EUROPORT SHËNGJIN – EAGLE OF THE ADRIATIC

DOKUMENTE INSTITUCIONALE DHE STUDIMORE

Datë: 09.10.2026 | Dosja nr. 7284 | Lirim Muharemi

Program politik, dokument me kreun institucional, studim kërkimor, raport dhe publikim ministror.

RENDI I SHTOJCAVE

P21	Programi i Partisë Socialiste – infrastruktura	4 f.
P22	NEW Port of SHENGJINI – dokument me kreun e MPJ	6 f.
P23	Studim kërkimor NCSD, prill 2014	4 f.
P24	Raporti i Ministrisë së Mjedisit, 2014	4 f.
P25	Publikim ministror – Arben Ahmetaj, 16.01.2014	2 f.

Faqet burimore ruhen pa ndryshime. Numrat P të shtojcave mbeten të pandryshuar.

P01–P19 janë paraqitur më parë dhe nuk përfshihen në këta dy skedarë.

Partia Socialiste

PER NJE
RILINDJE SHQIPTARE

Rimëkëmbje
e Ekonomisë

Ripërtëritje
e Shoqërisë

Rivendosje
e Demokracisë

Ribashkim
me Europën

zhvillohet. Çfarë ndodh përreth zonës së zhvillimit.

1.9 Infrastrukturë moderne si pjesë e infrastrukturës europiane

Ne synojmë të ndërtojmë një **infrastrukturë funksionale dhe një sistem efiçent të shërbimeve të infrastrukturës,** që do të përshpejtojë zhvillimin dhe rritjen ekonomike në vend. Shpenzimet e bazuara mbi borxhe për infrastrukturën rrugore, përjashtuar një segment i rrugës Durrës ☐ Kukës, nuk janë kthyer në investime që garantojnë standarde europiane. **Shqipëria ka nevojë për një përmirësim radikal infrastrukturor,** me standarde europiane.

Përmirësimi i rrjetit të transportit luan një rol themelor në zhvillimin e vendit. Transporti lehtëson lëvizjen e lirë të njerëzve dhe mallrave, ndihmon njerëzit dhe sipërmarrjet të realizojnë qëllimet e tyre ekonomike, si dhe të plotësojnë nevojat jetësore e shoqërore.

Ne synojmë të ndërtojmë një infastrukturë transporti të integruar, ku harmonizohet **transporti rrugor, ujor, ajror e hekurudhor**. Kjo infrastrukturë do të vihet në shërbim të përmbushjes së objektivave tona të zhvillimit ekonomik dhe kohezionit territoral e social, duke u përfshirë në Planin e Përgjithshëm Kombëtar.

Mesdheu po bëhet përherë e më tepër një urë lidhëse midis Europës dhe Azisë. Shfrytëzimi i kësaj mundësie për zhvillim është detyrimi ynë.

Infrastruktura e dobët rrugore i sjell biznesit shqiptar kosto më të larta dhe një disavantazh konkurrues në tregun ndërkombëtar. Për më tepër, aty ku nuk ekzistojnë, akset rrugore bëhen pengesë për të shkuar në vendin e punës, bëhen pengesë për të sjellë prodhimet e fermës tek konsumatori në qytet, bëhen pengesë që fëmijët të shkojnë në shkollë, bëhen pengesë për të patur sa më pranë shërbimin shëndetësor. Për këtë arsye, ne **do të realizojmë një zhvillim total të rrjetit rrugor që do të përfshijë si rrjetin kombëtar, ashtu dhe atë urban, por mbi gjithçka rrjetin rural.**

Zhvillimi i ***rrjetit rural*** do të synojë të **lidhë të gjithë fshatrat me rrjetin rrugor primar**, atë sekondar, si edhe me zonat bregdetare.

Plani ynë për ***rrugët urbane*** synon përmirësimin e sistemit të transportit publik, **ngritjen e terminaleve modernë të autobuzëve dhe krijimin e parkingjeve**, përmirësimin e legjislacionit për përdoruesit e rrugës, si edhe zbatimin e konceptit të menaxhimit të trafikut dhe mbrojtjes së komunitetit. **Qytetet do të njohin një transformim rrënjësor** falë qeverisjes sonë.

Ne socialistët, jemi të vetëdijshëm se **aseti më i madh i vendit tonë janë qytetarët**, dhe është **mision i qeverisë të garantojë me çdo kusht sigurinë e jetës së tyre.** Në 20 vjet janë shpenzuar miliarda dollarë në infrastrukturë rrugore, por **rrugët sot nuk ofrojnë asnjë siguri dhe aq më pak komfort**. Do të investojmë shumë fuqimisht në sigurinë rrugore. Në Shqipërinë e sotme **kemi 4 herë më pak automjete për frymë se në vendet e Bashkimit Europian, por në rrugët tona vdesin 4 herë më shumë njerëz.** Nuk do të lejojmë që rrugët shqiptare të kenë këtë bilanc tragjik të humbjes së jetës së njerëzve.

Transporti detar luan një rol të rëndësishëm në transferimin e mallrave midis shteteve, por faktorët politikë nuk kanë arritur ta shfrytëzojnë faktorin gjeografik dhe ta kthejnë këtë transport në një alternative të mundshme zhvillimi për Shqipërinë. Ne synojmë që **ta shndërrojmë Shqipërinë në një vend të respektueshëm për infrastrukturën detare**, duke e kthyer atë njëkohësisht në një *vend tranziti* të mallrave Lindje - Perëndim dhe anasjelltas.

Ky synim do të arrihet, jo vetëm nëpërmjet zgjerimit të mëtejshëm të portit të Durrësit, por edhe përmes **ndërtimit të paktën të një porti të ri tregtar**. Vlora është padyshim një potencial i pashfrytëzuar dhe madje i abuzuar. Shëngjini po ashtu, për thellësinë që ka, përbën një pasuri strategjike në këtë drejtim dhe do të jetë një vlerë e shtuar me impakt të madh në ekonominë e vendit.

Do të ndërtojmë **dy qendra të mëdha logjistike për tranzitimin e mallrave dhe do të lidhim portet me rrjetin hekurudhor dhe infrastrukturën rrugore**, por pikësëpari do të vëmë në funksionim të plotë Administratën Detare. Do të hartojmë të gjithë legjislacionin e nevojshëm për t'i **hapur rrugë investimeve në marina në të gjithë bregdetin shqiptar**, për t'i

dhënë shtysë zhvillimit të turizmit.

