

REPUBLIKA E SHQIPËRISË
KËSHILLI I MINISTRAVE

STRATEGJIA
KOMBËTARE PËR
ZHVILLIM DHE
INTEGRIM | 2015
2020

*Pjesë e Draftit të SKZHI
për konsultim Tematik*

— RITJA PËRMES PËRDORIMIT TË QENDRUESHËM TË BURIMEVE DHE
ZHVILLIMIT TË TERRITORIT —

Mars 2016

Vizioni 2020

“Shqipëria – një demokraci në forcim, në rrugën drejt integritit të saj në Bashkimin Evropian, me një ekonomi konkurruese, të stabilizuar dhe të qëndrueshme, që garanton të drejtat themelore dhe liritë e njeriut”

Shqipëria me një vështrim

TË PËRGJITHSHME	
Popullsia (INSTAT, 2015)	2,893,005
-% Meshkuj	50.5%
-% Femra	49.5%
-% Urbane	57.2 %
Shkalla mesatare e rritjes vjetore të popullsisë (2010-2015)	0.3%
Sipërfaqja	28,748 km ₂
Dendësia e popullsisë (2015, për km ₂)	106 / km ₂
Numri i bashkive	61
Monedha: Lek 1 dollar amerikan = 125.79lekë; 1 Euro = 137.28 lekë (31 dhjetor 2015 BSH)	
EKONOMIA	
Niveli i të ardhurave	Në nivelin e lartë të vendeve mesatare
PBB-ja aktuale në mln Lek (INSTAT, 2014)	1,400,549
PBB-ja për frymë US \$ (INSTAT, 2014)	4,587
Investimet e huaja të drejtpërdrejta, si % të PBB (INSTAT, 9 mujore 2014)	9,49 %
Indeksi i Çmimit të Konsumatorit (qershor 2015)	1.4%
Deficiti i buxhetit si % e PBB (2015)	4 %
Borxhi Publik Bruto si % e PBB-së (2015)	72,2 %
NJERËZIT DHE SHOQËRIA	
Renditja sipas Indeksit të Zhvillimit Njerëzor (HDI, 2014)	85
Shkalla e punësimit, moshë 15-64 (INSTAT, Q3, 2015)	53.3 %
Raporti i shkallës së pjesëmarrjes femra/ meshkuj (2014)	72.5 %
Shkalla e papunësisë, moshë 15-64 (INSTAT, Q3, 2015)	17.2 %
Shkalla e papunësisë, moshë 15-29 (INSTAT, Q3, 2015)	32.3 %
Jetëgjatësia në lindje (INSTAT, 2014)	77.4
- Meshkuj	76.4
- Femra	80.3
Shkalla e alfabetizimit (mosha mbi 9 vjeç mund të lexojë dhe të shkruajë)	96.8%

Burimet: INSTAT, Banka Botërore, Index Mundi, ILO, UNDP

Akronime

BSh	Banka e Shqipërisë
KQZ	Komisioni Qendror i Zgjedhjeve
DDFFA	Departamenti për Zhvillim, Financim dhe Ndihmën e Huaj
VKM	Vendimi i Këshillit të Ministrave
KE	Komisioni Evropian
GJETNj	Gjykata Evropiane për të Drejtat e Njeriut
BE	Bashkimi Evropian
FDI	Investime të Huaja të Direkte
AMF	Autoriteti i Mbikëqyrës Financiare
GS	Gaze serë
GRECO	Grupi i Shteteve kundër Korrupsionit
PBB	Prodhimi i Brendshëm Bruto
IAL	Institucionet e Arsimit të Lartë
HEC	Hidrocentral
TIK	Teknologjia e Informacionit dhe Komunikimit
INSTAT	Instituti Shqiptar i Statistikave (Instituti i Statistikave)
IPA	Instrumenti i Paraaderimit
GMIP	Grupi i Menaxhimit të Integruar të Politikave
SPI	Sistemi i Planifikimit të Integruar
NjQV	Njësi e qeverisjes vendore
OZHM	Objektivat e Zhvillimit të Mijëvjeçarit
PBA	Programi i Buxhetimit Afatmesëm
NATO	Organizata e Traktatit të Atlantikut Verior
NE	Ndihma Ekonomike
PKRE	Programi Kombëtar i Reformës Ekonomike
PKIE	Plani Kombëtar i Integritit Evropian
SKZHI	Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integritim
ODIHR	Zyra për Institucione Demokratike dhe të Drejtat e Njeriut
OSCE	Organizata për Siguri dhe Bashkëpunim në Evropë
RAP	Reforma e Administratës Publike
ShPLLf	Shpenzimet publike dhe llogaridhënia financiare
SMFP	Sistemi i Menaxhimit të Financave Publike
PIP	Program i Investimeve Publike
PPP	Partneriteti publik-privat
MSA	Marrëveshja për Stabilizim dhe Asociçim
OZHQ	Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm
EJL	Evropa Juglindore
SIGMA	Programi “Mbështetje për Përmirësimin e Qeverisjes dhe Menaxhimit të Administratës”

KPS	Komiteti i Planifikimit Strategjik
GSP	Grupet Sektoriale të Punës
KB	Kombet e Bashkuara
UNDP	Programi i Kombeve të Bashkuara për Zhvillim
ATP	Arsimi dhe trajnimi profesional
BB	Banka Botërore
OBSH	Organizata Botërore e Shëndetësisë
SEEC	Procesi i Bashkëpunimit në Evropën Juglindore (South East European Cooperation Process)
CEI	Nisma e Evropës Qendrore (Central European Initiative)
MARRI	Nisma Rajonale për Migracionin, Azilin dhe Refugjatet (Migration, Asylum, Refugees Regional Initiative)
SELEC	Qendra për Sundimin e Ligjit në Evropën Juglindore (Southeast European Law Enforcement Centre)
AII	Nisma Adriatiko-Joniane (Adriatic-Ionian Initiative)
BSEC	Bashkëpunimi Ekonomik i Detit të Zi (Black Sea Economic Cooperation)
RCC	Këshilli i Bashkëpunimit Rajonal (Regional Cooperation Council)

12.0 SHTYLLA 4: RITJA PËRMES PËRDORIMIT TË QENDRUESHËM TË BURIMEVE DHE ZHVILLIMIT TË TERRITORIT

Vizioni dhe prioritetet e SKZHI-II përsa i takon rritjes ekonomike marrin në konsideratë vizionin e Bashkimit Evropian, për të garantuar zhvillimin e një ekonomie konkurruese, të bazuar mbi shfrytëzimin e balancuar dhe të qëndrueshëm të burimeve. Më shumë vëmendje duhet t'i kushtohet zhvillimit të infrastrukturës së vendit, për të siguruar më shumë akses për popullatën, paralelisht me integrimin e mëtejshëm të vendit në sistemet evropiane. Vëmendje e posaçme do t'i kushtohet mbrojtjes së natyrës, burimeve kombëtare dhe përdorimit të qëndrueshëm të mjedisit. Rëndësi të posaçme gjithashtu ka fakti që përfitimet e rritjes ekonomike të shpërndahen në të gjithë vendin, duke përfshirë rajonet më pak të zhvilluara, me synim zhvillimin e balancuar dhe forcimin e kohezionit territorial.

Në përputhje me gjashtë prioritetet e qeverisë të përshkruara në **Pjesën II** të këtij dokumenti vëmendje e posaçme do t'i kushtohet energjitikës, ujit, bujqësisë dhe aspekteve të ndryshme të tokës dhe pronave. Megjithatë, këto përparësi më imediate të qeverisë duhet të ndiqen në kuadrin e objektivit të përgjithshëm dhe prioritetëve përkatëse të këtyre sektorëve në tërësi. Sektorët që lidhen me manaxhimin e burimeve në Shqipëri janë gjithashtu drejtpërdrejt dhe indirekt të lidhur me prioritetet e tjera imediate të qeverisë që kanë të bëjnë me rritjen e konkurrueshmërisë, së prurjeve të IHD-ve dhe Inovacionit. Në këtë kontekst paraqiten edhe vizionet specifike, objektivat strategjike dhe rezultatet e pritshme, të cilat diskutohen sipas sektorëve që jepen më poshtë.

Axhenda e Konektivitetit

- Energjia
 - Infrastruktura e transportit
- Shërbime publike efikase**
- Furnizimi me ujë dhe kanalizimet
 - Manaxhimi i integruar i mbetjeve

Zhvillim i qëndrueshëm mjedisor dhe ekonomik

- Mjedis i qëndrueshëm
- Planifikimi hapsinor & zhvillimi urban
- Bujqësia dhe zhvillimi rural
- Zhvillimi rajonal dhe Turizmi
- Minierat

12.1. Axhenda e konektivitetit

12.1.1. Energjia

■ **Situata aktuale.** Siç theksohet në **Pjesën II** të SKZHI-II, qeveria ka evidentuar elementë specifikë të sistemit të furnizimit energjitik, si një nga gjashtë prioritetet kryesore për periudhën afat-mesme, përsa i takon trajtimit të çështjeve që lidhen me rimëkëmbjen dhe forcimin e

financave të sektorit, me impakt në qëndrueshmërinë makro-ekonomike të vendit. Ky nënseksion paraqet objektivin më të gjerë të sektorit energjetik si një ndër përparësitë në vazhdim të zhvillimit kombëtar. Aktualisht po hartohet Strategjia kombëtare e sektorit energjetik për periudhën 2015-2030.

Qeveria shqiptare e sheh sektorin energjetik si një sektor të rëndësishëm për zhvillimin strategjik, ekonomik dhe shoqëror të vendit. Vëmendja vazhdon të jetë e përqëndruar tek ofrimi i burimeve energjetike dhe ndërtimi i infrastrukturës së nevojshme për furnizimin e sigurtë të energjisë tek klientët.

Prodhimi i energjisë elektrike nga burimet e rinovueshme të energjisë që konsiderohet si burim potencial në Shqipëri dominohet nga ndërtimi i **hidrocentraleve** (HEC) të vogla. Megjithatë janë firmosur një sërë kontratash koncensionare për ndërtimin e HEC-eve të vogla, janë ndërtuar vetëm një pjesë e vogël e tyre, që përbëjnë vetëm 8% të prodhimit vendas të energjisë në vend. Pavarësisht pritshmërive të larta të kapaciteteve të instaluar, progresi faktik ka qenë shumë i ngadaltë për shkak të disa faktorëve, më i rëndësishmi ndër të cilët është mungesa e fondeve dhe gjendja financiare e furnizuesëve të shumicës.

Përsa i përket shfrytëzimit të **energjisë së erës** për prodhimin e energjisë janë bërë përpjekje për ndërtimin/instalimin e gjeneratorëve të erës, por rezultati nuk është i dukshëm. Kjo për shkak të krizës në vazhde ekonomiko-financiare që ka pasur ndikim tek investitorët e huaj të përfshirë në ndërtimin e impianteve. Duke pasur parasysh potencialin e **energjisë diellore** si burim për prodhimin e energjisë shumë investitorë vendas dhe të huaj kanë shprehur interes në impjantet fotovoltaike.

Shqipëria është e pasur në depozita të **naftës dhe gazit natyror** dhe ka perspektivë për eksplorimin e shtresëzimeve të reja të hidrokarbonit. Duke pasur parasysh burimet e pasura minerare të vendit, sektori ka shënuar zhvillime si pasojë e futjes së operatorëve të huaj, si përsa i takon rritjes së prodhimit të naftës bruto nga fushat ekzistuese, ashtu edhe përmes intensifikimit të kërkimeve në blloqet e kërkimit.

Në vitin 2015 filloi nga puna zbatimi i projektit të TAP (Transadriatic Pipeline Project¹), duke hapur kështu rrugën për zbatimin e infrastrukturës së furnizimit me gaz në vend. TAP do të bëjë të mundur transportimin e gazit nga Azerbajxhani për t'u shpërndarë më pas në Europë. Projekti TAP konsiderohet edhe si një mundësi e shkëlqyer për diversifikimin e rrugëve të furnizimit të gazit natyror. Gjithashtu, ky projekt shërben si nxitës për ndërtimin e IAP (Ionian Adriatic Pipeline), duke krijuar kështu linja të rëndësishme të rrjetit bazë për gazin për Ballkanin dhe Europën.

¹ TAP, Gazsjellësi Trans Adriatik, do të lidhë Shqipërinë me korridoret dhe rrjetet kryesore ndërkombëtare. Në veçanti, zgjerimi i gazsjellësit Jugor-Kaukazian, Trans Anatolia Natural Gas Pipeline (TANAP), Trans Adriatic Pipeline (TAP), si dhe Ndërlidhja Greqi – Bullgari (IGB), si dhe gazsjellësi Trans Kaspik janë ndër projektet e përfshira në këtë listë më të përfshirë në listën PECI të projekteve (Projects of Energy Community Interest-PECI).

Sfidë mbetet zhvillimi i kapaciteteve të përgjithshme të sektorit të naftës. Kështu, përse i përket burimeve të naftës nuk ka pasur përmirësim në përpunimin e naftës bruto, gjë që ka sjellë nivele shumë të ulta prodhimi të nën-produkteve të naftës në vend. Pothuajse e gjithë nafta bruto e prodhuar në vend eksportohet, ndërsa nën-produktet importohen.

Pak progres është shënuar në lidhje me efikasitetin e përdorimit të energjisë në Shqipëri qysh nga viti 2009, si rezultat i mungesës së investimeve për zbatimin e Planit të parë Kombëtar të Veprimit. Në krahasim me objektivin kombëtar, nga eficientia kursehet vetëm 3% e energjisë.² Në janar 2016 është miratuar Plan i Kombëtar i Veprimit për Burimet e Energjisë së Rinovueshme, i cili mbulon periudhën 2015-2020.

■ **Sfidat.** Sfidat në periudhën afatgjatë që duhet të përmbushen në sektorin energjetik kanë të bëjnë me: (1) plotësimin e kërkesës energjetike me qëllim garantimin e zhvillimit ekonomiko-shoqëror; (2) përcaktimin dhe zbatimin e praktikave më të mira për të plotësuar parimin e “kostos më të ulët”; (3) arritjen e rritjeve afatshkurtra të eficientës së energjisë, në përputhje me detyrimet që ka vendi për integrimin në BE; (4) rritjen e përdorimit të burimeve të rinovueshme të energjisë dhe ruajtja e një qëndrimi ekonomikisht të qëndrueshëm me klientin; (5) trajtimin e zhvillimit të tarifave me qëllim mbajtjen e investimeve private/publike dhe garantimin e mbrojtjes së klientit; dhe (6) plotësimin e nevojave për energji të grupeve vulnerabël.

■ **Vizioni** *“Një sistem energjetik i bazuar në parimet e tregut, që është në gjendje të plotësojë kërkesën për energji, për zhvillim të qëndrueshëm të ekonomisë, që garanton mbrojtjen e mjedisit dhe rritjen e mirëqënies me kosto minimale sociale”*

Realizimi i vizionit mund të përshkruhet me terma të një objektivi të nivelit të lartë, për sigurimin e furnizimit në tregun e brendshëm, bazuar në parimin e “kostos dhe ndikimit mjedisor më të ulët”, në harmonizim me *acquis* të BE-së, duke përfshirë parimet që qëndrojnë në themel të SKZHI-II. Rezultatet e pritshme që aplikohen për të gjithë nën-sektorët energjetikë janë:

- Siguria e furnizimit për një zhvillim të qëndrueshëm energjetik;
- *Një treg konkurses* për prodhimin dhe furnizimin e energjisë dhe integrimi rajonal dhe evropian i Shqipërisë në sektorin energjetik.
- *Një kuadër* i konsoliduar ligjor dhe institucional sipas standardeve evropiane. Kjo përfshin sigurimin e përafrimit të kuadrit ligjor dhe regullator në nënsektorin e energjisë elektrike dhe nënsektorin e gazit, me *acquis* të BE-së, dhe realizimin e detyrimeve të Paketës së Tretë të tregut të brendshëm energjetik të BE-së.

² Raporti I monitorimit të eficientës së energjisë, GIZ, 2012

- Integrimi i sektorit shqiptar të gazit në iniciativat rajonale dhe evropiane të gazit, bazuar në një koncept gjithëpërfshirës të sigurisë së energjisë në kuadrin e Bashkimit Evropian.
- Realizimi i kërkesës energjitike duke diversifikuar prodhimin dhe kombinuar rritjen e përdorimit të gazit, prodhimin e energjisë nga burimet e rinovueshme dhe energjinë elektrike.

Prioriteti kryesor i qeverisë në trajtimin e furnizimit me energji dhe i trajtuar nga Njësia e Jetësimin të Prioriteteve është pjesë e një strategjie më të gjerë për energjinë për periudhën 2015-2020. Një objektiv imediat që ka të bëjë me të gjithë nën-sektorët energjetik është finalizimi, miratimi dhe zbatimi i “Strategjisë Kombëtare për sektorin energjetik, 2015-2030”. Më poshtë jepen objektivat strategjike për secilin prej nën-sektorëve kryesorë.

■ **Objektivat strategjikë të nën-sektorit elektro-energjetik:**

Objektivat afatgjata të nënsektorit janë: (1) furnizimi i sigurtë i klientëve me energji elektrike, në përputhje me parametrat teknikë bashkëkohorë; (2) diversifikimi i burimeve të prodhimit të energjisë elektrike; dhe (3) integrimi në tregun rajonal të energjisë elektrike.

