacitetet e tyre të brendshme të pamjaftueshme për të zbatuar masa të buta dhe të vështira që kanë të bëjnë me lidhjen e rajonit, ndikojnë negativisht në ecurinë e projekteve që janë në vazhdim e sipër si dhe në arritjen e objektivave gjithëpërfshirës të Agjendës së Konektivitetit. Pavarësisht, pranimi i së kaluarës dhe gjetja e zgjidhjeve për mosmarrëveshjet afatgjata midis vendeve të Ballkanit Perëndimor dëshmon se kjo është një detyrë e vështirë për t'u realizuar. Nga ana tjetër, dëmi politik domino që rrjedh nga mosmarrëveshjet shumë të ndjeshme dypalëshe, e vë në hije progresin që kanë arritur shtetet e Ballkanit Perëndimor në transformimin e tyre e lidhjeve dhe në proceset e integritimit në BE.

Vlerësimi i suksesit të Agjendës së Konektivitetit në rajon bëhet veçanërisht i vështirë për shkak të mungesës së treguesve sasiorë që tregojnë shkallën e progresit, krahas mungesës së konsiderueshme të të dhënave publike në vendet e veçanta në lidhje me gjendjen aktuale të projekteve që janë në vazhdim e sipër, si dhe planet e ardhshme për të ndërhyrë në adresimin e grackave aktuale. Për më tepër, periudha e stërgjatë kohore ndërmjet fazave përgatitore dhe fillimit real të ndërtimit në terren në projektet e konektivitetit e ul nivelin e shkallës së priorizimit të projekteve nga 6 qeveritë e Ballkanit Perëndimor, duke pasur për pasojë një mungesë angazhimi dhe konsistence në shtyrjen përpara të Agjendës së Konektivitetit. Adresimi i këtyre sfidave kërkon një vështrim më të afërt në arritjet dhe mangësitë e Ballkanit Perëndimor sa i përket konektivitetit.

Qëllimi i këtij dokumenti të politikave është që të kontribuojë në dokumentimin e progresit që Shqipëria, Kosova dhe Serbia kanë arritur në zbatimin e

angazhimeve të marra në kuadrin e Agjendës së Konektivitetit. Ai synon të tërheqë vëmendjen në nevojën për të zhvilluar mekanizma monitorues në nivel rajonal, në mënyrë që të sigurohet zbatimi me kohë i këtyre projekteve prioritare të investimeve në nivel ndërkufitar, si dhe për të rritur dukshmërinë, ndërgjegjësimin dhe transparencën për popullatat vendore. Në fund, me këtë dokument synohet të identifikohen rekomandime konkrete sa i përket përmirësimit të situatës në lidhjen infrastrukturore ndërmjet Shqipërisë, Kosovës dhe Serbisë në kontekstin e rritjes ekonomike dhe të prosperitetit në të ardhmen që lehtëson procesin e integritit në BE, duke nënvizuar fushat prioritare si dhe rezultatet e mundshme të përfitimit të ndërsjellë.

Përmirësimi i reformave, caktimi më i mirë i prioriteteve si dhe rritja e bashkëpunimit mund të kontribuojnë në përparimin drejt rritjes ekonomike të nxitur nga opsione të politikave specifike që bazohen në dëshmi për rritjen e lidhjes infrastrukturore. Ky material bazohet në dëshmitë e ofruara kryesisht nga Korniza e Investimeve në Ballkanin Perëndimor (KIBP) dhe raportet e Komisionit Evropian, raportet dhe strategjitë kombëtare, si dhe intervistat gjysmë të strukturuar të kryera gjatë muajve korrik-shtator të vitit 2018 me palët e interesit në nivel kombëtar nga Shqipëria, Kosova dhe Serbia.

SHQIPËRIA

Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim (SKZHI) 2015-2020 e konsideron agjendën e konektivitetit si gur-themel për zhvillimin socio-ekonomik të Shqipërisë.⁴ Përfitimet që dalin nga materializimi i saj duhet të kontribuojnë në krijimin e mundësive të reja të punës dhe përmirësimit të lidhshmërisë fizike. Projektet në infrastrukturë pritet të vendosin themelet për një sistem transporti kombëtar multimodal - i cili më pas do të rriste vëllimin e shkëmbimeve tregtare dhe rritjen ekonomike. Ndërkohë, investimet në energji pritet të arrijnë që të ketë një shfrytëzim optimal të energjisë elektrike në të gjithë vendin, t'i zvogëlojnë humbjet në rrjetet dhe ndërprerjet e shpeshta për familjet dhe konsumatorët e biznesit, përveç rritjes së besueshmërisë dhe cilësisë së shërbimit të ofruar.

Deri më sot Shqipërisë i janë miratuar katër projekteve të konektivitetit, nga të cilat tre janë në fushën e transportit - përkatësisht në hekurudha, infrastrukturën rrugore dhe rehabilitimin e pjesëve të Portit të Durrësit - dhe një në sektorin e energjisë.

Siç ilustron në tabelën 1, projektet janë në faza të ndryshme të realizimit dhe disi në përputhje me afatet përkatëse për zbatim. Megjithatë, disa sfida kryesore për realizimin e tyre në kohë lidhen ngushtë me shpronësimin e tokës për qëllime prioritare kombëtare, grupet e ndjeshme të cenueshme (p.sh. komuniteti rom) që jetojnë në zonat ku realizohen projektet, informaliteti i strehimit, pasuar nga kapacitetet administrative dhe absorbuese dhe respektimi i standardeve teknike të detyrueshme. Sot Shqipëria vlerësohet se ka një nivel të përgatitjes në fushën e rrjeteve ndër-evropiane dhe veçanërisht në lidhje me përgatitjen e kornizave strategjike në fushën e transportit dhe të rrjeteve të energjisë.⁵

⁴ Republika e Shqipërisë, "Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim, 2015-2020", Tiranë, Maj 2016, gjendet në: <https://goo.gl/nM6SEU>

⁵ Komisioni Evropian, "Raporti 2018 për Shqipërinë", S=D(2018) 151 final, Strasbourg, 17 prill 2018, f.80, gjendet në: <https://goo.gl/lbB32h>

Tabela 1: Projektet nga Agjenda e Konektivitetit 2015-2018 të mbështetura për Shqipërinë

Kodi i projektit	Titulli i operimit	Institucionet partner	Vlera Totale e projektit	Granti i EU-së	Kontributi (përitues) kombëtar	Kredi	Institucioni i kredisë	Data e pritjes së përfundmit	Faza momentale
PRJ-ALB-TRA-002	Korridori i Mesdhetar: Interkoneksioni hekurudhor Mali i Zi – Shqipëri –Greqi (Rehabilitimi i pjesës Durrës-Tiranë, ndërtimi i hekurudhës së re për në Rinas)	Ministria e Financave dhe Ekonomisë; Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë; Hekurudhat e Shqipërisë	90.45 mil	32.9 mil (punë dhe furnizime); 2.7 mil (mbështetja për zbatimin e projektit); Granti i EBRD 0.87 mil (ndërtimi i kapaciteteve institucionale)	16.06 mil	36.87 mil	EBRD	12/31/2020	Trending (Në proces)
PRJ-ALB-TRA-013	Porti i Durrësit, Rikunstruksioni i limaneve 1 & 2	Ministria e Financave dhe Ekonomisë; Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë; Autoriteti i portit të Durrësit	62.5 mil	27.7 mil	9.3 mil	25 mil	EBRD	12/31/2018	Në përgatitje
PRJ-MULTI-TRA-002	Studimi i fizibilitetit për Korridorin e Mesdheut: Ekspres-strada Adriatik-Jon (Route 1 & Route 2)	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë	3.5 mil	3.5 mil	/	/	/	4/30/2019	Në përgatitje
PRJ-ALB-ENE-004	Interkoneksioni i energjisë Shqipëri – Ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë (I): Pjesa e Rrjetit në Shqipëri	Sistemi Operativ Shqiptar i Transmetimit (OST sh.a.); Ministria e Financave; Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë	70 mil	14 mil (20% e koston së investimit), nga të cilat 2.53 mil (Kostot e identifikimit të projektit dhe përgatitja); 1 mil nga grantet tjera	5 mil	50 million	KWF	12/31/2021	Në fazë tenderuese

Burimi: KIBP, 2018; Parlamenti i Shqipërisë 2017.

Statusi i projekteve

Transporti: Formati i projekteve në letër

Prioritet strategjik për Shqipërinë është integrimi i sistemit kombëtar të transportit në rrjetet rajonale dhe evropiane, krahas krijimit të një sistemi të integruar multimodal të rrugëve të transportit tokësor dhe detar. Sipas indeksit të fundit të konektivitetit të Bankës Botërore, sot Shqipëria shfrytëzon vetëm 35% të potencialit të infrastrukturës rrugore, ndërsa shfrytëzimi i hekurudhave është pothuajse jo-ekzistent.⁶ Në fakt, vendit ende i mungojnë rrugët moderne dhe të lidhura mirë në nivel kombëtar dhe me vendet fqinje, të cilat do të ishin plotësisht në përputhje me standardet evropiane.

Korridor i Mesdheut: Interkoneksioni hekurudhor Mal i Zi - Shqipëria - Greqia

Në kornizën e Agjendës së Konektivitetit 2016, Shqipërisë iu miratua një projekt i rëndësishëm hekurudhor i interkoneksionit, si pjesë e zgjerimit të Korridorit Mesdhetar⁷ në Ballkanin Perëndimor, përkatësisht Korridori X që lidh Shqipërinë me Malin e Zi në veri dhe Greqinë në jug. Ky projekt hekurudhor përbëhet nga dy komponentë, përkatësisht rehabilitimi i pjesës Durrës-Tiranë, rreth 34.5 km dhe ndërtimi i hekurudhës së re 7.4 km që lidh Tiranën me aeroportin e Rinasit.^{8,9} Kontributi kombëtar në këtë projekt ka të bëjë me koston për shpronësimin e tokës dhe mbulimin e TVSH-së, dhe kjo duhet të mbulohet nga buxheti i Ministrisë së Infrastrukturës dhe të Energjisë për periudhën 2017-2019. Përfituese e kredisë është Hekurudhat Shqiptare S.A. - një kompani shtetërore - dhe norma e interesit të kredisë është 1.25%, që duhet të shlyhet brenda 15 viteve.

⁶ Monitori, "Infrastruktura e dobët, Shqipëria shfrytëzon vetëm 35% të potencialit tregtar me jashtë", 5 shtator 2018, në dispozicion në: <https://goo.gl/yrS9Rs>

⁷ Korridori i Mesdheut e lidh Gadishullin Iberik me kufirin ndërmjet Hungarisë dhe Ukrainës.

⁸ Janë planifikuar edhe dy segmente shtesë të Korridorit VIII që kalojnë nëpër territorin e Shqipërisë, përkatësisht: (i) Durrës - Vora - Shkodra - Hani Hotit, pjesa e kufirit me Malin e Zi (140 km); dhe, (ii) Durrës - Vlorë - Pogradec, në kufirin me Maqedoninë (137 km). Korniza e Investimeve për Ballkanin Perëndimor, "Korridori i Mesdheut: interkoneksioni hekurudhor Mal i Zi - Shqipëri - Greqi", Projekti i Konektivitetit 2016, projekt propozim, 8 maj 2018, gjendet në: <https://goo.gl/ykX3ZJ>

⁹ Gjatësia e saktë e segmenteve hekurudhore varion varësisht nga burimet e ndryshme; pra, është zgjedhur të bëhet referenca në dokumentin më të fundit të publikuar online, gjë që domosdoshmërisht nuk nënkupton saktësinë e gjatësisë efektive.

Për momentin, tashmë kanë përfunduar studimet e fizibilitetit dhe vlerësimi i ndikimit në mjedis i projektit. Në maj të vitit 2018, u përfundua faza ndërkombëtare e para-kualifikimit për kompanitë e interesuara për zbatimin e rehabilitimit dhe ndërtimin e segmenteve të reja hekurudhore. Sapo procedura e tenderimit të mbyllet (tetor 2018) dhe, sapo të nënshkruhet kontrata, faza e ndërtimit pritet të zgjasë rreth 2.5 vjet. Procedurat e tenderit menaxhohen nga autoritetet kombëtare, edhe pse ato duhet të jenë në përputhje me rregullat e prokurimit dhe rregulloret e BERZH-it.