Hekurudha nuk do te lihet më tutje në gjendjen e lëngimit. Do të punohet për **zhvillimin e trenave të frekuencës së lartë në territoret më të populluara**, sikundërse do të modernizohet dhe do të rritet siguria e të gjithë rrjetit hekurudhor kombëtar. Prioritet do të ketë edhe **lidhja me rrjetin hekurudhor maqedonas, portin e ri të Vlorës, portin e Porto Romanos dhe portin e ri të Shëngjinit.**

Sektori i energjisë elektrike në Shqipëri do të synojë **furnizimin e pandërprerë të konsumatorëve familjarë dhe jofamiljarë, përmes shfrytëzimit të burimeve të brendshme dhe me kosto të pranueshme dhe të përballueshme.** Transparenca dhe vendosja e rregullave të qarta në tregun e furnizimit me shumicë të energjisë elektrike është domosdoshmëri. Me këtë synim, do të fuqizojmë me disiplinë teknike dhe sipërmarrëse kompannë kryesore të sektorit të energjisë elektrike, **Operatorin e Sistemit të Transmetimit**. Si e vetmja kompani publike me detyra tejet të rëndësishme për rregullimin e tregut me shumicë dhe pakicë të energjisë elektrike, kjo kompani **do të ristrukturohet dhe aftësohet për t'iu përgjigjur nevojave të reja dhe në rritje të sektorit të energjisë elektrike** në Europën Juglindore dhe më gjerë. Është shumë e rëndësishme që të kemi një **Ent Rregullator të Energjisë të pavarur, efiçient dhe transparent.** Pavarësia e ketij organizmi jetik për sektorin e energjisë elektrike dhe të gazit natyror si dhe për tërë vendin, është e lidhur ngushte me vendimarrje efikase, kompetente dhe në kohën e duhur, për t'u shkëputur përfundimisht nga politika.

Kërkesa e lartë për energji elektrike do të balancohet përmes **diversifikimit të lëndëve energjitike për përdorim vetjak familjar** dhe sidomos të aktiviteve prodhuese dhe atyre tregtare private.

Ne jemi ambiciozë dhe pikërisht prandaj synojmë që çdo qytetar dhe sipërmarrje të mund të përfitojë nga pafundësia e mundësive që ofron internetit. Teknologjia e Informacionit dhe Komunikimit (TIK) kërkon një angazhim serioz, dhe jo slogane propagandistike. Infrastruktura me fibër optike ka rëndësi esenciale në përhapjen e internetit me brez të gjerë. Por, kjo infrastrukturë ndesh pengesa serioze për t'u zhvilluar dhe shpeshherë tenton të krijojë monopole. Qeveria

REPUBLIKA E SHQIPËRISË
MINISTRIA E PUNËVE TË JASHTME

Responsible institution — Ministry of Transport and Infrastructure of Albania
Contact information (gov or private) — Port of Shëngjin

Project Summary	NEW Port of SHENGJINI		
Descriptive Title	INTERNATIONAL PORT FOR PROCESSING OF VARIOUS GOODS, COMMODITIES AND PASSENGERS		
Category	*Transport*		
Keywords	Top strategic position, conception as an equivalent part of triangle with Piraeus (GR) and Gioia Tauro (IT)		
	Grant or Loan		
Maturity Phase	*Detailed Technical Study*		
Funds Required	*Total Cost 1,1 billion Euro included the construction cost, port yards, pier and tourism port, installation machinery, equipment, infrastructure, expropriation etc.*	Co-Financing	*Yes*
Potential Start Date	*Month/Year*	Expected Duration	*(months or years)*

Executive Summary

The maritime traffic in Adriatic is becoming increasingly dense lately. The increasing needs for commercial trade and industry of the coastal countries and what is more important the use of Adriatic ports for transiting of goods to landlocked countries such as Republic of Kosovo, Serbia, Austria and central Europe is giving a special push toward the increasing use of maritime transport.

Due to its geo-strategic position Albania plays a key role in terms of mobility not only from Eastern Europe to Western Europe but also to all Mediterranean countries. One of the very important elements for the sustainable economic growth of Albania is the development of the maritime infrastructure which includes all ports and port facilities serving for transport of passengers and processing of goods. Infrastructure is the main basis for the functioning of the transport chain, which starts in the sea and continues with the intermodal transport with other types of transport such as road, rail or air, including service on the free movement of people.

The main purpose of the conceptual project is to establish the relevant general conditions for the development and activation of the Eagle of the Adriatic, which will primarily connect the southern Adriatic and eastern Mediterranean with the Central and Eastern European countries. The Eagle of the Adriatic will also be important on a European scale from the point of view of connecting the Adriatic with the Black Sea, avoiding the highly congested Bosphorus and Dardanelle Strait.

In the light of Pan-European transport corridor no. VIII, terminating at the Eagle of the Adriatic, the adoption of national development policies, with a main focus on transport and spatial planning, is of crucial important in all Western Balkan countries. The development of the Shengjini zone provides great possibilities for the development of the northern area of Albania, not only in relation to issues of transport and Euro-Balkan transit, but also because it increases the possibility of both permanent and temporary employment of a large number of workers, specialists in various fields, and increases the possibility of the development of tourism, trade, the housing construction sector, various industries characteristic of the area and agriculture etc. The port will be the largest employer, both in the region and in the country.

The program of Albanian Government for the development of Maritime Transport

The development of Maritime Transport is based in the National Transport Development Strategy and Integration and Master Plans for each port.

The improvement of the Plan for the development of maritime ports and implementation of projects for the increase of their capacities is an important aspect of the Government's Program and the National Plan for the Transport. It aims to increase the processing capacities of maritime ports, the growth of employment in maritime activities and the design of a modern system in maritime transport. Furthermore, pursuant to the Plan it will be achieved the improvement and specialization of activities in ports and increase their inter-modality, especially the connection with the railway.

In particular, from the Government, is given a special attention for the construction, expansion and development of infrastructure and superstructure of the Shëngjini Port together with the improvement of the facilities and equipment of this port necessary for the processing of goods in port and transport of the passengers from this port to all ports of Mediterranean Sea.

This project will be carried out following the implementation of the Master Plan of Shengjini Port that it has been approved and started to be implemented since 2000. The implementation of the Master Plan of Shengjini Port, will finalize the national strategy for developing and modernizing of maritime ports in Albania.

During 2012 - 2013, following the process of implementation of the master plan of Shengjini port, with the funding by the European Commission and the Albanian Government it has been implemented the construction project of the New quay with the estimated value of 3.6 million euros, from which 3.1 million are funded by European commission (IPA 2008) and 0.5 million euros are financed by the Albanian government.

Current situation in Shëngjini Port

Shengjini Port is the Northern Port of Albania. This port is the closest port to Republic of Kosovo, FYROM, Republic of Serbia and other regional countries. This port is currently providing services for the population of these countries but also for the entire region.