Objektivat strategjikë kryesore në periudhën afatshkurtër dhe afatmesme janë:

1. Rimëkëmbja dhe forcimi financiar i sektorit, përmes:

- (I) uljes së humbjeve të energjisë elektrike në rrjetin e shpërndarjes
- (II) rritjes së arkëtimeve në para cash nga shitja e energjisë elektrike

2. Instalimi i rrjeteve të interkonjeksionit me Kosovën dhe Maqedoninë dhe integrimin në rrjetin ENTSO-e.

■ **Objektivat strategjikë për nën-sektorin e energjisë së rinovueshme dhe eficiencës së energjisë deri në vitin 2020:**

Objektivat afatgjata të nënsektorit janë: (1) plotësimi i angazhimeve të Shqipërisë në kuadrin e iniciativës 20/20/20, me qëllim rritjen e përdorimit të burimeve të rinovueshme; (2) përmirësimi i eficiencës së energjisë dhe ulja e emetimeve të karbonit (CO₂); (3) diversifikimi i burimeve të rinovueshme në vend, jo vetëm nga burimet hidrike, pore dhe nga era, dielli, biomasa dhe burimet gjeotermike; dhe (4) manaxhimi i kërkesës për energji përmes rritjes së efikasitetit të përdorimit të energjisë, sidomos në strehim.

Objektivat strategjikë kryesore në periudhën afatshkurtër dhe afatmesme janë:

- 3. Rritja nw përdorimin e energjisë së rinovueshme, në krahasim me konsumin total final të energjisë, përmes miratimit dhe zbatimit të Planit Kombëtar të Veprimit për Energjinë e Rinovueshme.**
- 4. Rritja nw eficiencën e energjisë në të gjithë sektorët ekonomikë, në krahasim me totalin e konsumit përfundimtar të energjisë përmes:**

- 6.1 Miratimit të kuadrit të ri ligjor "Për eficiency e energjisë", në përputhje me Direktivën 2009/28 të KE dhe acquis të BE-së;
- 6.2 Zbatimit dhe monitorimit të Planit të parë kombëtar të veprimit për eficiency e energjisë (NEEAP-1) për periudhën 2011-2018 dhe hartimi i Planit të dytë kombëtar të veprimit për eficiency e energjisë (NEEAP-2) për periudhën 2014-2020; dhe
- 6.3 Miratimit të kuadrit ligjor të "Performancës së energjisë në ndërtesa" në përputhje me Direktivën 2010/31 /KE.

■ **Objektivat strategjikë për nën-sektorin e naftës, deri në vitin 2020:**

Objektivat afatgjata të nënsektorit janë: (1) maksimizimi i të ardhurave publike përmes aktivitetit të kërkimit dhe prodhimit, duke rritur kapacitetet institucionale dhe teknike; (2) forcimi i rolit regullator të shtetit; (3) modernizimi i kapaciteteve të përpunimit të naftës bruto, me qëllim sigurimin e e nën-produkteve me cilësi më të lartë, me kosto më të ulët; (4) ndërtimi i infrastrukturës përkatëse për transportin dhe shpërndarjen e gazit natyror dhe integrimin e tij në rrjetin rajonal të gazit.

Objektivat strategjikë kryesore në periudhën afatshkurtër dhe afatmesme janë:

- 5. **Rritja e kapaciteteve prodhuese dhe përpunuese, përmes:**
 - (I) Rritjes së prodhimit vendas të hidrokarbureve;
 - (II) Rritja e kapaciteteve të përpunimit të naftës në vend, me së paku 50%.
- 6. **Përdorimi i termocentralit të Vlorës me gaz natyror.**
- 7. **Përafrimi i kuadrit ligjor dhe regullator në sektorin e naftës me *acquis* Communautaire, me qëllim nxitjen e konkurrencës së drejtë dhe zhvillimit të sektorit të gazit.**
- 8. **Hartimi i Master planit për gazifikimin e vendit dhe integrimin rajonal në infrastrukturën e gazit, me qëllim diversifikimin e burimeve dhe furnizimit me gaz, si edhe rritja e kapaciteteve teknike për për manaxhimin dhe përmirësimin e tregut të gazit natyror.**
- 9. **Zhvillimi i infrastrukturës bazë për gazin, përmes (i) mbështetjes së zbatimit të projekteve të TAP-it dhe IAP-it në Shqipëri: (ii) mbështetjes për gazifikimin e vendit (përfshirë furnizimin me gaz natyror të klientëve të mëdhenj industrialë).**
- 10. **Zhvillimi i sektorit të hidrokarbureve, duke konsideruar dhe pasur kujdes për mjedisin.**

12.1.2. Infrastruktura e transportit

■ **Situata aktuale.** Zhvillimi dhe modernizimi i infrastrukturës së transportit në Shqipëri ka qenë dhe mbetet një ndër prioritetet kryesore të qeverisë. Synimi ka qenë krijimi i parakushteve për zhvillimin e sektorëve të tjerë të ekonomisë, rritja e aksesibilitetit të kargove dhe pasagjerëve në ofrimin e tregtisë dhe shërbimeve dhe një kontribut i ndjeshëm në rritjen dhe zhvillimin e përgjithshëm ekonomik të vendit.³ Prioriteti strategjik është përshtetimi i integritetit të sistemit

³ Gjithashtu në kuadrin e Nenit 106 dhe protokollit 5 të MSA-së.

shqiptar të transportit dhe krijimi i një tregu të integruar ku përfshihet transporti tokësor (me rrugë dhe hekurudha), detar dhe rrugëve detare tokësore. Objektivi kryesor për zhvillimin e sektorit për periudhën 2015-2020 parashikohet të jetë *“zhvillimi i një sistemi efikas të transportit, të integruar në rajon dhe në rrjetin e BE-së, që nxit zhvillimin ekonomik dhe cilësinë e jetesës së qytetarit”*.

Është duke u hartuar *“Strategjia kombëtare për sektorin e transportit për periudhën 2016-2020”*. Pavarësisht investimeve të mëdha në veçanti për përmirësimin e infrastrukturës rrugore, sektorit të transportit ende i mbetet punë për tu bërë promotor i zhvillimeve të rëndësishme ekonomike në Shqipëri. Financimi në kohë dhe i mjaftueshëm investimeve të programit afatmesëm mbetet problematik. Për më tepër, cilësia e punimeve publike në transport ende nuk është në përputhje me standardet e BE-së.⁴ Më poshtë jepet një përmbledhje e secilit prej segmenteve kryesore të sektorit të transportit (rrugë, hekurudha, transport detar, ajror dhe një kombinim i tyre).⁵

Transporti rrugor. Janë nënshkruar disa konventa dhe marrëveshje me vendet fqinje për transportin ndërkombëtar rrugor për pasagjerët dhe mallrat, si edhe për njohjen reciproke të patentave me Kosovën, Malin e Zi, Kroacinë, Maqedoninë dhe Serbinë. Transpozimi i *acquis-ve* bëhet në përputhje me angazhimin sipas neneve 54, 59, 70 dhe 106 të MSA-së dhe nenet 2, 11, 14 dhe 16 të Protokollit nr. 5 të MSA-së për transportin. Legjislacioni i BE-së për transportin rrugor ka vite që zhvillohet dhe aktualisht përfshin një numër aktesh të rëndësishme juridike (si Direktiva apo rregullore, si edhe jurisprudencën e Gjykatës së Drejtësisë së Bashkimit Europian). Ndonëse të gjitha këto akte kanë rëndësinë e tyre, përfshirja e tyre si pjesë e legjislacionit të çdo vendi zakonisht ndodh gradualisht, sipas prioriteteve kombëtare të Shqipërisë.

Pjesa më e madhe e investimeve ka shkuar për infrastrukturën rrugore dhe ndërtimin e akseve (korridorit veri-jug, Durrës-Kukës, si edhe disa sgmente të korridorit VIII).⁶ Qëllimi i këtyre investimeve ka qenë integrimi në rrjetet e transportit ballkanik dhe në sistemin Pan-Europian të transportit, por ndërkohë këto investime nuk janë shoqëruar me projekte që të ndikojnë në zhvillimin e potencialeve të ekonomive rajonale dhe vendore. Është miratuar një Strategji për taksën rrugore që do të sigurojë përdorim optimal të taksës së përdorimit të rrugës në Shqipëri.

Rritja e shpenzimeve kapitale në infrastrukturën rrugore ka sjellë nevojën e ri-balancimit të shpenzimeve për mirëmbajtjen. Përfitimet nga rrugët mund të jenë të qendrueshme vetëm nëse

⁴ Shqipëria mbështet plotësisht përfshirjen e disa prej segmenteve kryesore të transportit të rrjetit gjithëpërfshirës SEETO në rrjetin bërthamë TEN-T që do të rrisë standardet e rrjetit kombëtar në Shqipëri për të qenë në përputhje me ato të BE-së.

⁵ Kjo analizë përmbledhëse bazohet kryesisht në Dokumentin e Planifikimit Sektorial për sektorin e transportit i cili është hartuar nga qeveria nga fundi i vitit 2014 (Ref. Ares(2014)3784354 - 13/11/2014).

⁶ Shqipëria është pjesë e Rrjetit Gjithëpërfshirës SEETO. Bashkëpunimi rajonal në sektorin e transportit realizohet përmes pjesëmarrjes aktive në SEETO, me qëllim përthithjen e investimeve në projektet e infrastrukturës, me rëndësi rajonale. Për më tepër, pjesëmarrja në BSEC (Bashkëpunimi Ekonomik i Detit të Zi) e ka intensifikuar bashkëpunimin rajonal në sektorin e transportit dhe ka përcaktuar mënyra efektive për përdorimin e kapaciteteve ndër-rajonale dhe potencialit të rritjes ekonomike për vendet e rajonit të Detit të Zi.

investimet kapitale për infrastrukturën rrugore plotësohen me mirëmbajtjen e financuar në nivelet e duhura dhe të planifikimit të mirë. Buxheti i akorduar për mirëmbajtjen e rrugëve është afro 25% - 30% i totalit të buxhetit për mirëmbajtjen e infrastrukturës rrugore.

Në Shqipëri një ndër problemet madhore mbetet siguria e kufizuar rrugore. Numri i aksidenteve me pasojë vdekjen, plagosje të rënda apo të lehta ka shënuar rritje të ndjeshme gjatë 10 viteve të fundit. Vdekjet si pasojë e aksidenteve janë të larta në krahasim me standardet evropiane dhe synimi është përgjysmimi i tyre deri në vitin 2020 nga nivelet e vitit 2009. Kjo çështje ka dimensione të shëndetit, aspekte shoqërore dhe të sigurisë, duke qenë njëkohësisht çështje e rendit publik, siç diskutohet në Seksionin 8.5 të këtij dokumenti.⁷

Transporti hekurudhor. Gjendja e transportit hekurudhor në Shqipëri ka vite që është në rënim. Kjo pasqyrohet në volumin në rënie të trafikut hekurudhor, si për mallrat, ashtu edhe për udhëtarët, gjë që u rëndua me mbulljen e stacionit hekurudhor të Tiranës, që përpunonte afërsisht 50% të volumit të trafikut vjetor të pasagjerëve. Akordimet e fondeve nga buxheti kanë qenë të pakta krahasuar me kërkesat e sektorit, për ta sjellë transportin hekurudhor në standardet teknike që kërkohen nga tregu vendas dhe ai ndërkombëtar.

Politika europiane e transportit përcakton një vizion për transportin e integruar, të azhurnuar dhe inter-modal hekurudhor, i cili mund të zbatohet në vend për modernizimin dhe integrimin e sistemit shqiptar hekurudhor me korridoret hekurudhore të BE-së. Përpjekjet që ka bërë qeveria shqiptare gjatë kohëve të fundit janë përqëndruar tek hartimi i legjislacionit të përputhur me atë të BE-së, si parakusht për një reformë gjithëpërfshirëse institucionale dhe për fuqizimin e kapaciteteve administrative. Hapi i parë ishte hartimi i "*Kodit hekurudhor të Republikës së Shqipërisë*", i cili parashikohet të përfundojë në vitin 2016. Pas tij do të hartohen dhe miratohen tri akte të tjera zbatuese ligjore për manaxhimin e infrastrukturës, sipërmarrjen hekurudhore dhe ngritjen e Autoritetit të Sigurisë së Hekurudhave.

Transporti detar. Shqipëria ka një vijë të madhe bregdetare, shumë pjesë nga të cilat janë të përshtatshme për ndërtimin e objekteve portuale. Portet përfaqësojnë një potencial shumë të madh për rritjen ekonomike, duke qenë se shërbejnë si pikë transporti për rajonin. Gjatë viteve të fundit ka pasur një rritje të ndjeshme të trafikut detar në rajonin Jonian dhe Adriatik, duke përfshirë edhe ujërat shqiptare. Për shkak të kërkesës së pritshme në rritje për transport detar parashikohet që volumi i trafikut të vijojë edhe në të ardhmen, si përsa i përket numrit, ashtu edhe madhësisë së mjeteve lundruese. Qeveria i ka parasysh këto tendenca dhe i ka kushtuar vëmendje dhe burime të posaçme ndërtimit të infrastrukturës portuale gjatë viteve të fundit.

⁷ Për sigurinë rrugore përfshihen një sërë institucionesh: Drejtoria e Trafikut dhe Sigurisë Rrugore në Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës; Autoriteti shqiptar i rrugëve (ASHR); Drejtoria e përgjithshme e Shërbimit të Transportit Rrugor; Drejtoria e përgjithshme e Policisë në Ministrinë e Brendshme dhe Kryqi i Kuq etj. Ka dobësi përsa i përket koordinimit të përgjithshëm midis këtyre institucioneve, në lidhje me rolet dhe përgjegjësitëe ofrimit të shërbimeve, gjatë bashkëpunimit në kuadrin e projekteve të përbashkëta dhe në lidhje me financimet. Sekretariati i Këshillit ndër-dikasterial të Sigurisë Rrugore është krijuar si pjesë e sistemit të sigurisë rrugore dhe si organ përfaqësues i aktorëve të interesit për përmirësimin e sigurisë rrugore në vend.

Në Shqipëri ka katër porte detare që përpunojnë si pasagjerë ashtu edhe mallra, si edhe dy terminale naftë. Vvrehet një rritje e trafikut të mallrave, që ka tendencë të përvijohet. Në këtë kontekst, duke qenë se parashikohet një rritje e trafikut dhe kërkesës, qeveria do të vazhdojë të investojë në infrastrukturën detare, duke përfshirë edhe rritjen e vëmendjes ndaj nevojës për më shumë siguri dhe mbrojtje nga rreziqet mjedisore.

Transporti ajror. Aviacioni civil është karakterizuar nga zhvillimi i shpejtë dhe dinamik, kryesisht falë politikave të ndërmarra nga qeveria, për plotësimin e standardeve evropiane të Liberalizimit të tregtisë dhe sigurisë të parashikuara në Marrëveshjen e përbashkët evropiane të aviacionit civil. Një shembull i rëndësishëm i këtij progresi duket në numrin e pasagjerëve të aeroportit “Nënë Tereza” i cili shënon një rritje mesatare vjetore prej rrotull 7%. Po bëhen përpjekje për zbatimin e legjislacionit përkatës dhe sigurimin e përafrimit të mëtejshëm me *acquis*, duke përfshirë miratimin e operacioneve dhe funksionaliteteve të shërbimit ajror në aviacionin civil, si dhe rregulloret për siguracionet.

Vlen gjithashtu të theksohet se Shqipëria përmes Autoritetit Shqiptar të Aviacionit Civil është pjesë e Iniciativës së Zonës së Përbashkët të Ofrimit të Shërbimeve (JSPA) që ka për qëllim rritjen e bashkëpunimit midis autoriteteve kompetente përmes shkëmbimit të ekspertizës dhe burimeve njerëzore dhe përmes aktiviteteve të trainimit, si p.sh.: kurset e auditimit dhe seminarët shumëpalëshe.

Transporti i kombinuar. Aktualisht në Shqipëri transporti i kombinuar ofrohet në formën e transportit multimodal që përkufizohet me kalimin e transportit detar tek ai rrugor dhe anasjelltas. Ky transport i kombinuar aplikohet për transportimin e kontenerëve që magazinohen në portin e Durrësit drejt Kosovës. Transporti multimodal pritet të zhvillohet në vitet në vijim, duke qenë se do të përfshijë edhe transportin hekurudhor të mallrave, kryesisht pas rehabilitimit të linjës hekurudhore Tiranë–Durrës.

Objektivi i përgjithshëm për zhvillimin e transportit multimodal në vend është lidhja e zhvillimit gradual të proteve shqiptare me vendet fqinje kryesisht në këto akse: (1) Korridori VIII (pritet të përfundojë ndërtimi i linjës hekurudhore me Republikën e Maqedonisë dhe të krijohet lidhje me detin Adriatik dhe Jon); (2) Tiranë Shkodër – Podgoricë; (3) portet Durrës, Vlorë, Shëngjin; dhe (4) Kosovë dhe më tej.

■ **Sfidat.** Sfida që del përpara sektorit është trajtimi i dobësive ekzistuese në transport përmes ndërtimit të infrastrukturës moderne, në përputhje me standardet e BE-së, duke rritur sigurinë rrugore, efikasitetin e sistemit, përmirësimin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës së transportit sipas standardeve evropiane, duke garantuar mbrojtjen e mjedisit dhe integrimin e mëtejshëm me vendet fqinje, si edhe me rrjetin TEN-T.