Fillimi i punimeve fillimisht ishte parashikuar për mesin e vitit 2018, por kjo periudhë kohore është vështirë e realizueshme në këtë moment. Procedura e tenderimit për fillimin e punimeve pritet të publikohet në muajt e ardhshëm. Ky projekt hekurudhor pritet të përfundojë deri në fund të vitit 2020, megjithëse ekzistojnë supozime të besueshme se do të ketë disa shtyrje deri në fund të vitit 2021. Në këtë drejtim, zëvendësministri i Infrastrukturës dhe i Energjetikës, në seancën dëgjimore publike në Komisionin Parlamentar për Veprimtaritë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin, deklaroi se rehabilitimi i segmentit Durrës-Tiranë është i mundshëm brenda 2.5 vjetëve; ndërsa segmenti i ri deri në Aeroportin e Rinasit mund të ketë nevojë për kohë shtesë.¹⁰ Sipas Komisionit, për momentin “nuk ka aktivitete të planifikuara për vitin 2019 dhe 2020, pavarësisht kompleksitetit të projektit”.¹¹ Për më tepër, buxheti dhe koha e konsiderueshme janë të nevojshme edhe për ndërtimin e urave të reja dhe rehabilitimin e pesë urave metalike treshe të mëdha në të cilat do të kalojnë shinat hekurudhore.¹²

Pas më shumë se dy dekadave të degradimit të përhershëm të sistemit hekurudhor kombëtar, ky investim i madh hekurudhor pritet të sjellë përfitime të konsiderueshme në drejtim të vendeve të reja të punës do të ketë deri në

¹⁰ Republika e Shqipërisë, Komisioni Parlamentar për Veprimtaritë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin, “*Procesverbale*”, Tiranë, 10 korrik 2018, gjendet në: <https://goo.gl/bLrgdz>

¹¹ Komisioni Evropian, “*Programet e Reformës Ekonomike 2018 të Shqipërisë, Ish-Republikës Jugosllave të Maqedonisë, Malit të Zi, Serbisë, Turqisë, Bosnje dhe Hercegovinës dhe Kosovës**. Vështrim i Përgjithshëm i Komisionit dhe Vlerësimet e Vendeve”, Dokumentet Institucionale, nr. 85, Bruksel, korrik 2018, f.26. Gjendet në: <https://goo.gl/2NXqGh>

¹² Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës, “*Hekurudha e Terminalit të Transportit Publik Durrës - Tiranë (TPP) dhe lidhja e re hekurudhore për në Aeroportin e Rinasit (TIA)*”, Kontrata e konsulencës nr. C25990/WBES-2013-03-02, gjendet në: <https://goo.gl/p4ndvX>

2.200 persona të punësuar.¹³ Për më tepër, kursimet nga shfrytëzimi i hekurudhës si alternativë ndaj mjeteve të tjera të transportit vlerësohet të jenë rreth 55 milionë euro në vit¹⁴, gjë që do të çojë në ulje të shpenzimeve të mirëmbajtjes dhe në më pak ndotje në mjedis. Ky projekt parasheh shfrytëzimin e motorëve me naftë, me shpejtësi deri në 120 km/h, gjë që do të zvogëlojë distancën ndërmjet Tiranës dhe Durrësit deri në afro 22 minuta dhe nga Tirana në Aeroport deri në 12 minuta. Elektrifikimi i këtyre shinave hekurudhore për momentin përjashtohet dhe një zarf shtesë prej 10 milionë euro është i nevojshëm për qëllime të tilla.¹⁵ Sipas Komisionit, ndikimi i vlerësuar i konkurrencës i këtij projekti investues duket tepër optimist; gjersa disa rreziqe janë identifikuar, por ato nuk po shoqërohen me masat e nevojshme zbutëse.¹⁶

Korridor i Mesdheut: Ekspres-strada Adriatik-Jon

Korridor Adriatik-Jon konsiderohet si “autostrada e së ardhmes” dhe synon të lidhë portet kryesore të Adriatikut dhe të Jonit me rrugët e tjera ndërkufitare të transportit. Gjatësia e saj vlerësohet të jetë përafërsisht 1550 km dhe pjesë të saj tashmë janë ndërtuar, ndërkohë që segmentet e tjera ose tashmë janë identifikuar si rrugë përbërëse ose janë ende në shqyrtim.¹⁷ Aktualisht, ky korridor ka arritur në qytetin e Ploçës në Kroaci dhe ka rreth 600 km rrugë të reja për të arritur në Portin e Pireut në Greqi.¹⁸ Sa i përket pjesës së Shqipërisë, janë propozuar 13 seksione, gjatësia e të cilave vlerësohet të jetë rreth 330 km, nga të cilat shumë pak pjesë tashmë janë kryer, ndërsa të tjerat duhet të ndërtohen dhe/ose të ngriten deri në standardet evropiane.¹⁹

Kjo ekspres-autostradë konsiderohet projekt investues vendimtar, që do të

¹³ Korniza e Investimeve për Ballkanin Perëndimor, “Korridor i Mesdheut: Interkoneksioni hekurudhor Mal i Zi – Shqipëri – Greqi”, 2016 Projekti i Konektivitetit, projekt propozim, 8 maj 2018, gjendet në: <https://goo.gl/ykX3ZJ>

¹⁴ Monitori, “Qeveria hap garën për hekurudhën Tiranë-Durrës-Rinas, afati deri më 31 maj”, Tiranë, 25 prill 2018, gjendet në: <https://goo.gl/hwVmBv>

¹⁵ Republika e Shqipërisë, Komisioni Parlamentar për Veprimtaritë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin, “Procesverbale”, Tiranë, 10 korrik 2018. Gjendet në: <https://goo.gl/bLrgdz>

¹⁶ Komisioni Evropian, “Programet e Reformës Ekonomike 2017”, op.cit

¹⁷ Puz, Goran & Jure Radic, “Korridor i Transportit Adriatik-Jon”, punim i konferencës, shtator 2015, gjendet në: <https://goo.gl/BPLUKY>

¹⁸ Geri Selenica, “Autostrada Adriatik-Jon – investimi më strategjik në Ballkanin Perëndimor”, Java News, 8 qershor 2015, gjendet në: <https://goo.gl/BbhsrN>

¹⁹ Po aty.

çojë në zhvillim të konsiderueshëm ekonomik të vendeve të përfshira, veçanërisht për Ballkanin Perëndimor. Një grant prej 3.5 milion euro u miratua në vitin 2015 për Shqipërinë dhe Malin e Zi për të kryer studimin e fizibilitetit mbi analizën e detajuar të investimit si dhe të dokumentacionin teknik.²⁰ Më pas kjo do të shërbejë si bazë për sigurimin e mbështetjes financiare nga Institucionet Financiare Ndërkombëtare.

Në nëntor të vitit 2017, Ministri i Infrastrukturës dhe Energjetikës i Shqipërisë dhe homologu i tij në Mal të Zi u takuan në Podgoricë dhe deklaruan se studimi ishte në kryerje e sipër, ndërkohë që detajet shtesë nuk u bënë publike sa i përket shoqërisë/konsorciumit të përfshirë dhe/ose afatit kohor të realizimit. Megjithatë, nuk ka informata shtesë mbi këtë projekt të infrastrukturës dhe ndonjë analizë në dispozicion sa u përket rezultateve të mundshme sociale të këtij projekti, si dhe të aspekteve financiare për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e kësaj ekspres-strade. Nga ana e vet, Komisioni deklaroi se ky projekt kryesor investiv është “në një fazë shumë fillestare dhe zor se mund të konsiderohet reformë strukturorë madje edhe nëse ai adreson një nevojë strukturore”.²¹

Në vitin 2015, dy vendet nënshkruan një Memorandum Mirëkuptimi me një kompani kineze - Pacific Construction Group Corporation Limited - për ndërtimin e segmenteve përkatëse të kësaj ekspres-strade, nëpërmjet një marrëveshje të partneritetit publiko-privat. Më pas, kjo ide u braktis pa ndonjë ose përcjellje të mëtejme nga publiku. Mbetet të shihet se deri në çfarë mase kompanitë kineze do të angazhohen në ndërtimin e pjesëve shqiptare dhe/ose malazeze.

Rrjeti Kryesor, Porti i Durrësit: Rikonstruksioni i Limaneve 1 & 2

Porti i Durrësit është më i madhi në Shqipëri, ku trajtohen rreth 75% të shkëmbimeve tregtare, ndonëse limanet e tij (d.m.th., vuajnë nga probleme serioze strukturore, të tilla si shtrirja e gjerë e korrozionit ose kapacitetet e kufizuara të ngarkesave, gjë që kërkon që së shpejti të ndërhyhet në terren. Një studim i fizibilitetit u përfundua në vitin 2014, megjithatë nuk pati asnjë

²⁰ Korniza e Investimeve për Ballkanin Perëndimor, “Raport Monitorim”, nëntor 2017, ff. 46-47, gjendet në: <https://goo.gl/9n4PnJ>

²¹ Komisioni Evropian, “Programet e Reformë Ekonomike 2018”, op.cit.

vazhdim të mëtejme në atë kohë.²²

Për momentin marrëveshja financiare ende nuk është nënshkruar, përveç miratimit të grantit të BE-së prej 1.1 milion euro për të kryer një studim të ri të fizibilitetit, (që duhet të kryhet deri në fund të vitit 2018²³), përditësimi i dizajnit të detajuar të projektit dhe i dokumentacionit të tenderit. Me kusht miratimin e kredisë me kohë nga BERZH-i, punimet në terren duhet të fillojnë nga mesi i vitit 2019 dhe të përfundojnë deri në vitin 2023. Së bashku me projektin e hekurudhës Durrës- Tiranë- aeroporti i Rinasit, ky investim në port pritet të kontribuojë në krijimin e një rrjetit të madh multimodal të transportit.

Energjia: E ndalur për momentin deri në njoftimin tjetër

Shqipëria i jep prioritet kyçjes së saj të fortë në rrjetet rajonale të energjisë, ndër të cilat është krijimi i rrjetit të interkoneksionit me Maqedoninë dhe operacionalizimi i rrjetit me Kosovën, si dhe integrimi në rrjetin ENTSO-E. Aktualisht, ekzistojnë rrjetet e interkoneksionit funksional të energjisë me Kosovën, Malin e Zi dhe Greqinë, ku i pari ishte përfunduar në vitin 2017 dhe ende nuk është funksional për shkak të mosmarrëveshjes dypalëshe ndërmjet Kosovës dhe Serbisë. Megjithëse nuk është funksional, kjo linjë interkoneksioni të energjisë përbën një barrë financiare për Shqipërinë dhe Kosovën dhe është e nevojshme të ketë një zgjidhje përpara se sistemi të fillojë të përqësohet.

Pavarësisht nga ambiciet në terren, sa i përket sfidave aktuale, Shqipëria ende ka nevojë të përmbushë mjaftueshëm nevojën e brendshme për energji në mënyrë që të garantojë një zhvillim adekuat ekonomik dhe social, së bashku me krijimin e një tregu konkurrues të energjisë dhe konsolidimin e kuadrit institucional dhe legjislativ.

²² Përmirësimi trans-nacional i rrjetit ECOPORT8, “*Studimi i fizibilitetit për Portin e Durrësit*”, TEN ECOPORT – Code SEE/D/0189/2.2/X, Programi Transnacional i Bashkëpunimit i Evropës Juglindore, gjendet në: <https://goo.gl/RB1sN7>

²³Korniza e Investimeve për Ballkanin Perëndimor, “*Zgjatimi i Rrjetit Kryesor të TEN-T: Rikonstruksioni i Portit të Durrësit, Limani 1 dhe 2*”, Projekti i Konektivitetit 2018, projekt propozim, korrik 2018, gjendet në <https://goo.gl/vjE97p>

Interkoneksioni i energjisë Shqipëri – Ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë (I): Pjesa e Rrjetit në Shqipëri

Ndërtimi i linjës së interkoneksionit të energjisë prej 400 kV ndërmjet Shqipërisë dhe Maqedonisë është pjesë e korridorit të transmetimit të energjisë Lindje-Perëndim që synon të lidhë Bullgarinë me Italinë, duke kaluar nëpër Maqedoni, Shqipëri dhe Mal të Zi. Pjesa ndërmjet Bullgarisë dhe Maqedonisë tashmë është në fuqi, ndërsa pjesa nga Maqedonia në kufirin me Shqipërinë ka filluar tashmë punimet në terren. Ndërkohë, pjesa ndërmjet Malit të Zi dhe Italisë do të ndërtohet përmes një kabloje nënujore dhe projekti është ende në fazën e planifikimit.²⁴

Sa i përket pjesëve kombëtare në Shqipëri, tashmë ekziston linja e energjisë elektrike me Malin e Zi, ndërsa ky projekt i ri i investimeve në kuadër të Agjendës së Konektivitetit 2015 pritet të përfundojë segmentin që mungon prej rreth 130 km të gjatë - domethënë sistemi i transmetimit të energjisë do ta lidhë Fierin me Elbasanin dhe këtë të fundit me Manastirin në Maqedoni. Ky projekt për investime në energji përbëhet nga dy faza: ndërtimi i dy linjave të transmetimit me një qark (Fier-Elbasan dhe Elbasan-Qafë Thanë) dhe rikonstruksioni/përforcimi i trafo stacioneve Fier dhe Elbasan 2.

Përfituesi kombëtar është Sistemi Operativ Shqiptar i Transmetimit S.A. (OST S.A.), i cili gjithashtu pritet të kontribuojë me afërsisht € 5 milion për realizimin e projektit. Marrëveshja e kredisë u nënshkrua në fillim të vitit 2017 dhe u ratifikua nga Parlamenti Shqiptar me Ligjet nr. 3/2017²⁵ dhe 4/2017²⁶. Për këtë kredi është lëshuar garanci sovraane,²⁷ që do të thotë në një rast të mundshëm

²⁴ Komisioni Evropian, "Agjenda e Konektivitetit: Bashkë-financimi i Projekteve Investive në Ballkanin Perëndimor në 2015", Samiti i Ballkanit Perëndimor në Vjenë, 27 gusht 2015, gjendet në: <https://goo.gl/N9adyn>

²⁵ Republika e Shqipërisë, Ligji nr. 3, i datës 21.01.2017, "Për ratifikimin e marrëveshjes ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së Republikës Federale të Gjermanisë për bashkëpunim financiar 2010, për projektin e linjës së transmisionit prej "400 kV Shqipëri-Maqedoni", Gazeta Zyrtare nr. 22, 13 shkurt 2017, gjendet në: <https://goo.gl/7HVQK8>

²⁶ Republika e Shqipërisë, Ligji nr. 4, i datës 21.01.2017, "Për ratifikimin e marrëveshjes ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së Republikës Federale të Gjermanisë për bashkëpunim financiar 2016, për projektin e linjës së transmisionit prej "400 kV Shqipëri-Maqedoni (vazhdim)", Gazeta Zyrtare nr. 22, 13 shkurt 2017, gjendet në: <https://goo.gl/7HVQK8>

²⁷ Republika e Shqipërisë, Ligji nr. 101, i datës 09.11.2017, "Për marrëveshjen e garancisë të datës 18 prill 2018 ndërmjet KfW Frankfurt Am Main (KfW) dhe Republikës së

nëse OST SA nuk e përmbush detyrimin e saj për të rimbursuar kredinë, atëherë Ministria e Financave dhe e Ekonomisë duhet të zëvendësojë atë të parën dhe ta shlyejë përsëri bilancin e papaguar. Klauzola e garancisë sovrane u përdor me qëllim të lejimit të OST S.A. të kontrakttojë një kredi me kushte të favorshme, pra për një periudhë shlyerjeje prej 12 vjetësh me një normë interesi fiks të kredisë prej 1.25%.

