



● PA DESTINACION

RAPORT MONITORIMI

Mars 2024



AUTOR
EDMORELA
MYFTARAJ

QENDRESA
QYTETARE



NATIONAL
ENDOWMENT
FOR
DEMOCRACY

SUPPORTING FREEDOM AROUND THE WORLD

www.qeverisja.qq.com.al



Përmbajtje

1.Hyrje	2
2.Shkëlqimi dhe amortizimi i hekurudhës shqiptare	3
3.Kush është përgjegjës për sistemin hekurudhor?	5
4.Investime dhe projekte me potencial.....	6
5. Gjetjet kryesore	7
6. Rekomandime	8

1. Hyrje

Sistemi hekurudhor ka qenë një nga format kryesore të transportit në Shqipëri përgjatë shekullit të 20. Kjo si rrjedhojë e përdorimit të ulët të makinave dhe raportit të drejtë kosto-efektivitet që kishte kjo formë transporti. Ishte një sistem i koordinuar dhe i mirëorganizuar në efekt të qytetarëve, me linja ndërqytetase dhe metodë për transportin e mallrave.

Përgjatë viteve 1980-1990, hekurudha u kthye në metodë dytësore dhe më tej shkoi vetëm drejt amortizimit dhe përkeqësimit, si rezultat i modernizimit të transportit dhe shtimit të automjeteve personale. Transporti publik hekurudhor është prej vitesh një formë e papërdorur transporti për qytetarët shqiptarë, kjo si rezultat i degradimit të sistemit të shinave dhe mosmirëmbajtjes në tërësi.

Në kuadër të procesit të integritit në BE dhe projekteve të ndryshme financuese, ka pasur disa projekte për rijetësimin e kësaj forme transporti dhe funksionimin normal. Megjithëse fiktivisht kjo formë transporti është në përdorim, ka nevojë për zbatimin e hapave realë për ta kthyer në një sistem me kapacitet dhe standarde europiane.

2. Shkëlqimi dhe amortizimi i hekurudhës shqiptare

Dikur një nga format kryesore të transportit, deri në vitin 1987 janë ndërtuar 677 km hekurudhë. Fokusi ishte i dreksionuar tek kjo metodë transporti nga politikat e qendëruara të kohës që i vunë theksin ekonomisë bazuar në industrinë e rëndë dhe transporti i mallrave realizohej pothuajse vetëm në këtë formë.

Me ndryshimin e sistemit politik, kërkesat e ekonomisë dhe transportit në vetvete ndryshuan drejt mjeteve individuale të transportit. Përveç kësaj, ky sektor u la në harresë, pa investime ndër vite dhe pa politika konkrete të ndërmarrja. Me kalimin e viteve, gjatësia e rrjetit hekurudhor në shfrytëzim në vend është vetëm 204 km dhe ka vetëm disa linja të përdorshme tepër të kufizuara.¹

¹ <https://www.instat.gov.al/al/temat/industria-tregtia-dhe-sh%C3%ABrbimet/transporti-aksidentet-dhe-karakteristikat-e-mjetet-rruogore/publikimet/2023/statistikat-e-transportit-hekurudhor-t3-2023/>

I vetmi transport publik që përdoret në Shqipëri është ai urban. Kjo sjell padyshim problematika të prekshme çdo ditë, duke nisur nga trafiku dhe emetimi i dioksidit të karbonit në nivele të larta deri tek vështirësia dhe kostot për pasagjerët. Me vetëm disa linja hekurdhore funksionale, tanimë transporti hekurudhor dominohet nga transporti i lëndëve si qymyri, nafta bruto, produkte minerare, sipas INSTAT.

Numri i pasagjerëve që përdorin linjat ende funksionale është vazhdimisht në ulje sipas statistikave zyrtare. Në Mars 2022, numri i pasagjerëve që udhëtojnë me linjë hekurdhore është 2.442 pasagjerë. Në tremujorin e parë 2023, 1.661 pasagjerë kanë përdorur transportin hekurudhor si mjet udhëtimi, duke shënuar ulje me 56,6% krahasuar me të njëjtën periudhë të vitit të kaluar.²

Ndërkohë që shifrat tregojnë papërdorshmërinë e kësaj metode dikur funksionale transporti, amortizimi i linjave hekurdhore nuk është aspak çfarë ka qenë e planifikuar nga politikat kombëtare dhe ndërkomëtare. Megjithëse transporti hekurudhor ka qenë në të gjithë Ballkanin Perëndimor një metodë e përdorur kryesisht për mallra, industrinë minerare etj, situata e Shqipërisë ka qenë në mënyrë konsistente duke shënuar zbritje dhe regres.