Sfidat kryesore që lidhen me **transportin rrugor** gjatë periudhës së planifikimit të SKZHI-II 2015-2020 përfshijnë nevojën për: (1) përfundimin e ndërtimit të rrjetit kombëtar rrugor, duke

përfshirë arteriet strategjike;⁸ (2) përfundimin e studimit të fizibilitetit për autostradën Adriatik-Jonian, Veri-Jug⁹ (të ndihmojë në fillimin e punimeve për disa segmente të caktuara), duke përfshirë përfundimin e plotë të rrugës Milot-Morinë, rrugën e Arbërit, si degë e korridorit VIII, etj.; (3) për harmonizimin e legjislacionit vendas me *acquis* për transportin rrugor të mallrave dhe pasagjerëve, (4) reformën e rrjetit transportit rrugor ndërqyetetas, sipas standardeve të BE-së; dhe (5) zbatimin e standardeve teknike, duke përfshirë nevojën për rritjen e sigurisë rrugore.

Në kuadrin e Procesit të Berlinit dhe Axhendës/Iniciativës së Konjeksionit, qeveria është e angazhuar për përmirësimin e bashkëpunimit rajonal. Segmentët e mëposhtëm të teritorit shqiptar janë pjesë e rrjetit SEETO dhe TEEN-T: (1) segmentet që janë pjesë e korridorit Adriatiko-Jonian për të cilin është rënë dakord, që kalon përmes Kroacisë, Malit të Zi, Shqipërisë dhe Greqisë; (2) segmenti rrugor Durrës-Morinë, si pjesë e rrugës Nish-Prishtinë-Durrës që lidh korridorin ekzistues X me bregdetin Adriatik; dhe (3) korridori VIII – rruga që lidh Adriatikut me detin e Zi.

Përsa i përket **transportit hekurudhor**, sfidat kryesore kanë të bëjnë me nevojën për: (1) reformimin e sistemit hekurudhor për krijimin e një tregu të hapur për investitorë të ndryshëm, goftë përsa i përket manaxhimit të infrastrukturës apo për operatorët e ngarkesave; (2) forcimin e kapaciteteve në të gjitha nivelet, duke bërë të mundur reagimin efikas të kërkesave midis manaxherëve dhe sipërmarrësve të ndryshëm të infrastrukturës dhe atyre interaktive (përfundimit të standardeve teknike) në rang evropian; dhe (3) krijimin e kushteve të favorshme juridike dhe institucionale për thithjen e investimeve të huaja.

Në fushën e **transportit detar sfidat kryesore janë**: (1) modernizimi i infrastrukturës portuale përmes investimeve; (2) nevoja për forcimin e administratës detare, në përputhje me standardet e BE-së; (3) nevoja për një specializim më të madh të funksioneve portuale, me qëllim rritjen e intermodalitetit të tyre, në vecanti përsa i takon përmirësimin të ndërlidhjes hekurudhore; dhe (4) sigurimit të aftësive më të mira të përpunimit portual, të kombinuar me një orientim drejt një sistemi intermodal: kjo do të kishte një ndikim pozitiv mbi zhvillimin ekonomik të vendit.

Së fundi, në lidhje me **transportin ajror** sfidat kryesore janë: (1) zhvillimi dhe ndërtimi i infrastrukturës së re aeroportuale në jug të vendit; (2) krijimi i një tregu më konkurrues me shërbime të liberalizuara ajrore; (3) zbatimi dhe unifikimi i standardeve ndërkombëtare dhe atyre të BE-së në lidhje me sigurinë ajrore; dhe (4) ulja e tarifave të udhëtimit për pasagjerët.

■ **Vizioni.** *“Një sistem efikas transporti, i integruar në rajon dhe në rrjetin e BE-së që nxit zhvillimin ekonomik dhe cilësinë e jetës së qytetarëve”*

⁸ Si p.sh. Korridori VIII (Tiranë - Elbasan, Qukës - Qafë Pllocë, etj.) si edhe Korridori i Gjelbër, autostrada veri-jug (pjesa Tiranë- Durrës/ zgjerimi i dy korsive ekzistuese për secilën anë, Thumanë-Vorë, bypass i Tepelenës etj., dhe investime të reja për përmirësimin dhe sjelljen e tyre në përputhje me standardet e BE-së, si p.sh. dyfishimi i Milot-Lezhë-Shkodër, etj.).

⁹ Që tashmë është pjesë e pjesës së korridoreve European TEN-T dhe pjesë e Korridoreve të Rrjetit Bërthamë për Ballkanin Perëndimor (në përputhje me planin e zhvillimit rajonal të SEETO-s) që përfshin korridorin shqiptar Veri- Jug që lidh kufirin e Malit të Zi me atë të Greqisë).

Objektivi kryesor në fushën e transportit është përshpejtimi i integritetit të sistemit të transportit, ngritja e një tregu të integruar, ku përfshihet infrastruktura e transportit, tokësor, detar që mbështesin kërkesën për zhvillimin e transportit. Për arritjen e këtij objekti, hapi i parë është përfundimi i Strategjisë sektoriale të transportit dhe planit kombëtar shqiptar të transportit. Këtu përfshihet përafrimi i legjislacionit kombëtar me atë të BE-së dhe harmonizimi i rregullave për sigurinë dhe standardet, ruajtjen e mjedisit dhe shërbimeve të transportit.

■ **Objektivat strategjikë të transportit rrugor deri në vitin 2020:**

1. **Forcimi i bashkëpunimit me Kosovën, Maqedoninë, Greqinë dhe Malin e Zi përmes lidhjeve tokësore** me qëllim rritjen e volumit vjetor mesatar të mallrave dhe atë të pasagjerëve.
2. **Përmirësimi i mirëmbajtjes dhe performancës së rrjetit kombëtar rrugor, me kompani të sektorit privat** përmes sistemit të manaxhimit të aseteve rrugore dhe zbatimit të Projektit të Bankës Botërore për mirëmbajtjen dhe sigurinë rrugore.
3. **Fuqizimi i bashkërendimit, kapaciteteve dhe financimit të institucioneve të ndryshme të sigurisë rrugore**, që do të çojë në një ulje të numrit të aksidenteve rrugore deri në vitin 2020.
4. **Zgjerimi i rrjetit kombëtar të rrugëve** përmes rrugëve të pjesshme të kalimit të rrjetit me atë kombëtar të rrugëve (nën administrimin e Autoritetit Shqiptar të Rrugëve), me qëllim përmirësimin e mirëmbajtjes së rrugëve të bazuar tek performanca.
5. **Hartimit të një databaze qendrore për pasagjerët, operatorët e transportit rrugor dhe mallrave, duke bërë të mundur monitorimin e plotë të të gjithë operatorëve të transportit rrugor.**
6. **Garantimi i funksionimit të tregut të transportit rrugor të pasagjerëve në përputhje me standardet e BE-së.**
7. **Garantimi i krijimit dhe funksionimit të një mekanizmi të vetëm përzgjedhjeje për evidentimin e investimeve prioritare** për një përzierje të granteve të IPA II me kredi të institucioneve ndërkombëtare financiare, në përputhje me strategjitë dhe planet ekzistuese të transportit (që zbatohet për të gjitha modalitetet e transportit).

■ **Objektivat strategjikë për transportin hekurudhor:**

8. **Deri në vitin 2020 do të arrihet pesëfishimi i volumit të udhëtarëve dhe dyfishim në transportin hekurudhor të mallrave në krahasim** (me theks mbi transportin rajonal) përmes rindërtimit të hekurudhave Tiranë-Durrës, Vorë–Hani-Hotit, Durrës-Elbasan, Rrogozhinë-Vlorë dhe Elbasan- Pogradec-kufiri me Maqedoninë.¹⁰

¹⁰ Zgjerimi i TEN-T për hekurudhat e Rrjetit bazë të Ballkanit Perëndimor: Route 2 – Podgoricë (Mali i Zi) – Durrës/Tiranë (Shqipëri).

9. **Hartimi i një kuadri gjithëpërfshirës juridik për transportin hekurudhor, duke përfshirë kodin e ri hekurudhor** që do të nxisë krijimin e një tregu të hapur për operacionet dhe interoperabilitetin me standarde teknike që kanë si synim të garantojnë shpejtësi të lartë përmes:
- 9.1 Përfshirjes së Entit regullator të hekurudhave brenda Autoritetit të Konkurrencës;
 - 9.2 Krijimit të sipërmarrësve hekurudhorë për infrastrukturën; dhe
 - 9.3 Krijimit të sipërmarrësve hekurudhorë për operacionet.
10. **Ngritja e enteve të sigurisë për mbrojtjen e trafikut hekurudhor** përmes: ngritjes së Autoritetit të Sigurisë; ngritjes së Autoritetit të licensimit të hekurudhave; dhe ngritjes së Njësisë së Hetimit të Incidenteve dhe Aksidenteve.

■ **Objektivat strategjikë të transportit detar:**

11. **Zhvillimi i transportit detar, me qëllim arritjen e standardeve të BE-së përmes** rritjes së numrit të operatorëve detare, në përputhje me standardet e Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO).¹¹
12. **Vijimi i zhvillimit të porteve përmes investimeve sipas master planeve dhe me orientim drejt ekonomisë së tregut përmes:**
- 12.1 Rritje e vëllimit të ngarkesave që trajtohen në portet shqiptare;
 - 12.2 Rritje e numrin të pasagjerëve të transportuar me tragete;
 - 12.3 Rehabilitimit të infrastrukturës dhe superstrukturës të Autoritetit Portual të Durrësit dhe porteve të Vlorës, Sarandës dhe Shëngjinit duke përfshirë portet turistike; dhe
 - 12.4 Rritje e volumit të përpunimit të kontenierëve.
13. **Zhvillimi i porteve turistike duke përfshirë ndërtimin e infrastrukturës dhe superstrukturës së tyre**, me qëllim rritjen e numrit të mjeteve turistike që do të ndalen në këto porte, duke rritur kështu numrin e turistëve dhe të ardhurave që sigurohen nga turizmi detar.

■ **Objektivat strategjikë të transportit ajror:**

14. **Harmonizimi i transportit ndërkombëtar me atë kombëtar, si edhe sigurimi i efikasitetit të këtij të fundit për shërbimin publik.** Kjo përfaqëson një sfidë politike: Republika e Shqipërisë do të jetë pjesë përbërse e sistemit evropian të aviacionit dhe aeroporti ndërkombëtar i Tiranës mund të shndërrohet në një pikë të rëndësishme rajonale për transportin ajror në Evropën Juglindore, duke marrë në konsideratë pozitën shumë të mirë gjeografike të Shqipërisë në këtë rajon.
15. **Garantimi që tregu shqiptar i transportit ajror do të bëhet konkures,** në përputhje të plotë me standardet ndërkombëtare për të siguruar udhëtime direkte me aeroportet kryesore evropiane, me qëllim rritjen e trafikut të pasagjerëve drejt dhe nga Shqipëria.

¹¹ Zgjerimi i TEN-T në përkufizimin e rrjetit bazë të Ballkanit Perendimore për portet detare – Durrës.

16. **Forcimi i bashkëpunimit rajonal në fushën e transportit ajror** përmes zbatimit efikas të legjislacionit dhe projekteve aeroportuale, me synim rritjen e kapacitetit të trafikut përmes përdorimit të metodave më të rëndësishme për thithjen e kapitalit privat në këto shërbime,
17. **Rritje e fluksit të pasagjerëve** përmes krimit të një tregu konkurses në përputhje të plotë me standardet ndërkombëtare.¹²
18. **Zbatimi i standardeve të unifikuara për sigurinë dhe sigurimin** përmes miratimit të dokumenteve ndërkombëtare të Sigurisë së Aviacionit Civil, me synim një ulje mesatare vjetore prej 10% të mangësive në zbatimin e standardeve të sigurisë.
19. **Forcimi i rolit të Autoritetit të Aviacionit Civil si autoriteti kombëtar mbikqyrës** i aviacionit civil përmes monitorimit dhe analizës së vazhdueshme të tregut dhe kostove të aviacionit civil.

12.2.. Shërbime publike efikase

12.2.1. Menaxhimi i integruar i ujërave

Uji është burim jetik. Shqipëria është shumë e pasur me burime ujore, duke përfshirë si ujërat sipërfaqësorë ashtu edhe ato nëntokësorë, me sasinë më të lartë të ujit të disponueshëm për frymë tek 8,700 m³/vit. Ndonëse Shqipëria ka burime të mëdha ujore, përdorimi dhe shfrytëzimi i këtyre burimeve ka vuajtur nga administrimi i papërshtatshëm dhe i eficient i ujit. Sektori i ujit është mmenaxhuar në mënyrë të fragmentuar nga disa institucione që kishin lidhje me ujin, shpesh me një mbivendosje të përgjegjësive. Qasja për një menaxhim të integruar të ujit, është përmendur edhe në kapitullin 2 më sipër. Shtyllat kryesore të qasjes së politikës së qeverisë për ujin, paraqiten si vijon:

1. Uji për njerëzit (ujësjellës –kanalizimeve)
 - 1.1 Uji për ushqim (vadija dhe kullimit)
 - 1.2 Uji për mjedis (burimet ujore)
 - 1.3 Uji për industri (energjitika, ekonomia etj)

■ Uji për njerëzit: Përmirësimi i shërbimit të furnizimit me ujë dhe kanalizimeve

■ **Situata aktuale.** Furnizimi me ujë dhe kanalizimi në Shqipëri (si pjesë e komponentit bazë "uji për popullsinë" të prioritetit të Menaxhimit të Integruar të Ujërave siç është diskutuar në Pjesën II të këtij dokumenti) ka patur disa përmirësime gjatë viteve të fundit. Ekziston një kornizë strategjike për sektorin: "Strategjia Kombëtare për Ujë dhe Kanalizimeve 2011-2017" dhe Master Plani për Ujin 2011-2025.

Aktualisht, mbulimi me shërbimin e furnizimit me ujë është afërsisht 80% në zonat urbane dhe

¹² Këtu do të përfshihej zgjerimi i TEN-T në përkufizimin e rrjetit bërthamë të Ballkanit Perëndimor për aeroportet – Tiranë (TIA/LATI).

50% në ato rurale. Mbulimi me shërbime kanalizimi është afërsisht 80% në zonat urbane dhe 10% në ato rurale.. Janë kryer investime të shumta për sektorin, të cilat nuk kanë qenë eficiente, për shkak të një numri faktorësh, si: (1) mënyrën në të cilën investimet janë shpërndarë gjatë viteve; (2) kostot e larta të trajtimit të ujërave të zeza për shkak të ndërhyrjeve të varfra dhe mirëmbajtjes; dhe (3) cilësia e menaxhimit jo-optimal në ofrimin e shërbimeve.

Niveli i humbjeve të ujit në rrjet mbetet problematik dhe i lartë. Aktualisht, kapaciteti i prodhimit të ujit në Shqipëri është 270 milion m³, të prodhuar nga 316 burime¹³. Të dhënat tregojnë se vetëm rreth 89 milionë m³ ose 33% e ujit të prodhuar është shitur, dhe ka gjeneruar të ardhura nga sektori. Si pasojë, 181 milion m³ ose 67% e rezultateve të ujit të prodhuar rezulton në të ardhurave të humbura.

Çështjet kryesore në lidhje me ujësjellës-kanalizimet përfshijnë: (1) mungesën e infrastrukturës së përshtashme; (2) mbulim jo-optimal me furnizim me ujë për zonat urbane dhe rurale; (3) mbulimin i ulët me shërbimin e kanalizimeve; (4) numër i madh i lidhjeve të paligjshme; (5) furnizim i ulët me ujë në një mesatare; (6) norma matjesh të ulta (normat afrofe të aplikuara gjerësisht); (7) uji i pa-faturuar, si dhe normë e ulët e mbledhjes së të ardhurave; (8) nga tetë impiante të ndërtuara për trajtimin e ujrave të zeza, vetëm pesë janë aktualisht operacionale.

Ende vazhdojnë të ketë shqetësime në menaxhimin e përgjithshëm të shërbimeve të ujit dhe kanalizimeve, si: (1) qeverisja vendore nuk ushtrojnë përgjegjësitë e tyre të përcaktuara në ligj; (2) Këshillat mbikëqyrës formale kanë dështuar për të mbikëqyrur rregullisht kërkesat e ligjit, përfshirë edhe moszbatimin; dhe (3) kapacitete përgjithësisht të dobëta profesionale dhe teknike nga kompanitë e furnizimit me ujë.

■ **Sfidat.** Sfida e përgjithshme në sektorin e gjatë disa viteve të ardhshme është përmbushja e kërkesave për furnizim me ujë dhe kanalizime. Sfidat specifike përfshijnë: (1) nevojën për përmirësimin e furnizimit me ujë dhe kanalizimeve, si dhe rritjen e aksesit; (2) nevoja për të përmirësuar efikasitetin e shërbimeve në zonat urbane dhe rurale duke zbatuar parimin e rikuperimit të plotë të kostove; (3) më shumë vëmendje për identifikim, formalizim dhe diferencim në strukturën tarifore; (4) një orientim i definuar mirë i investimeve në sektorin e infrastrukturës drejt përdorimit optimal dhe efikas të energjisë elektrike; (4) nevoja për të forcuar kapacitetet e përgjithshme në mbrojtjen e burimeve ujore; (5) reduktimin e kostove të ofrimit të shërbimeve; dhe (5) një ristrukturim të përgjithshëm të sektorit.

