



ALBANIAN CENTER OF STRATEGIC STUDIES

Sheshi Skënderbej, Torre Drin, #142, AL-1000, Tiranë – Shqipëri (Albania) [qshss@aol.com](mailto:qshss@aol.com), +355.69.20.40.000

Tirane, 29.09.2021

## **PSE është strategjikisht e rëndësishme hekurudha Shqipëri-Kosovë-Sërbi**

Një nga faktorët bazë të varfërisë në Shqipëri është mungesa e lidhjeve efektive me tregjet ndërkombëtare. De-facto Shqipëria nuk ka porte të rëndësishme detare. Në vitin 1922, diplomati amerikan Maxwell Blake, e quajti Shqipërinë si "Gjibraltari Lindor", por edhe pas 100 vjetësh ne ende nuk e kuptojmë këtë. Bregdeti ynë Adriatik është i vetmi i bregdetit sheshtë në Ballkanin Perëndimor dhe ka një brendësi (hinterland) që lejon zhvillime të mëdha industriale. Qeveria Shqiptare ka ndermarrë se fundmi iniciativën për një port të ri në **Porto Romano**. Kjo është një nismë serioze në rajon, pasi kanalizon miliarda euro drejt Shqipërisë dhe minon balancat tregtare dhe gjeopolitike rajonale të vendeve si Greqia, Italia, Kroacia, Sllovenia, Malta, etj. Pra, janë pikërisht këto vende që nuk kanë interes të kenë një port të madh në Shqipëri. Madhësia e portit është shumë kritike për të gjithë përfitimin e rrjetit hekurudhor dhe autostradës shqiptare, por edhe të gjithë ekonomisë shqiptare. Ne jemi plotësisht të vetëdijshëm se Ballkani Perëndimor nuk mund të krijojë një treg që do të jetë i mjaftueshëm për një port të madh komercial, por kjo arrihet vetëm nëse porti shërben kryesisht si një ure tranziti drejt tregjeve të Evropës Qendrore dhe Lindore, duke përpunuar gjeneratat e reja të anijeve trans-oqeanike që vijnë nga Suez (Lindje) dhe Gjibraltari (Perëndim), të cilat për shkak të zhvillimit të shpejtë të teknologjive oqeanike nuk mund të përpunohen në shumicën e porteve në Evropë.

Sipas studimeve tona, një port në Shqipëri mund të përpunojë mbi **2 milion kontejnerë TEU** në vit (ose 10 fishi i sasise së planifikuar për portin e ri në Porto Romano), nga të cilët mbi 500,000 kontejnerë TEU mund të transportohen në brendësi përmes hekurudhave dhe autostradave, me një fitim prej dhjetëra miliona eurosh. Plus disa miliona tone minerale në Shqipëri, Kosovë dhe Serbi.

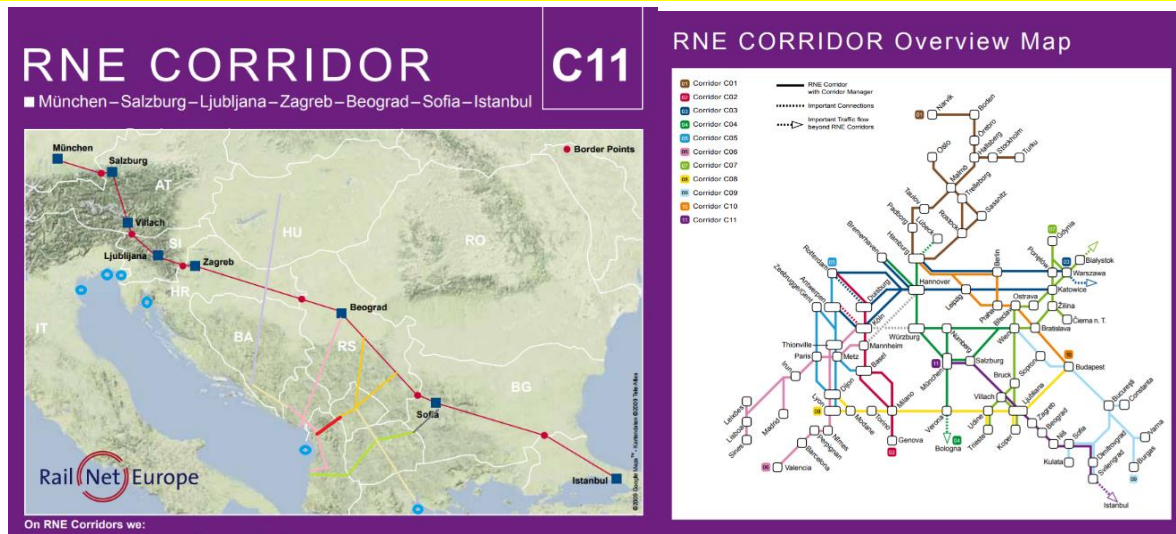
Për të rritur vlerën e shërbimeve Porto Romano duhet të shoqërohet me dy porte të thata në Tiranë dhe Prishtinë. Sidomos "**Porti i Thatë i Prishtinës**" mund të behet nyja kyçe e ekonomisë së Kosovës, ku mund të punesohen direkt 15'000 vete dhe indirekt 25'000. Për këtë kemi studime krahasuese që ja kemi paraqit qeverisë së Kosovës dhe po të doni ja japim edhe qeverisë shqiptare.