On the basis of the National Plan of Transport, the Port Master Plan and the Medium Term Budget Program it have been committed a series of investments in port infrastructure and superstructure with the objective of increasing the boarding capacity building, the port processing of goods, safety and security of ships and ports, for fast and reliable processing of goods for export-import and transit toward market economy oriented.

During 2012 - 2013, following the process of implementation of the master plan of Shengjini port, with the funding by the European Commission and the Albanian Government it has been implemented the construction project of the new quay with the estimated value of 3.6 million euros, from which 3.1 million are funded by European commission (IPA 2008) and 0.5 million euros are financed by the Albanian government. The project consisted of building the new quay of 110ml and its square behind it with the surface of 5000 m 2.

This port has a positive impact on many regional stakeholders. Interested businesses are increasing their interest in using the Shengjini port for the export-import of their goods. The increasing of the interests is giving a positive impact not only for the port and northern Albania but also on the regional economy. Putting in fully efficiency of this port it will increase the operating capacity and ability of larger ships to enter in it. This project will increase the efficiency in port, the service level not only in the field of the import-export of goods but also for the development of the transit and cross-border relation with Kosovo, assisted by the construction of the several Corridors starting from Shëngjini.

Except processing and transport of goods, this port serves even for transport of passengers and for the mooring of fishing boats.

Detailed project description

(Mandatory chapters) you can add more depending on the nature, importance and maturity of the project – private investors can adjust the template according to their needs as well

The conceptual port survey consists of a number of technical and economic plans. In order to make clear the benefits to the economy and public transport, the road infrastructure in the Euro-Balkan territory that is of interest in terms of communications and goods processing in the new port of Shengjin, has been drawn on various topographic scales. On the basis of the plans, three Balkan corridors have been distinguished, which have the Eagle of the Adriatic as reference center, of which two are most important:

1. The first is the **Mirdite Corridor*: Shengjin - Morine - Prizren - Pristine - Nis - Krajove - Romania***. The Mirdite or Fani Vogel corridor passes as a medial across the territory of Pristine and ends in Nis in Serbia, where there is a connection with European Corridor X. The Mirdite corridor has two main branches ***Kridorin - Morine - Pristine - Nis – Krajove***, where it divides towards Belgrade and Skopje. The ***Morine - Pristine - Nis*** corridor is very advantageous from a geophysical aspect compared with all other road directions involving descent from the Balkan plains to the coastal lowlands of the Adriatic Sea.

2. The ***Shengjin - Shkoder - Podgorica*** corridor provides a transit link between Montenegro and southwestern Europe, while the Shkumbin corridor enables part of the transit of goods and people. Final goods distribution is clear from the line of the aforementioned axes.

Based on the urban area plan of the Albanian Euro–Balkans transit corridors, it is calculated that over 230,000 km2 of the Balkans require the transiting of goods via the port, signifying a minimum volume of 40 million tons of goods per year. The survey of the Eagle of the Adriatic concept includes a number of graphic charts of the areas of influence of maritime transport that benefit from Shengjin's geographic position. These geophysical charts serve as »de facto« arguments in favor of the great economic value of the geographic location of the Albanian coast.

The data described below proves that due to its dimension and strategic position Europort Shengjin will grow to the most important port in Adriatic region for supply of all goods to Eastern- and Central-Europe!

COMPARISON OF CAPACITIES

PORT	Tons/year	Container/year
BARI (IT)	5.554	24.000
TRIESTE (IT)	48.160.000	215.000
BRINDISI (IT)	10.500.000	600.000
TARANTO (IT)	49.400.000	892.000
GENOA (IT)	56.370.000	1.625.000
GIOIA TAURO (IT)	23.844.000	3.161.000
KOPER (SI)	17.000.000	218.000
SHENGJIN*	**60.000.000**	**2.600.000**

Project/Investment Details

Project description

The feasibility study of the project "Eagle of the Adriatic" Europort Shengjin is the product of many years of studies on marine circulation geometry and the needs of ports on the eastern Adriatic coast. This major port facility also is in conformity with Anglo–American interests and the European economic development of Southeastern Central Europe, the Central Balkans and the prospect of connecting the Adriatic with the Black Sea etc.

The "Eagle of the Adriatic" project is planned to modernize the design standards. All port facilities meet all the requirements of an international port in terms of construction and function. The structures of the port are designed to conform organically to the coastal relief.

The study consists of a Technical Report, Geological Survey, Environmental Study, Emergency Research and Technical Overview, with a format of 50 x 60 cm, 65 sheets. The study deals with all the technical, organizational, economic, engineering, operational, technological and municipal problems involved in the construction of an international port.

The proposed port is located in a geographical position that reduces the distance of sea and land routes between Europe and the Balkans, and vice versa. The terminals and harbor spaces are dimensioned to allow speedy connection between the ship and the port area.

It is planned to be the deepest port of the Mediterranean, capable of processing all sizes of ships and types of goods for Euro-Balkan export-import capable of processing a minimum of 2.6 million containers per year, or about 52% of annual capacity of goods. It has the processing capacity to double the number of containers. It will be able to process liquid commodities and bulk ships etc.

In addition to the port yards, the port has available a coastal area of (5000 x 300) m = 1,500,000 m^2 and behind the tunnels there is large free area for the storage of goods (on Kakariqi plain).

The plan is in the form "COMB", while the terminal inclination favors the movement of ships.

Dimensions refer to goods processing rates (tons of goods/m^2 wharf/year, tons of goods/m^2, yard/year, tons of goods/commodities m^3/m^2 wharfs, tons of goods/yard, yard/warehouse etc...), while the dimensions of the terminals have been calculated from the experience of design standards of Mediterranean ports (Marseille, Genoa, etc.)

Differential dimensions of the entrance and exit of ships are calculated according to sea currents and winds.

Raw material for the construction of port is available on site and a physical-mechanical analysis of the limestone rocks of the coast has already been made. The abundant availability of raw materials at the site of port construction is of course an advantage in terms of construction time, construction organization and reducing construction costs.

Three tourism ports are located on both sides of the Eagle of the Adriatic. The plans for tourism ports have been calculated by projecting average rates. S = 100-130 m/per 1 boat/ship.

Infrastructure is divided into two groups:
- A - internal infrastructure, which means roads within port terminals and yards;
- B - external infrastructure or connection of the port infrastructure with Albanian and Balkan national roads.

Interior port infrastructure consists of demarcation roads between yards and terminals, which are provided with four lanes, roads within platforms are provided with 3 lanes and roads within buildings, warehouses for yards and terminals are designed with two lanes.