■ **Visioni.** *"Një sistem i besueshëm mbarë kombëtar për furnizimin me ujë dhe kanalizime që plotësojnë nevojat e një ekonomie në zhvillim dhe të shoqërisë në përgjithësi, duke ruajtur dhe mbrojtur mjedisin, shëndetin dhe sigurinë e qytetarëve "*

¹³ Ku 109.8 milion m³ / vit i ujit është prodhuar nga 93 burime me sisteme "Free Flow" dhe 160.5 milion m³ / vit, uji është prodhuar nga 223 burime me sisteme mekanike.

■ **Objektivat strategjike në lidhje me ujin për qytetarët.**

1. Zgjerimi dhe përmirësimi i cilësisë së shërbimeve të furnizimit me ujë dhe kanalizime, përmes:

- 1.1 Përditësimit dhe zbatimit të plotë të "Strategjisë Kombëtare Sektoriale e Shërbimeve të Furnizimit me Ujë dhe Kanalizimeve 2011-2020";
- 1.2 Arritjes me mbulim të rrjetit të furnizimit me ujë në zonat urbane dhe mbulim të rrjetit të ujësjellësit në zonat rurale
- 1.3 Arritja e mbulimit të rrjetit të kanalizimit në zonat urbane dhe në zonat rurale;
- 1.4 Rritja e numrit të familjeve të lidhur me trajtimin e ujërave të zeza;
- 1.5 Rritjes së shërbimit të furnizimit me ujë në mbarë vendin; dhe
- 1.6 Reduktimit i sasisë së ujit që nuk gjeneron të ardhura.

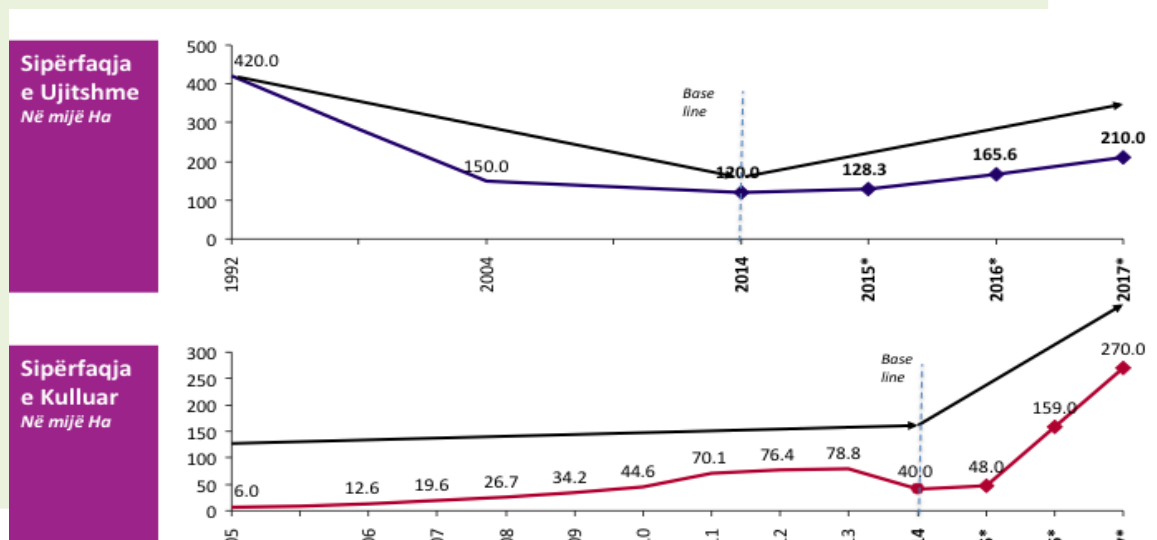
2. Rritja e efikasitetit dhe efektivitetit të shërbimeve të ujit në zonat urbane dhe rurale, nëpërmjet:

- 2.1 Aplikimit të parimit të rikuperimit të plotë të kostove;
- 2.2 Shqyrtimit dhe rregullimit të mundshëm të strukturës tarifore;
- 2.3 Riorganizimit të shërbimeve të ujit në përputhje me reformën e re territoriale; dhe
- 2.4 Ndërtimit të impianteve të trajtimit të ujërave të zeza në përputhje me Master Planin Kombëtar për Ujësjellës Kanalizime.

■ **Uji për ushqim.** Bujqësia është një sektor i zhvillimit strategjik të ekonomisë shqiptare, siç diskutohet në Seksionin 12.3 të këtij dokumenti. Aksesit në sistemet e ujitjes dhe kullimit me qëllim rritjen e disponueshmërisë së tokës së përdorueshme është një parakusht kritik për zhvillimin e saj dhe me rëndësi të madhe në kuadrin e gjerë të zhvillimit rural. Për më tepër, përmbushja e kërkesave të tregut të vetëm të BE-së është një sfidë madhore me të cilën Shqipëria është duke u përballur aktualisht në rrugën e saj drejt integritit në BE. Si rrjedhojë e investimeve vazhdimisht në nivelin e duhur, menaxhimit dhe mirëmbajtjes në nivele të ulëta, gjendja aktuale e sistemeve të ujitjes dhe kullimit është mjaft sfiduese.

Sigurimi i aksesit në shërbimet e ujitjes dhe kullimit do të përmirësojë ndjeshëm të ardhurat e fermerëve shqiptarë, do të rrisë prodhimtarinë dhe konkurrueshmërinë e sektorit në vend dhe jashtë, si edhe do të nxisë rritjen ekonomike.

Figura 42. Tendencat historike dhe parashikimet për tokën e ujtur dhe të kulluar, 2014 - 2017



Sektori i bujqësisë është një ndër përdoruesit më të rëndësishëm të ujit, sidomos për prodhimin ushqimor, që aktualisht përballet me disa sfida: (1) mungesat e ujit për ujitje gjatë stinës së verës; (2) rreziku i përmytjeve gjatë rreshjeve të dendura në periudhën dimër-pranverë; (3) aspekte të sigurisë në lidhje me rezervuarët e ujitjes dhe digat; (4) infrastrukturë e vjetëruar dhe në rrënim (ndërrhyrjet në sisteme po bëhen tepër të kushtueshme); (5) mungesa e fondeve të mjaftueshme dhe investimeve për mirëmbajtjen e sistemeve të ujitjes dhe kullimit; (6) mungesa e një sistemi operativ për rikuperimin e kostos; dhe (7) nevoja për trajtimin e aspekteve institucionale dhe atyre të përdoruesit.

Qeveria është e angazhuar dhe ka marrë masa të dukshme për përmirësimin radikal të ujitjes dhe kullimit, të performancës së sistemit të menaxhimit të ujit, si edhe për rritjen e prodhimit dhe konkurrueshmërisë së sektorit bujqësor. Reformat kanë për qëllim krijimin e kushteve më të mira ekonomiko-shoqërore për qytetarët dhe biznesin shqiptar, sidomos duke u përqëndruar tek popullata në zonat rurale që është e përfshirë në pjesën e fermës. Rezultatet kanë filluar të shihen në rritjen e sipërfaqes së tokës me akses në ujitje dhe në përmirësimin cilësor dhe funksional të sistemit shqiptar të kullimit (shih Figurën 18).

Objektivat strategjikë që lidhen me “ujin për ushqim”

1. Forcimi i menaxhimit të ujit që përdoret për prodhimin ushqimor, nëpërmjet:

- 1.1 rritjes së sipërfaqes së tokës së ujitur, që matet me numrin e hektarëve që mbulohen nga sisteme plotësisht funksionale të ujitjes;
- 1.2 përmirësimit cilësor të funksionimit të sistemit të kullimit, të matur me hektarët që mbulohen plotësisht nga sisteme plotësisht funksionale kullimi;
- 1.3 infrastrukturës së rehabilituar dhe moderne që lidhet me ujitjen, kullimin dhe mbrojtjen nga përmytjet;
- 1.4 hartimit dhe zbatimit të mekanizmave për menaxhimin e qëndrueshëm të sistemeve të ujitjes, kullimit dhe mbrojtjes nga përmytjet (që përmendet gjithashtu në Seksionin 5.3 për prioritetet e qeverisë në lidhje me ujitjen dhe kullimin);

2. Përmirësimi i performancës së autoriteteve dhe institucioneve që kanë lidhje me ujin nëpërmjet:

- 2.1 Rishikimit dhe përforcimit të mandatit të njësisë të qeverisjes vendore;
- 2.2 forcimit të rolit të bordeve të kullimit.

■ **“Uji për mjedisin”**. Nga këndvështrimi hidrologjik, vendi ndahet në gjashtë basene lumore që janë: Drin-Buna, Mati, Ishëm-Erzen, Shkumbin, Seman dhe Vjosë. Për menaxhimin e tyre ka autoritete përgjegjëse në nivel qendror dhe në nivel vendor, megjithatë, shpesh duket se këto përgjegjësi kanë mbivendosje dhe mungon menaxhimi i duhur. Me zhvillimin e shpejtë dhe të pakontrolluar ekonomik gjatë dy dekadave të fundit dhe bazuar mbi të dhënat vjetore të raporteve të statusit mjedisor, cilësia e burimeve ujore ka pësuar përkeqësim të ndjeshëm.

Nxjerrja e zhavorrit lumor dhe ndërtimi i hidrocentraleve ka krijuar trysni të mëdha mbi ujërat dhe shtretërit e lumenjve.

Instrumenti kryesor për menaxhimin dhe mbrojtjen e burimeve ujore është plani për menaxhimin e baseneve lumore, që përfaqëson një koncept të ri për Shqipërinë të prezantuar nëpërmjet Direktivës Kuadër të Ujit të BE-së. Aktualisht janë në proces pune planet për menaxhimin e baseneve lumore.

Grupi Tematik për “ujin për mjedisin” përgjigjet për cilësinë e ujit, nën drejtimin e Ministrisë së Bujqësisë, Zhvillimit Rural dhe Administrimit të Ujërave dhe në bashkëpunim me Ministrinë e Mjedisit, është angazhuar për përgatitjen e planeve specifike për adresimin e sfidave për sektorin. Aktualisht, është duke u hartuar Strategjia për menaxhimin e burimeve ujore, ndërkohë që mbetet sfida ngritja e inventarit të burimeve ujore mbi bazën e baseneve.

Objektivi strategjik që lidhet me “ujin për mjedisin”

1.0 garantimi i përdorimit të qëndrueshëm të ujit si komponent shumë i rëndësishëm i mjedisit natyror, nëpërmjet:

- 1.1 krijimit dhe mirëmbajtjes së kadastrës elektronike kombëtare të ujit;
- 1.2 mbrojtjes dhe menaxhimit të duhur të baseneve të lumenjve nëpërmjet hartimit dhe zbatimit të planeve të menaxhimit.
- 1.3 përforsimit të rolit, mandatit dhe përgjegjësi të institucioneve në nivele vendore;
- 1.4 lidhjes dhe koordinimit të përdorimit të ujit me aktivitetet për zhvillimin e turizmit;
- 1.5 koordinimit dhe menaxhimit të përdorimit të ujit në kuadrin e ndryshimeve klimatike/aspekteve që kanë të bëjnë me zbutjen e tyre; dhe
- 1.6 rehabilitimit të shtretërve të dëmtuar lumorë.

■ **“Uji për industrinë”.** Uji ka një përdorim të gjerë në sektorin e industrisë, duke përfshirë sektorin e prodhimit energjetik. Midis fushave prioritare të këtij zhvillimi përfshihen: industria ushqimore, minierat, industria e lehtë dhe prodhimi i energjisë elektrike. Megjithatë, mbishfrytëzimi i ujërave sipërfaqësorë dhe nëntokësorë ka sjellë vështirësi për sigurimin e furnizimit me ujë për të gjithë përdoruesit në kohën e duhur, si për sa i përket sasisë ashtu edhe cilësisë.

Sfida kryesore për këtë fushë është garantimi i disponueshmërisë së ujit për çdo proces industrial, pa kompromentuar sasinë për shërbimet e jetesës dhe ato të ekosistemeve.¹⁴ Megjithatë, prodhimi dhe shitja e energjisë elektrike është një ndër burimet kryesore të të ardhurave qeveritare dhe rrjedhimisht ka një ndikim të drejtpërdrejtë mbi stabilitetin fiskal. Pavarësisht nga rëndësia e tij ekonomike, zhvillimi i shëndoshë i “ujit për industrinë” pengohet nga mungesa e inventarëve për ujërat sipërfaqësorë dhe nëntokësorë (në veçanti për burimet

¹⁴ Grupi Tematik për ujin për qëllime industrial përgjigjet për ujin që përdoret për prodhim hidroenergjetik dhe industrial, nën drejtimin e Ministrisë së Energjetikës dhe Industrisë dhe Ministrisë së Zhvillimit Ekonomik, Turizmit, Tregëtisë dhe Sipërmarrjes.

ujore që mund të përdoren në potencë për prodhimin e energjisë elektrike) dhe nga hendekët ligjorë që lidhen me përgjegjësitë e autoriteteve të baseneve lumore.¹⁵

Objektivi strategjik që lidhet me “ujin për industrinë”:

1.0 Garantimi i përdorimit të qëndrueshëm të ujit për qëllime industriale, në veçanti për prodhimin e energjisë elektrike nëpërmjet:

- 1.1 identifikimit dhe vlerësimit të potencialit të burimeve ujore që do të përdoren për prodhimin e energjisë elektrike; identifikimit të hartës së potencialit të identifikuar; dhe
- 1.2 një përcaktimi të qartë dhe dallim të roleve, mandateve, detyrave dhe përgjegjësiave të institucioneve që kanë lidhje me përdorimin e ujit industrial, sidomos ato që kanë të bëjnë me prodhimin hidroenergjetik, minerar dhe forma të tjera të përpunimit etj.

¹⁵ Sic theksohet në Seksionin 12.5 për Mjedisin, një nga sfidat që theksohet aty është një manaxhim më strategjik i burimeve ujore, si dhe nevoja për një Program Kombëtar Sektorial për Ujin.

12.2.2. Manaxhimi i integruar i mbetjeve

■ **Situata aktuale.** Gjatë periudhës 2007-2013, manaxhimi i integruar i mbetjeve ishte një ndër fushat prioritare të qeverisë përsa i takon reformës regullatore. Strategjia Kombëtare ndër-sektoriale për Manaxhimin e Mbetjeve, 2010-2025” dhe Plani Kombëtar për Manaxhimin e Mbetjeve, 2010-2025” u miratuan nga qeveria në vitin 2011. Megjithatë, prioriteti për manaxhimin e mbetjeve nuk u pasqyrua siç duhet në planifikimin buxhetor dhe strategjik të qeverisë. Rrjedhimisht, prioritetet e reformave në sektor janë përqëndruar tek kuadri ligjor dhe regullator, ku u miratuan një sërë detyrimesh ndërkombëtare që lindën nga MSA-ja dhe kërkesat e Konventës së Bazelit, përmes amendamenteve të një sërë ligjesh të rëndësishme.¹⁶

Përsa i takon heqjes përfundimtare të mbetjeve, metoda që aplikohet në vend është me “vende depozitimi”. Janë evidentuar 65 pika të hapura depozitimi në vend dhe këto gjenden në territoret periferike të qyteteve dhe fshatrave dhe në shumë raste pranë lumenjve. Kjo paraqet rrisje për shëndetin e popullatës lokale dhe për mjedisin që i rrethon. Me përjashtim të landfillit të Sharrës (për Tiranën), landfill-in ndër-rajonal të Bushatit (për rrethet e Shkodrës dhe Lezhës), dhe dy landfill-e lokale santiare në Rrëshen dhe Bajram Curri nuk ka landfill-e të tjera funksionale. Landfill-i rajonal në Bajkaj (zona e Sarandës) parashikohet të bëhet funksional, ndërsa vazhdon puna për ndërtimin e landfill-it të Maliqit në qarkun e Korçës.

Ka një sërë sfidash në lidhje me manaxhimin e integruar të mbetjeve. Së pari mungon një sistem i mirë-organizuar për uljen, mbledhjen dhe transportin e mbetjeve të ngurta. Shërbimet janë të orientuara kryesisht drejt zonave urbane, me krijimin si rezultat të landfill-eve të hapura, të paligjshme në zonat rurale, “hotspot”-e të ndotjeve dhe ndotje të hapësirës territoriale. Së dyti, praktikrat që lidhen me ndarjen e mbetjeve në burim apo trajtimi i ndërmjetëm i mbetjeve mbeten sporadike, kryesisht në formën e projekteve pilote që konsiderohen si të paqëndrueshme. Rrjedhimisht, nivelet e rikuperimit të mbetjeve të ricikluar në burim janë tejet të ulta, me gjenerimin e vetëm 10% të mbetjeve të ricikluara urbane, pa asnjë proces kompostimi. Së treti, manaxhimi i mbetjeve të rrezikshme është nën standard për shkak të niveleve të papërshtatshme të ndarjeve dhe mungesës së mjeteve përpunuese. Rrjedhimisht, mbetjet e rrezikshme në pjesën më të madhe eksportohen drejt vendeve të tjera përmes marrëveshjeve të liçensimit me kompani private.