Miratimi i kësaj garancie sovrane hapi kutinë e Pandorës, që rezultoi me një proces burokratik që konsumonte kohë, gjë që arsyeshëm pati efekt në zbatimin e projektit. Me pak fjalë, Sekretariati i Komunitetit të Energjisë i dërgoi një letër zyrtare Komisionit Shqiptar të Ndihmave Shtetërore më 07.02.2018 që të hetonte mbi pranueshmërinë e garancisë sovrane për OST SA, pasi që kjo e fundit është një kompani shtetërore. Komisioni i Ndihmës Shtetërore e miratoi vendimin përfundimtar në prill të vitit 2018, duke deklaruar se garancia përbën një ndihmë shtetërore, por që është në përputhje me legjislacionin kombëtar, prandaj ky duhet të konsiderohet si një veprim legjitim.²⁸

Informacioni më i fundit publik që është në dispozicion në lidhje me progresin e këtij projekti i referohet është raporti vjetor të vendit të Komisionit Evropian, ku thuhet se “procedura e tenderimit për përgatitjen e projektit është ende në vazhdim e sipër”.²⁹ Deri tani, fillimi i punës në terren është shtyrë për deri në mes të vitit 2019 dhe ende nuk është e sigurt se ky projekt investiv do të arrijë të përfundojë deri në qershor të vitit 2020.³⁰

Shqipërisë (Garantuesi), e përfaqësuar nga Ministria e Financave në lidhje me marrëveshjen për kredinë në shumën prej 50,000,000.00 Euro, që prej datës 18 nëntor 2016, ndërmjet KfW dhe Operatorit të Sistemit të Transmetimit S.A. (OST) (kredi marrësi) për nevojat e linjës së transmisionit prej 400V Shqipëri-Maqedoni (Fier - Elbasan - Qafë Thanë)”, Gazeta Zyrtare nr. 200, 20 nëntor 2017, gjendet në: <https://goo.gl/zSG1Xe>

²⁸ Komisioni i Ndihmës Shtetërore, Vendimi nr. 79, datë 03.04.2018, “Autorizimi i ndihmës shtetërore për projektin “Linja e transmisionit prej 400 kV Shqipëri - Maqedoni (Fier - Elbasan - Qafë Thanë), e miratuar me Ligjin nr. 101, të datës 09.11.2017”, Gazeta Zyrtare nr. 55, 19 prill 2018, gjendet në: <https://goo.gl/83PDDq>

²⁹ Komisioni Evropian, “Raporti për Shqipërinë 2018”, SWD(2018) 151 final, Strasbourg, 17 prill 2018, ff.80-81, gjendet në: <https://goo.gl/1bB32h>

³⁰ Korniza e Investimeve për Ballkanin Perëndimor, “Projektet e Agjendës së Konektivitetit 2015 dhe 2016. Progresi deri më sot (qershor 2018)”, gjendet në: <https://goo.gl/ho3QBu>

Vërejtjet përmblyëse

Përkundër prioritetit të lartë që është caktuar për projektet e konektivitetit, deri më sot nuk është ende e mundur të vlerësohet se sa kohë dhe financime shtesë do të jenë të nevojshme për këto investime para se ato të materializohen në mënyrë konkrete. Megjithatë, vendi nuk ka krijuar mjedis të përshtatshëm për realizimin e projekteve, gjë që nënkupton zbatim të rregullt në periudhë të shkurtër kohore të masave të buta të konektivitetit në sektorët e transportit dhe të energjisë – siç është rënë dakord gjatë Samitit të Vjenës – të cilat deri më tani kanë pasur një nivel të fragmentuar të zbatimit.³¹ Për më tepër, duhet të përshejtohet harmonizimi i legjislacionit vendas me legjislacionin e Bashkimit Evropian, përcjellë nga një miratim dhe zbatim efektiv i rregulloreve TEN-T dhe TEN-E.³² Po ashtu, pritet progres edhe në financimin dhe kryerjen me kohë të punimeve, qoftë lidhur me hapësirën fiskale të Shqipërisë dhe me standardet e Bashkimit Evropian për cilësinë e punëve publike.

Në aspektin e dukshmërisë, ka mungesë të publikimit të informacionit lidhur me platformat online të qeverisë. Në veçanti, vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet edhe mbledhjes dhe publikimit të të dhënave zyrtare për këto projekte prioritare kombëtare, të cilat pjesërisht financohen nga paratë publike. Mungesa e të dhënave zyrtare, i informacionit lehtësisht të qasshëm, vizibiliteti dhe transparencja rrezikojnë të pengojnë besueshmërinë e përgjithshme të kësaj përpjekjeje të përbashkët.

³¹ Gentiola Madhi, “Lidhja e Ballkanit Perëndimor me Bashkimin Evropian”, Osservatorio dei Balcani e Caucaso – Transeuropa, 17 maj 2018, gjendet në: <https://goo.gl/x5bYbN>

³² Komisioni Evropian, “Raporti 2018 për Shqipërinë”, SWD(2018) 151 final, Strasbourg, 17 prill 2018, f.81, gjendet në: <https://goo.gl/1bB32h>

KOSOVA

Kosova gjendet në një fazë të rëndësishme në integrimin e saj evropian agjendë kjo që paraqet një element shumë i rëndësishëm i proceseve të reformës së vendit. Për të përmbushur detyrimet që rrjedhin nga Marrëveshja e Stabilizim-Asociimit (MSA), Kosova angazhohet për një qasje konstruktive dhe pragmatike drejt një bashkëpunimi rajonal efektiv.³³ Si e tillë, supozohet që Agjenda e Konektivitetit ofron mundësi për Kosovën që të paraqesë reforma domethënëse të politikave dhe përmirësim të infrastrukturës fizike si shtysa të rritjes ekonomike dhe të konkurrencës, si dhe të ofrojë lidhshmëri më të mirë me rajonin dhe Evropën më gjerësisht. Tashmë kanë kaluar tre vjet, Kosova ende po ballafaqohet me sfidat që lidhen me zbatimin e plotë të objektivave të përcaktuara në Agjendën e Konektivitetit. E përballur me një mjedis të ndërlikuar tregtar rajonal, e mbetur prapa sa i përket niveleve të zhvillimit në krahasim me homologet e veta rajonale dhe duke vuajtur nga pasojat e dëmshme të një pozite të pandryshueshme lidhur me statusin e saj nga dy prej vendeve homologe të veta nga Ballkani, sfida e Kosovës sa i përket konektivitetit ka implikime strategjike të rëndësishme.

Që nga zanafilla e Agjendës së Konektivitetit në vitin 2015, Kosova ka qenë përfituese e drejtpërdrejtë e dy projekteve të konektivitetit në sektorët e transportit dhe të energjisë.³⁴

Progresi në projektet kryesore infrastrukturore në Kosovë është përzier dhe sukcesi është i vështirë për t'u kuptuar dhe matur. Me gjithë përpjekjet e shpallura në strategjitë kombëtare dhe angazhimet rajonale³⁵, zbatimi i projekteve në terren nuk është materializuar plotësisht, për shkak të çështjeve të shumta që i kanë penguar ato. Nga një këndvështrim i brendshëm, paqëndrueshmëria politike e Kosovës, mungesa e rreshtimit institucional sa i përket qasjes ndaj projektit dhe caktimit të prioritetëve, e dëmtuar nga mungesa e koordinimit ndër-institucional në përmbushjen e kushtëzimit të BE-së dhe në zbatimin e reformave themelore të politikave në përgjithësi,

³³ Republika e Kosovës, "Strategjia Kombëtare e Zhvillimit 2016 – 2021 (SKZH)", Prishtinë, janar 2016, gjendet në: <https://goo.gl/s94D8j>

³⁴ Korniza e Investimeve për Ballkanin Perëndimor, "Projektet e Agjendës së Konektivitetit 2015 dhe 2016. Progresi deri më sot (janar 2018)", gjendet në: <https://goo.gl/C8SKAN>

³⁵ Republika e Kosovës, "Strategjia Kombëtare e Zhvillimit 2016 – 2021 (SKZH)", .op.cit

veçohen si faktorët kryesorë të progresit të ngadaltë. Vlerësimi i progresit sa i përket konektivitetit bëhet veçanërisht i vështirë duke e ditur mungesën e treguesve sasiorë, së bashku me cilësinë e dobët të të dhënave publike të mbledhura nga ana e institucioneve të Kosovës në lidhje me gjendjen aktuale si dhe objektivat e ardhshme për zbatimin e projekteve të konektivitetit. Megjithatë, një shikim më nga afër i pengesave kryesore me të cilat ballafaqohet Kosova në kuadër të Agjendës së Konektivitetit për Ballkanin Perëndimor kanë të bëjnë me mosmarrëveshjet e pazgjidhura dypalëshe dhe mohimi i vazhdueshëm i shtetësisë së saj nga Serbia. Këta mbeten faktorët kryesorë që e pengojnë progresin e Kosovës në rritjen e konektivitetit të saj me vendet partnere rajonale si dhe me BE-në.

Tabela 2: Projektet nga Agjenda e Konektivitetit 2015-2018 të mbështetura për Kosovën

Kodi i projektit	Titulli i operimit	Institucionet partner	Vlera Totale e projektit	Granti i EU-së	Kontributi (përitues) kombëtar	Kredi	Institucioni i kredisë	Data e pritjes së përfundmit	Faza momentale
PRJ-KOS-TRA-001	Korridori Orient/Lindje-Mesdhe: Interkoneksioni Hekurudhor R10 Ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë - Kosovë - Serbi	Hekurudhat e Kosovës JSC (InfraKos Sh. A.); Ministria e Financave; Ministria e Infrastrukturës	95.4 mil euro	43.05 mil	13.07 mil	38.5 mil	EBRD; EIB	Në fund të 2021	Implementimi/Përgatitja
WB19-KOS-TRA-01	Asistenca teknike - Korridori Orient/Lindje-Mesdhe: Interkoneksioni Rrugor R7 Kosovë - Serbi, pjesa Prishtinë - Merdare	Ministria e Financave dhe Departmenti i Infrastrukturës rrugore mbrenda Ministrisë së Infrastrukturës	137 mil	4.4 mil	/	/	/	Në fund të 2022	Përgatitja

Burimi: KIBP, 2018

Statusi i projekteve

Transporti: Afrimi drejt BE-së me nga një kilometër

Agjenda e Konektivitetit është e rrënjosur në vizionin e transportit të lidhur mirë që e nxit rritjen ekonomike dhe hapjen e vendeve të punës në Ballkanin Perëndimor, me integrim të papenguar brenda rajonit, si dhe me BE-në si qëllimin përfundimtar.³⁶ Në përputhje me këto objektiva, Strategjia Kombëtare e Zhvillimit të Kosovës 2016–2021 promovon mbështetjen për zhvillimin e infrastrukturës kombëtare dhe rajonale në transport me pikëpamjen e arritjes së kredibilitetit ekonomik dhe strategjik në rajon.³⁷ Investimi në zgjerimin dhe përmirësimin e infrastrukturës së transportit është me rëndësi qenësore për Kosovën, konsiderohet të jetë shtytësi i ekonomisë dhe i eksporteve. Mbetet e pasigurt nevoja sidomos në lidhje me konektivitetin më të mirë dhe më të shpejtë me rajonin, me qëllim që të mundësojë lëvizje më të madhe të punës, mallrave dhe të kapitalit, si dhe rritjen e investimeve të huaja direkte në vend.³⁸

Korridori Orient/Lindje-Mesdhe: Interkoneksioni Hekurudhor R10 Ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë – Kosovë – Serbi

Në shkurt të vitit 2018, institucionet e Kosovës nënshkruan një nga marrëveshjet e para të granteve të miratuara në kuadër të Agjendës së Konektivitetit në Samitin e Vjenës të vitit 2015, me qëllim përmirësimin e lidhjes së vetme hekurudhore ndërkombëtare të Kosovës. Linja hekurudhore e Kosovës 10 është pjesë e rrjetit hekurudhor kryesor të Ballkanit Perëndimor, një zgjatim ky i Korridoreve të Rrjetit Kryesor Trans-Evropian të Transportit (TEN-T).³⁹ Projekti R10, që e lidh Kosovën, Serbinë dhe Maqedoninë, përfshin tri seksione - hekurudhën nga Fushë Kosova drejt jugut - drejt kufirit me Maqedoninë, Fushë Kosovë drejt veriut në Mitrovicë dhe nga Mitrovicë deri në kufirin me Serbinë.⁴⁰ Rehabilitimi i saj siguron përmirësim domethënës në

³⁶ Komisioni Evropian, "Agjenda e Konektivitetit. Bashkë-financimi i Projekteve Investuese në Ballkanin Perëndimor 2016", Samiti për Ballkanin Perëndimor në Paris, 4 korrik 2016, gjendet në: <https://goo.gl/T8XRGy>

³⁷ Republika e Kosovës, "Strategjia Kombëtare e Zhvillimit 2016 – 2021 (SKZH)", *op. cit.*

³⁸ Po aty.