The construction costs of internal roads are estimated together with the construction costs of port terminals and yards. External infrastructure costs for the connection of the port to national and Balkan infrastructure are estimated at 104,484,000 EUR. The key elements of external infrastructure are:

Tunnels, 2 x 2.8 km = 5.6 km
Four lane roads = 5.5 km
Road towards Shengjin L = 4 km
Road towards Velipoja L = 6 km
Reconstruction of roads and high waters disposal L = 3.5 km
Railway of L = 9 km

The study also details the connection of the port to external infrastructure or with Albanian and Balkan national roads. The link with the national roads ***Tirana-Lezha-Shkoder-Montenegro*** *and* ***Lezha-Kukes-Pristina-Nis*** etc is via tunnels under the mountain of Rencit, exiting on Torovica plain. In addition to the tunnels, the construction of roads connecting with the urban centers of Velipoja and Shengjin is also planned.

The projected also envisages the building of a railway network that extends to the perimeter of the terminals and the spaces separating the goods processing yards. *The port railway infrastructure connects with the national railway network Lezha- Shkoder after emerging from tunnels in the area of Torovica.*

For the construction of the external infrastructure network, the cost is calculated for each route separately.

Within the concept of infrastructure, the study also includes technical schemes of the movements of surface waters, municipal water, etc. Since the height of the port yards will be 3 m above natural sea level, the possibility exists of designing and constructing municipal sanitation of sewage and wastewaters, electric cable channels and potable water supply and gas and fuel pipelines for emergency structures, without obstructing the port facilities.

Given the position of the coast and the escarpment of Renci Mountain, with much sun on the southwestern exposure, the possibility is treated in the final draft for the production of renewable energy from the sun, wind and deep processing of municipal and urban waste etc.

The concept of infrastructure in the project means not only road traffic and railway lines but the entire technological infrastructure described in item 4.

The cost of technological infrastructure is covered in the construction of the port yards and terminals.

External roads or infrastructure are also available for connecting the tourism ports with the Albanian and Balkan hinterland.



NATIONAL CENTE FOR SECURITY AND DEFENCE

SHAPING THE FUTURE ALBANIAN NATIONAL MARITIME SECURITY STRATEGY

(Second edition)

Captain (Navy - R) Artur Meçollari
Assistant Suard Alizoti

NCSD Papers
Tirana, April 2014

Research Paper

National Center for Security and Defence (NCSD)

SHAPING THE FUTURE ALBANIAN NATIONAL MARITIME SECURITY STRATEGY

(Second edition[1])

Captain (Navy - R) Artur Meçollari[2]
Assistant Suard Alizoti[3]

Tirana, 2014

[1] First edition of this article is published by 1) Symposium: "Sistemi detar shqiptar dhe pervoja europiane". Universitety "Ismail Qemali, Vlore. 14-15 May 2010. ISBN 9781609850012 (Albanian); 2) Magazine "Marrëdhënie Ndërkombëtare", Tirana, Winter 2011 (Albanian); 3) "Revista Marittime", Italian Navy, Roma, August 2011 (Italian); 4) Magazine "Revista Ushtarake", TRADOC, Tirana, March 2012 (Albanian) and 5) Magazine "Revista Ushtarake", TRADOC, Tirana, June 2012 (English).

*[2] **Captain (R) (NAVY) Artur Meçollari** has served for 23 years in Albanian Armed Forces of the Republic of Albania. His has served as a Deputy Commandant of Albanian NAVY.*

*[3] **Mr. Suard Alizoti is a** Professor at "Ismail Qemali" University, Vlora.*

regional maritime nations. The application of UNCLOS 1982 in the Albanian maritime area of interests and broader is in full compliance with its national maritime interests.

The expected economic development of Albania, as mention above, will require exploitation and exploration of natural resources within its sovereign rights maritime space. It is in the interest of Republic of Albania to put in its agenda the delimitation of its maritime boundaries with its neighbouring countries. It will legitimize the national sea space where Albania will exercise its sovereignty and sovereign rights. Due to the responsibilities of Albania by ratifying the UNCLOS 1982 and Hamburg Convention 1979[32], Albania should start as soon as possible negotiations with its maritime neighbouring countries on Maritime Search and Rescue (SAR) Agreements[33].

The application of UNCLOS 1982 in the Adriatic and Ionian Sea is very complex and conflicting issue. It must be consider by the Albanian authorities as a long term process. The Albanian diplomacy need to draft a clear platform with achievable objectives through the proper usage of national instruments, by taking advantages from the coming opportunities and shaping "*temporary focused in objectives*" regional alliances.

4. Promotion and support of the maritime economy

Sustainable economic development of the country requires the promotion and support of the new economic dimension: maritime industry. The new maritime economic trend predicts the Albanian maritime area as one of the most important gateway toward east and vice versa, as well as its increasing exploration of the maritime natural resources. Policy formulation and legislation adaption is needed for the expecting maritime economic developments.

The maritime transport has a strategic importance for the Republic of Albania. Nowadays, Albanian ports processing is not performing in the expected figures, while their total annual processing capacities goes up to 5-6 million tons per year[34]. The expecting flow of goods, east-west and vice-versa, will require the increasing ports processing capacities up to about 16 million tons for 40 inhabitants of Albania, Kosovo, Serbia, Macedonia and transiting parts of Bulgaria and Rumania[35]. The actual port processing in Albania can't allow easy flow of the expecting regional trade.

Other than regional trade flow, TAP and Shëngjin Europort projects will considerably increase the Albanian ports processing capacities and the international maritime trade

[32] *IMO Search and Rescue 1979 convetion known as Hamburg Convention 1979, is ratified by Albania by Law Nr. 9055 date 24.04.2003.*

[33] *Albania has no agreement with its maritimeneighbors countries on Maritime SAR. On May 19, 2000 Ministry of Transportation, which was responsible in Albania for Maritime SAR prior approval of Coast Guard Law, signed an agreement with Ministry of Transportation of Italy for cooperation in Maritime SAR. The agreement was ratified by Italian Parliament and entered into force on December 2001. Albania still hasn't ratified the agreement. (noted by authors).*

[34] ***File, Çapajev Dr.*** *Kontrolli i hapësirës detare të Shqipërisë dhe ushtrimi i sovranitetit të Shtetit Shqiptar. Shtëpia Botuese e Ushtrisë. Tirana. 2009 P. 34.*

[35] ***Idem.*** *P. 100. Population of Albania, Macedonia, Kosovo and Serbia is about 16 million inhabitants. According to the calculation of Dr. File, accounting only half of population mention above, multiplying with 2 tons for every inhabitant, result that the average expected flow of goods through Albania will be 16 million tons. Ports in Puglia Region in Italy can process up to 28 million tons per year, while ports in Bulgaria can process up to 20 million tons.*

through Albania. TAP[36,37,38] is going to transit through Albania 10-20 million m^3 per year[39], while a branch is going to be used through Albania for regional needs. When and if Shëngjin Europort will be built, it will have a processing capacity more than 40 million tons per year[40]. Plans expect Albania to increase the maritime processing trade around twenty times in next ten years, by showing to turn into a maritime regional power.

