

AUTOSTRADA DETARE

Transporti detar, prej kohësh është cilësuar si një aktivitet përcaktues i zhvillimit ekonomik dhe social të një vendi. Në ditët e sotme për efekt të globalizimit dhe të transferimit të kapitaleve dhe mallrave, bota gjithnjë e më shumë po merr pamjen e një qendre të madhe tregtare pa kufi, në të cilën për shkak të liberalizimit të tregtisë ndërkombëtare dhe të decentralizimit të prodhimit, vazhdon të regjistrohet një rritje e trafikut botëror të mallrave dhe personave e së bashku me to, një rritje e kërkesës së shërbimeve të transportit detar që si rrjedhojë kërkon zgjedhjet e duhura dhe kurajë nga ana e Qeverive.

"Autostrada Detare", Ky koncept i ri që sot haset në shumë shkrime dhe artikuj të fushës, synon futjen në sektorin detar të transportit me bazë logjistike intermodale që duhet të funksionojë si një zinxhir shërbimesh në të gjithë Europën, duke sjellë një ndryshim strukturor të BE-së në organizimin e transportit, brenda viteve të ardhshme që do të vijnë. Këto shërbime zinxhir të transportit multimodal do të jenë më të qëndrueshme dhe më efikase nga ana tregtare, në rast se krahasohen me transportin e një lloji të vetëm. Rrugët detare do të përmirësohen kështu për të mundësuar hyrjen në tregjet e gjithë Europës, duke sjellë lehtësimin e trafikut aktual që shtrihet në sistemin e rrugëve europiane. Për këtë qëllim, duhet të kemi një përdorim dhe zhvillim më të plotë, jo vetëm të burimeve tona të transportit detar, por gjithashtu të potencialit tonë në hekurudhë dhe atij ajror, si pjesë e një cikli të integruar të Transportit¹, Komisioni European propozoi zhvillimin e "Rrugëve të Detit", të ashtuquajtura ndryshe "Rrugë Detare Mesdhetare", si një alternativë e vërtetë konkurruese e transportit tokësor të mallrave².

Mesdheu Lindor është njohur prej kohësh si një arenë kryesore ndërkombëtare për transportin detar, me "nyjet" dhe korridoret e tij të një rëndësie vërtetë globale. Për shkak të ekzistencës së kanalit të Suez-it dhe shkurtimeve të distancave që ky kalim siguron ndërmjet Indisë, oqeanit Atlantik dhe detit Mesdhe, i shërben një numri të madh të lidhjeve konvergjente globale dhe shërbimeve të transportit detar.

¹ Komisioni European propozoi, nëpërmjet "*White Paper, te shtatorit 2001*", zhvillimin e "Rrugëve Detare" si një alternativë vërtetë konkurruese e transportit tokësor.

² http://it.wikipedia.org/wiki/Autostrade_del_mare: "*Le autostrade del mare, dette anche strade mediterranee, sono un servizio di trasporto marittimo alternativo alla viabilità ordinaria su strada delle merci.....*".



Ekzistenca e porteve me një rëndësi globale së bashku me potencialin e lartë për zhvillim ekonomik që zotëron rajoni i Mesdheut, krijon mundësinë e zhvillimit të sigurtë për projektin e Autostradave Detare. Zhvillimi dhe financimi i rrugëve detare të Mesdheut Lindor (*East Med*) ishte përfshirë nga Komisioni Europian në udhëzimet e fundit mbi Transportin *Trans-European Network*³. I njëjti zhvillim ekonomik i zonës europiane dhe Mesdheut, që sipas Komunitetit Europian do të sjellë brenda vitit 2010, një dyfishim të kërkesës aktuale në lidhje me transportin detar nga shtetet anëtare, vendos një detyrim të fortë për zhvillimin e politikës së sektorit detar.

Në këtë aspekt, vendet mesdhetare, duke konsideruar faktin që tashmë jashtë çdo dyshimi, transporti në rrugë detare paraqitet si më konkurruesi në treg, në termat e reduktimit të kostove të energjisë, mbrojtjes mjedisore dhe të volumeve për investimet e kërkuara, janë angazhuar në rishikimin e politikave të tyre për zhvillimin e transportit detar. Në këtë mënyrë i jepet mbështetje strategjisë së re të përcaktuar nga Komisioni Europian, për konkurrencën që Komuniteti Europian duhet të përballojë në sektorin detar në nivel ndërkombëtar.