³⁹ Komisioni Evropian, "Agjenda e Konektivitetit. Bashkë-financimi i Projekteve Investuese në Ballkanin Perëndimor 2016", Samiti për Ballkanin Perëndimor në Paris, 4 korrik 2016, f.15, gjendet në: <https://goo.gl/T8XRGy>

⁴⁰ Vanora Bennet, "Përmirësimi i lidhjes së vetme hekurudhore ndërkombëtare të Kosovës", Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim, 15 shkurt 2018, gjendet në: <https://goo.gl/394XsT>

transportin hekurudhor ndërmjet Kosovës dhe vendeve fqinje, si dhe rrjet më të gjerë evropian nëpërmjet Korridorit Pan-Evropian VIII dhe Korridorit X⁴¹.

Projekti për rivitalizimin e hekurudhës së interkoneksionit Maqedoni-Kosovë-Serbi që po zbatohet nga Hekurudhat e Kosovës SH.A. (InfraKos Sh.A.), dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Ministria e Financave në Kosovë arrin vlerën në 95, 421, 000 euro. Deri më tani, projekti ka përfituar nga € 43,051,600 në grante nga KIBP dhe BERZH-i për kostot që lidhen me përgatitjen e studimit të fizibilitetit gjatë gjithë rrugës 10, me përgatitjen e projektimit, menaxhimin e projekteve dhe mbikëqyrjen e punës. Kostoja e mbetur prej € 38,500,000 përbën kontributin kombëtar të Kosovës dhe kreditë nga BEI dhe BERZH-i.⁴²

Që nga nënshkrimi i marrëveshjes së grantit, Kosova tashmë ka filluar zbatimin e dy nga tri fazat e projektit. Dosjet e tenderit për Fazat I dhe II - rehabilitimi i hekurudhës 64 km që lidh Fushë Kosovën dhe IRJ të Maqedonisë si dhe përmirësimi i linjës 34.4 km që shkon nga Fushë Kosova në Mitrovicë - janë përfunduar në maj 2018, prandaj ndërtimi pritet të fillojë në tremujorin e fundit të vitit 2018 dhe të përfundojë deri në fund të vitit 2021.⁴³ Megjithatë, faza e tretë dhe e fundit e projektit nuk ka filluar ende pasi që është në përgatitje⁴⁴, dhe ka shumë pak gjasa të fillojë zbatimin në një të ardhme të afërt. Pronësia mbi detyrave për finalizimin e seksionit të tretë të linjës hekurudhore 10 është përcaktuar në prill të vitit 2018. Megjithatë, për shkak të ngritjes së çështjeve të natyrës politike nga homologu serb, faza e tretë e rehabilitimit të linjës hekurudhore ka qenë ndalur me një marrëveshje të re.⁴⁵ Çështja më e rëndësishme që e shohim përpara gjatë zbatimit të fazës së tretë është pretendimi serb mbi territorin e Kosovës (Mitrovica e Veriut) dhe infrastrukturën hekurudhore ekzistuese. Megjithëse përshpejtimi i zgjidhjes së mosmarrëveshjeve dypalëshe ndërmjet shteteve të Ballkanit Perëndimor

⁴¹ Po aty.

⁴² Komisioni Evropian, "Agjenda e Konektivitetit. Bashkë-financimi i Projekteve Investuese në Ballkanin Perëndimor 2015", Samiti për Ballkanin Perëndimor në Vjenë, 27 gusht 2015, gjendet në: <https://goo.gl/aZeSHU>

⁴³ Korniza e Investimeve për Ballkanin Perëndimor, "Nënshkrimi i grantit të parë të Agjendës së Konektivitetit për Kosovën", 15 shkurt 2018, gjendet në: <https://goo.gl/ZQhhix>

⁴⁴ Korniza e Investimeve për Ballkanin Perëndimor, "Projektet e Agjendës së Konektivitetit 2015 dhe 2016. Progresi deri më sot (janar 2018)", f.1, gjendet në: <https://goo.gl/C8SKAN>

⁴⁵ Intervistë me një zyrtar nga qeveria e Kosovës, korrik 2018.

dhe përshpejtimi i përpjekjeve për tejkalimin e sfidave dhe pengesave gjatë procesit është ideja kryesore e Agjendës së Konektivitetit, e mbështetur nga BE-ja, dështimi për të filluar zbatimin e fazës së tretë të hekurudhës R10 – që e lidh Kosovën dhe Serbisë, tregon edhe një herë se zgjidhja e mosmarrëveshjeve mes dy vendeve ende duhet të kalojë nëpër një rrugë të gjatë. Fillimi i zbatimit të fazës së tretë të hekurudhës 10 varet nga përpjekjet midis Kosovës dhe Serbisë për ta zgjidhur çështjen.

Pritet që integrimi i rrjetit hekurudhor të Kosovës në Korridorin Orient/Lindje-Mesdhe do të krijojë një transport hekurudhor efikas për rreth 50% të popullsisë së Kosovës dhe do të sigurojë përmirësimin e kapacitetit hekurudhor të udhëtarëve dhe ngarkesave dhe kohën e udhëtimit. Strategjia Kombëtare e Zhvillimit e Kosovës 2016-2021 pohon se përmirësimi i rrjetit ndërkombëtar hekurudhor do të ndihmojë në eksportin e mineraleve dhe të prodhimeve bujqësore dhe efekti kumulativ do të përkthehet në rritje më të lartë ekonomike.⁴⁶ Sipas KIBP-së, investimi prej 80.9 milion euro pritet të sjellë të paktën dyfishin e shumës në ekonominë lokale të Kosovës në periudhën afatmesme dhe afatgjatë.⁴⁷ Në mënyrë të pafavorshme, ekziston një mungesë e të dhënave të detajuara zyrtare publike për përfitimet ekonomike të parashikuara për Kosovën nga investimi në ringjalljen e infrastrukturës hekurudhore. Sidoqoftë, marrëdhëniet politike ndërmjet Kosovës dhe 6 vende partnere të Ballkanit Perëndimor, përkatësisht Serbisë dhe Bosnje dhe Hercegovinës, si dhe përfaqësimi i kufizuar i tregtisë së Kosovës në tregun e BE-së, mbeten çështje shqetësuese për maksimizimin e fitimeve ekonomike nga projekti R10. Statusi i kontestuar i Kosovës nga dy homologët e saj rajonale krijon sfida për konkurrencën e drejtë rajonale për bizneset e saj, duke filluar nga vështirësitë e udhëtimit e deri te komplikimet në shkëmbimin e mallrave dhe të shërbimeve. Një sfidë shtesë për ndërmarrjet e vogla dhe të mesme në Kosovë krahasuar me firmat e tjera në rajon është se ato nuk janë në pozitën më të mirë konkurruese në lidhje me tregun e BE-së, duke marrë parasysh kapacitetet e tyre të kufizuara. Ato përballen me kostot më të larta të transaksioneve, kostot e adaptimit, politikat e papërshtatshme qeveritare, niveli i teknologjisë dhe niveli i ulët i bashkëpunimit me firmat e tjera të BE-

⁴⁶ Republika e Kosovës, “*Strategjia Kombëtare e Zhvillimit 2016 – 2021 (SKZH)*”, op.cit.

⁴⁷ Komisioni Evropian, “*Agjenda e Konektivitetit. Bashkë-financimi i Projekteve Investuese në Ballkanin Perëndimor 2015*”, Samiti për Ballkanin Perëndimor në Vjenë, 27 gusht 2015, gjendet në: <https://goo.gl/aZeSHU>

së.⁴⁸ Ndonëse rezultatet ekonomike nga Agjenda e Konektivitetit nuk janë fare të parëndësishme, niveli i më i ulët i zhvillimit dhe barrierat tregtare të Kosovës, krahasuar me partnerët e saj rajonal, janë një shkak për shqetësim sa i përket arritjes së potencialit të plotë ekonomik të projekteve.

Asistenca teknike - Korridori Orient/Lindje-Mesdhe: Interkoneksioni Rrugor R7 Kosovë - Serbi, pjesa Prishtinë - Merdare

Në Samitin e Sofjes 2018, Kosova mori mbështetjen për një grant teknik brenda skemës financiare të Agjendës së Konektivitetit në transport. Granti prej 4.4 milion euro përfshin asistencën teknike në shërbimet e mbikëqyrjes të nevojshme për ndërtimin e 23 km të autostradës të ndarë dykahëshe të zhdukura nga Prishtina në Merdare, pjesë e seksionit të Rrugës 7 që siguron lidhjen e Serbisë me portet shqiptare të Detit Adriatik. Pasi të jetë dhënë granti, prokurimi i punës, i cili do të jetë nën mbikëqyrjen e partnerëve kryesorë institucionalë, përkatësisht Ministrisë së Financave dhe Departamentit të Infrastrukturës Rrugore në Ministrinë e Infrastrukturës, Kosova pritet të fillojë ndërtimin deri kah mesi i vitit 2019 dhe ta përmbyllë atë në vitin 2022. Investimi total i vlerësuar arrin deri në 137 milionë⁴⁹ euro. Ndonëse projekti do të sigurojë rrugë më efikase të transportit multimodal përgjatë Rrugës 7 dhe pritet të përmirësojë mundësitë ekonomike për qytetarët që punojnë dhe jetojnë përgjatë rrugës së re në të dyja anët e kufirit, pritja përfundimtare është përmirësimi i situatës politike dhe ekonomike ndërmjet Kosovës dhe Serbisë⁵⁰ Mbetet të shihet nëse implementimi i “Autostradës së Paqes” do të përballet me pengesa të ngjashme sikurse faza e tretë e korridorit Hekurudhor R10.

Energjia: Zhvillimi jo i plotë dhe ngadalësimi i orëve

Samiti i Vjenës i vitit 2015 dhe Samiti i Parisit i vitit 2016 në Ballkanin

⁴⁸ Gazemend Qorraj, Gezim Jusufi “Marrëveshja e BE-së për Stabilizim dhe Asociim: Mes Sfidave dhe Mundësive. Croatian International Relations Review – CIRR, XXIV (81) 2018, 51-68.

⁴⁹ Komisioni Evropian, “Agjenda e Konektivitetit. Bashkë-financimi i Projekteve Investuese në Ballkanin Perëndimor 2018”, korrik 2018, gjendet në: <https://goo.gl/2Cyzod>

⁵⁰ Korniza e Investimeve për Ballkanin Perëndimor, “Pasqyrë e KIBP-së, sektori i transportit”, gjendet në: <https://goo.gl/8oJ6kE>

Perëndimor 6 riafirmuan nevojën për bashkëpunim më të ngushtë në nivel rajonal dhe për integrimin e tregjeve në atë pan-evropian. Aty po ashtu u ritheksua angazhimi i iniciativës drejt ngritjes së një tregu rajonal të energjisë elektrike.⁵¹ Së bashku me vendet e tjera të Ballkanit Perëndimor, Kosova është zotuar që të zbatojë kornizën e masave të buta të energjisë, me qëllim të rritjes së strukturave institucionale të nevojshme për funksionimin e tregut në përputhje me Traktatin e Komunitetit të Energjisë dhe legjislacionit përkatës të BE-së, si dhe heqjen e barrierave legjislative dhe rregullatore ekzistuese ndërmjet vendeve.⁵²

Masat e buta në sektorin e energjisë

Sa i përket zbatimit të masave të buta të energjisë dhe masave ndër-sektoriale, progresi i Kosovës është i përzier. Në praktikë, sipas vlerësimit më të fundit tremujor të monitorimit të Sekretariatit të Komunitetit të Energjisë në qershor të vitit 2018, Kosova është më e prapambetura në mesin e vendeve të BP6 sa i përket zbatimit të masave të buta.⁵³ Megjithatë, sa i përket përmbushjes së heqjes së pengesave kryesore ligjore dhe kontraktuale për krijimin e tregjeve rajonale të energjisë elektrike, Kosova ka treguar progres në përmbushjen e detyrave të saj duke miratuar një sërë ligjesh primare që përcaktojnë kornizën ligjore dhe kontraktuale për krijimin e tregjeve të organizuara. Në mënyrë specifike, Kosova ka hartuar Ligjin për Energjinë Elektrike, duke përcaktuar mundësinë ligjore për operatorët e sistemit të transmisionit për të marrë shërbime të balancuara ndërkufitare nga të gjithë operatorët në tregun kombëtar dhe rajonal nën kushte konkurruese.⁵⁴

Ndonëse hapja e tregjeve dhe integrimi i tregut rajonal pritet t'i zbusin problemet me furnizim të qëndrueshëm me energji në Kosovë - deri më tani kjo një çështje akute - nuk do të zgjidhë të gjitha telashet e vendit në këtë sektor. Rehabilitimi i kapaciteteve ekzistuese dhe ndërtimi i kapaciteteve të reja si zëvendësim i impianteve të vjetruara për sigurimin e furnizimit me energji të qëndrueshme, me cilësi të lartë, të sigurt dhe të besueshme, për të