Studimet strategjike i kanë evidentuar landfill-et si mjeti më i përshtatshëm për periudhën afat-mesme për largimin përfundimtar të mbetjeve. Megjithatë, me reformën e re administrative-territoriale do të lindë nevoja për rishikimin e politikave dhe planifikimit për manaxhimin e integruar të mbetjeve në nivel rajonal, me qëllim arritjen e ekonomisë së shkallës.

¹⁶ Ligji nr. 10463, datë 22 shtator 2011 "Për manaxhimin e integruar të mbetjeve"; Ligji nr. 10431, datë 9 qershor 2011 "Për mbrojtjen e mjedisit"; VKM. 798, datë 22 shtator 2010 "Për manaxhimin e mbetjeve spitalore"; VKM nr. 175, datë 19 janar 2011 "Për miratimin e planit kombëtar dhe strategjisë për manaxhimin e mbetjeve"; VKM nr. 177, datë 6 mars 2012 "Për paketimin dhe paketimin e mbetjeve"; dhe VKM nr. 178, datë 6 mars 2012 "Për djegien e mbetjeve".

■ **Sfidat.** Sfidat kryesore për manaxhimin e integruar të mbetjeve gjatë periudhës së planifikimit 2015-2020 mund të përmbliidhen si më poshtë vijon: (1) nevoja për bërjen edhe më funksionale të manaxhimit të integruar të mbetjeve; (2) nxitja e partneritetit publik-privat; (3) nevoja për fuqizimin financiar të pushtetit vendor dhe rikuperimit të kostos së shërbimit; dhe (4) rajonalizimi i shërbimeve.

■ **Vizioni.** *“Një sistem eficient dhe efikas i manaxhimit të integruar të mbetjeve, i cili kontribuon në mbrojtjen dhe ruajtjen e mjedisit, mbrojtjen e shëndetit dhe sigurisë së njerëzve dhe mbështet prëdorimin me racionalitet të burimeve natyrore përmes ri-përdorimit, reduktimit, riciklimit dhe rikuperimit ”*

■ Objektivat strategjike

1. Sigurimi i manaxhimit gjithëpërfshirës dhe strategjik për manaxhimin e integruar të mbetjeve të ngurta urbane përmes:

- 1.1 Azhornimit dhe zbatimit të plotë të “Strategjisë Kombëtare Ndër-Sektoriale për Manaxhimin e Mbetjeve, 2010-2025” dhe “Planit Kombëtar për Manaxhimin e Mbetjeve, 2010-2025”;
- 1.2 Hartimit të master planit për manaxhimin e integruar të mbetjeve të ngurta urbane;
- 1.3 Kryerjes së studimeve dhe projekteve për mbylljen dhe rehabilitimin e pikave të hedhjes së mbetjeve (ëaste dumps) për 15% nga zonat më rrezikshme; dhe
- 1.4 Kryerjes së studimeve dhe projekteve për krijimin e landfill-eve të reja rajonale që do të shërbejnë 50% të gjithë territorit.

2. Përmirësimi i performancës së përgjithshme së manaxhimit të mbetjeve, deri në vitin 2020 përmes:

- 2.1 Rritjeje e sasisë së mbetjeve që do të shkojnë landfill-e;
- 2.2 Rritja e sasisë së mbetjeve që shkon për riciklim dhe kompostim;¹⁷
- 2.3 Zbatimit të planeve të rehabilitimit për 9 “hotspote” prioritare dhe përpilimin e planeve për “hotspot”-et e mbetura;
- 2.4 Ndërtimit dhe vënies në funksionim të dy landfill-eve;
- 2.5 Rehabilitimit të 5 landfill-eve ekzistuese; dhe
- 2.6 Planifikimit për ndërtimin e së paku 1 impjanti për trajtimin e mbetjeve të rrezikshme.

3. Përmirësimi i llogaridhënies për manaxhimin e mbetjeve përmes:

- 3.1 Ngritjes së një autoriteti qendror/rajonar për rishikimin dhe miratimin e tarifave për heqjen e mbetjeve në pikat e landfill-eve;¹⁸
- 3.2 Shqyrtimit dhe përmirësimit të shërbimit dhe kontratave konçensionare; dhe
- 3.3 Forcimit të kapaciteteve të institucioneve përgjegjëse për manaxhimin e mbetjeve.

¹⁷ Përveç riciklimit dhe kompostimit të mbetjeve, kjo do të përfshijë edhe ri-përdorimin, djegien dhe prodhimin e energjisë.

¹⁸ Autoriteti rregullator shqiptar për sektorin e furnizimit me ujë dhe heqjes dhe trajtimit të ujërave të zeza ka mandatin ligjor të përcaktimit të tarifave.

12.3. Zhvillim i qëndrueshëm mjedisor dhe ekonomik

12.3.1. Mjedis i qëndrueshëm

■ **Situata aktuale.** Në Shqipëri mbrojtja e mjedisit është përgjegjësi e përbashkët. Në gamën e mjedisit, si sektor përfshihen çështje që kanë të bëjnë me cilësinë e ajrit, ndryshimet klimaterike, menaxhimin e kimikateve dhe mbetjeve, ndotjen industriale, mjedisin natyror dhe zonat e mbrojtura, pyjet dhe kullotat, si edhe burimet ujore. Rrjedhimisht, sektori ka kërkuar një qasje strategjike, të integruar dhe komplekse, ku trajtimi i aspekteve mjedisore kërkon angazhim serioz si përsa i takon aspekteve regullatore dhe legjislative, ashtu edhe përsa i takon investimeve në infrastrukturë. Është duke u hartuar *Strategjia kombëtare ndër-sektoriale për mjedisin, 2014-2020* dhe me zbatimin e saj parashikohet të trajtohen shumë prej shqetësimeve që do të diskutohen më poshtë.

Cilësia e ajrit. Në trajtimin e çështjeve që kanë të bëjnë me cilësinë e ajrit, angazhimet gjatë periudhës 2007¹⁹ deri në 2012/13²⁰ rezultuan në një përmirësim sinjifikativ prej 30%²¹ në zonat kryesore urbane. Megjithatë vijon të mbetet problematik ekzpozimi i popullatës ndaj ndotjes së ajrit, që matet si rritje e përqindjes vjetore të ditëve me ndotje.²²

Sektori kryesor që kontribuon në emetimet e gazit serë është energjia (57.29% e totalit), e ndjekur nga transporti dhe më pas bujqësia (16.85%), e ndjekur nga proceset industriale (14.67%), ndryshimi i përdorimit të tokës dhe pyjet (8.88%) dhe mbetjet (2.31%). Shqipëria ndërkohë është shndërruar nga një “emetues i gazit serë” në “eleminues i gazit serë”.

Emetimet aktuale për frymë në Shqipëri janë afërsisht 2.8 ton për frymë (në krahasim me emetimet e EU 28 që janë 9.9 ton/për frymë). Emetimet për njësi të PBB-së janë afërsisht 0.6 ton për CO₂ për 1000 USD (në krahasim me emetimet e EU 27 prej 0.4 kt CO₂ për Euro të PBB-së). Shqipëria ka nivele relativisht të ulta të emetimeve për frymë, por nivele relativisht të larta të emetimeve për njësi të PBB-së për shkak të nivelit të ulët të PBB-së. Rrjedhimisht parashikohet që emetimet të rriten në të ardhmen me zhvillimin e ekonomisë, por njëkohësisht ka një potencial të madh për përfitime në këtë proces.

Zonat e mbrojtura. Përqindja e sipërfaqes së zonave të mbrojtura në Shqipëri wshtw rritur gradulisht në 16.6% të teritorit të vendit deri në vitin 2015, nga të cilat 16.1% për zonat tokësore dhe bregdetare dhe 0.5% për zonën detare. Siç shihet në figurën 39, përqindja e këtyre zonave të mbrojtura është rritur gjatë 14 viteve të fundit dhe e ka kaluar objektivin e OZHM-ve prej 14%.

¹⁹ Viti i krahasimit për Strategjinë Kombëtare të Zhvillimit dhe Integritit, 2007-2013.

²⁰ Burimi: raporti mbi situatën mjedisore 2012 dhe 2013 (botim i Agjencisë Kombëtare të Mjedisit) dhe të dhëna administrative nga Ministria e Mjedisit.

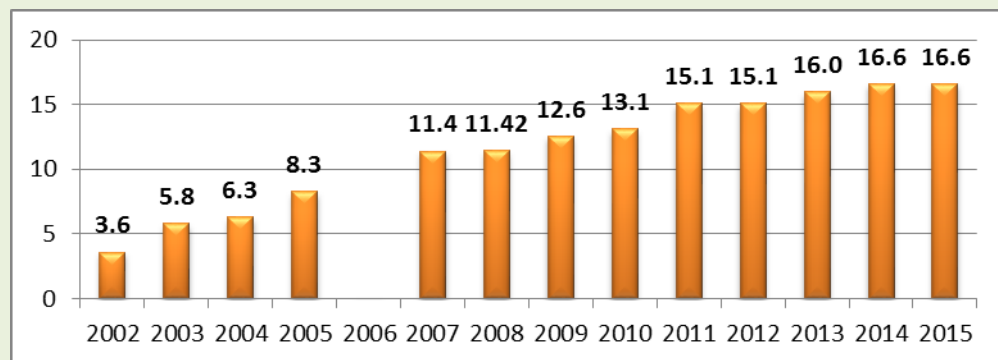
²¹ PM_{2,5} dhe PM₁₀, SO₂, NO₂, CO, Pb, O₃ dhe benzen.

²² Sipas standardeve të BE-së, numri i ditëve me nivele ndotjeje mbi minimalen është 35 ditë në vit.

Ndryshimet klimaterike. Adaptimi ndaj ndryshimeve klimatike është një sfidë për vendin. Deri tani përshtatjet kanë ndodhur deri në një farë mase vetëm për planifikimin në bujqësi dhe pyje. Cështja më urgjente përsa i përket adaptimit ka të bëjë me erozionin bregdetar që po kanos dhe po shkakton humbje të tokave më me vlerë në zonat bregdetare, duke përfshirë dhe tokat për përdorim rezidencial dhe turizëm dhe në zonat e mbrojtura.

Pyjet dhe kullotat. Eshtë punuar me 12,000 hektarë pyje të degraduar, gjë që ka sjellë uljen e erozionit për 200,000 ton sedimente. Megjithatë vijon të mbetet nevoja për rritjen e efikasitetit të manaxhimit që lidhet me 38% të pyjeve të qëndrueshme ekonomikisht dhe rehabilitimin e 50% të zonave të degraduara.²³

Figura 43. Përqindja e zonave të mbrojtura tokësore dhe detare, 2002-2015



Burimi: OZHM / MM

Cilësia e ujit në Shqipëri është përmirësuar me 8%, sipas treguesëve kryesorë²⁴ të ndotjes dhe sipas referencave krahasimore të standardave të BE-së. Nga 73 stacione të monitorimit të cilësisë së ujit për vitin 2013, 42% (ose 31 stacione) u klasifikuan si me “cilësi të shkëlqyer”; 11% (ose 8 stacione) me “cilësi të mirë”; 4% me “cilësi të mjaftueshme” dhe një numër i qënësishëm stacionesh prej 42% (ose 31 stacione) u klasifikuan si “me cilësi të dobët dhe në nevojë për veprim të menjëhershëm”. Faktorët kryesorë shkaktarë për këtë janë nivelet e rritura të ndotjes në ujërat bregdetarë direkt dhe indirekt të shkaktuara nga derdhjet e ujërave të mbetjeve urbane

Kimikatet. Kuadri ligjor për kimikatet është pjesërisht në përputhje me legjislacionin e BE-së. Në përputhje me NPEI (2015-2020), ligji për kimikatet dhe 3 akte nën-ligjore parashikohet të miratohen gjatë vitit 2015.²⁵ Kontrolli i kimikateve të rrezikshme mbulohet kryesisht përmes

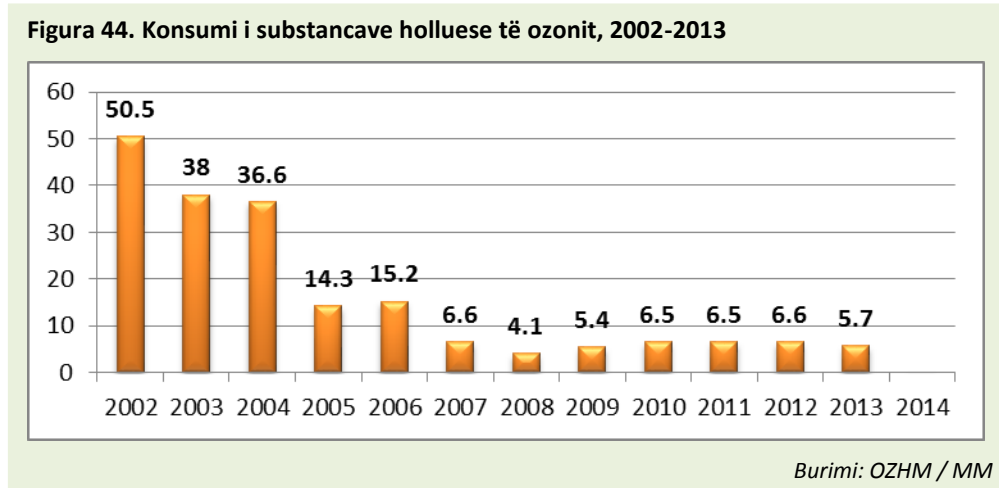
²³ Burimi: Raporti II "Shqyrtim i performancës mjedisore", Shqipëria, UNECE, 2012.

²⁴ Të dhënat i referohen Raportit mbi gjendjen e mjedisit 2012 dhe 2013 (botim i Agjencisë Kombëtare të Mjedisit); BOD5, NH4, P-total.

²⁵ Problematika që lidhet me aspekte të tjera të manaxhimit të mbetjeve trajtohet në Seksionin 12.9.

procedurave të përcaktuara nga konventat përkatëse ndërkombëtare të Roterdamit, Stokholmit dhe Bazelit për kimikatet.

Përsa i takon parandalimit të **ndotjes industriale** janë miratuar masa të ndryshme ligjore në përputhje me direktivën e BE-së për emetimet industriale. Gjithashtu parashikohet që gjatë kësaj kohe do të përgatiten regjistrat për cilrimin dhe transferimin e ndotësve. Në fushën e substancave holluese të ozonit, Shqipëria ka shënuar progress të ndjeshëm gjatë viteve të fundit, siç edhe tregohet në Figurën 40 dhe praktikisht e ka kaluar objektivin e OZHM-ve.



■ **Sfidat.** Sfida kryesore për Shqipërinë është garantimi i ruajtjes dhe mbijetesës së specieve, habitateve dhe eko-sistemeve të vendit, ku një ndër prioritetet kryesore ka qenë përfundimi dhe miratimi i “*Strategjisë kombëtare ndër-sektoriale për mjedisin, 2015-2020*”. Përsa u takon nën-komponentëve të strategjisë së mjedisit, vëmendje e posaçme u duhet kushtuar fushave të evidentuara më poshtë. Në secilën prej këtyre fushave ekziston nevoja e rritjes së ndërgjegjësimit dhe botëkuptimit të nevojës për mbrojtjen e mjedisit në të gjithë sektorët e shoqërisë. Edukimi shihet si një instrument i rëndësishëm për këtë qëllim dhe mund të futet në kurikulën arsimore, si edhe në programet e formimit në sektorë të tjerë (si p.sh. turizmi, bujqësia, minierat etj.).

Në fushën e **cilësisë së ajrit**, sfidat dhe prioritet kryesore janë: (1) përfundimi i miratimit dhe zbatimit të standardeve evropiane për cilësinë urbane të ajrit dhe emetimet e ajrit; (2) konsolidimi i Sistemit Kombëtar të Monitorimit, sipas standardeve evropiane; dhe (3) miratimi dhe zbatimi i planeve të veprimit për cilësinë e ajrit në nivel qendror dhe lokal.

Në fushën e **ndryshimeve klimatike** mbetet nevoja për: (1) zbatimin e masave adaptuese të identifikuar për sektorët më të prekur; (2) reduktimin e emetimeve të gazeve serë dhe substancave të shtresës së ozonit dhe duke rritur ndërgjegjësimin e publikut për përshtatjen ndaj ndryshimeve klimatike; dhe (3) krijimin e një sistemi monitorimi duke u përqëndruar në

verifikimin dhe raportimin e gazeve serë (Green House Gasses (GHG)) në përputhje me kërkesat e BE.

Në fushën e **kimikateve** prioritet përbën krijimi i një sistemi kombëtar për manaxhimin e kimikateve, në përputhje me rregulloret e BE-së, Konventën e Roterdamit dhe Sistemin e Harmonizuar Global (GHS).

Në fushën e **ndotjeve dhe risqeve industriale** është nevoja të forcohen kapacitetet e Agjencisë Kombëtare të Mjedisit dhe Inspektoriatit Shtetëror të Mjedisit dhe Ujit. Gjithashtu ekziston nevoja për të trajnuar stafin e tyre në lidhje me zbatimin e legjislacionit përkatës mbi ndotjen industriale dhe rreziqet.