Amortizimi i infrastrukturës hekurdhore në tërësi, cilësia e shërbimit, shpejtësia e vogël e lëvizjes së trenave, cenimi i elementëve të sigurisë dhe koha e gjatë e udhëtimit me tren janë vetëm disa nga shkaqet kryesore që numri i udhëtarëve por edhe i sasisë së mallrave ka ardhur në rënie të lirë nga viti në vit.³

Në një pyetësor të organizuar nga Qëndresa Qytetare, me fokus individë që jetojnë pranë linjave hekurdhore ende në punë, rezultoi që rreth 70.7% e të pyeturve nuk kanë dijeni për faktin që praën vendbanimit të tyre ka një linjë hekurdhore e cila funksionon. Grupmosha kryesore në këtë pyetësor është 85% të tyre 18-30 vjeç, 10.8 % i përket grupmoshës 30-50 vjeç, 3% janë mbi 50 vjeç.

Për sa i përket përdorimit për herë të fundit të linjave hekurdhore në vend, shumica prej 51.2% rezultoi se e ka përdorur më shumë se 10 vite më parë. 2 vitet e fundit transporti hekurudhor është përdorur nga vetëm 16.7% e të pyeturve.

² <https://www.instat.gov.al/media/11508/statistikat-e-transportit-tr-i-r%C3%AB-2023-hekurudhor%C3%AB.pdf>

³ <https://panel.ksh.org.al/storage/phpAilv8e.pdf>

Në pjesën e dytë të pyetësorit, fokusi ka qenë tek elementë me rëndësi për sa i përket transportit publik dhe ajo çfarë i ofrohet qytetarëve, kushtet në termat e sigurisë, ulëseve, ndricimit, zbatimit të orareve, aksesueshmërisë. 85% e të pyeturve nuk kanë fare dijeni mbi këto elementë. Për 12.8 % të të pyeturve udhëtimi nuk ka qenë aspak efektiv, ka pasur mangësi për sa i përket zbatimit të orarit, kohës së udhëtimit.

Nëse përdorimi i linjave hekurudhore dhe perceptimi i kushteve që ofrohen është subjektiv, për konsiderimin e sistemit hekurudhor si një formë transporti që ka nevojë për zhvillim, 94.5% e të pyeturve pohojnë se kjo është me rëndësi.

Për ta përmbyllur, 69% e personave që kanë plotësuar këtë pyetësor nuk kanë asnjë dijeni për investime potenciale që prekin këtë sektor.

E vetmja pjesë funksionale e gjithë sistemit, duket se është shoqëria publike Hekurudha Shqiptare e cila ka një ëbsite funksional për blerjen e biletave të trenit për udhëtime në linjat e parashikuara. Gjithashtu në ëbsite gjenden të afishuara oraret e udhëtimeve dhe të dhëna mbi sistemin hekurudhor shqiptar ndër vite.

Kjo shoqëri financohet nga qeveria shqiptare me hua dhe grante nga Banka Europiane për Ndërtim dhe Zhvillim dhe Fondi i Investimeve në Ballkanin Perëndimor.⁴ Referuar raportit të përputhshmërisë së KLSH ndaj kësaj shoqërie me aksionar Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë, është konkluduar se shoqëria tregtare ka falimentuar, është në një krizë likuiditeti dhe subvencionimi nga shteti është i vetmi mekanizëm që e mban ende në treg.⁵

3. Kush është përgjegjës për sistemin hekurudhor?

Një nga arsyt kryesore të amortizimit të linjave hekurudhore në Shqipëri është dhe mungesa e politikave në lidhje me këtë sektor të transportit. Qeveria shqiptare ka cilësuar si prioritet këtë fushë të transportit dhe bashkëpunimin e ngushtë me BE për të rinovuar sistemin e vjetëruar hekurudhor.

⁴ <https://hekurudha.al/rreth-projektit/>

⁵ php78biDb.pdf

Në iniciativat për rivitalizimin e sektorit, në vitin 2021 ndërmerren një sërë ndryshimesh në lidhje me autoritetet përgjegjëse. Krijohet Autoriteti Rregullator Hekurudhor me qëllim nxitjen e konkurrencës së lirë dhe nxitjen e investimeve.

Në raportin e auditimit nga KLSH mbi subjektin shoqëria tregtare Hekurudha Shqiptare, KLSH ka evidentuar që transportuesit nën pronësinë e kësaj shoqërie, nuk kanë zbatuar aktet ligjore dhe nënligjore në disa raste si edhe mosmbikëqyrje efektive nga Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor, një tjetër organ me kompetenca në fushën e sistemit hekurudhor.

KLSH ka konstatuar në vitin 2021 mosngritjen dhe mosfunksionimin sipas ligjit të disa prej strukturave përgjegjëse si Autoriteti Rregullator Hekurudhor dhe Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore.