⁵¹ Komisioni Evropian, "Agjenda e Konektivitetit. Bashkë-financimi i Projekteve Investuese në Ballkanin Perëndimor 2016", Samiti për Ballkanin Perëndimor në Paris, 4 korrik 2016, gjendet në: <https://goo.gl/HXgXWR>

⁵² Sekretariati i Komunitetit të Energjisë, "Iniciativa Ballkani Perëndimor 6", gjendet në: <https://goo.gl/8hpWtX>

⁵³ Po aty

⁵⁴ Po aty

përbushur standardet evropiane dhe detyrimet ndërkombëtare është shumë e kushtueshme për kuletën publike të Kosovës.⁵⁵ Mbështetja financiare dhe e kapaciteteve – që të dyja mungojnë në mënyrë të konsiderueshme për momentin – e që janë të nevojshme për ta bërë Kosovën lojtar konkurrues brenda tregut të energjisë të integruar në Ballkanin Perëndimor. Për më tepër, arritja e një zbatimi më të madh të masave të buta në sektorin e energjisë në Kosovë varet nga vullneti i mjaftueshëm politik. Mjerisht, mungesa e komunikimit ndërmjet ministrive të linjës dhe kapacitetet e ulëta të administratës publike, përveç mos-prioritizimit të përgjithshëm të reformës në energji nga institucionet e Kosovës luajnë një rol të rëndësishëm në progresin me ritëm të ngadaltë të Kosovës, për ta zënë hapin në legjislacionin e BE-së dhe zbatimin e masave të buta në fushën e energjisë.⁵⁶

Bashkëpunimi ndërkufitar në energji

Një element që nuk ka arritur ndonjë progres substancial dhe të preکشëm dhe është vërtetuar të jetë përpjekje sfiduese për Kosovën është bashkëpunimi ndërkufitar. Përveç kapaciteteve të brendshme jo adekuate për të shtyrë përpara agjendën e konektivitetit energjetik, trashëgimitë e së kaluarës me Serbinë e pengojnë seriozisht progresin e Kosovës në këtë sektor. Në rrethana të tilla, i tërë integrimi rajonal i tregut të energjisë në Ballkan vihet në rrezik. Marrëveshja e Energjisë e vitit 2014, e nënshkruar nga kryeministrat e Kosovës dhe të Serbisë nën ndërmjetësimin e Sekretariatit të Energjisë⁵⁷ – një marrëveshje kjo teknike ndërmjet operatorëve të sistemit të transmetimit të energjisë elektrike të Kosovës dhe të Serbisë – nuk është zbatuar.⁵⁸ Marrëveshja parashikon krijimin e një kompanie të re në tregun e energjisë e cila menaxhohet nga operatori serb i transmetimit të energjisë elektrike EPS, i cili mbulon importin, eksportin dhe transitin e energjisë elektrike. Ndonëse janë pajtuar që kompania të aplikojë në pajtim me kornizën ligjore dhe rregullative të Kosovës, kompanitë serbe që kanë konkurruar nuk po i respektojnë asnjë nga procedurat, duke e bllokuar kështu procesin e

⁵⁵ Republika e Kosovës, “*Strategjia e Energjisë e Republikës së Kosovës 2017-2026 (draft)*”, gjendet në: <https://goo.gl/SN76Tp>

⁵⁶ Intervistë me një zyrtar nga qeveria e Kosovës, korrik 2018.

⁵⁷ Zyra e Kryeministrit, “*Konkluzionet e lehtësuesit të BE-së për zbatimin e Marrëveshjes për Energjinë të vitit 2013*”, gjendet në: <https://goo.gl/XeY72w>

⁵⁸ Sekretariati i Komunitetit të Energjisë, “*Trokitja në Dyert e BE-së përmes Komunitetit të Energjisë: Integrimi i Ballkanit Perëndimor në Tregun Pan-Evropian të Energjisë*”, 6 shkurt 2018, f.7, gjendet në: <https://goo.gl/So5UPW>

regjistrimit të kompanisë së transmisionit.⁵⁹ Për pasojë, mosmarrëveshja ka ndikuar në marrëveshjen e nënshkruar të kyçjes ndërmjet operatorëve të sistemit të transmisionit së Kosovës dhe Rrjetit Evropian të Operatorëve të Sistemit të Transmisionit për Energji Elektrike (ENTSO-E)⁶⁰, i cili ende nuk është në fuqi. Kjo e ka bllokuar operacionalizimin e linjës së ndërtuar rishtazi të transmisionit të energjisë elektrike ndërmjet Shqipërisë dhe Kosovës.⁶¹

Refuzimi i pranisë së simboleve shtetërore të Kosovës në dokumentet nënshkruese përfaqëson mohimin nga ana e Serbisë që ta njohë sovranitetin dhe autoritetin e Kosovës si shtet i pavarur.⁶² Mosmarrëveshja bëri jehonë në tërë Evropën – jo vetëm sepse i ngadalësoi orët e qytetarëve të BE-së⁶³ – por edhe sepse u bë objekt i procedurës për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve në kuadër të Komunitetit të Energjisë. Megjithatë, çështjet politike dhe komerciale ndërmjet vendeve nuk janë paraqitur dhe parashikuar siç duhet nën sanksionet e parashikuara nga Traktati i Komunitetit të Energjisë,⁶⁴ kështu që mosmarrëveshja e vazhdueshme vështirë se mund të zgjidhet vetëm me ndërmjetësim politik nga akterë të palëve të treta. Përpjekjet për zgjidhjen e rrugës pa krye ku përpjekjet për zgjidhjen e çështjeve dypalëshe në mes të Kosovës dhe Serbisë duhet të ngriten në shkallë më të lartë për hir të konektivitetit të rajonit.

Vërejtjet përmblyëse

Rruga e Kosovës sa i përket lidhshmërisë rajonale është akoma një punë që është në proces e sipër. Më të parashikueshme, barrierat e brendshme të vendim-marrjes (çështjet e caktimit të prioriteteve dhe të informacionit),

⁵⁹ Intervistë me një zyrtar nga qeveria e Kosovës, korrik 2018.

⁶⁰ Në vitin 2015, KOSTT ka nënshkruar Marrëveshjen e Koneksionit me 29 operatorë të transmisionit që janë anëtarë të ENTSO-E. Marrëveshja e bën obligative për Kosovën që të veprojnë në përputhje me rregullat specifike dhe kërkesat teknike të ENTSO-e për të rritur sigurinë e furnizimit dhe për të zvogëluar kostot e rrymës elektrike në rajonin e Evropës Juglindore. Për më shumë, vizitoni: <https://goo.gl/tQEKR0>

⁶¹ Sekretariati i Komunitetit të Energjisë, "Trokitja në Dyert e BE-së, op.cit.

⁶² Serbia konsideron se në pajtim me të drejtën vendore dhe ndërkombëtare, përkatësisht me RKS 1244 të KB-ve, prona brenda territorit të Kosovës është në pronësi të Serbisë, nën rregulloren specifike krahinore dhe në pajtim të plotë me Kushtetutën e Serbisë.

⁶³ Valerie Hopkins dhe Richard Perez-Pena, "Orët ngadalësohen në Evropë? Fajësohet grindja Kosovë - Serbi", The New York Times, 8 mars 2018, gjendet në: <https://goo.gl/Uvhkbz>

⁶⁴ Sekretariati i Komunitetit të Energjisë, "Trokitja në Dyert e BE-së, op.cit.

barrierat në zbatim (organet koordinuese sektoriale, kapacitetet dhe strukturat rregullatore) si dhe barrierat rajonale (mosmarrëveshjet ekonomike dhe politike), e kanë penguar drejtpërdrejt pjesën e saj në zbatimin e projekteve rajonale.

Duke parë progresin e Agjendës së Konektivitetit në Kosovë, një mjedis i përshtatshëm për reforma më të thella politike, veçanërisht në sektorët e energjisë dhe të transportit, është vendimtar për sigurimin e zbatimit efektiv të projekteve të konektivitetit. Realizimi i projekteve rajonale kërkon një bashkëpunim dhe komunikim të përmirësuar ndër-sektorial brenda institucioneve të Kosovës për të siguruar një zbatim efektiv të projekteve dhe për t'i shfrytëzuar ato për rritje ekonomike. Për më tepër, çështja e mungesës së informacionit mbi progresin e projekteve kërkon vëmendje më të madhe, pasi që të dhënat e pamjaftueshme e kufizojnë aftësinë për të vlerësuar kostot dhe përfitimet nga projektet e konektivitetit, gjë që mund të pengojnë kredibilitetin e tyre të përgjithshëm. Në fund, Kosova duhet të kërkojë t'i kapërcejë mosmarrëveshjet politike me fqinjët e saj, përkatësisht me Serbinë dhe Bosnjën dhe Hercegovinën, në mënyrë që të vjelë frytet e projekteve të konektivitetit dhe të agjendës së përgjithshme të konektivitetit. Bllokada ekonomike nga Serbia ka luajtur rol kyç në stagnimin e të paktën dy projekteve, duke nënvizuar rëndësinë e trajtimit të çështjeve të pazgjidhura dypalëshe për të ngritur në shkallë më të lartë konektivitetin në rajon.

SERBIA

Lidhjet e transportit janë ndër sfidat kryesore të zhvillimit të Serbisë. Kjo vlen si për lidhjen e Serbisë me vendet e tjera të rajonit, por edhe për lidhjet e transportit midis regjioneve të ndryshme dhe qyteteve të mëdha brenda vendit. Prandaj, projektet që zbatohen nën ombrellën e Agjendës së Konektivitetit, duhet të ndihmojnë në përmirësimin e marrëdhënieve tregtare, ekonomike dhe politike të Serbisë me rajonin, si dhe të nxisin zhvillimin socio-ekonomik të vetë vendit. Serbisë i janë miratuar gjithsej shtatë projekte investuese në kuadër të Agjendës së Konektivitetit, pesë prej të cilave janë në sektorin e transportit – hekurudhat dhe rrugët dhe dy lidhen me investimet e rëndësishme në energji – korridoret e energjisë elektrike dhe gazit.

Të gjitha projektet bazohen në dy dokumentet strategjike relevante dhe qëllimet e përcaktuara në to.

Zhvillimi i sektorit të energjisë parashihet në *Strategjinë e Zhvillimit të Energjetikës të Republikës së Serbisë* deri në vitin 2015 (në tekstin e mëtejshëm, *Strategjia Energjetike*). Ndër synimet kryesore zhvillimore në zhvillimin e këtij sektori janë të dyja projektet e financuara përmes Agjendës. Projektet e transportit rrjedhin nga *Strategjia për Zhvillimin e Transportit Hekurudhor, Rrugor, Ujor, Ajror dhe Intermodal të Republikës së Serbisë prej vitit 2008 deri në vitin 2015*. (në tekstin e mëtejshëm, *Strategjia e Transportit*).

Ndonëse që të dy dokumentet strategjike skadojnë në vitin 2015, qëllimet e përcaktuara në to janë afatgjate dhe ende relevante, të përcaktuara shumë kohë para konceptimit të Agjendës. Fakti që ato nuk u arritën gjatë periudhës kohore së Strategjive mund të nënkuptojë se Serbia ka nevojë për mbështetje financiare dhe teknike për t'i arritur ato, gjë të cilën e ofron Agjenda e Konektivitetit.

Table 3: Projektet nga Agjenda e Konektivitetit 2015-2018 të mbështetura për Serbinë

Kodi i projektit	Titulli i operimit	Institucionet partner	Vlera Totale e projektit	Granti i EU-së	Kontributi (përitues) kombëtar	Kredi	Institucioni i kredisë	Data e pritjes së përfundmit
WBIF CF 1003 SER ENE	Korridor i Trans-Ballkanik i Energjisë Elektrike: Seksioni Kragujevc - Kralevë	Sistemi i Transmisionit Elektrik i Operatorit në Serbi Electricity Transmission System Operator in Serbia (JP EMS); Ministria e Minerave dhe Energjisë	28 mil	6.6 mil (24% investim dhe 1 mil asistencë teknike)	7.13 mil	14.27 mil	KfW	Fundi i 2018
IPA 2017/040-500.6	Projekt i Interesit të Komunitetit të Energjisë: Interkonektori i gazit Serbi-Bullgari	Ministria e Financave; Ministria e Minerave dhe Energjisë; Ndërrmarja Publike Srbijagas	85.5 mil	49.6 mil (punë dhe furnizime; asistencë teknike) plus 1 mil nga kontributi paraprak i EU/WBIF (për përgatitje të projektit)	35.9 mil	/	/	Fundi i 2022
IPA 2015/038-442	Orient Lindje – Mesdhe Korridori (CX): Interkoneksioni Hekurudhor CX Serbi-IRFJ e Maqedonisë	Ministria e Ndërtimtarisë, Transportit dhe Infrastrukturës; JSC Hekurudhat e Serbisë - Infrastruktura (Shoqëria Aksionare e Hekurudhave të Serbisë) Njësia Qëndrore e Kontraktimit dhe Financave (CFCU) – Ministria e Financave	62.7 mil	47 mil (75% e kostos së investimit); 1.5 mil (mbështetja për përgatitjen e projektit)	15.7 mil	/	/	Fundi i 2019
IPA 2015/038-442	Orient Lindje – Mesdhe Korridori (CX): Terminali Intermodal në Beograd	Ministria e Ndërtimtarisë, Transportit dhe Infrastrukturës; Njësia Qëndrore e Kontraktimit dhe Financave (CFCU) – Ministria e Financave e Qytetit të Beogradit	15.5 mil	13.8 mil (89% e kostos së investimit); 2 mil (mbështetja për përgatitjen e projektit)	1.7 mil (Qyteti i Beogradit kontribuon 4 mil shtesë, për shpronësimin e tokës)	/	/	Fundi i 2019

WB-IG01-SRB-TRA-01	Orient Lindje – Mesdhe Korridor: Lidhja hekurudhore Serbi-Bullgari	Ministria e Ndërtimitarisë, Transportit dhe Infrastrukturës; JSC Hekurudhat e Serbisë – Infrastruktura (Shoqëria Aksionare e Hekurudhave të Serbisë)	84.4 mil	40.7 mil (punë dhe furnizime); 2.9 mil (mbështetja për përgatitjen e projektit)	4.1 mil	36.7 mil	EIB	Fundi i 2019
WB-IG02-SRB-TRA-01	Orient Lindje – Mesdhe Korridor: Interkoneksioni Hekurudhor CXc Serbi-Bullgari (Nish – Dimitrovgrad – Kufiri me Bullgarinë)	Ministria e Ndërtimitarisë, Transportit dhe Infrastrukturës; JSC Hekurudhat e Serbisë – Infrastruktura (Shoqëria Aksionare e Hekurudhave të Serbisë)	56.4 mil	28.4 mil (punë dhe furnizime; asistencë teknike)	4 mil	24 mil	EIB	Fundi i 2022
WB-IG03-SRB-TRA-01	Orient Lindje – Mesdhe Korridor (CX) –Transporti Rrugor Interkoneksioni Rrugor Serbi – Kosovë* R7, pjesa Nish (Meroshinë) – Ploçnik (Beloljin)	Ministria e Financave; Ministria e Ndërtimitarisë, Transportit dhe Infrastrukturës; Ndërrmarja Publike Rrugët e Serbisë	212.6 mil	41.4 mil	10.2 mil	100 mil; 52.3 mil	EIB, EBRD	Fundi i 2023

Burimi: KIBP, 2018.