Zgjerimi i Komunitetit Europian me vendet e reja anëtare ka krijuar momentin e një lëvizje të rëndësishme në kontekstin ndërkombëtar politiko-ekonomik, duke hapur në këtë mënyrë perspektiva të reja zhvillimi. Diskutimi i hapur tashmë nga Institucionet Komunitare mbi zgjerimin e mëtejshëm, veçanërisht në drejtim të vendeve të zonës së Mesdheut, siç dëgjohet sot të flitet në Bruxelles, nënvizon dhe një herë rolin kyç që do të kenë në një të ardhme të afërt, vendet e zonës së Mesdheut ku bën pjesë dhe Shqipëria.

³ TEN-revision T – 2004 “*Green Paper "TEN-T : A policy review – Towards a better integrated trans-European transport network at the service of the common transport policy"*”. <http://ec.europa.eu/>.

Në sektorin e infrastrukturës dhe transportit, për të cilin Komisioni Europian në Shtator 2001, ka dedikuar një libër të bardhë⁴, kërkesa e parë që paraqitet është përcaktimi i planeve dhe strategjive të investimit në infrastrukturën që do të garantojë interkonesionin ndërmjet partnerëve mesdhetare me rrjetet trans-europiane. Në fushën e programit rajonal MEDA, po përgatitet lidhja e infrastrukturës dhe harmonizimi normativ në fushën e transporteve, energjisë dhe telekomunikacioneve, të quajtur ndryshe (Rrjete trans-mesdhetare), financimi i të cilave do të realizohet me kreditimin e Institucioneve Ndërkombëtare dhe Bankës Europiane për Investime (BEI).

Trafiku detar paraqet një rol të rëndësishëm në ekonominë e vendeve të Mesdheut. Pjesa më e madhe e tregtisë së jashtme të këtyre vendeve realizohet me anë të rrugëve detare dhe në terma volumi, transporti detar është dominues në shkëmbimin e mallrave ndërmjet zonës së Mesdheut dhe Komunitetit Europian (rreth 74% te volumit të përgjithshëm të mallrave ndërmjet këtyre vendeve transportohet me rrugë detare).

Zhvillimi i transportit detar të mallrave duhet të jetë i privilegjuar në krijimin e “autostradave të detit”, që lidhin portet kryesore të Mesdheut. Veçanërisht të rëndësishme në zonën e Mesdheut janë, transportet detare me distanca të shkurtra, për shkak të afërsive gjeografike dhe infrastrukturës rrugore të varfër që ekziston në shumë nga këto vende.

Bashkimi Europian gjykon se transporti detar me distanca të shkurtra “*short sea shipping*”⁵, si transport detar intermodal, paraqitet si alternativë e nevojshme për zhvillimin e rajonit të Mesdheut. Libri i bardhë i vitit 2001, mbi transportet parashikon që brenda 2010, do të kemi rreth 39% të kërkesës për transportin e brendshëm dhe vetëm transporti hekurudhor e detar mund t’i bëjnë ballë kësaj rritje të kërkesës. Duke pasur parasysh faktin, se në vendet mesdhetare hekurudha përballet me vështirësi nga ana infrastrukturës së saj, e vetmja zgjidhje mbetet transporti detar, i cili mund të ofrojë garanci reale në këtë drejtim, për të përmbushur pozitivisht rritjen e kërkesës mbi transferimin e mallrave. Shërbimet e Transportit detar me distanca të shkurtra, janë ndër të tjera një element integruar i zinxhirit të transportit multimodal (transport

⁴ <http://www.europaoggi.it/content/view/1685/117/> “*Nel 2001 la Commissione europea ha presentato un corposo Libro bianco sui trasporti delle merci che delinea un ambizioso programma di azioni comuni da realizzare entro il 2010*”.