Përsa i takon **mbrojtjes së natyrës**, ndër sfidat kryesore mund të përmendim: (1) nevojën për krijimin e rrjetit ekologjik Natyror 2000 për Shqipërinë dhe Komunitetin European; (2) ristrukturimin dhe fuqizimin organizativ të strukturave për manaxhimin e zonave të mbrojtura; dhe (3) nevojën për garantimin e zbatimit me efikasitet të planeve të manaxhimit të zonave të mbrojtura dhe planeve të veprimtimit për specie dhe habitatet.

Në fushën e **mbrojtjes së pyjeve** ekziston nevoja për: (1) një administrim më efikas të fondit të pyjeve dhe kullotave, me qëllim garantimin e manaxhimit të qëndrueshëm të pyjeve; dhe (2) krijimin e një sistemi informacioni për Fondin kombëtar të pyjeve dhe kullotave, përfshirë edhe integrimin në sistemin kombëtar kadastral.

Në fushën e **manaxhimit të burimeve ujore**, që i referohet nën-sektorit të ujit për mjedisin (shih kapitullin 12.8) sfidat kryesore përfshijnë: (1) përdorimin racional dhe të qëndrueshëm të burimeve ujore në bazë të përdorimit të tyre duke siguruar ruajtjen e tyre sasiore dhe cilësore; (2) krijimin e një kadastrë kombëtare të burimeve ujore; (3) zbatimin e planeve të manaxhimit për basenet e lumenjve për të siguruar përdorimin më efikas dhe të qëndrueshëm të burimeve ujore; dhe (4) plotësimi i kuadrit ligjor, në përputhje me direktivat e BE-së.

■ **Vizioni.** *“Për një zhvillim të qëndrueshëm social dhe ekonomik të vendit, duke mbrojtur burimet natyrore nga ndotja dhe degradimi, përmes manaxhimit të integruar”*

■ Objektivat strategjikë

1. Arritja e përmirësimeve të matshme në cilësinë e ajrit deri në vitin 2020 përmes:

- 1.1 Ulje e nivelit të ndotjes në zonat urbane; dhe
- 1.2 Ulja e nivelit të ndotësve të ajrit bazuar tek shëndeti i njeriut

2. Reagimit ndaj ndryshimeve klimaterike dhe kontributit për të mbrojtur shtresën e ozonit deri në vitin 2020 përmes:

- 2.1 Ulje e emetimit të gazit serë, në krahasim me skenarin bazë të reduktimit të emetimeve të dioksidit të karbonit në 2030
- 2.2 Ulje e sasisë së HCFC-ve (hidroklorofluorokarbon).

3. Thellimi dhe forcimi i mbrojtjes së natyrës përmes:

- 3.1 Rritje e sipërfaqes së zonave të mbrojtura përmes rritjes dhe manaxhimit të integruar të zonave të mbrojtura;
- 3.2 Krijimit të rrjetit ekologjik "Natura 2000"; dhe
- 3.3 Sigurimit të statusit të konservimit të specieve dhe habitateve të kanosura/rrezikuara.

4. Forcimi i manaxhimit dhe ruajtjes së burimeve të pyjeve dhe kullotave përmes:

- 4.1 Ulje e prerjeve të paligjshme të pyjeve deri në vitin 2020;
- 4.2 Hartimi i planeve të mbarështimit për të gjitha ekonomitë pyjore në vend;
- 4.3 Rehabilitimit i zonave të degraduara;

5. Forcimi i manaxhimit dhe ruajtjes së burimeve ujore përmes:

- 5.1 Miratimi i Strategjisë Kombëtare të manaxhimit të integruar të burimeve ujore;
- 5.2 Krijimnit të Kadastrës Kombëtare për Burimet Ujore;
- 5.3 Krijimit të një inventari të burimet ujore;
- 5.4 Hartimit dhe zbatimit të planit të manaxhimit të baseneve ujore;
- 5.5 Plotësimit të niveleve të cilësisë së ujit
- 5.6 Rehabilitimit të shtrateve të dëmtuara të lumenjve; dhe
- 5.7 Përputhshmërisë së legjislacionit vendas me atë të BE-së.

12.3.2. Planifikimi hapsinor dhe zhvillimi urban i qëndrueshëm

■ **Situata aktuale.** Ndryshimet politike dhe institucionale gjatë viteve në Shqipëri janë ndjekur nga zhvillimet kaotike në hapësirat territoriale, duke përfshirë mungesën e standardeve ligjore në lidhje me projektimin dhe zhvillimin. Që nga muaji shtator i vitit 2013 janë shënuar përmirësime të zhvillimeve territoriale si pasojë e forcimit të ligjit dhe masave rehabilituese. Plani i Përgjithshëm Kombëtar, që nisi në fund të vitit 2013 po çon në harmonizimin e strategjive sektoriale në interesin e rimëkëmbjes ekonomiko-shoqërore të qytetarëve dhe garancisë që planifikimi të shndërrohet në një funksion të zakonshëm të integruar. Gjithashtu, reforma administrative dhe territoriale do të ketë ndikim madhor mbi planifikimin territorial. Bashkitë do të duhet të hartojnë dokumentet e tyre të planifikimit vendor me qëllim manaxhimin e teritoreve të reja.

Proçesi i standardizimit është përmirësuar me anë të legjislacionit të ri. Këtu përfshihen: (1) VKM nr. 704 datë 29 tetor 2014 "Për miratimin e tarifave për shërbimet e planifikimit teritorial, projektimit, monitorimit dhe testimit"; (2) VKM nr. 843, datë 17 dhjetor 2014 "Tarifat shtesë për shërbimet e planifikimit teritorial, projektimit, monitorimit dhe testimit"; (3) Ligji nr. 80/2014 "Ndryshimet dhe shtesat e ligjit nr. 9220 "Për shërbimin publik të varrimit"; dhe (4) VKM nr. 711 dhe 712 në mbështetje të zbatimit të standardeve për projektimin, ndërtimin dhe administrimin

e varrezave. Liçensimi i aktiviteteve për vlerësimin e pasurive të paluajtshme dhe për Vlerësimin dhe studimin, projektimin, mbikqyrjen dhe Vlerësimin u përmirësuan përmes VKM nr.759 datë 12 nëntor 2014 dhe VKM nr. 100 datë 4 shkurt 2015.

Aktiviteti i strehimit është rritur ndjeshëm gjatë periudhës nga 2010 në 2014, me një rritje me 13,000 kërkesa për leje në vitin 2010²⁶ në afro 32,000 kërkesa deri në vitin 2014.²⁷ Kjo rritje kërkesë u shoqërua me një rritje në investimet për strehimin social,. Si rrjedhojë u ndërtuan 922 apartamente të strehimit social, në 8 njësi të pushtetit vendor, duke përfaqësuar 0.04% të tregut të strehimit.

Nivelet e ulta të financimit nga buxheti i shtetit, mungesa e fondeve në nivel lokal dhe kufizimet financiare të Agjencisë Kombëtare të Strehimit nuk mund ti mbulojnë kërkesa e shumta të paplotësuara për strehimin, sidomos nga grupet në nevojë. Vëmendje e posaçme nevojitet ti kushtohet projekteve që përmirësojnë kushtet e strehimit për popullatën romë dhe atë egjiptiane.²⁸ Në dhjetor 2015 u miratua Plani Kombëtar i veprimit për integrimin e romëve dhe egjiptianëve, ku përfshihen edhe masa për strehimin për këtë grup vulnerabë. Aktualisht, është në proces hartimi dokumenti strategjik për strehimin.

Ndërtimet informale në vitet e tranzicionit ndikuan një pjesë të madhe të territorit. Një ndër sfidat kryesore dhe pengesat më të mëdha për planifikim të qendrueshëm territorial është mungesa e përputhshmërisë ligjore.²⁹ Hapi i hartimit të planeve hapsinore nuk ka qenë i barabartë me zhvillimet kaotike. Aktiviteti i konsiderueshëm i ndërtimeve informale gjatë viteve pengon zhvillimin urban, ekonomik, turistik, mjedisor dhe social dhe mundet edhe të krijojë pasoja të tjera të paparashikuara. Një aspekt i rëndësishëm i tematikës së territorit dhe pronave qëndron në përfundimin e procesit të legalizimit të ndërtimeve informale. Për më tepër, zhvillimet juridike dhe aktiviteti i ndërtimeve janë ndikuar negativisht për shkak të mungesës së standardeve të forta dhe gjithëpërfshirëse për projektimin, ndërtimin dhe kontrollin e materialeve të ndërtimit.

■ **Sfidat.** Në fushën e **zhvillimit urban** ndër sfidat kryesore përfshihen: (1) nevoja për një planifikim më të mirë në nivel rajonal dhe kombëtar, në përputhje me ndarjet e reja administrative-territoriale; (2) kërkesa për harmonizimin e standardeve të ndërtimit dhe materialeve të ndërtimit në përputhje me ato të BE-së; (3) nevoja për përmirësimin e standardeve të projektimit dhe zhvillimit; (4) nevoja për fuqizimin e kapaciteteve të përgjithshme të planifikimit në të gjitha nivelet; (5) eliminimi i zhvillimit informal të tokës dhe përfundimi i procesit të legalizimit; (6) rigjenerimi urban dhe integrimi ekonomik-shoqëror i ndërtimeve informale; (7) identifikimi i procesit të ndërtimeve informale dhe përfundimi i procesit të legalizimit; (8) rigjenerimi urban dhe integrimi ekonomik-shoqëror i ndërtimeve

²⁶ Bazuar mbi të dhëna të njërive të pushtetit vendor.

²⁷ Po aty.

²⁸ Në vitin 2008 dhe 2014 u investuan 55.4 milion lekë për këto grupe dhe përfitan 60 familje nga 800 të planifikuara për deri në vitin 2020.

²⁹ Duhet të theksohet se strategjitë që lidhen me të drejtën e pronësisë trajtojnë gjithashtu aspekte të ndërtimeve urbane, strehimit dhe ndërtimeve informale.

informale; (9) nevoja për arritjen në periudhën afatmesme të zhvillimit të qëndrueshëm urban përmes zbatimit të standardeve gjithëpërfshirëse për projektet dhe ndërtimin e ndërtesave; dhe (10) përfundimi i planeve bashkiake për 61 bashki deri në vitin 2017.³⁰

Në fushën e **strehimit** disa nga sfidat kryesore për të ardhmen përfshijnë: (1) nevojën për tu siguruar që një përqindje e madhe e popullatës të ketë akses ndaj strehimit të përballueshëm financiarisht dhe të mos vuajë nga përjashtimi nga strehimi për shkak të faktorëve të vulnerabilitetit; (2) nevojën për zhvillimin dhe zbatimin e mëtejshëm të një politike të integruar të strehimit social që u jep prioritet nevojave për strehim të grupeve me të ardhura të ulta dhe atyre vulnerabël; (3) nevojën për sigurimin e një politike mjedisore që çon në disponueshmërinë, aksesibilitetin dhe përballueshmërinë e zgjidhjeve minimale standarde për strehimin për pjesën e synuar të popullatës; (4) krijimi i një Regjistri kombëtar të strehimit; (5) rritja e numrit të banesave sociale për pjesën më vulnerabël dhe më të përjashtuar nga pikëpamja sociale të shoqërisë; (6) përmirësimi i kushteve të strehimit në lidhje me eficiencën e energjisë; dhe (7) përmirësimi i kushteve të strehimit për popullatën rome dhe atë egjyptiane, si edhe për grupe të tjera të përjashtuara, apo në disavantazh.

■ **Vizioni.** *“Planifikim territorial dhe zhvillim i qëndrueshëm në çdo nivel, dhe integrim i plotë me çdo sektor përmes rigjenerimit urban dhe modeleve të reja; legalizimi, zhvillimi dhe urbanizimi i zonave informale, unifikimi dhe miratimi i Standardeve Urbane, sigurimi i akomodimit të përshtatshëm për grupet me të ardhura të ulta dhe ato vulnerabël”*

■ Objektivat strategjikë

1. Rritja e vëmendjes dhe efikasitetit të përgjithshëm të zhvillimit urban përmes:

- 1.1 Hartimit dhe zbatimit të Planit të Përgjithshëm Territorial kombëtar deri në vitin 2020;
- 1.2 Hartimit dhe zbatimit të Planit të integruar ndër-sektorial për bregdetin dhe Planit të integruar për zonën ekonomike Tiranë-Durrës;
- 1.3 Garantimit që territori të mbulohet me Planet vendore territoriale;
- 1.4 Arritjes deri në vitin 2020 të objektivit të sigurimit të legalizimit të gjitha ndërtimeve informale me vetë-deklarim; dhe
- 1.5 Zbatimit deri në vitin 2020 të një grupi standardesh gjithëpërfshirëse për projektimin, ndërtimin dhe kontrollin e materialeve të ndërtimit.

2. Forcimi i zhvillimit të nën-sektorit të strehimit përmes:

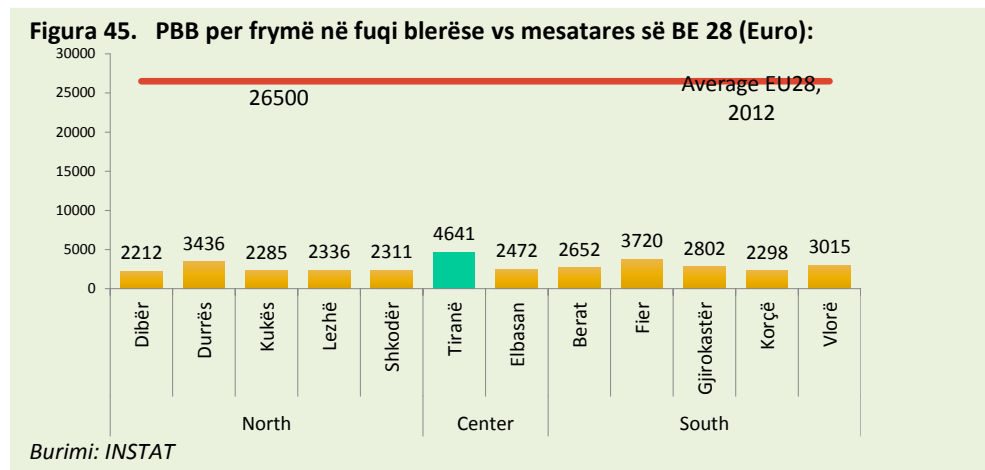
- 2.1 Përmirësimi të kushteve të strehimit dhe uljes së nevojave për strehim ;
- 2.2 Rinovimit të banesave dhe rritjes së eficiencës së energjisë për apartamentet e privatizuara në vitin 1993; dhe
- 2.3 Përmirësimeve të matshme të kushteve të strehimit të komuniteteve rome dhe egjyptiane;

³⁰ Proçesi është në vijim me 31 bashkitë e para.

12.3.3. Rerforma per menaxhimin e Zhvillimit Rajonal

■ **Situata aktuale.** Fillimi i përgatitjes për programet e financuara nga BE-ja me synim zhvillimin rajonal dhe krijimin në vitin 2009 të Fondit për Zhvillimin Rajonal kanë luajtur një rol për nxitjen e zhvillimit të balancuar dhe të qëndrueshëm të qarqeve të vendit, të cilat ashtu siç ilustruhet në Tabelën nr. 16 përfaqësojnë një gamë të thellë të PBB për frymë.³¹ Me qëllim zhvillimin e rajoneve të integruara dhe të qëndrueshme dhe për përqafimin e standardeve të BE-së, Shqipëria ka miratuar një legjislacion që qeveris nomenklaturën e shpërndarjes së qarqeve bazuar në Nomenklaturën Evropiane për Njësitë Territoriale për qëllime të klasifikimeve statistikore (NUTS). Kjo ka sjellë përcaktimin e tri rajoneve statistikore për NUTS II, të cilat janë: (1) Durrësi dhe pjesa veriore, (2) Tirana dhe Elbasani, dhe (3) zona e jugut.

Në rajone të ndryshme nuk është gjeneruar zhvillim, në sajë edhe të mungesës së politikës së qartë dhe stimujve për nxitjen e zhvillimit. Qarqet e vendit paraqesin një PBB për frymë (në fuqi blerëse), mjaft të ulët krahasuar me nivelin e vendeve të BE (të 28 vendeve anëtare), sic pasqyrohet në tabelën në vijim.



Një ndër sfidat kryesore që lidhen me zhvillimin rajonal është mungesa e përdorimit të duhur të infrastrukturës dhe shërbimeve si rrjedhojë e largimit të popullatës nga zonat rurale dhe rritjes së kongestionit në zonat urbane (migrimi nga zonat rurale drejt atyre urbane). Kjo ndjehet kryesisht në imbalancat në shkolla, qendrat shëndetësore, rrugë, furnizimin me ujë të pijshëm, aspektet e higjienës, impjantet e trajtimit të ujit për zonat e vogla dhe të mëdha të ndotura rezidenciale, manaxhimi i mbetjeve dhe shërbime përkatëse.

³¹ Nuk ka strategji specifike kombëtare për zhvillimin rajonal, por ato trajtohen në një numër strategjish si p.sh: Strategjia ndër-sektorale për bujqësinë dhe zhvillimin rural, 2014-2020”, Strategjia Kombëtare Ndër-Sektoriale për decentralizimin dhe pushtetin vendor, 2014-2020” dhe strategji të tjera ndër-sektorale, me dimensione rajonale.