Gjithashtu ne se behet **rafineria e Porto Romonos**, porti mund të përpunojë mbi 150'000 fuci nafte në ditë. Gjithashtu mund të përpunojë edhe **LNG** nga SHBA.

Sipas studimit të tranzitit të mallrave që vijnë nga Suez dhe Gjibraltari, përmes Shqipërisë, Kosovës dhe Serbisë, ka një ulje të shpenzimeve dhe kohës deri në 30% në raport me portet e Evropës Qendrore.

Pra, për të hyrë në tregtinë ndërkombëtare me një vizion agresiv, përveç portit duhet edhe një **sistem hekurudhor** shumë thelbësor i denjë për një ambicie të tillë. Ideja e gabuar e lidhjes hekurudhore të Shqipërisë nga Maqedonia dhe Mali i Zi janë promovuar nga njerëz pa vizion, ose me synimin për të izoluar Shqipërinë dhe Kosovën, të cilat de-fakto janë jashtë korridoreve hekurudhore evropiane. Me lidhjen hekurudhore nga Mali i Zi Shqipëria de-fakto ka një **izolim hekurudhor**, pasi hekurudha nga Mali i Zi nuk ploteson kërkesat për "freight", pasi kalon në lartësinë 1100m, ka mbi 100 ura të dobëta që s'mbajnë ngarkesa të mëdha aksiale dhe mbi 100 tunele te amortizuar (<https://www.youtube.com/watch?v=zomZywCAPTA>).

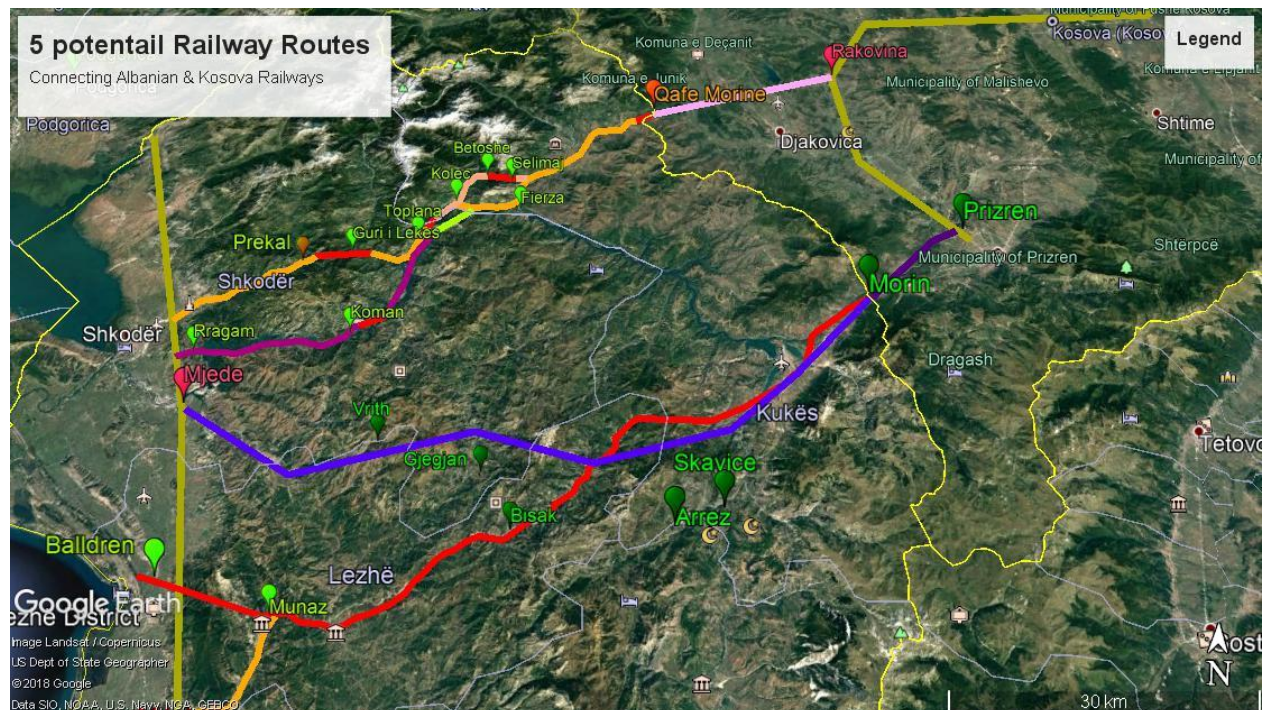
Rruga më e shkurtër dhe më efektive për të lidhur Shqipërinë me rrjetin hekurudhor të BE-së (Korridori C11) është përmes Prishtinës - Nishit (Doljevac).