The easy flow of the expecting regional trade and broader requires a new balance on funding roads, rails and port infrastructures networking. Despite Shëngjin Europort project, Albania needs to be focused on building port processing capacities mainly in Bay of Vlora, as an unlimited capacity and all year weather bay, rather than Durres Port[41], which has limited enlargement opportunities. Expected trade figures need national politics harmonization in regional terms. "*Transportation infrastructure throughout most of Southeastern Europe, including Albania, has been under-funded, neglected, and not harmonized with European Union standards*[42]*"*.

5. Respecting the fundamental freedom of the Law of the Sea

Promotion and support of the maritime activities is closely connected to the respecting of the fundamental freedoms of the Law of the Sea. The new expecting dimension of national maritime affairs will require guarantying the respect of two maritime freedoms: navigation and economic freedom.

Freedom of navigation is one of the most important fundamental freedoms of the international law of the sea and the backbone for developing maritime activity. In the same time, it is one of the national sovereignty challenges on the actual EU integration phase of Albania. Controlling and managing the maritime borders, can't limit the freedom of navigation. Freedom of navigation is vital also for the maritime and coastal tourism. Temporary and local sea denial[43], is a theory, which denials your adversaries using the sea. It can't be apply for harming your own forces or activities. Moratorium of speed boats was a mistake, which didn't improve the maritime border control and "*was not certainly the right way to address permanently those threats"* [44]. Moratorium of speed boats was in force

---

[36] ***TAP – T**rans **A**driatic **P**ipeline.* *TAP is a proposed pipeline project to transport natural gas from the Caspian and Middle East regions via a new gas transportation route starting in Greece via Albania and the Adriatic Sea to Italy and further to Western Europe. (noted by author).*

[37] ***Goga, Anastas and Metalla, Osman.*** *Implementimi i sistemeve te reja te akostimit dhe shkarkimit te anijeve te gazit te lëngshëm dhe hidrokarbureve ne det. Symposium: Albanian Maritime System and EU experience University "Ismail Qemali, Vlore. 14-15. Aulona Press. May 2010. P 139-140.*

[38] *From geo-political and geo-economic point of view, these complex infrastructure networks "are of strategic importance for Italy" -* ***Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Italy***
http://www.esteri.it/MAE/EN/Politica_Estera/Aree_Geografiche/Europa/Le_reti_infrastrutturali.htm

[39] ***TAP.*** http://www.trans-adriatic-pipeline.com/al/projekti-tap/koncepti/.

[40] ***Albanian Construction Portal.*** *http://acp.al/Projekti-Europorti-i-Shengjinit-ne-proces-finalizimi.*

[41] ***Durres Port Authority*** *– "The Port of Durres is the principle port in Albania, handling roughly 90 per cent of the country's international maritime trade tonnage and 85 % of all the export and import trade of the country. The actual level of traffic is about 3,8 million tons per year".*

[42] ***US Commercial Service*** *- http://www.trade.gov/.*

[43] ***Sea Denial -*** *Sea denial is a subset of sea control. Sea denial is achieved when maritime forces prevent an opposing force from using the sea for its own purposes. Sea denial is normally exercised in a given area and for a limited time –* ***GlobalSecurity.org***

[44] ***Gerveni, Rear Admiral Kristaq.*** *The state action at sea – Albanian perspective. Symposium: Albanian Maritime System and EU experience University "Ismail Qemali, Vlore. 14-15. Aulona Press. May 2010. P. 85.*



MINISTRIA E MJEDISIT
AGJENCIA KOMBËTARE E MJEDISIT

RAPORTI PËR GJËNDJEN E MJEDISIT

Tiranë, 2014

Botim i Ministrisë së Mjedisit

REPUBLIKA E SHQIPËRISË
MINISTRIA E MJEDISIT

Përgatitja e këtij raporti u realizua
nga stafi i Agjencisë Kombëtare të Mjedisit

Agjencia Kombëtare
e Mjedisit

Përgatitën raportin:

Alban PRIFTI
Shpati BRAHO
Loreta SULOVARI
File PREKA
Sofie ÇELIKU
Hektor XHOMARA
Kostandin DANO
Gjystina FUSHA

Shtypur në: botime Albas

Bujqësia. Eshtë një nga sektorët kryesore të ekonomisë së vendit duke kontribuar me 21% të PBB-së. Familjet rurale vazhdojnë të mbizotërojnë me mbi 50% të popullsisë dhe bujqësia përbën një altërnativë të qëndrueshme të zënies me punë të njerëzve në këto zona. Rritja mesatare reale në këto vitet e fundit në bujqësi rezulton të jetë në nivelet e 3-3.5% në vit, duke u vlerësuar si akoma larg potencialeve reale që bujqësia në vendin tonë ofron. Bujqësia është e sunduar nga ferma me sipërfaqe të vogla (mesatarisht 1.13 ha), këto të copëtuara në parcela të vogla. Ky parcelizim sjell vështirësi në prodhimin dhe tregtimin e produkteve bujqësore dhe vështirësi në përdorimin e mekanikës bujqësore gjithashtu. Të ardhurat e siguruara nga Produktet bujqësore janë veçanërisht të orientuara drejt plotësimit të nevojave të familjeve të fermerëve. 69% e produkte bujqësore importohen nga Bashkimi Evropian.. Ndër këto produkte mund të përmendim: bimë, fidana, perime, drithëra, fruta, lëngje dhe ekstraktë etj. Numri i fermave (me madhësi nga 1-2 ha) sipas mynyrës së plugimit për 2013 ishtë: 544840. Këto lloje plugimi përfshinin punimin me dorë, me kafshë dhe me traktor.

Transporti Rrugor. Transporti rrugor është forma kryesore e lëvizjes së mallrave dhe pasagjerëve në Shqipëri. Rrjeti rrugor në Shqipëri me të gjitha llojet e rrugëve, ku mund të lëvizin automjetet, është rreth 18.000 km i gjatë ku 3.636 km janë Rrugë Nacionale. Shqipëria ka një park automjetësh prej më shumë se 350 000 mjetësh, shumica dërmuese e të cilëve të përdorura. Rritja mesatare vjetore është relativisht e lartë 11.3 %. Pamjaftueshmëria e infrastrukturës konsiderohet sot si një ndër shkaqet kryesorë për nivelin e lartë të ndotjes në zonat urbane. Shembull tipik për këtë është Tirana ku përqëndrimi i ndërtimeve dhe zhvillimi i infrastrukturës brenda unazës së vogël ka shkaktuar në disa pika nivele deri 10 herë më të larta se norma (PM10- 432 mg/m3 kundrejt 45 që është norma). Opinioni i përhapur se kjo vjen prej numrit të lartë të mjeteve, apo vjetërsisë së tyre nuk është i bazuar sepse indeksi i motorizimit është shumë i ulët (9 mjetë për 100 banorë kundrejt mesatares europianë 60/100).