Një tjetër sfidë lidhet me kapacitetet përgjithësisht të dobta të autoriteteve qeverisëse. Këtu përfshihen facilitetet në lidhje me manaxhimin e zhvillimit rajonal, dobësitë aktuale në kompetencat e personelit të rretheve, dobësi në marrëdhënie dhe koordinim mes niveleve të ndryshme të planifikimit dhe zbatimit strategjik në nivel kombëtar, rajonal dhe lokal dhe kapacitetet e kufizuara për manaxhimin e projekteve brenda administratave rajonale.

Aktualisht, qeveria shqiptare ka nisur një reformë për një hartuar një politikës të qartë dhe afatgjatë kombëtare për zhvillimin rajonal, me qëllim për të patur rajone konkurruese, për të nxitur zhvillimin e balancuar të vendit dhe rritje të konkurrueshmërisë. Kjo reformë fokusohet në një kuadër të plotë strategjik, ligjor dhe institucional për politikën kombëtare të zhvillimit rajonal, për ta përafuar me politikën e kohezionit të BE dhe për të garantuar përgatitjen për negociimin në kuadër të Kapitullit 22 (Transporti, Energjia, Mjedisi, Zhvillimit Rajonal).

■ **Sfidat.** Sfidat kryesore që mbeten për tu adresuar gjatë periudhës së planifikimit për vitet 2015-2020 mund të përmbliidhen si më poshtë vijon: (1) nevoja për adresimin e zhvillimit të pabarabartë midis rajoneve brenda vendit dhe në kontekstin ndërkombëtar; (2) balancimi i zhvillimit midis rajoneve dhe brenda bashkive, midis zonave urbane dhe atyre rurale dhe midis zonave bregdetare dhe atyre periferike malore; (3) trajtimi i aspekteve që lidhen me migrimin dhe emigrimin (brenda dhe jashtë vendit); (4) trajtimi i aspekteve që lidhen me mbipopullimin në zonat më të zhvilluara dhe largimit nga zona të tjera; (5) nevoja për trajtimin e dobësive në kuadrin e politikave dhe kapaciteteve institucionale.

■ **Vizioni.** *“Zhvillim i balancuar dhe bashkëpunim mes qarqeve/rajoneve të vendit, duke rritur kështu konkureshmërinë globale të vendit”*

■ Objektivat strategjike

1. **Rritja e konkurrencës mes rajoneve, duke siguruar që rajonet të arrijnë zhvillim ekonomik-shoqëror të qendrueshëm të komuniteteve të tyre** përmes përdorimit të burimeve unike për secilën prej tyre, duke thelluar kështu konkureshmërinë globale të vendit përmes:
 - 1.1 Sigurimit të mbrojtjes së nevojshme për zhvillimin ekonomik, krijimin e vendeve të punës dhe ofrimit të arsimit profesional, si reagim ndaj nevojave të tregut të punës;
 - 1.2 Përmirësimit të lidhjeve të infrastrukturës brenda dhe midis rajoneve; dhe
 - 1.3 Zgjerimit të funksioneve zonale dhe diversifikimit të ekonomive rurale.
2. **Rritja e kohezionit rajonal dhe ulja e pabarazive të theksuara ekzistuese në përdorimin e burimeve, prodhimtare dhe standardet shoqërore/mjedisore përmes:**
 - 2.1 Përmirësimeve të standardeve të infrastrukturës publike dhe rrjeteve utilitare;
 - 2.2 Sigurimit të mbrojtjes së integruar rajonale të mjedisit; dhe
 - 2.3 Sigurimit të rritjes së investimeve publike në rajonet më pak të zhvilluara.
3. **Përmirësimi i efikasitetit të manaxhimit përmes një qasjeje pragmatike ndaj zhvillimit rajonal duke përdorur me efikasitet burimet e kufizuara manaxheriale përmes:**

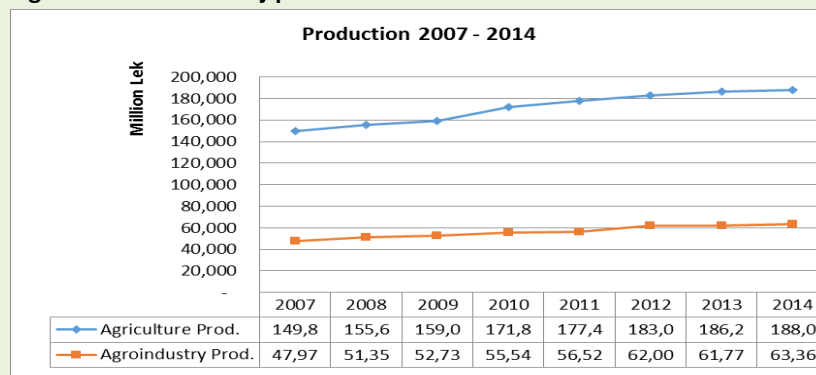
- 3.1 Ndërtimit të kapaciteteve për zhvillimin rajonal në të gjitha nivelet e qeverisë;
- 3.2 Krijimit të mekanizmave efikasë dhe eficientë për manaxhimin e zhvillimit rajonal;
- 3.3 Forcimit të kapaciteteve të Departamentit për Zhvillim, Financim dhe Ndhmës së Huaj (DDFFA), si institucioni kryesor për manaxhimin e Fondit të Zhvillimit të Rajoneve;
- 3.4 Përmirësimit të bashkëpunimit ndër-dikasterial;
- 3.5 Përmirësimit të koordinimit në procesin e hartimit të strategjive përmes përfshirjes së aktorëve rajonalë, për të garantuar që strategjitë sektoriale (koordinimi vertikal) marrin në konsideratë specifikat rajonale, si edhe strategji dhe programe rajonale që integrojnë objektivat e strategjive sektoriale; dhe
- 3.6 Krijimit të një sistemi monitorimi të kombinuar me zbatimin e strategjive rajonale në nivel rajonal, sipas të njëjtave standarde të vendosura nga qeverisja qendrore.

12.3.4. Bujqësia dhe Zhvillimi Rural

■ **Situata aktuale.** Bujqësia vazhdon të mbetet një nga sektorët më të rëndësishëm ekzistues dhe potencialë për zhvillimin në Shqipëri. Për këtë arsye u miratua nga Këshilli i Ministrave nga fundi i viti 2014 “Strategjia Kombëtare ndër-sektoriale për bujqësinë dhe zhvillimin rural, 2014-2020”. Sic diskutohet në **Pjesën II** të këtij dokumenti, rritja e sipërfaqes së takave të ujitura dhe kulluara është një ndër gjashtë prioritetet e qeverisë dhe parashikohet të rrisë prodhimtarinë dhe output-in në bujqësi.

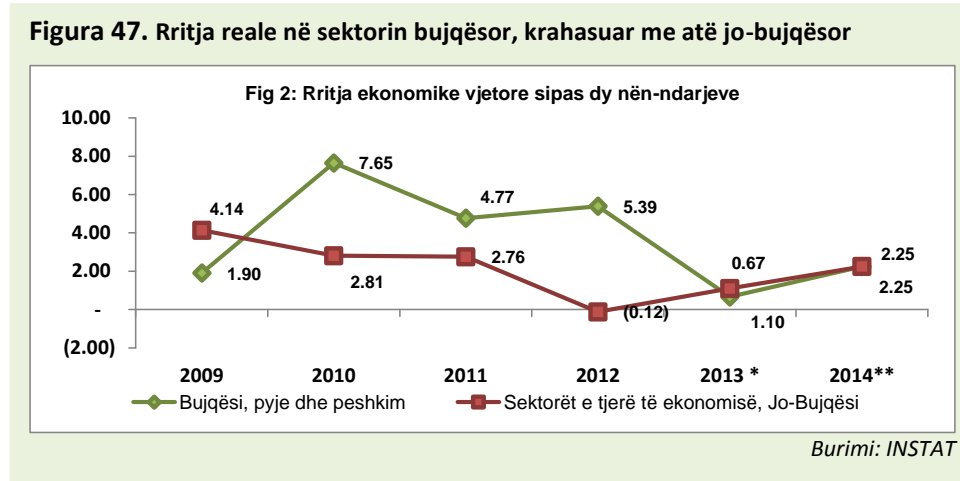
Gjatë viteve të fundit, sektori shënoi rritje më të mëdha se sektorët e tjerë të ekonomisë. Në krahasimin e rritjes ekonomike në bujqësi me agro-industrinë vihet re një rritje më madhe e kësaj të fundit. Sic ilustron në Figurën 37, në vitin 2014, vlera e prodhimit bujqësor arriti në 188.0 miliardë lekë, me një rritje me 21.49% nga nivelet e vitit 2007, ndërsa agro-industria arriti në 63.36 miliardë lekë, një rritje prej 32% nga niveli i vitit 2007. Investimet në fushën e agro-përpunimit mbeten në nivele të ulta, ndonëse është vënë re një rritje nga nivelet e viteve 2012 dhe 2013. Gjithashtu, rritja reale në sektorin bujqësor ka qenë mjaft e ulët krahasuar me sektorin jobujqësor (figura 47).

Figura 46. Prodhimi bujqësor 2007-2014



Burimi: Ministria e Bujqësisë, Zhvillimit Rural dhe Administrimit të Ujrave

Politikat për zhvillimin e peshkimit dhe akuakulturës sigurojnë mundësi të mëdha për rritjen e produktivitetit ekonomik të sektorit dhe rritjen e punësimit.³² Punësimi i përgjithshëm me kohë të plotë në sektorin e peshkimit dhe të akuakulturës përlogaritet 4,215 persona. Punësimi i grave në sektorin e peshkimit dhe akuakulturës është relativisht i vogël dhe i përqëndruar kryesisht në shërbimet mbështetëse, si p.sh. prodhimi i rrjetave të peshkimit, akuakultura e ujërave të brendshme dhe përpunimi i peshkut.



Një ndër zhvillimet pozitive të kohëve të fundit në Shqipëri është krijimi dhe mirëmbajtja e një regjistri të flotës kombëtare.³³ Megjithatë, performanca ekonomike e flotës së marinës është e dobët dhe përfitimet të ulta, duke çuar në investime të ulta dhe nivele të ulta veprimtarie. Në disa porte më shumë se gjysma e flotës së licensuar nuk është aktive, duke ulur mundësitë për punësim në këtë nën-sektor. Për të kompensuar në një farë mënyre, rritja e kultivimit të peshkut ka ulur kërkesën për peshkun e ujërave të kripura dhe po plotëson kërkesën vendase të konsumatorit mesatar, si edhe të turizmit sezonal. Ndërsa industria e përpunimit të peshkut ka përfituar nga investime gjatë viteve të fundit dhe aktualisht po përfiton nga teknologjitë e qendrueshme ka nevojë për investime të mëtejshme për të arritur produktivitet më të lartë dhe nivele më të larta prodhimi.

Së fundi, me rritjen e ndërgjegjësimit, fermerët shqiptarë dhe bujqësia/industria e peshkimit në Shqipëri do të duhet të rrisin ndërgjegjësimin dhe të kuptuarin e nevojës për zbatimin e këtyre standardeve për tu bërë më konkures dhe për të pasur më shumë akses në tregjet e BE-së. Kjo do të kërkojë investime të mëdha në ata nën-sektore të bujqësisë ku Shqipëria ka avantazh krahasimor. Me këto përparime parashikohet një ulje e pabarazive rajonale.

³² Dokumenti i Planifikimit Sektorial për nën-sektorin e peshkimit trajton një sërë problematikash: kuadri ligjor dhe regullator, inspektimi dhe zbatimi, regjistri i flotës dhe punësimi në sektor, infrastruktura e peshkimit (portet), burimet (detare, bregdetare, laguna, akuakultura), bashkëpunimi ndërkombëtar dhe financimi.

³³ Të dhënat e kohëve të fundit të regjistrit të flotës nga shtatori 2014 tregojnë se flota e peshkimit përfshin 553 mjete të licensuara peshkimi, ku 38.5% është e përqëndruar në Durrës, 34.4% në Vlorë, 13.7% në Sarandë dhe 11.6% në Shëngjin (regjistri i flotës Ministria e Bujqësisë, 2014). Duhet theksuar gjithashtu se në Shqipëri administrimi i peshkimit dhe akuakulturës bazohet në nenin 9 të ligjit shqiptar "Për peshkimin dhe akuakulturën", Regullorja nr. 1 datë 29 mars 2005.

■ **Sfidat.** Përveç sfidave që lidhen me disponueshmërinë në rritje të tokës së ujitur dhe kulluar, siç është diskutuar në **Pjesën II** të këtij dokumenti, sfidat kryesore afatmesme dhe afatgjata në sektorin e bujqësisë përfshijnë nevojën: (1) për trajtimin e niveleve të ulta të produktivitetit bujqësor dhe zhvillimin e pamjaftueshëm të zonave rurale (2) për më shumë vëmendje dhe mbështetje për fermerët dhe operatorët e agrobiznesit, për t'i përgatitur ata më mirë për të shfrytëzuar mundësitë e integritit në BE apo të adaptimit të politikave të tregut bujqësor të BE-së (në veçanti në lidhje me zhvillimin e politikave cilësore dhe standardeve CMO gjatë procesit të përafrimit); (3) për përsheptimin e transformimit të bujqësisë nga niveli i mbijetesës duke trajtuar pjesërisht fragmentarizimin në ekstrem të fermave dhe madhësinë e vogël të tyre; dhe (4) për trajtimin e imbalancës tregtare në sektor duke rritur eksportet e produkteve agro-ushqimore dhe uljes së varësisë nga importet.

Ndër sfidat e tjera të sektorit përfshihen: (1) nevoja për rritjen e konkureshmërisë së bujqësisë, agro-përpunimit dhe peshkimit brenda tregjeve kombëtare, rajonale dhe globale; (2) trajtimi i mundësive për optimizimin e madhësisë së fermave përmes konsolidimit të tokës dhe zhvillimit të tregut të tokës; (3) nevoja për përmirësimin e transferimit të teknologjive dhe novatorizmit; (4) përmirësime të mëtejshme në sistemet e infrastrukturës bujqësore për manaxhimin dhe përdorimin e qendrueshëm të burimeve natyrore dhe zbutjen e ndryshimeve klimaterike; (5) nevoja për zgjerimin dhe përmirësimin e shërbimeve bazë me qëllim diversifikimin e mundësive për sigurimin e të ardhurave në zonat rurale; (6) nevoja për krijimin e objekteve për mbledhjen, magazinimin dhe prodhimin, duke përfshirë standardizimin dhe krijimin e tregjeve rajonale të shumicës që ofrojnë produkte bujqësore (farëra, plehra kimike) dhe asistencë teknike; (7) kërkesa për harmonizimin e legjislacionit ndërkombëtar dhe rajonal, duke përfshirë zbatimin e kuadrit ligjor vendas; dhe (8) nevoja për forcimin e kapaciteteve të peshkimit dhe akuakulturës.

■ **Vizioni.** *“Një sektor efikas, novator dhe i qendrueshëm agro-ushqimor, që është në gjendje të përballë me trysinë konkurruese në tregun e BE-së dhe zona rurale produktive që sigurojnë aktivitete ekonomike dhe mundësi punësimi, përfshirje sociale dhe cilësi për jetën e banorëve në zonat rurale”*

■ Objektivat strategjikë

1. **Nxitja e prodhimit të qendrueshëm ushqimor dhe cilësisë** përmes zhvillimit të një sektori agro-ushqimor konkurrues dhe novator që është në gjendje t'i bëjë ballë trysnive nga konkurrenca.
2. **Përbushja e standardeve dhe kërkesave të tregut të BE-së, deri në vitin 2020 përmes:**
 - 2.1 Krijimit të një objektivi për një rritje vjetore së paku 8% të prodhimtarisë së krahut të punës në bujqësi, për njësi vjetore pune (NjVP) /punonjësit me kohë të plotë;
 - 2.2 Garantimit që të gjitha fermat dhe operatorët e regjistruar të agro-përpunimit të jenë në përputhje të plotë me standardet e BE-së (aplikimi i standardeve për fermat dhe operatorët e regjistruar të agro-përpunimit, sipas normave të BE-së);
 - 2.3 Rritjes së madhësisë mesatare të fermave dhe rritja e madhësisë mesatare të fermave tregtare;³⁴

³⁴ Madhësia e fermës përfshin edhe sipërfaqen e dhënë me qera për një periudhë afatgjatë.

- 2.4 Përmirësimin të organizimit të zinxhirit të vlerave me anë të krijimit të shoqatave dhe grupeve të prodhuesëve dhe lloje të ngjashme bashkëpunimi midis fermerëve;
- 2.5 Përmirësimin të raportit eksport-import; dhe
- 2.6 Sigurimin të manaxhimit të përgjithshëm të qendrueshëm të burimeve natyrore dhe bujqësore përmes zhvillimit të GAP-ve kombëtare që marrin në konsideratë specifikat e peisazhit, dheut dhe klimës në Shqipëri.

3. Sigurimi i manaxhimit të qendrueshëm të burimeve natyrore dhe ndërmarrja e veprimeve klimatike përmes:

- 3.1 Një manaxhimi më të mirë të pyjeve dhe ujërave dhe aplikimit të metodave të prodhimit bujqësor duke mbrojtur mjedisin dhe zbutjen e ndryshimeve klimaterike;
- 3.2 Rritja e numrit të fermave organike të certifikuara;
- 3.3 Rritjes së numrit të fermerëve që përfitojnë nga infrastruktura uijtëse .