Së fundmi, është publikuar për konsultim publik projektligji "Për disa ndryshime në ligjin nr. 90/2021, "Për ndarjen e shoqërisë "Hekurudha Shqiptare sh.a". Ky projektligj parashikon ndarjen e menaxhimit nga operimi në sektorin hekurudhor, duke krijuar subjektet vepruese në fushën e transportit hekurudhor, si Administratori i Infrastrukturës Hekurudhore dhe Sipërmarrësit Hekurudhor.

Projektligji vjen si rezultat i nevojës për përafrim të legjislacionit me atë europian, për përmbushjen e standardeve europiane për sa i takon këtij sektori. Relacioni që shoqëron projektligjin e cilëson me me prioritet të lartë pasi ky ligj duhet të ishte zbatuar tashmë pas hyrjes në fuqi të Kodit Hekurudhor, në korrik 2018 dhe të ligjit 20/2021 "Për ndarjen e shoqërisë "Hekurudha Shqiptare" Sh.a." Gjithashtu përmendet zhvillimi që po merr sektori hekurudhor, zbatimi dhe nisja e projekteve madhore për zhvillimin e infrastrukturës hekurudhore, tregu kërkon urgjentisht krijimin e Administratorit të Infrastrukturës, si subjekt i ndarë nga proceset e transportit hekurudhor. Ndryshimet synojnë përmbushjen e objektivit të krijimit të një zone hekurudhore europiane por gjendja aktuale e sistemit shqiptar hekurudhor është shumë larg funksionimit sipas standardeve europiane.

4. Investime dhe projekte me potencial zhvillimi

Banka Europiane për Ndërtim dhe Zhvillim është oponenti kryesor në realizimin e projekteve potenciale. Investimet e kryera me fondet e siguruara nga BERZH lidhen me Marrëveshjen e Konektivitetit. Plani fokusohet në rifitim dhe modernizimin e segmenteve hekurudhore midis Durrësit dhe Tiranës (përfshirë një lidhje të re me aeroportin e Tiranës), Vorës dhe Han i Hotit (afër kufirit me Malin e Zi), Durrësit dhe Rogozhinës, si dhe Rogozhinës dhe Pogradecit, dhe gjithashtu do të shohë një lidhje të re ndërkuftare me Maqedoninë e Veriut.⁶

Është njoftuar prej Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë se përmes këtij projekti, në dekadën e ardhshme do arrihet rindërtimi dhe modernizimi i mbi 75% i 425 km hekurudhë.

5. Gjetjet kryesore

- Sistemi hekurudhor shqiptar ka pasur një regres ndër vite, pavarësisht premtimeve për rijetëzimin e sistemit.
- Shumica e qytetarëve shqiptarë nuk kanë dijeni mbi linjat hekurudhore funksionale dhe kushtet që sistemi ofron momentalisht.
- Ka një nismë ligjore për ndryshimin dhe riorganizimin e sistemit hekurudhor, me qëllim përafrimin me standartet europiane, ende nuk është votuar.
- Raportet e KLSH nxjerrin në pah joeficencën e organeve aktuale që menaxhojnë sistemin hekurudhor. Pa një strukturë të mirëorganizuar, është i vështirë drejtimi i investimeve.
- Me krijimin e një legjislacioni që ndjek standarde europiane dhe fondeve nga BERZH, projektet ambicioze për rijetëzimin e sistemit hekurudhor janë një mundësi e mirë për sistemin e transportit shqiptar.

⁶ <https://www.wbif.eu/news-details/new-skills-new-rails>

6. Rekomandime

- Pavarësisht ekzistencës së projekteve, nuk ka njoftime për avancimin e fazave të realizimit apo finalizimin. Për avancimin e projekteve do duhej transparencë në studimin e fizibilitetit, fazat tenderuese dhe raportime nga autoritetet monitoruese.
- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë duhet të finalizojë dhe përditësojë Strategjinë Sektoriale të Transportit për të paraqitur objektivat në hark kohor në lidhje me projektet për hekurudhën. Sipas KLSH nuk ishte hartuar as një rregullore e brendshme në lidhje me Hekurudhën Shqiptare.
- Transporti publik hekurudhor është një nga format më të lira financiarisht dhe aksesit tek publiku është i nevojshëm. Kjo formë transporti duhet të rritet duke krijuar linja të sigurt, moderne dhe sisteme europiane.
- Rikrijimi i këtij sistemi nuk duhet parë si një detyrim drejt integritit evropian por si një mënyrë e mirë për të krijuar oportunitete të reja në jetën e qytetarëve shqiptarë duke mbajtur kosto të ulëta në transport. Elektrifikimi i linjave do jetë një hap vendimtar drejt uljes së ndotjes gjithashtu.

#QËNDRESË / MIRËQEVERISJE

QENDRESA
QYTETARE



NED

NATIONAL
ENDOWMENT
FOR
DEMOCRACY

SUPPORTING FREEDOM AROUND THE WORLD

www.qeverisja.qq.com.al