Transporti Detar. Shqipëria është e vendosur në një pozicion gjeografik mjaft të favorshëm, në pjesën jug-lindore të Ballkanit, ku 1/3 e kufirit e ka det, me një vijë bregdetare prej rreth 440 km, dhe me kushte të favorshme natyrore. Në Shqipëri transporti detar mbështetet tek portet detare, të cilat luajnë një rol të rëndësishëm jo vetëm për zhvillimin e transportit por njëkohësisht edhe për zhvillimin e tregtisë ndërkombëtare dhe ekonominë e vendit. Portet kryesore të vendit janë:

- ***Porti Detar i Durrësit****,* rreth 38 km larg Tiranës.Ai është porti më i madh i vendit, dhe ndër më të mëdhenjtë në detin Adriatik dhe Jon si dhe një nyje shumë e rëndësishme për për tregun ndërkombëtar. Porti i Durrësit është pozicionuar në pjesën jug-Perëndimore të qytetit të Durrësit. Infrastruktura operacionale përbëhet nga 11 kalata me një thellësi kalate qëvarion nga 7.5 m – 11.5 m. Porti i Durrësit ka aktualisht 78% të tregtisë detare në nivel kombëtar.Gjatë shtatorit të 2013 BERZH financoi me 10 milion euro një projekt për thellimin e kanalit hyrës dhe të basenit të portit në mynyrë që në port të mundësohet hyrja e anijeve më të mëdha.
- ***Porti Detar i Vlorës****,* i dyti port i madh në Shqipëri, i vendosur rreth 90 km në jug të Portit të Durrësit, i përcaktuar si porta e dytë hyrëse e Korridorit VIII. Këtu kryhet përpunimi i anijeve traget me pasagjerë dhe anijeve me mallra duke mbuluar rreth 10% të mallrave export-import. Në terminalin e trageteve të këtij porti kaluan 10% më pak pasagjerë krahasuar me të njëjtën periudhë të 2012. Masterplani i këtij porti, një bashkpunim i qeverisë Shqiptare me atë Italiane synon transformimin gradual të tij brenda një periudhe 2-3 vjeçare. Ky masterplan ishte në fazën e tenderimit ndërkombëtar gjatë gjysmës së parë të 2013.
- ***Porti Detar i Shëngjinit,*** i vendosur rreth 60 km në veri të portit të Durrësit dhe është porti i vetëm në këtë zonë, merret kryesisht me përpunimin e mallrave të ndryshme në rifuxho

si dhe karburante. Porti po zhvillohet me qëllim rritjen e aftësisë akostuese, përpunuese dhe sigurinë e lundrimit. Projekti “Europorti i Shëngjinit” i cili parashikohet të ndërtohet në bregdetin shkëmbor të Shëngjini ka një vlerë prej 2,2 miliardë eurosh, ishte në fazën e fizibilitetit të plotë gjatë 2013.

- ***Porti Detar i Sarandës,*** është një port sekondar i vendosur rreth 160 km në jug të Portit të Durrësit, ku përpunohen anijet e pasagjerëve dhe me mallra. Edhe ky port po zhvillohet në drejtim të shndërrimit të tij në një port turistik. Një projekt i bankës botërore me vlerë 4 milion dollarë nga të cilat 20% sigurohen nga qëveria shqiptare synontë ndërtimin e porteve të jahtëve të ndarë nga kalatat e shkarkimit të anijeve. Ky port parashikohej të përfundontë në shtatorin e vitit 2011, por për shkaqe të ndryshme punimet kanë vazhduar edhe gjatë vitit 2012, aktualisht përpunimi i mallrave bëhet në gjirin e Limionit, përpunimi i mallrave bëhet me elektrovinç GANZ 5 T, ka një kalatë për përpunimin e trageteve me gjatësi 60 m linear dhe zhytje 3.5 ml thellësi.

Transporti Hekurudhor. Nga 18 000 km të rrjetit të përgjithshëm rrugor, rrjeti hekurudhor zë 447 km linjë kryesore dhe 230 km linjë sekondare. Ai shtrihet nga veriu me stacion kufitar Bajzën deri në jug me stacion fundor Vlorën, e deri në lindje me stacion fundor Pogradec, në kufi me Maqedoninë. Rrjeti hekurudhor shqiptar lidhet me rrjetin hekurudhor ndërkombëtar nëpërmjet linjës Bajzë - Podgoricë, Mal i Zi, ku aktualisht kryhet transporti ndërkombëtar i mallrave, por ky shërbim nuk ofrohet për pasagjerë. Ai lidhet gjithashtu me Portin e Durrësit, që është edhe porti hyrës i Korridorit të VIII-të. Trenat nuk janë elektrikë.
Tre linjat hekurudhore të Shqipërisë janë:

- Nga Tirana me drejtim veriun e Shqipërisë, duke kaluar në Vorë, Mamurras, Laç, Milot, Lezhë, Shkodër, Bajzë dhe Hani i Hotit(për pasagjerë deri në Shkodër).
- Nga Tirana me drejtim juglindjen e Shqipërisë, duke kaluar në Durrës, Golem, Kavajë, Rrogozhinë, Peqin, Elbasan, Librazhd, Përrenjas dhe Guri i Kuq. Ky i fundit ndodhet fare pranë qytetit të Pogradecit.
- Nga Tirana me drejtim jugun e Shqipërisë, duke kaluar në Durrës, Golem, Kavajë, Rrogozhinë, Lushnje, Fier dhe Vlorë.

Transporti Ajror. Zhvillimi i Transportit Ajror në Shqipëri mbështetet tek i vetmi Aeroport Ndërkombëtar “Nënë Tereza” në Rinas, i cili është i vetmi aeroport funksional në vend. Aeroporti ndodhet rreth 17 km në veri Perëndim të Tiranës. Aeroport tjetër rajonal në Kukës është funksional por jo në përdorim të plotë siç ishtë planifikuar. Përveç Aeroportit ‘Nënë Tëreza’ në Shqipëri ekzistojnë tetë pista të tjera aviacioni civil, shumica prej tyre të paasfaltuara dhe disa prej tyre të tjetërsuara në përdorim. Brenda vendit, për momentin nuk egziston një shërbim i tillë për shkak të mungesës së interesit për këtë lloj transporti, kjo si rrjedhojë e tregut të kufizuar dhe distancave relativisht të vogla.