Statusi i projekteve

Energjia: Përmirësimi i furnizimit dhe diversifikimi i burimeve

Korridorit Trans-Ballkanik i Energjisë Elektrike: Seksioni Kragujevc - Kralevë

Një pjesë e projektit të Rrjetit Trans-Ballkanik të Energjisë Elektrike që planifikohet të realizohet nëpërmjet Agjendës së Konektivitetit të Ballkanit Perëndimor 6, që është pjesa që duhet të lidhë Kragujevcin dhe Kralevën, dy qytete të mëdha në Serbinë qendrore. Projekti u miratua në Agjendën e parë të Konektivitetit 2015, gjatë Samitit të Vjenës.⁶⁵

Mediat raportojnë se një pjesë e Korridorit Trans-Ballkanik, linja e transmisionit prej 400 kV në distancë prej 68 km që lidh Beogradin dhe Rumaninë, u përfundua dhe u aktivizua në dhjetor të vitit 2017 dhe se ndërtimi i pjesës Kragujevc-Kralevë ishte planifikuar të fillonte gjatë vitit 2018.⁶⁶

Operatori shtetëror i Serbisë i rrjetit të energjisë EMS ka nënshkruar një marrëveshje për kredi me bankën gjermane për zhvillim KfW.⁶⁷ Në muajin shkurt të vitit 2017, operatori italian i sistemit të transmisionit të energjisë elektrike Terna tha se ka përfunduar shtrimin e pjesës nënujore të kablos së transmisionit të energjisë që e lidh Malin e Zi me Italinë.

Pasi të përfundojë, i gjithë Korridorit Trans-Ballkanik i Energjisë Elektrike do t'i lidhë Rumaninë, Serbinë, Bosnjën dhe Hercegovinën, Malin e Zi dhe Italinë. Linja do të shkojë nga Resica në Rumani deri në Pançevë, Obrenovc dhe Bajna Bashta në Serbi, pastaj në Plevlë në Mal të Zi dhe Lastva, dhe pastaj nën det drejt Vilanovës në Itali.

Pjesa në Serbi, midis Kragujevcit dhe Kralevës, është segmenti kyç për Serbinë dhe një nga segmentet kyçe të Korridorit në përgjithësi, pasi që aktualisht është seriozisht i mbingarkuar për shkak të infrastrukturës shumë

⁶⁵ Komisioni Evropian 2015, "Agjenda e Konektivitetit: Bashkë-financimi i Projekteve Investuese në Ballkanin Perëndimor 2015". Vjenë, 2015.

⁶⁶ Lajme për Energjinë e Gjelbër në Ballkan, "Pjesa serbe e Korridorit Trans-Ballkanik të Energjisë Elektrike është futur në operim", 22 dhjetor 2017, gjendet në: <https://goo.gl/pJaCxq>

⁶⁷ Radomir Ralev, "Pjesa serbe e Korridorit Trans-Ballkanik të Energjisë Elektrike duhet të përfundohet në vitin 2018", 12 prill 2017, shih lajmet, <https://goo.gl/jKkija>

të vjetër dhe të shkatërruar dhe si e tillë e pamundëson rrjedhën e duhur të energjisë dhe të tregtisë. Përmirësimi i saj do të lejonte një rritje të transitit të energjisë nga pjesa lindore në atë perëndimore të rajonit dhe tregtinë e energjisë në të gjithë rajonin dhe me Italinë, gjë që do të ishte e dobishme për Serbinë, si dhe për të gjitha vendet e përfshira. Në Serbi, përmirësimi i këtij segmenti do të përmirësonte furnizimin me energji elektrike për një milion banorë në rrethet Zlatibor, Moravskës, Rasinskës dhe të Rashkës dhe do të reduktonte humbjet në rrjetin e EMS me rreth 7,000 MW/h në vit, gjë që do të ishte e barabartë me kursimet vjetore prej rreth 380,000.⁶⁸

Interkonektori i gazit Serbi-Bullgari

Projekti i dytë energjetik nën Agjendën e Konektivitetit është ndërtimi i Interkoneksionit të Gazit Serbi-Bullgari.

Interkoneksioni i Gazit do të fillojë nga Sofja deri në territorin e Serbisë në Dimitrovgrad dhe pastaj deri në Nish, dhe do të lidhë rrjetet kombëtare të transmisionit.

Në faqen e internetit të Ministrisë së Energjisë të Bullgarisë, thuhet se në Samitin e Ballkanit Perëndimor të Liderëve në Sofje ndërmjet dy qeverive u nënshkrua një Memorandum Mirëkuptimi për këtë projekt. Megjithatë, qeveria bullgare filloi me këtë projekt në vitin 2011, dhe sipas udhërrëfyesit të zhvilluar më pas, plani i tubacionit ishte planifikuar të vihej në funksion në fund të vitit 2015.⁶⁹

Mediat serbe njoftuan në janar të vitit 2017 se pala serbe duhet të fillojë ndërtimin vetëm kur të marrë fondet e IPA-s 2017, gjë që pritet të ndodh gjatë vitit 2018.⁷⁰ Ministri Serb i Energjisë tha se po ashtu është e nevojshme të shpronësohet toka dhe të përfundojnë aktivitetet e tjera përgatitore para se të fillojë ndërtimi.⁷¹

⁶⁸ Komisioni Evropian 2015, "Agjenda e Konektivitetit: Bashkë-financimi i Projekteve Investuese në Ballkanin Perëndimor 2015". Vjenë, 2015

⁶⁹ Republika e Bullgarisë, Ministria e Energjisë, "Interkoneksioni i Gazit Bullgari - Serbi (IBS)", gjendet në: <https://goo.gl/wdGzcv>

⁷⁰ Delegacioni i Bashkimit Evropian në Serbi, "IPA 2017", gjendet në: <https://goo.gl/6Q4V79>

⁷¹ Jasna Petrović-Stojanović, "Gazsjellësi me Bullgarinë e vetmja alternativë për Serbinë", 29 janar 2017, gjendet në: <https://goo.gl/jVRXSK>

Qëllimi kryesor i projektit është rritja e diversifikimit të burimeve të energjisë në rajonin e Ballkanit Perëndimor, zvogëlimi i varësisë nga një furnizues dominues dhe rritja e sigurisë së energjisë.⁷² Për momentin, Serbia furnizohet me gaz natyror vetëm nëpërmjet një pike hyrëse, në kufirin me Hungarinë, përmes tubacionit që fillon nga Rusia nëpërmjet Ukrainës dhe Hungarisë. Ky burim mbulon mbi 80% të kërkesave aktuale, dhe ndërtimi i këtij tubacioni të ri do të mundësojë diversifikimin dhe konkurrencën e furnitorëve mbi të njëjtin grup të konsumatorëve, por gjithashtu do ta bëjë gazin të disponueshëm në rajone të cilat aktualisht nuk janë të lidhura me sistemin dhe me këtë ofrohen mundësi më të mira për zhvillim socio-ekonomik të një prej rajoneve më të varfra të Serbisë.⁷³

Transporti: Korridori X dhe zgjatimet e tij

Në sektorin e transportit, projektet e konektivitetit në Serbi janë kryesisht të përqendruara në përmirësimin e pjesëve ekzistuese dhe përfundimin e pjesëve të munguara në Korridorin hekurudhor dhe rrugor X.

Në Strategjinë për Zhvillimin e Transportit Hekurudhor, Rrugor, Ujor, Ajror dhe Intermodal të Republikës së Serbisë prej vitit 2008 deri në vitin 2015, korridori hekurudhor X dhe zgjatimet e tij - Xb dhe Xc, janë identifikuar si “shtylla kurrizore” e rrjetit hekurudhor kombëtar, pasi që përbën rreth 25% të rrjeteve hekurudhore dhe mbi 50% të të gjithë transportit hekurudhor të vendit. Pjesa më e madhe e të ardhurave që i gjeneron rrjeti hekurudhor i Serbisë vjen nga ky Korridor, nëpërmjet transportit transit dhe ngarkesave. Strategjia e Transportit përcakton rindërtimin dhe rehabilitimin e Korridorit hekurudhor X në mesin e prioriteteve afatmesme të larta të zhvillimit të infrastrukturës hekurudhore në Serbi.

Terminali Intermodal në Beograd

Rëndësia strategjike e këtij projekti theksohet në Programin Vjetor të Veprimit të IPA-s 2015, meqë paraqet bazën për zhvillimin e mëtejshëm të transportit

⁷² Komisioni Evropian, “*Investimi i BE-së në interkoneksionin e gazit ndërmjet Bullgarisë dhe Serbisë për të rritur më tej sigurinë e energjisë në rajon*”, 17 maj 2018, gjendet në: <https://goo.gl/PVPqgw>

⁷³ Komisioni Evropian, “*Agjenda e Konektivitetit: Bashkë-financimi i Projekteve Investuese në Ballkanin Perëndimor 2017*”, Trieste, 2017.

intermodal në vend, duke mbështetur zhvillimin e alternativave të transportit dhe transportin më miqësor ndaj mjedisit duke pasur parasysh se për momentin, 95% e mallrave në Serbi bartën nëpër rrugë. Nisja e konceptit intermodal me një terminal të vogël bi-modal mund të hap rrugën e zhvillimit të qendrave të tjera, tri- modale në të ardhmen, duke përfshirë Danubin dhe rrugët e tjera ujore në brendësi të zinxhirit të transportit intermodal.⁷⁴

Sipas informatave që janë në dispozicion në faqen e internetit të Ministrisë Serbe të Ndërtimit, Transportit dhe të Infrastrukturës (MSNTI), janë përfunduar dizajni konceptual, studimi i fizibilitetit, analiza e vlerësimit të ndikimit në mjedis, analiza e koston dhe dokumentacioni i tenderit për punimet dhe pajisjet. Është miratuar plani i detajuar i rregullimit, interesi publik është konfirmuar dhe kushtet e lokacionit janë siguruar. Projekti është miratuar nga Komisioni Shtetëror i Rishikimit më 15 mars 2016, gjë që shënoi finalizimin e përgatitjes së dokumentacionit teknik.⁷⁵

Tenderi për punët ndërtimore u publikua në faqen e internetit të Njësisë Qendrore të Financave dhe të Kontraktimit e Ministrisë së Financave (NjQFK) në vitin 2017 dhe në maj të vitit 2018 u përfundua tenderi për mbikëqyrjen e punëve ndërtimore.⁷⁶ Sipas Programit të Veprimit IPA-s 2015, planifikohet që ndërtimi të përfundojë në vitin 2020.

Pasi të ketë përfunduar, terminali do të rrisë kapacitetet vjetore të bartjes së mallrave nga 27,000 TEU në 107,000 TEU⁷⁷, duke lehtësuar tregtinë vendore dhe ndërkombëtare, integrimin rajonal dhe rritjen e qëndrueshme dhe kështu duke pasur efekt pozitiv në ekonominë e Serbisë.⁷⁸

⁷⁴ Komisioni Evropian. "IPA II 2014-2020: Programi Vjetor i Aksionit për Serbinë 2015 – Zhvillimi i Sektorit të Transportit". gjendet në: <https://goo.gl/a86cjG>

⁷⁵ Ministria e Ndërtimit, Transportit dhe Infrastrukturës e Serbisë:

<https://goo.gl/rvgGjV>

⁷⁶ Njësia Qendrore për Financa dhe Kontraktim e Ministrisë së Financave të Serbisë : <https://goo.gl/EqMq55>

⁷⁷ TEU – Njësia ekuivalente njëzet këmbë, e përdorur për të matur kapacitetin bartës të një ngarkese. Dimensionet e një TEU-je janë të barabarta me një kontejner standard bartës ngarkesash 20', 20 këmbë i gjatë long, 8 këmbë i lartë.