4. Balancimi i zhvillimit territorial në zonat rurale përmes promovimit të diversifikimit të veprimtarive ekonomike, krijimit të vendeve të punës, përfshirjes sociale dhe përmirësimin të kushteve të jetesës, deri në vitin 2020 përmes:

- 4.1 Krijimit i vendeve të reja të punës në aktivitetet e agro-përpunimit, në aktivitete jo-bujqësore dhe shërbime të tjera;
- 4.2 Ngritja e ndërmarrjeve të reja të vogla në zonat rurale, përmes diversifikimit të aktiviteteve që gjenerojnë të ardhura;
- 4.3 Rritja e numrit të fermerëve me të ardhura jo nga fermat;
- 4.4 Promovimi i vetëpunësimit dhe aktiviteteve sipërmarrëse tek migrantëve e rikthyer në zonat rurale dhe formalizimi i aktiviteteve të tyre.

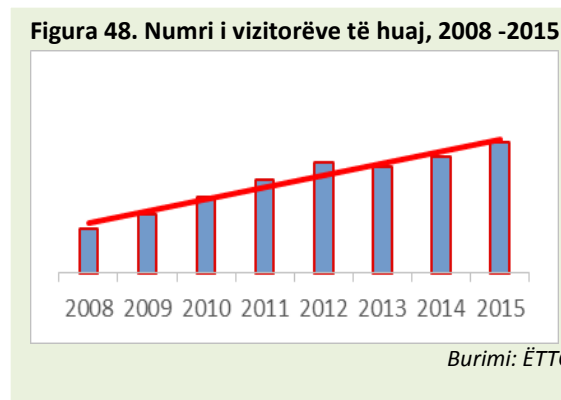
5. Vijimësia e zhvillimit të sektorit dhe sigurimi i manaxhimit të qendrueshëm të burimeve të gjalla të ujërave detare dhe të brendshme përmes:

- 5.1 Përpilimit të një plani shumëvjeçar për manaxhimin e qendrueshëm të burimeve të gjalla të ujërave detare dhe atyre të brendshme;
- 5.2 Krijimit të një sistemi efikas për mbledhjen e të dhënave mbi flotën e peshkimit, sasinë e peshkimit, statusin biologjik të popullatave në ujërat dhe akuakulturën shqiptare;
- 5.3 Ndërtimit të një porti peshkimi në Durrës, bashkë me markatat e peshkut për tregtinë me shumicë;
- 5.4 Instalimit të infrastrukturës së nevojshme për riparimin e mjeteve të peshkimit në të katër portet;
- 5.5 Forcimit të kapaciteteve njerëzore dhe atyre të infrastrukturës për kontrollin e veprimtarive të peshkimit dhe akuakulturës (si p.sh.: pajisjet, instrumente të logjistikës për komunikimin e të dhënave në rolin e Inspektorit brenda strukturës të ngritur për monitorimin dhe mbikqyrjen e peshkimit dhe akuakulturës);
- 5.6 Bashkëpunimit më të madh me organet rajonale dhe ndërkombëtare të peshkimit dhe akuakulturës (pjesëmarrës në aktivitete dhe grupet e ngritura të punës); dhe
- 5.7 Manaxhimit dhe mbrojtjes së burimeve të peshkimit në përputhje me Politikën e Përbashkët për Peshkimin të BE-së.

12.3.5. Zhvillimi i turizmit

■ **Situata aktuale.** Gjatë viteve të fundit, turizmi është kthyer në një ndër sektorët më të rëndësishëm në rritje të ekonomisë së vendit dhe konsiderohet nga Ministria e Zhvillimit Ekonomik, Turizmit, Tregtisë dhe Sipërmarrjes si një nga tre motorët e rritjes ekonomike kombëtare (bashkë me IHD dhe zonat e zhvillimit teknik dhe ekonomik). Shqipëria po rekomandohet gjithmonë e më shumë si destinacion

turistik nga operatorë të ndryshëm turistikë ndërkombëtarë dhe nga guidat e udhëtimeve. Këshilli Botëror i Udhëtimeve dhe Turizmit (www.wttc.org) ka llogaritur se kontributi direkt i turizmit në PBB në vitin 2014 arrinte në 82.3 miliardë lekë, ose 5.9% e PBB.³⁵ Totali i kontributit



përgjithshëm i vizitorëve të huaj në Shqipëri wshtw rritur (figura 56). Të ardhurat nga turizmi në vitin 2014 arrinin në 1.283 milionë euro.

Gjithashtu, turizmi gjatë viteve të fundit është diversifikuar më shumë dhe tashmë përfshin tri fusha kryesore produktesh. E para është turizmi **bregdetar** ku produkti kryesor është turizmi "plazh dhe det". Destinacionet kryesore bregdetare janë: Velipoja, Shëngjini, Durrësi (deti

Tablela 5. Përqindja e kontributit të turizmit në punësim, 2010 – 2014

	2010	2011	2012	2013	2014
Kontributi direkt në punësim	5.6	5.2	4.9	4.2	5.3
Totali kontributit në punësim	20.1	18.4	17.2	15.2	19.2

Burimi: wTTC

vlerësohej tek 291.6 miliardë lekë ose 21% e PBB.³⁶

Sektori i turizmit ka siguruar zhvillimin ekonomik, si edhe mundësi punësimi dhe vetë-punësimi. Përsa I takon krijimit të vendeve të reja të punës, turizmi përfaqësohte 5.3%³⁷ të totalit të punësimit në rang kombëtar në vitin 2014 (shih Tabelën 5). Indirekt, turizmi përfaqësohte 19.2%³⁸ të punësimit në vitin 2014. Numri i

³⁵ Kontributi i drejtpërdrejtë përbëhet nga shpenzimet në total, brenda një vendi të caktuar, për qëllime udhëtimi dhe turizmi nga banorët residentë dhe jo- residentë për biznes dhe argëtim dhe shpenzimet "individuale" të shtetit për shërbime të tilla si: shërbimet kulturore (muzeume, zona arkeologjike, etj.) apo për qëllime argëtimi (si p.sh. parqe argëtimi etj.).

³⁶ Kontributi në total për udhëtimet dhe turizmin përfshin impaktin e tyre më të gjerë (indirekt dhe të induktuar) në ekonomi. Kontributi "Indirekt" përfshin PBB dhe vendet e punës të mbështetura nga: shpenzimet për investimet për udhëtime dhe turizëm; shpenzimet e përgjithshme qeveritare që mbështesin veprimtaritë e udhëtimeve dhe ato turistike në mënyra të ndryshme, si p.sh. shpenzimet për "komunitetin në përgjithësi"; blerja në vend e mallrave dhe shërbimeve që lidhen drejtpërdrejt me turistët.

³⁷ Këtu përfshihet punësimi nga hotelet, agjencitë e udhëtimeve, linjat ajrore dhe shërbime të tjera transporti për udhëtarët (duke përfshirë shërbimin urban). Përfshihen aktivitetet e restoranteve dhe ato me qëllime argëtimi që mbështeten drejtpërdrejt nga turistët.

³⁸ Kontributi i përgjithshëm për punësimin është numri i vendeve të punës që sigurohen direkt nga industria e udhëtimeve dhe turizmit, përfshirë edhe kontributet indirekte dhe të induktuara, ku përfshihen: investimet kapitale nga të gjithë sektorët e industrisë; blerja e produkteve/shërbimeve vendase drejtpërdrejt nga sektorë të ndryshëm të industrisë të turizmit.

Adriatik), Vlora, Himara, Saranda, Ksamili (deti Jon). Produkti “*plazh dhe det*” në disa rajone të Shqipërisë ofron avantazhe të mjedisit natyror, akomodimit, gatimeve dhe shërbimeve të posaçme.

Produkti i dytë është turizmi **kulturor**. Ndonëse nuk kanë qenë fokusi kryesor, burimet e Shqipërisë dhe historia e arkeologjisë, trashëgimisë dhe kulturës ofrojnë shumë potencial. Kjo fushë është evidentuar si një ndër pikat e forta të vendit nga shumë anketime të vizitorëve të ndryshëm dhe tregtisë turistike nga tregjet e huaja. Në Shqipëri ka tri *site* të trashëgimisë botërore: parku arkeologjik i Butrintit, Berati dhe Gjirokastra, të ndjekura nga një sërë atraksionesh historike dhe kulturore, si edhe monumentesh.

Produkti i tretë është **ekoturizmi** - zonat natyrore dhe rurale. Klima, gjeografia dhe larmia e teritorit fizik të vendit, me një sërë malesh, liqenesh, lumenjsh dhe lagunash shoqërohet nga një biodiversitet i pasur i florës dhe faunës. Këto janë të pranishme në një sërë parqesh kombëtare dhe rezervash natyrore në vend. Zonat natyrore dhe ato rurale në Shqipëri ofrojnë mundësi për zhvillimin e turizmit rural, ekoturizmit dhe aktiviteteve natyrore (rafting në lumenj, *paragliding*, *mountain biking*, peshkim, *trekking*, alpinizëm, *hiking*, shëtitje me kuaj, udhëtime studimore, etj.). Disa nga këto aktivitete janë edhe motivi kryesor i vizitave të vizitorëve të huaj në këto vende dhe arsyeja përse sektori shihet si një ndër motorët e rritjes ekonomike në vend.

■ **Sfidat.** Pavarësisht situatës përgjithësisht pozitive mbeten disa sfida kryesore me të cilat përballet sektori. Fusha e turizmit në përgjithësi është e pazhvilluar në nivelet e duhura dhe karakterizohet nga mungesë standardesh, cilësia e shërbimeve dhe faciliteteve turistike është e dobët, zhvillim i produkteve turistike është i paqendrueshëm dhe vihet re një mungesë bashkëpunimi dhe koordinimi mes aktorëve që janë apo mund të ishin pjesë përbërëse e industrisë së turizmit. Ndër sfidat specifike përfshihen: (1) nevoja për një integrim më të madh të planifikimit të turizmit dhe destinacioneve turistike; (2) për adresimi i dobësive në lidhje me gamën dhe cilësinë e produkteve turistike; (3) zhvillimin e një mjedisi më të favorshëm ligjor dhe institucional për përthithjen e investitorëve të vendas dhe të huaj privatë; (4) nevoja për një qasje më gjithëpërfshirëse dhe strategjike në lidhje me zhvillimin e turizmit në Shqipëri, për sigurimin e qendrueshmërisë dhe sigurimin e të ardhurave dhe mundësive të punësimit; dhe (5) nevoja për miratimin dhe zbatimin e “*Strategjisë ndër-sektoriale kombëtare të turizmit*”.

■ **Vizioni.** “*Shqipëria- një destinacion atraktiv, autentik, mikëpritës turizmi në Evropë, bazuar në përdorimin e qendrueshëm të burimeve natyrore, kulturore dhe historike, lehtësisht e aritshme nga tregjet ndërkombëtare*”

■ Objektivat strategjike

1. Zhvillimi i turizmit të qendrueshëm në vend për të kontribuar në zhvillimin ekonomik dhe punësimin, përmes:

- 1.1 Rritja e netqëndrimeve për ndërkombëtarët dhe rritje modeste e emigrantëve dhe shqiptarëve etnikë;
- 1.2 Rritje e kontributit direct të turizmit në PBB; dhe
- 1.3 Rritje e kontributit direkt të turizmit në punësim.

2. Krijimi i një modeli të integruar të turizmit, me përmasa kulturore, natyrore dhe bregdetare përmes:

- 2.1 Zhvillimit të një strategjie "Branding Albania" me një logo dhe slogan të unifikuar për investimet në turizëm;
- 2.2 Miratimit dhe zbatimit të "Strategjisë kombëtare për zhvillimin e turizmit";
- 2.3 Zhvillimit dhe zbatimit të një Plani kombëtar për zhvillimin e turizmit, të integruar me Planin e Përgjithshëm të Territorit Kombëtar; dhe
- 2.4 Krijimit të produkteve të reja kulturore, natyrore dhe të turizmit bregdetar.

12.3.6. Sektor minerar dinamik dhe i qëndrueshëm

■ **Situata aktuale.** Aktualisht, prodhimi minerar në Shqipëri është tërësisht në duart e sektorit privat (ish ndërmarrjet shtetërore të minierave janë në fazat përfundimtare të likuidimit). Gjatë viteve të fundit është vënë re një rritje e ndjeshme me afro 36% në total e prodhimit minerar. Kontributi kryesor në prodhim erdhi nga mineralet bazë (kromi dhe bakri) të cilat nxirren 100% për eksport.

Investime të mëdha janë bërë në sektorin e përpunimit minerar, siç tregohet edhe në vënien në funksionim të uzinës së ferokromit në Burrel dhe ndërtimit të pesë uzinave të reja të pasurimit. Pjesa dërmuese e aktivitetit minerar që lidhet me përpunimin dhe investimet përkatëse është bërë kryesisht në zonat më të varfra të vendit dhe kjo ka sjellë ndikim pozitiv për krijimin e vendeve të reja të punës. Megjithatë, kompanitë private nuk janë plotësisht aktive, për shkak të luhatjes së çmimeve të tregut, rënies së aktivitetit të ndërtimit dhe cilësisë së dobët të punës së enteve të ndryshme të përfshira në investime, treg, skadimit të lejeve dhe konsumimit të rezervave.

Pavarësisht performancës në përgjithësi pozitive të sektorit ende mbeten disa sfida. Në nivelin e prodhimit janë penguar nga vonesat për sigurimin e investimeve të pritshme. Kjo ka të bëjë me prodhimin e kromit, si edhe të mineraleve të tjera, ndonëse kohët e fundit janë shënuar disa prurje pozitive si investime për kromin. Mbeten për tu trajtuar problemet mjedisore që dalin nga aktiviteti i minierave në vite, ndonëse të tilla çështje po vijnë gjithmonë e më shumë në vëmendje të autoriteteve përkatëse, duke respektuar rregulloret ligjore. Në fund, ka një tendencë nga ana e operatorëve për të marrë leje minerare për t'i shitur ato më pas përmes transferimit të këtyre të drejtave. Për këtë qëllim, qeveria bëri disa ndryshime ligjore për ta rregulluar situatën dhe kjo situatë aktualisht është nën mbikqyrje.

■ **Sfidat.** Vëmendje prioritare në të ardhmen do t'i kushtohet: (1) përdorimit të mineraleve në mënyrë të tillë që të sigurojnë qëndrueshmërinë e tyre si burim kombëtar për zhvillimin e degëve të tjera të ekonomisë; (2) përmirësimeve të efikasitetit dhe eficiencës së përdorimit të këtyre burimeve natyrore, në dritën e faktit që ato nuk janë të rinovueshme; dhe (3) rritjes së përpunimit me qëllim produktet finale që sigurojnë më shumë të ardhura dhe ulin varësinë nga importet.

Në përgjithësi, sfidat e së ardhmes kanë të bëjnë me krijimin e një sektori dinamik, harmonik dhe të qëndrueshëm. Ndër sfidat specifike përfshihen: (1) nevoja për nxitjen e investimeve të brendshme dhe të huaja; (2) për zbatimin e teknologjive të reja; (3) nevoja për rritjen e përpunimit të mineraleve në vendndodhje; (3) rritjes së konkurrueshmërisë, transparencës dhe

profesionalizmit të institucioneve të minierave; (4) fuqizimi i kapitalit mineral; (5) rritja e specializimit për tregjet rajonale, evropiane dhe më gjerë; (5) vendosja e shtetit në pozitën e pasjes të së drejtës të patjetërsueshme të pronisë së burimit; (6) garancia që politikat minerare të vendit mbështesin integrimin në BE; dhe (7) ri-vlerësimi i burimeve minerare, sipas standardeve ndërkombëtare.

■ **Vizioni.** *“Një industri minierash dinamike, e qendrueshme dhe në harmoni, që kontribuon në begatinë e vendit dhe në mirëqënien e popullit, duke krijuar mundësi më të mira punësimi dhe garantuar mbrojtjen dhe ruajtjen e mjedisit, në përputhje të plotë me të gjitha standardet për integrim në BE”*

■ Objektivat strategjikë

1. **Përmirësimi i kuadrit përkatës ligjor dhe nën-ligjor për minierat, përmes:**
 - 1.1 përcaktimit të kushteve dhe rregullave për ndryshimin e sipërfaqeve të lejeve minerare; dhe
 - 1.2 përcaktimit dhe manaxhimit të garancive financiare;
 - 1.3 forcimi i bashkëpunimit ndërinstitucional në procedurat për nxitjen e investimeve në sektor.

2. **Nxitja e klimës së investimeve dhe prurjes së investimeve për zhvillimin e minierave përmes:**
 - 2.1 Hapjen e thellësive të minierës së Bulqizës;
 - 2.2 rritja e shfrytëzimit të mineraleve të tjera, si p.sh. magnezit, bashkë me rritjen e nivelit të përpunimit dhe vlerës përkatëse të tregut;
 - 2.3 Përdorimit me efikasitet të stokut të mineraleve dhe mbetjeve të depozituara pranë minierave dhe uzinave të pasurimit;
 - 2.4 Rritja e nivelit të riciklimit, për të ulur kostot e prodhimit; dhe
 - 2.5 Ri-aktivizimi i objekteve minerare të bllokuara për arsye të ndryshme (duke përfshirë minierën e Rehovës, Përrenjasit, kaolinës, magnezitet në Gomsiqe etj).