⁵ <http://www.nauticaetrasporti.it/> «*Lo sviluppo dello short sea shipping – ha commentato il vicepresidente della Commissione europea, Antonio Tajani, con delega ai Trasporti – è al cuore della politica comunitaria sui trasporti ed è parte centrale del futuro sistema di trasporto sostenibile dell’Europa. Abbiamo la necessità di sviluppare una rete di vere autostrade del mare che colleghino le regioni europee così come l’Unione con le aree vicine mediterranee*».

rrugor – transport detar dhe transport hekurudhor – transport detar). Duhet gjithashtu të zhvillohet një sistem multimodal për transportin ajror – detar, i cili mund të plotësohet nga lidhjet me rrjetin rrugor duke kontribuar në zhvillimin e shkëmbimeve ndërmjet vendeve jugore të zonës së Mesdheut. Sipas këtij profili një funksion i rëndësishëm i përket lidhjeve që duhet të krijohen midis porteve dhe aeroporteve, si dhe *interlandit* (hapësirës së brendshme) të tyre.

Në ditët e sotme të gjithë vendet e Bashkimit Europian, kanë krijuar një zyrë për promovimin e transportit detar në distanca të shkurtra, pasi janë të bindur që një zyrë e tillë përfaqësuese e porteve, armatorëve dhe subjekteve të tjera të fushës, garanton zhvillimin e këtij modaliteti. Ky shembull në një të ardhme të shpejtë, do të ndiqet nga të gjitha vendet mesdhetare duke krijuar në këtë mënyrë një network (rrjet) midis tyre, për të garantuar përfaqësimin dinjitoz të operatorëve të fushës në tregun ndërkombëtar të lëvizjes së mallrave.

Në të vërtetë, transporti detar me distanca të shkurtra dhe “autostradat e detit”, nuk duhet të konsiderohen si projekt kundër transportit rrugor, pasi ato e mbështesin atë, duke qenë pjesë e po të njëjtit sistem dhe duke u paraqitur si portat e korridoreve të transportit rrugor. Një shembull i tillë në vendin tonë, në implementim e politikave për zhvillimin e transportit multimodal (transport rrugor – transport detar), konsiderohet ndërtimi i rrugës Durrës – Kukës dhe investimet paralele që po realizohen në Portin e Durrësit dhe të Shëngjinit, që do të funksionojnë si dy porta kryesore të këtij segmenti rrugor, për lidhjen me vendet e Komunitetit Europian me anë të linjave detare.

Shumë korridore europiane, mbërrijnë në porte mesdhetare dhe nga këto të fundit mallrat vazhdojnë udhëtimin e tyre nëpërmjet rrugëve detare. Është e sigurtë se në të ardhmen, transportet detare euro-mesdhetare, do të jenë në zgjerim të vazhdueshëm, si për faktin e rritjes normale të tyre, po ashtu dhe me qëllim rikuperimin e trafikut detar që më parë zhvillohej ndërmjet porteve të Europës veriore. Zona e shkëmbimeve të lira e parashikuar nga partneriteti euro - mesdhetar, do të sjellë një rritje të tregtisë dhe si rrjedhojë të transporteve në zonën e Mesdheut. Një projekt i tillë do të mundësohet dhe me ndihmën e Bashkimit Europian me anë të programeve të financimit e marrëveshjeve bilaterale.

Libri jeshil mbi “Politikat e Detit”, i publikuar nga Komuniteti Europian ka iniciuar tashmë një debat për politikat detare Komunitare, të cilat me siguri absolute do të ndërgjegjësojnë qytetarët europian mbi pasurinë e tyre detare, mbi potencialitetin që kjo e fundit ofron në aspektin e një mirëqenie më të madhe në jetën e tyre, si dhe mbi perspektivat komplekse të aktiviteteve

ekonomike të lidhura me detin.

Për këtë qëllim Qeveria Shqiptare, duhet të mbështesë objektivat strategjike të përcaktuara për vitin 2010, nga Komisioni Europian për një politikë detare globale, me qëllim zhvillimin në harmoni nga ana ekologjike, të një ekonomie detare të fokusuar veçanërisht në risitë teknologjike dhe logjistike në fushën e detarisë.