ZHVILLIMI TURIZMIT NË SHQIPËRI

Shqipëria ka përafërsisht 450 km vijë bregdetare. Bregdeti Adriatik shquhet për plazhet ranore dhe të cekëta, këto të fundit shumë të përshtashme për pushimet e familjarëve. Bregdeti i Jonit, i quajtur ndryshe “Riviera Shqiptare”, me shtrirje nga Vlora në Sarandë, shquhet për panoramat mjaft të bukura si dhe për cilësinë e lartë të ujërave detare. Ky bregdet është shkëmbor dhe kryesisht i ashpër me male të thepisur që bien me pjerrësi në det. Ajo çka përbën të veçantën

Postuar më: 16 Janar 2014

Nënshkruhet Protokolli i Sesionit të Tetë të Komisionit të Përbashkët “Për Bashkëpunimin Ekonomik e Tregtar Shqipëri-Kinë”.



FJALA E PLOTË E MINISTRIT ARBEN AHMETAJ

I nderuar Zoti Xiaofeng,

Të nderuar anëtarë të delegacioneve kineze dhe shqiptare,

Zonja dhe Zotërinj,

Do të doja të shprehja ngrohtësisht mirëseardhjen për të ftuarit tanë kinezë në Shqipëri.

Jam i nderuar që pas takimit të Kryeministrit Kinez dhe Kryeministrit shqiptar ne Bukuresht unë sot pres këtë delegacion të Ministrisë së Tregtisë së Kinës në kuadër të Sesionit të Tetë të Komisionit të Përbashkët për Bashkëpunimin Ekonomik e Tregtar. Këto takime dhe vizita të larmishme janë një dëshmi e fuqishme e marrëdhënieve të shkëlqyera dypalëshe dhe të një dialogu intensiv dhe bashkëveprimi midis Shqipërisë dhe Kinës.

Ky Sesion për Ekonominë dhe Tregtinë është jashtëzakonisht i rëndësishëm për ne, sepse Kina është ekonomia e dytë më fuqishme në botë ndaj dhe nxitja e raporteve ekonomike mes vendeve merr një rëndësi të veçantë në këtë periudhë kur aktiviteti ekonomik në vendin tonë është ngadalësuar.

Vendi ynë trashëgoi një model ekonomik me mitje ekonomike pa punësim, me borxhe dhe me mbështetje në remitanca (të cilat pësuan rënie në vitet e fundit për shkak të krizës).

Qeveria e re shqiptare është angazhuar të ndërtojë një model të ri ekonomik të zhvillimit të qëndrueshëm, të shoqëruar me një disiplinë të re fiskale, me luftë ndaj informalitetit, nxitjen e prodhimit vendas dhe kthimi në faktorë mitjeje të burimeve natyrore të vendit.

Taksimi i ndershëm, mbështetja e sipërmarrjes (me fokus në në ndërmarrjet e vogla dhe të mesme), garantimi i konkurrencës së lirë, si edhe përgjegjshmëria në marrëdhëniet me komunitetin e biznesit janë prioritet i qeverisë së re.

U ul tatimi mbi të ardhurat personale për 97% të shqiptarëve, përmes heqjes së taksës së sheshtë dhe vendosjes së taksimit të ndershëm, u eleminua taksa e biznesit të vogël dhe u ul tatimi mbi fitimin për biznesin e vogël nga 10% në 7,5%. U eleminua tatimi mbi vlerën e shtuar për shërbimet shëndetësore dhe barnat.

Në funksion të tërheqjes së investimeve direkte ne po punojmë për krijimin e një klime të favorshme dhe tërheqëse për biznesin. Nga ana jonë janë marrë këto masa:

Njohëm borxhin që ish qeveria kishte ndaj biznesit dhe do të paguajmë në mënyrë transparente dhe të drejtë borxhet e akumuluara ndaj bizneseve gjë që do të vërë në lëvizje ekonominë dhe do të ndikojë pozitivisht në mitjen e saj.

Është ngritur “Këshilli Ekonomik Kombëtar”, nën drejtimin e Kryeministrit, me pjesëmarrjen e përfaqësuesve të biznesit dhe konsulentëve me famë botërore, për konsultime në funksion të vendimmarrjes, si edhe për dëgjimin e drejtpërdrejtë të shqetësimeve të tyre në lidhje me procedura burokratike apo të padrejta që frenojnë aktivitetin e tyre.

Çdo sipërmarrje ka tashmë mundësi të “ankimit online” për proçedurat ligjore dhe administrative, duke aksesuar në faqen zyrtare të Ministrisë së Zhvillimit Ekonomik, Tregtisë dhe Sipërmarrjes, si dhe në faqen e Këshillit Ekonomik Kombëtar që është duke u ngritur.

Ne do të angazhohemi të krijojmë një sistem rregullator që lehtëson funksionimin e tregut dhe që mbron interesat e publikut , një sistem që buron dhe administrohet nga institucione solide.

Ne vlerësojmë bashkëpunimin e deritanishëm me qeverinë kineze, bashkëpunim ky: financiar, ekonomik, tregtar e teknik.

I jemi mirënjohës qeverisë kineze për kontributin e saj në financimin e projekteve në sektorë të ndryshëm të ekonomisë dhe për asistencën teknike të ofruar për ngritjen e kapaciteteve, për stafet teknike dhe funksionarët e administratës shqiptare.

Marrëdhëniet ekonomike dhe tregtare mes vendeve tona vitet e fundit kanë pësuar rritje por shkalla e tregtisë dhe e bashkëpunimit ekonomik mbetet nën mundësitë reale. Duam që shkëmbimet tona tregtare të rriten dhe ky është momenti i duhur për të vepruar. Bashkëpunimi jonë duhet të rritet akoma më shumë me veprime konkrete.

Kina është një partner shumë i rëndësishëm tregtar për Shqipërinë. Ne do të angazhohemi që të lehtësojmë tregtinë midis kompanive kineze dhe shqiptare dhe operatorëve ekonomikë dhe për të adresuar çdo problem të mundshëm tregtar.

Edhe pse distanca gjeografike midis vendeve tona mund të konsiderohet si një disavantazh për realizimin e aktiviteteve të planifikuara dhe vënien në jetë të projekteve konkrete, vullneti ynë politik për rritjen e bashkëpunimit është mjaft i fortë për të kapërcyer këto pengesa fizike. Për më tepër, sot mund të shfrytëzohen mjetet e ofruara nga teknologjia dhe informacioni dhe tregtia elektronike. Zhvillimi i tregtisë elektronike ndërkombëtare sigurisht do të nxitë edhe shërbimet e biznesit elektronik, çka do të bëhet edhe një pikë e re për rritjen e bashkëpunimit mes vendeve.