⁷⁸ Komisioni Evropian, "Agjenda e Konektivitetit: Bashkë-financimi i Projekteve Investuese në Ballkanin Perëndimor 2015", Vjenë, 2015.

Interkoneksioni Hekurudhor CX Serbi-IRFJ e Maqedonisë

Linja hekurudhore me një palë binarë Nish-Preshevë paraqet një pjesë prej 151 km të linjës më të vjetër hekurudhore në Serbi (166,6 nëse llogaritet nga stacioni Trupale/Nish) dhe një nga pjesët më të rëndësishme të rrugës evropiane të Korridorit X, siç është një rruga hekurudhore kryesore që lidh IRJM-në dhe Greqinë me pjesën tjetër të Evropës.⁷⁹

I mbuluar nga ky projekt (dhe Programi i Veprimit IPA 2015) është pjesa Nish-Brestovac, 23.4 km në gjatësi ose afërsisht 15% e të gjithë linjës, që paraqet pjesën e parë të linjës Nish-Preshevë. Projekti, siç përcaktohet në Dokumentin e Veprimit IPA 2015, përfshin rindërtimin dhe modernizimin e rrugës hekurudhore me binarë për shpejtësinë deri në 120 km/h dhe modernizimin e të gjitha elementeve të infrastrukturës hekurudhore.

Në Dokumentin e Veprimit IPA 2015 thuhet se dokumentacioni teknik (studimi i fizibilitetit, projektimi paraprak, vlerësimi i ndikimit në mjedis) ka përfunduar para nënshkrimit të marrëveshjes së financimit ndërmjet KE-së dhe Serbisë, dhe se ai u dërgua në Komisionin e Rishikimit të Republikës (KRRR) për rishikim ose miratim. Pas raportit që do të nxjerrë KRRR-ja, dizajni për lejen e ndërtimit do të përgatitet në kuadër të kontratës së Verdhë FIDIC të projektit. Mbështetja për hartimin e dokumentacionit teknik për pjesën e mbetur të pjesës Nish-Preshevë është planifikuar të sigurohet edhe përmes LPP-ve të ardhshme.⁸⁰

Nuk ka të dhëna për progresin e këtij projekti. Në faqen e internetit të NjQFK-së, ende nuk ka të publikuar tenderë për këtë projekt, nuk ka raporte për projektin në faqen e internetit të MSNTI-së, dhe madje nuk ka edhe raporte të medias në lidhje me tenderimin apo fillimin e punimeve.

Projekti duhet të sjellë një rritje të udhëtimeve të trenave vendorë dhe ndërkombëtarë me 57% deri në vitin 2020, të ofrojë transport të sigurt të mallrave dhe të udhëtarëve, të shkurtojë kohën e udhëtimit dhe të ulë kostot operacionale dhe mirëmbajtjen e operatorëve hekurudhorë. Kjo mund të ketë efekt pozitiv në ekonominë e Serbisë nëpërmjet përmirësimit të qarkullimit

⁷⁹ Komisioni Evropian. *“IPA II 2014-2020: Programi Vjetor i Aksionit për Serbinë 2015 – Zhvillimi i Sektorit të Transportit”*.

⁸⁰ Po aty.

tregtar me vendet e rajonit.⁸¹

Interkoneksioni Hekurudhor CXc Serbi-Bullgari

Kjo rrugë përfaqëson zgjatimin Xc të Korridorit X, nga Nishi drejt Sofjes, që e lidh Korridorin X më tej me Stambollin. Pjesa nëpër Serbi shkon nga Nishi për në Dimitrovgrad, në kufirin me Bullgarinë, me një gjatësi të përgjithshme prej 96 km. Dy projekte të ndara dhe komplementare janë definuar si pjesë e Agjendës së Konektivitetit të KIBP-së përgjatë kësaj rruge hekurudhore:

- Rindërtimi i infrastrukturës hekurudhore dhe përgatitja për elektrifikimin e saj (rritja e numrit të rrugëve hekurudhore me binarë sipas standardeve TEN-T);
- Elektrifikimi dhe instalimi i pajisjeve të sinjalizimit dhe të telekomunikimit.

Sipas informatave të paraqitura në ueb faqen⁸² e Infrastrukturës së Hekurudhave Serbe, për projektin e parë është duke u përgatitur dokumentacioni teknik dhe ai tenderues.

Dokumentacioni teknik për projektin e dytë (elektrifikimi i hekurudhës) është gjithashtu në zhvillim e sipër.⁸³

Modernizimi dhe elektrifikimi i kësaj rruge hekurudhore do të sjellë një rritje të shpejtësisë maksimale të udhëtimit në 120 km/h (nga 30 km/orë e tanishme), duke rritur atraktivitetin e udhëtimit hekurudhor dhe transportit të mallrave, qasje në mjetet moderne të udhëtimit për popullatën lokale njerëzit që jetojnë në rajonet përgjatë vijës hekurudhore), ulë kostot operacionale dhe të mirëmbajtjes, duke siguruar përfitime të drejtpërdrejta socio-ekonomike për Serbinë. Në aspektin ndërkombëtar, do të sigurojë një rrugë hekurudhore shtesë dhe shumë tërheqëse për transportin në të gjitha vendet e rajonit, duke lidhur Stambollin me Evropën Qendrore dhe të gjitha vendet përgjatë

⁸¹ Komisioni Evropian, *“Agjenda e Konektivitetit: Bashkë-financimi i Projekteve Investuese në Ballkanin Perëndimor 2015”*, Vjenë, 2015.

⁸² Kompania Publike Infrastruktura e Hekurudhave të Serbisë (JP Infrastruktura železnice Srbije). *“Pasqyrë e projekteve të planifikuara dhe atyre në vazhdim e sipër”*, gjendet në: <https://goo.gl/y3RurS>

⁸³ Komisioni Evropian, *“Agjenda e Konektivitetit: Bashkë-financimi i Projekteve Investuese në Ballkanin Perëndimor 2017”*, Trieshte, 2017.

Korridorit X dhe zgjatimet e saj.⁸⁴

*Orient Lindje – Mesdhe Korridori (CX) – Transporti Rrugor
Interkoneksioni Rrugor Serbi – Kosovë* R7, pjesa Nish (Meroshinë) – Ploçnik
(Beloljin)*

Ky projekt është i fundit që u miratua për Serbinë në kuadër të Agjendës së Konektivitetit, në Samitin e vitit 2018 në Sofje. Rëndësia e saj theksohet nga *Strategjia e Transportit* kur bëhet fjalë për zhvillimin e infrastrukturës rrugore në Republikën e Serbisë. *Strategjia e Transportit* përcakton pesë akset kryesore të transportit rrugor të cilat kanë një rëndësi strategjike kryesore për transportin në Serbi, njëra prej të cilave është lidhja e Korridorit X me Kosovën*, me rrugën nga Nishi përmes Prokuples dhe Kurshumlisë. Ajo është rreth 77 km e gjatë dhe do të jetë një pjesë e autostradës që fillon në Durrës të Shqipërisë dhe kalon nëpër Prishtinë e deri në Nish, me gjatësi 384 km, duke lidhur kështu Detin Adriatik Jugor dhe portin e Durrësit me Korridorin X dhe më tej me rrjetin pan-evropian i autostradave.

Plani Hapësinor i Zonës së Interesit të Veçantë për Korridorin e Infrastrukturës së E-80 Nish-Merdare u hartua dhe u miratua në gjysmën e parë të vitit 2018.⁸⁵ Gjithashtu u hartua edhe Vlerësimi Strategjik i Ndikimit të Planit. Ky Plan përcakton ruten e saktë të rrugës dhe shërben si bazë për hartimin e dokumentacionit të plotë teknik për ndërtimin, si dhe të gjitha aktivitetet e nevojshme përgatitore, duke përfshirë këtu edhe shpronësimin e tokës. Ky projekt pritet të zvogëlojë ndjeshëm kohën e udhëtimit përgjatë rrugës, të rrisë trafikun mesatar vjetor me më shumë se 2,000 automjete në ditë (deri në rreth 8,500 automjete në ditë) deri në vitin 2022, t'i zvogëlojë normat e numrit të aksidenteve dhe të sjellë ndikim pozitiv në ekonominë e Serbisë, duke përmirësuar fluksin e tregtisë me vendet e rajonit.⁸⁶

Vërejtjet përmbyllëse

Analiza e progresit të projekteve në Serbi tregon se ka progres relativisht të mirë të projekteve në fazat fillestare. Faza përgatitore (hartimi i dokumenteve

⁸⁴ Komisioni Evropian, “Agjenda e Konektivitetit: Bashkë-financimi i Projekteve Investuese në Ballkanin Perëndimor 2016”, Paris, 2016.

⁸⁵ Regjistri Qendror i Planifikimit të Dokumenteve, gjendet në: crpd.gov.rs

⁸⁶ Komisioni Evropian, “Agjenda e Konektivitetit: Bashkë-financimi i Projekteve Investuese në Ballkanin Perëndimor 2018”, Paris, 2018.

teknike, marrja e lejeve, etj., deri në pikën e tenderimit dhe fillimit të punimeve) bëhet në përputhje me afatet kohore. Megjithatë, duket se zbatimi ngadalësohet dhe/ose ndalet në pikën kur punimet konkrete të ndërtimit duhet të fillojnë. Kjo mund të nënkuptojë pamundësinë e Serbisë për të përmbushur zotimet e saj financiare - kontributet kombëtare dhe shlyerjen e huave, shpronësimin e tokës etj., - dhe/ose mungesën e kapaciteteve institucionale për zbatimin e projekteve, që mund të jetë konkluzioni më i rëndësishëm për të ardhmen e Agjendës së Konektivitetit.

Agjenda e Konektivitetit 2015 – 2018: Gjetja dhe identifikimi i problemeve dhe i mundësive për të ecur përpara

Shqipëria, Kosova dhe Serbia po kalojnë një proces mjaft të ngadalshëm të zbatimit të projekteve në kuadër të Agjendës së Konektivitetit, gjë që rezulton në shtyrjen e vazhdueshme të fillimit të punimeve në terren. Para agjendës së paraqitur ambicioze, nga gjashtë udhëheqësit e Ballkanit Perëndimor pritët t'i realizojnë reformat strukturore kombëtare dhe materializimin në terren të projekteve prioritare të aprovuara. Megjithatë, ende nevojitet kohë që përfitimet reale të perceptohen nga popullatat lokale, sepse një sërë sfidash dhe mangësish të brendshme në sistemet aktuale të infrastrukturës vendore.

Në terma praktikë, gjashtë vendet të Ballkanit Perëndimor ende po lundrojnë nëpër ujërat e trazuara, pasi që perspektiva e zhvillimit rajonal ende po pengohet nga agjendat⁸⁷ politike shumë të ndryshme . Angazhimet e ndërmarra në kuadër të Agjendës së konektivitetit shpesh shkojnë përtej kapaciteteve të vendeve të vetme - që në mënyrë implicite tregojnë edhe shkallën në të cilën udhëheqësit politikë marrin vendime pa një proces konsultimi të mbështetur në prova. Në terma teknike, të gjitha vendet përballen me vështirësi me fazat e projektimit dhe të zbatimit të projekteve të investimeve në kuadër të Agjendës së Konektivitetit pasi që ato janë mjaft komplekse, që kërkojnë njohuri teknike të veçanta dhe burime të kualifikuara njerëzore që vendet nuk i kanë domosdoshmërisht. Deri në shkallë të ndryshme këto vende përballen edhe me paaftësinë absorbuese; ndërkohë që procedurat e aplikuar të KIBP sa i përket maturimit, aplikimit dhe financimit të këtyre projekteve janë të vështira dhe kërkojnë kohë, gjë që shpesh rezulton në fragmentimin e ndërhyrjeve.

Po të shikojmë progresin e Agjendës së Konektivitetit në të tre vendet nën shqyrtim, na dalin grupe të çështjeve të përbashkëta. Duke pasur parasysh të kaluarën e afërt të rajonit dhe se shumica e vendeve i kanë komplikuar marrëdhëniet e ndërsjella politike, vullneti politik i deklaruar ende mbetet të transformohet në pronësi të bazuar mbi projektet e Agjendës së Konektivitetit. Në këtë moment është e rëndësishme të, ketë një reflektim sa i përket

⁸⁷ Barbara Banki, *Takimi i 18-të i Komitetit Drejtues të KIBP*, Procesverbali i mbledhjes, 18 – 19 qershor 2018, Paris, f10, gjendet në: <https://goo.gl/f4uCTh>

perspektivës së ardhshme të Agjendës së Konektivitetit brenda Shqipërisë, Kosovës dhe Serbisë, pasi që tani për tani zbatimi i projekteve rrezikohet nga një sërë pengesash vendore dhe rajonale si të natyrës politike, ashtu edhe të asaj teknike. Meqë ky dokument synon të shqyrtojë ecurinë e projekteve të konektivitetit që kanë të bëjnë me tre nga gjashtë vendet homologe të Ballkanit Perëndimor, më poshtë janë të paraqitura çështjet kryesore me të cilat përballen Shqipëria, Kosova dhe Serbia në pikëpamje të lidhshmërisë së rajonit.