<http://www.rne.eu/rail-freight-corridors/> [http://cis.rne.eu/tl\\_files/RNE\\_Upload/Corridor/C11/C11.pdf](http://cis.rne.eu/tl_files/RNE_Upload/Corridor/C11/C11.pdf)

Në bashkëpunim me disa firma inxhinierike, ne kemi studiuar pesë rrugë opsionale të lidhjes hekurudhore Shqipëri-Kosovë

*Through rivers Kir, Drin, Gjadër and Mat (from Milot and from Balldren/Munaz).*



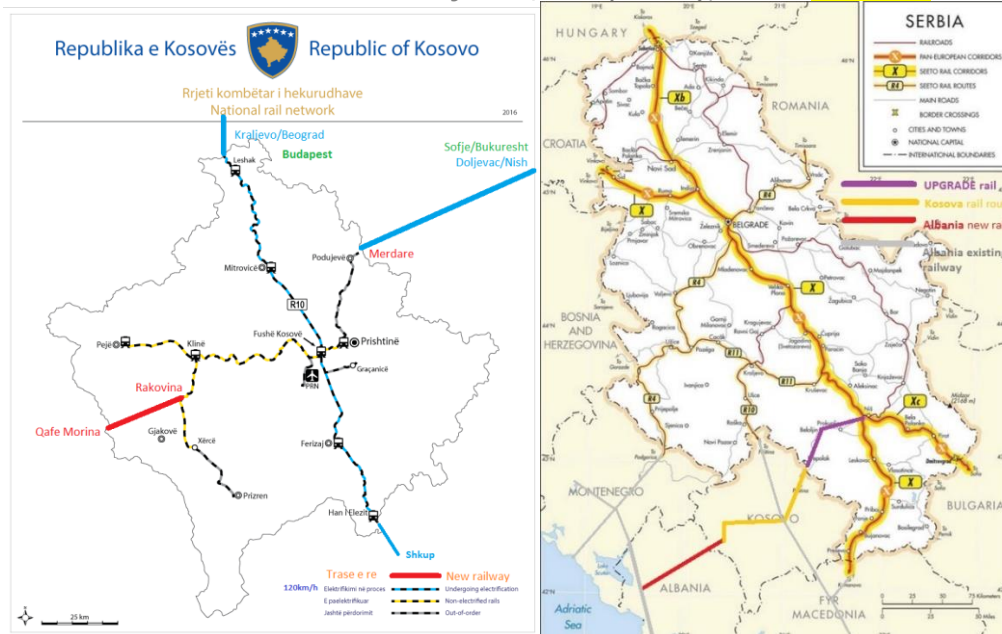
Rruga më e shkurtër për të lidhur hekurudhat ekzistuese është 90 km.

**Segmente te reja hekurudhore:**

- **Shkoder** - Qaf Morina (70km), kosto €300Mio.
- Qaf Morina – **Gjakova/Rakovina** (20km), kosto €50Mio.

**Segmente qe duan upgrade:**

- in **Kosovo**: Gjakova-Prishtina-Mërdare (110km), kosto €200Mio.
- in **Serbia**: Mërdare - Doljevac / Niš (75km), kosto €150Mio.



Lidhjet intermodale me **Porto Romanon** sipas rëndësisë së tyre janë **3** korridoret:

**1-** Korridori më i rëndësishëm-Shqipëri-Kosovë-Serbi, si shtrirje e Korridorit 10 dhe lidhja më e mirë me **Korridorin e Transportit Hekurudhor** të BE **CRN11**.

**Beograd - Prishtinë – PORTO ROMANO/AL ~ 600km**

- while : Beograd – Thessaloniki/GR ~ 635km
- Beograd - Athens / Pire ~ 1100 km
- Beograd – Rijeka/CRO ~ 555km
- Beograd - Sarajevo – Ploče/CRO ~ 600km

**Niš - Prishtinë – PORTO ROMANO/AL ~ 400km**

- while : Niš – Skopje/MK - Thessaloniki /GR ~ 410km

**2-** Lidhja e hekurudhes sone permes Nikshiq/MZ në Čaplina/BiH me **Korridorin 5c** eshte rruga më të shkurtër drejt Evropës Qendrore, qe eviton Serbine.

**3- Korridori 8** - është dytësor, pasi merr trafik vetëm nga Maqedonia, ndërsa Sofja është më afër Nishit (160km - CRN11). Porto Romano-Nish-Sofje (550km), ndërsa PORTO ROMANO-Shkup-Sofje (600km). Nderkohe qe Maqedonia ka mbi 100km hekurudha të pandertuara (Lin-Kërçovë) e (Kumanove-Bullgari), të cilat ne besojmë se Maqedonia nuk do të ketë buxhet për t'i ndërtuar së shpejti. Ndërsa pjeset e tjera të hekurudhës ekzistuese janë plotësisht të amortizuara.

Intersat strategjike te Sllovenise dhe te Kroacise jane perpendikular me portin e Koperit dhe te Rjekes, ne menyre qe te faktorizojne portet dhe hekurudhat e tyre. Edhe interest strategjike te Shqiperise duhet te jene 90’ me Porto Romanon.

Pergatiti *Geriselenica*