Sipas informacioni më të fundit të Qendrës Kombëtare të Regjistrimit (QKR) janë rreth 83 kompani kineze të pranishme në Shqipëri-kryesisht kompani të vogla. Ne do të vlerësonim së tepërmi rritjen e prezencës së kompanive kineze për të investuar në të gjithë sektorët e ekonomisë në të ardhmen ndaj po marrim të gjitha masat për të lehtësuar hyrjen e biznesit të huaj në Shqipëri.

Themelimi në shtator 2013 i "*Dhomës së Tregtisë Kinë-Shqipëri*" besojmë se do shërbejë si një pikë takimi për aktorët e zhvillimit të vendit dhe mes investitorëve dhe qeverisë. Ajo do të shndërrohet në një urë lidhëse për bashkëpunimin ekonomik mes dy vendeve dhe do të ndikojë në tërheqjen e më shumë investimeve kineze në Shqipëri.

Për sa kohë që të dy vendet ruajnë besimin për bashkëpunim dhe mes tyre ka një marrëdhënie miqësore historike, ne jemi te hapur për një bashkëpunim gjithëpërfshirës. Ne besojmë fuqimisht se ***energjia, transporti dhe infrastruktura*** janë fusha bashkëpunimi me një potencial të madh për të përfituar. Përpjekjet tona drejt shfrytëzimit të përdorimit më të mirë të potencialeve të vendeve tona do të japë fryt në dobi të popujve tanë.

Ne vlerësojmë rëndësinë që ka për qeverinë shqiptare "Nisma e Bashkëpunimit Kinë – vendet e Europës Qendrore e Lindore" dhe platforma e saj prej 12 pikash, lancuar në prill 2012 nga ish-Kryeministri kinez, z. Wen Jiabao.

Ne do të studiojmë të gjitha projektet e zhvillimit dhe mundësitë për financimin e tyre, në fushat tona prioritare si energjetikës, në infrastrukturë, transport, industrinë nxjerrëse dhe përpunuese të mineraleve, bujqësi, zonat e lira, arsim dhe kulturë, me ndikim të drejtpërdrejtë në zhvillimin e qëndrueshëm të ekonomisë shqiptare.

Ne jemi të interesuar të njohim termat e referencës të paketës së propozimeve që lidhen me aplikimin në fondin kinez të kreditimit prej 10 miliard $ si dhe në atë të investimeve prej 500 milion $ dhe shpresojmë se projektet që do të propozohen do të konsiderohen financiarisht në terma të leverdisshëm.

Ne ftojmë investitorët kinezë për të investuar në zhvillimin e zonave ekonomike mbi bazën e partneritet të sektorit publik me atë privat duke shpresuar futjen e teknologjisë së avancuar dhe marrjen e përvojës kineze në drejtim të krijimit të zonave ekonomike dhe parqeve industriale.

Lidhur me fushën e transportit dhe infrastrukturës, një nga projektet tona prioritare është "Ndërtimi i Portit të ri të Shëngjinit"- një projekt jo vetëm për Shqipërinë, por për Kosovën, Serbinë, Bullgarinë dhe për gjithë rajonin, i cili do të ndikojë në zhvillimin e gjithë rajonit, sidomos në rritjen e shkëmbimeve tregtare.

Ne jemi të interesuar për bashkëpunim në fushën e detarisë, ndërmjet dy vendeve, bazuar në standardet ndërkombëtare e cila do të krijojë një bazë reale për rritjen e bashkëpunimit në këtë fushë.

Ne do të vlerësonin edhe bashkëpunimin në Partneritetin Publik Privat (PPP) të rrjetit hekurudhor apo bashkëpunime në fushën e pjesëve të këmbimit për "rolling stock" dhe infrastrukturën apo dhe në fushën e ujësjellës–kanalizime, ku pala shqiptare do të vlerësonte asistencën dhe bashkëpunimin e palës kineze lidhur me politikat, shërbimet dhe trajtimet në sektorin ujësjellës-kanalizime.

Sa i takon sektorit energjetik, nga pala shqiptare janë identifikuar një numër i konsiderueshëm projektesh të rëndësishme si psh.

"Për rritjen e kapaciteteve gjeneruese të energjisë elektrike- ku përfshihen Projektet: "Ndërtimi i hidrocentraleve mbi lumin Drini i Zi (Skavica) dhe "Ndërtimi i Hidrocentraleve mbi lumin Vjosa" dhe "Për rritjen e kapaciteteve transmetimit të energjisë elektrike*"* ku përfshihet projekti: "Ndërtimi i Linjës 400 kV nënujore të Interkonjeksionit Shqipëri–Itali",projekte të cilat do të ndikojnë pozitivisht në zhvillimin e qëndrueshëm të këtij sektori, si dhe në rritjen e sigurisë së furnizimit të vendit me energji elektrike.

Një formë bashkëpunimi mund të jetë në burimet e rinovueshme të energjisë, në transferimin e njohurive dhe teknologjive dhe të sistemeve të paneleve diellore, në fushën e prodhimit dhe transformimit të energjisë diellore, duke marrë në konsideratë që Republika Popullore e Kinës është prodhuesi më i madh botëror i celulave fotovoltaike.

Bashkëpunimi në sektorin e Hidrokarbureve dhe sektorin e shfrytëzimit të burimeve minerare mund të jetë formë tjetër bashkëpunimi. Zbatimi i Projektit të Gazsjellësit TAP/IAP, do të jetë një mundësi e mirë për tërheqjen e bizneseve kompetitive kineze, në projektet e gazifikimit të Shqipërisë.

Ne shprehim interes për bashkëpunime dhe partneritete me kompani homologe kineze duke krijuar ndërmarrje të përbashkëta (joint venture). Disa sektorë të tjerë ku ky bashkëpunim do të jetë i suksesshëm dhe me përfitime të dyanshme janë psh: industria e fasonit dhe industria përpunuese e ambalazheve, ku teknologjia kineze gjen traditën e mirë që Shqipëria ka patur në këtë sektor në të kaluarën, fushat e bujqësisë, blegtorisë dhe turizmit.

Një tjetër formë bashkëpunimi, janë bashkëpunimet institucionale, mes institucioneve hartuese dhe zbatuese të politikave ekonomike, mes agjensive në ndihmë të biznesit dhe investimeve, lidhur me zhvillimin e sektorit privat, të konkurrueshmërisë, mbrojtjes së konsumatorit, zonat ekonomike dhe parqet industriale, nxitjen e eksporteve, si dhe në drejtim të shkëmbimeve të informacioneve dhe të marrjes së përvojës kineze.

Uroj që ky Sesion të nxisë bashkëpunimin dypalësh në të gjitha fushat e ekonomisë. Shpresoj që edhe përfaqësuesit e biznesit të reagojnë shpejt dhe të kenë kontakte të frytshme dhe dialog më intensiv, dhe pse jo edhe firmosje kontratash të reja.

Faleminderit