1. Vullneti politik dhe interesi strategjik në projektet e përfshira në Agjendën e Konektivitetit

Projektet e Konektivitetit pa dyshim kanë rëndësi të madhe strategjike për të gjitha vendet e përfshira, , gjë që konfirmohen nga strategji të ndryshme kombëtare të cilat e vendosin secilin prej projekteve lartë në listën e prioriteteve. Megjithatë, është e qartë se gati të gjitha projektet bëjnë progres në mënyrë relativisht të qëndrueshme në fazën përgatitore dhe më pas ngadalësohen kur dokumentet teknike, planet urbane dhe hapësinore dhe dokumentet e tjera të nevojshme duhet të shndërrohen në investime konkrete në terren. Fakti që rëndësia afatgjatë e këtyre projekteve për secilin nga vendet e përfshira është konfirmuar nga dokumentet strategjike të hartuara mirë para se të konceptohet Agjenda e Konektivitetit, si dhe se aktivitetet përgatitore janë zbatuar në kohë, mund të sugjerojnë që ka një vullnet të qartë politik për t'i zbatuar këto projekte. Prandaj, mund të supozohet se duhet të kërkohen arsye të tjera përveç mungesës së vullnetit politik për të konstatuar arsyet për vonesat në zbatimin e projekteve.

Së pari, aspektet financiare janë shumë të rëndësishme në zbatimin e projekteve të tilla të mëdha infrastrukturore. Është e mundur që në këtë moment vendet po përballen me një hapësirë të kufizuar fiskale, për marrje të kredive të reja nga institucionet financiare ndërkombëtare. Gjithashtu, vendet mund të vuajnë nga sigurimi i kontributeve kombëtare dhe i burimeve financiare të nevojshme për shpronësimin e tokës, të cilat në disa raste paraqesin sasi të konsiderueshme parash, siç tregohet në tabelat me përmbledhje të projekteve. Kjo mund të konkludohet nga fakti se faza përgatitore kryesisht financohet përmes granteve të ofruara përmes asistencës IPA ose nga KIBP, gjë që mund të jetë arsyeja se pse gati nuk ka probleme në këtë fazë asnjërin prej projekteve të analizuara. Shumica e vonesave lindin në momentin kur marrëveshjet me institucionet financiare

hyjnë në fuqi dhe vendet pritet t'i respektojnë zotimet e tyre, nëpërmjet dispozitave të lirimit nga taksat e veçanta, kontributet e drejtpërdrejta kombëtare për zbatimin e projektit, kompensimi i drejtë në shpronësimin e pronarëve të tokës, shlyerjen e kredisë, etj..

Së dyti, projektet duhet të kalojnë nëpër një procedurë të gjatë në mënyrë që të jenë të maturuar për zbatim. Ky proces gjithashtu e varet nga kornizat e politikave dhe ajo ligjore, të cilat në disa aspekte mund të ndryshojnë konsiderueshëm nga njëri vend në tjetrin. Përveç kësaj, ato janë nën ndryshime dhe modifikime shumë të shpeshta (p.sh. Ligji për Planifikimin dhe Ndërtimin e Serbisë u nënshtrohet ndryshimeve të shpeshta, rishikimeve dhe/ose versioneve krejtësisht të reja që nga viti 2009), gjë që mund të shkaktojë vonesa serioze në zbatimin e projekteve.

Së treti, këto projekte janë qartësisht të ndara në segmente që mbulojnë territorin e një vendi të vetëm, kështu që secili vend është përgjegjës për zbatimin e projektit vetëm brenda kufijve të vet, me institucionet e veta, kapacitetet, aranzhimet financiare dhe afatet kohore. Nga njëra anë, kjo u jep shteteve pavarësi të plotë nga fqinjët në zbatimin e projekteve, por në disa raste mund të jetë dekurajuese nëse një vend fqinj nuk po përparon dhe një projekt nuk ka efekt pa u zbatuar në të dyja vendet (për shembull linja 400Kv e interkoneksionit të energjisë ndërmjet Shqipërisë dhe Maqedonisë).

2. Nevoja për zgjidhjen e kontesteve dypalëshe

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve dypalëshe është hap fundamental për progresin efektiv të projekteve të konektivitetit dhe për arritjen e një bashkëpunimi të thelluar ekonomik në Ballkanin Perëndimor gjersa Shqipëria gëzon qëndrim më të favorshëm me vendet partnere brenda Agjendës së Konektivitetit, çështja afatgjate ndërmjet Serbisë dhe Kosovës mbi statusin e pavarur të kësaj të fundit, në thelb shkakton vonesa dhe bllokime në rrugën e krijimit të një rajoni të lidhur. Për më tepër, të vendosura në një mjedis tregtar kompleks, mosmarrëveshjet dypalëshe krijojnë barriera serioze për arritjen e potencialit të plotë ekonomik sidomos për Kosovën, e cila përballet me një garë të ashpër mbi statusin e saj të pavarur nga Serbia dhe Bosnja dhe Hercegovina. Mosmarrëveshjet dypalëshe duhet të bëhen pararojë për procesin e Berlinit dhe duhet të kuptohet para se këto të jenë zgjidhur, në të kundërtën, Agjenda e Konektivitetit mund të mos përparojë.

3. Mungesa e të dhënave zyrtare të besueshme në dispozicion të publikut dhe mungesa e monitorimit të progresit

Mungesa e të dhënave të besueshme dhe të azhurnuara zyrtare është shqetësim serioz që nuk lejon kryerjen e një monitorimi të besueshëm të progresit të projekteve të konektivitetit në të tre vendet. Në shumicën e projekteve të analizuara, ka të dhëna shumë të kufizuara, të siguruara kryesisht nga burime zyrtare në nivel evropian, si KIBP-ja, Komisioni, BERZH-i etj.; ndërsa faqet e internetit të ministrive të ndryshme dhe të institucioneve shtetërore përgjegjëse për zbatimin e projekteve ofrojnë pak ose gati aspak informacion. Në raste specifike, për nevojat e këtij dokumenti të politikave kemi hasur në mungesë të përgjigjes nga autoritetet shtetërore përgjegjëse. Në rastet kur institucionet shtetërore ia japin publikut të gjerë disa informata për këto projekte, këto burime zyrtare shpesh japin informata të ndryshme ose të kundërta për të njëjtin projekt në lidhje me KIBP-në. Deri në një shkallë të caktuar ndryshon shuma e saktë e kostos së projektit në lidhje me faktorë të ndryshëm dhe fazë specifike kur është bërë llogaritja; megjithatë duhet të ketë një referencë specifike në lidhje me kohën e llogaritjes dhe detyrimin për të mbajtur koherencën dhe për të përcjellë ndryshimet e kostos – pasi që aty investohen paratë publike.

4. Kapacitete administrative kombëtare efektive për t'u marrë me projekte të tilla komplekse dhe me standardet e BE-së

Kapacitetet reale të administratave publike në të gjitha këto tre vende nuk janë në nivelin e pritur, gjë që do t'u mundësonte atyre të përgatisnin projekte të maturuara të konektivitetit si teknikisht, ashtu edhe funksionalisht, në përputhje me standardet evropiane. Pavarësisht nga disponueshmëria e mbështetjes teknike dhe financiare nga BE-ja dhe donatorët e tjerë ndërkombëtarë, absorbimi, monitorimi si dhe zbatimi i kapaciteteve në secilin prej këtyre vendeve ende janë të kufizuara. Në Shqipëri, Kosovë dhe Serbi, progresi në projektet e energjisë deri më sot ka qenë i lidhur kryesisht me aspektet e buta të konektivitetit, përfshirë këtu harmonizimin rregullator dhe lehtësimin e tregtisë ndërkufitare të energjisë. Vetëm përmes një mjedisi mundësues, mund të pritët progres në kohën e duhur sa i përket hartimit dhe zbatimit të këtyre projekteve investuese ndërkufitare.

Vërejtjet përmbyllëse dhe rekomandimet

Projektet e konektivitetit në Shqipëri, Kosovë dhe Serbi janë ende në fazën e tyre fillestare dhe deri më tani është e paqartë se si dhe kur do të materializohen në mënyrë efektive, në mënyrë që të japin rezultate të prekshme për jetën e qytetarëve dhe të forcojnë shtyllën kurrizore të zhvillimit ekonomik të rajonit. Ende është e paqartë se deri në çfarë mase udhëheqësit politikë janë në gjendje të përcjellin një konsensus të brendshëm dhe rajonal për një vizion afatgjatë të zhvillimit për Ballkanin Perëndimor. Deri më sot vonesat në zbatimin e gati të gjitha projekteve të shqyrtuara sugjerojnë fuqishëm se planifikimi i projekteve dhe afatet kohore të përcaktuara për zbatim duhet të jenë më realiste dhe t'i marrin në konsideratë kornizat specifike ligjore, kapacitetet institucionale dhe financiare të vendeve përfituese – kjo u referohet si vendeve që aplikojnë me projekte, ashtu edhe KIBP-së që i miraton ato.

Në përgjithësi, Agjenda e Konektivitetit nuk mund të jetë imune ndaj agjendave politike vendore dhe prioritetizimit të sektorëve në to. Udhëheqësit politikë të rajonit akoma nuk e kanë arritur pjekurinë e pritshme që bashkërisht të bien dakord për një vizion afatgjatë të zhvillimit të rajonit, me lulëzimin e Agjendës së Konektivitetit. Si kundër shpërblim, kjo do të vinte në fuqi një koordinim më të mirë ndërmjet institucioneve kombëtare përgjegjëse në renditjen e prioritetëve të projekteve dhe të financimeve përkatëse, krahas pronësisë lokale aq të kërkuar dhe aq të pritshme. Përballë këtij realiteti të shumëdimensional, nga të gjitha palët e interesit, kombëtare, rajonale dhe evropiane, rekomandohet që të ndërmerren hapat e mëposhtëm:

- Institucionet shtetërore duhet t'i kushtojnë vëmendje të veçantë mbledhjes, ruajtjes, publikimit dhe përditësimit të rregullt të të dhënave statistikore, në përputhje me standardet evropiane. Për më tepër, një kontroll i shëndoshë i cilësisë së të dhënave do të ndikonte pozitivisht në skemën e përgjithshme të projektimit dhe zbatimit të projekteve të investimeve;
- Duhet të vendoset një sistem i rreptë i përcjelljes së performancës në nivel rajonal. Ai duhet të bazohet në të dhëna dhe në fakte, me një cikël të rregullt të përditësimeve. Përveç tjerash, duhet të jenë krijuar mekanizma të aftë për të siguruar që problemet të identifikohen dhe të vihen në pah në një fazë të hershme, e që pastaj ato të zgjidhen në mënyrë prioritare;
- Të sigurohet zbatimi efikas dhe i fuqishëm i masave të buta të Agjendës së Konektivitetit dhe përfundimi me sukses i projekteve fizike

- infrastrukturore, ndërkaq është jetike që këto vende të kenë objektiva specifike, të matshëm, të arritshëm, realist dhe në kohë (SMART);
- Projektet e përbashkëta infrastrukturore kërkojnë veprime të koordinuara, definim të qëllimeve të përbashkëta dhe afate kohore të koordinuara për zbatimin e tyre, gjë që çon në përfundimin se qeveritë dhe KIBP-ja mund të ndërmarrin një hap përpara drejt hartimit të strategjisë së përbashkët për zhvillimin e infrastrukturës rajonale ose të hartojnë strategji kombëtare të lidhura dhe të përafuara me njëra-tjetrën, në mënyrë që të përmirësohet zbatimi i projekteve brenda Agjendës së Konektivitetit;
 - Procedurat e KIBP-së për financimin e projekteve të konektivitetit duhet të rishikohen dhe të përshtaten me kapacitetet dhe nevojat e brendshme të qeverive kombëtare. Kjo përshtatje duhet të bëhet në funksion të përmirësimit të kapaciteteve teknike dhe absorbuese lokale, që pastaj do të çonin në një proces më të shpejtë të maturimit në nivel kombëtar;
 - Qeveritë kombëtare dhe KIBP-ja duhet të punojnë në krijimin e një hallke lidhëse ndërmjet hapave të ndryshme të maturimit të projektit të investimeve dhe zbatimit të tij në terren;
 - Përfituesit kombëtarë duhet të përfshihen në fazat e hershme të projekteve të konektivitetit;
 - Qeveritë duhet të shtojnë përpjekjet për të avokuar për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve dypalëshe ndërmjet 6 vendeve të Ballkanit Perëndimor, në përputhje me angazhimet e marra në kornizën e procesit të Berlinit në kuadër të Agjendës së Konektivitetit;
 - Qeveritë e rajonit duhet të rrisin vizibilitetin e projekteve të konektivitetit, krahas publikimit të informatave të përditësuara mbi ritmin e zbatimit të tyre. Kjo do të siguronte transparencë dhe llogaridhënie më të madhe, si dhe do të prekte në mënyrë të tërthortë opinionin publik sa i përket efekteve pozitive të shtrirjes së bashkëpunimit rajonal;

Katalogimi në botim – (CIP)

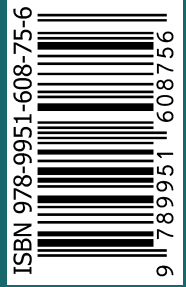
Biblioteka Kombëtare dhe Universitare e Kosovës

338.121

Konektivitet për zhvillim : rruga drejt zhvillimit ekonomik / përgatitur nga Valëza Zogjani, Gentiola Madhi dhe Boris Žerjav. – Prishtinë : Demokraci për Zhvillim, 2018. – 54 f : ilustr. ; 28 cm.

1.Zogjani, Valëza 2. Madhi, Gentiola 3. Žerjav, Boris

ISBN 978-9951-608-75-6



European Fund for the Balkans

Bringing the Western Balkans closer to the European Union