E ardhmja e kontinentit të vjetër europian, do të fokusohet në transpozimin e produkteve dhe shërbimeve të reja, me një kualitet superior, të krahasuara me ato të ofruara nga vendet e tjera. Për të realizuar një gjë të tillë, paraqitet e nevojshme garantimi i një “transporti detar të sigurtë”, jo vetëm në aspektin e sigurisë teknike të lundrimit “Safety”, por gjithashtu duke pasur parasysh momentin historik që bota perëndimore po përjeton, një rol të rëndësishëm zë siguria detare në konceptin e “Security”, për parandalimin e akteve terroriste dhe piraterisë që së fundmi është bërë lajmi i ditës për udhëtimet detare në zona të caktuara gjeografike.

Mbi bazën e këtyre skenarëve të ardhshëm që paraqiten, është e domosdoshme ndërmarrja e iniciativave të shumta kombëtare dhe ndërkombëtare, me qëllim zhvillimin e dialogut për transportet detare midis vendeve të Mesdheut dhe midis vendeve ndërkufitare, për garantimin e një sistemi trafiku të sigurtë, ku siguria detare duhet të nënkuptohet në një koncept më të gjerë, duke përfshirë se bashku “Safety” dhe “Security”.

Në lidhje me transportin detar shqiptar, vitet e fundit vendi ynë ka arritur standarde cilësie në termat e sigurisë detare, sidomos në konceptin e “Security”. Në këtë drejtim Shqipëria synon të vazhdojë të mbështesë iniciativat e Organizatës Ndërkombëtare Detare I.M.O, ku bëjmë pjesë tashmë si vend anëtar me të drejta të plota që prej Majit të vitit 1993, duke adoptuar të gjitha masat e nevojshme që bëjnë të mundur garantimin e sigurisë detare, jo vetëm për anijet që mbajnë flamurin shqiptar, po gjithashtu për facilitetet portuale të vendit tonë që janë në shërbim të transporteve ndërkombëtare detare⁶.

Politika e ndjekur nga Qeveria shqiptare në drejtim të transportit në tërësi, do të mundësojë zhvillimin paralel të vendit tonë me vendet e tjera të Mesdheut, për të qenë pjesë e programit EURO – MED⁷, qëllimi i të cilit fokusohet në adoptimin e strategjive të përbashkëta, midis

⁶ Dorian Mersini, “Portet shqiptare nen Kodin ISPS”, Revista Monitor, Tirane 2007.

⁷ Euromed: “Lindja e Bashkimit për Mesdheun”, Parigi 13 luglio 2008 <http://www.fpcgil.it/> “L’Unione per il Mediterraneo vede la presenza dei 27 Paesi membri dell’Ue e di Albania, Algeria, Bosnia Erzegovina, Croazia, Egitto, , Giordania, Israele, Libia (osservatore), Libano, Marocco, Mauritania, Principato di Monaco, Montenegro, Siria, Tunisia, Turchia, Autorità palestinese. Ed inoltre le Nazioni Unite, l’Assemblea parlamentare euro-mediterranea (APEM), il Consiglio di cooperazione degli stati arabi del golfo, La Lega degli stati arabi, l’Unione

vendeve të rajonit mesdhetar, të destinuara në reformimin dhe ristrukturimin e strukturave ekonomike dhe sociale, në mënyrë të tillë që efektet e pritshme nga zhvillimi ekonomik i rajonit të Mesdheut, të përmbushen me sukses.

Africana, l'Unione del Maghreb arabo ,l'Organizzazione della Conferenza islamica, la Banca africana di sviluppo, la Bei, la BM, l'Alleanza delle civilizzazioni, la Fondazione euro-mediterranea Anna Lindh per il dialogo delle culture. FYROM (ex repubblica iugoslava di Macedonia), già candidata formale all'UE e aderente alla carta del processo di Barcellona, potrebbe accedervi successivamente”.

Bibliografia:

- European Commission – *White Paper*, shtatori 2001
- European Commission – TEN-revision T – 2004 “Green Paper” TEN-T
- http://it.wikipedia.org/wiki/Autostrade_del_mare/
- <http://www.europaoggi.it/content/view/1685/117/>
- <http://www.nauticaetrasporti.it/>
- Dorian Mersini, “*Portet shqiptare nën Kodin ISPS*”, Revista Monitor, Tirane 2007
- “Lindja e Bashkimit për Mesdheun”, Parigi 13 luglio 2008
<http://www.fpcgil.it/>

Autori: *Dorian Mersini*