

UNIVERSITETI I PRISHTINËS “HASAN PRISHTINA”
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE
DEPARTAMENTI I KOMUNIKACIONIT
STUDIMET MASTER



PUNIM DIPLOME
MASTER

Lënda: Teknologjia e Transportit

***Titulli i temës: GLOBALIZIMI I TRANSPORTIT DHE SISTEMEVE
TRANSPORTUESE NE KUADER TE EUROPES”***

***Anglisht: “THE GLOBALIZATION OF TRANSPORT AND TRANSPORTING
SYSTEMS IN EUROPE”***

Studenti:

Bsc. Adnan BEHA
ID:140808210004

Mentori:

Prof.dr.Musli BAJRAKTARI

Prishtinë, 2017



PËRMBAJTJA E TEMËS SË MASTERIT

PËRMBAJTJA E TEMËS SË MASTERIT

Simbolet dhe shkurtesat.....	5
PËRMLEDHJA(ABSTRKATI)	
I. Njohuri të përgjitheshme mbi globalizimin.....	10
I.i Përkufizimi.....	10
I.ii Historiku i Globalizimit.....	10
I.iii Shkaqet e Globalizimit.....	13
I.iiii Matja e globalizimit.....	14
II. Globalizimi i transportit dhe sistemeve transportuese Botërore dhe Europiane.....	19
II.i Vëllimi i teknologjive bashkohore.....	19
II.ii Teknologjit varësisht nga lloji i komunikacionit.....	20
II.iii Elementet e teknologjisë.....	23
III. Tendencat e fundit në aktivitetin e tregtisë ndërkombëtare.....	26
IV. Tregtia ndërkombëtare dhe transportit: Politika dhe Ekonomia.....	27
IV.i Sigurimi dhe Terrorizm.....	34
IV.ii Infrastruktura.....	37
IV.iii Liberalizimi i transportit ndërkombëtar rrugor të mallrave dhe njerzëve.....	42
IV.iiii Informacioni dhe Komunikimi i Teknologjise (TIK).....	46
IV.iiiiii Rrjeti i Hekurudhes se Europes (RNE).....	50



UNIVERSITETI I PRISHTINËS
"HASAN PRISHTINA"
FAKULTETI I INZHINIERISË MEKANIKE

Bregu i Diellit, 10 000 Prishtinë, Republika e Kosovës
Tel: +381 38 552 126 ext.101 • E-mail: fim@uni-pr.edu • www.uni-pr.edu

V.	Integrimi i transporti dhe sistemeve transportuese Kosovare në globalizimin evropjan.....	57
	<i>V.i. Objektivat operacionale në kuadër të Objektivës "Përmirësimi i sigurisë në komunikacion".....</i>	<i>60</i>
VI.	Strategjia e e globalizimit në Kosovë.....	61
	<i>VI.i. Politikat evropiane dhe gjendja aktuale e infrastrukturës së transportit.....</i>	<i>62</i>
	<i>VI.ii-Konteksti rajonal (SEETO).....</i>	<i>64</i>
	<i>VI.iii Rrjeti rrugor ekzistues.....</i>	<i>68</i>
	<i>VI.iiii Kërkesa për mobilitet dhe shërbime transportuese në Kosovë.....</i>	<i>74</i>
VII.	Konkluzione dhe propozime.....	94
	<i>VII.i Konkluzione.....</i>	<i>94</i>
	<i>VII.ii Rekomandime.....</i>	<i>95</i>
VIII.	Literatura e shqyrtuar	97



UNIVERSITETI I PRISHTINËS
"HASAN PRISHTINA"
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE

Bregu i Diellit, 10 000 Prishtinë, Republika e Kosovës
Tel: +381 38 552 126 ext.101 • E-mail: fim@uni-pr.edu • www.uni-pr.edu

Simbolet dhe shkurtesat

AGTC	Accord General sur le Transport Combiné (Marrëveshja Evropiane mbi Transportin Ndërkombëtar të Kombinuar)
C	Centigradë
CEFTA	Marrëveshja e Evropës Qendrore për tregti të lirë
CH₄	Metani
CNG	Gazi natyror i kompresuar
CO	Monoksidi i karbonit
CO₂	Dyoksidi i karbonit
CPC	Certifikata e kompetencës profesionale
DG TREN	Drejtoria e Përgjithshme e Transportit dhe Energjisë (e Komisionit evropian)
DOR	Drejtoria e Rrugëve
DRI	Departamenti i Infrasktururës Rrugore (në Ministrinë e Infrastrukturës)
DWT	Tonazhi i peshave të mëdha (kapaciteti bartës i anijes)
EC	Komisioni Evropian
ECLO	Zyra Ndërlidhëse e Komisioni Evropian (në Kosovë)
EEC	Ish - Komisioni Ekonomik Evropian, tani pjesë e KE
ETBE	Ethil butil eter
EU	Bashkimi Evropian
EULEX	Misioni i Bashkimi Evropian për sundimin e ligjit në Kosovë
EU-TCA	Marrëveshja e Komunitetit të Transportit e Bashkimit Evropian
ft	Këmbë
FYROM	Ish- Republika Jugosllave e Maqedonisë
Ha (ha)	Hektarë
HDM	Modeli i zhvillimit dhe menaxhimit të autorrugëve (Model)
ICAO	Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil



UNIVERSITETI I PRISHTINËS
"HASAN PRISHTINA"
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE

Bregu i Diellit, 10 000 Prishtinë, Republika e Kosovës
Tel: +381 38 552 126 ext.101 • E-mail: fim@uni-pr.edu • www.uni-pr.edu

ICF	Inter Kontenier Frigo
IFI	Agjencioni Ndërkombëtar Financiar
ILU	Njësi intermodale ngarkimi
IPCC	Paneli Ndërkombëtar për Ndryshimet Klimatike
ISO	Organizata Ndërkombëtare e Standardizimit
IT	Teknologjia e informacionit
IURR	Sindikata Ndërkombëtare e Transportit të Kombinuar
kËh	Kilovat-orë
LED	Diodat emetuese të dritës
LPG	Gazi i lëngshëm i benzinës
MoInf	Ministria e Infrastrukturës
MoU	Memorandumi i bashkëpunimit
Mt	Millionë tonelata
MTC	Ish- Ministria e Transportit dhe Telekomunikacionit
NO_x	Oksidi i azotit
O₃	Ozoni
PAK	Agjenciai e Privatizimit e Kosovës
Pb	Plumbi
PIA	Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës
PM	Materia e grimcës
POE	Ndërmarrje në pronësi publike
PPP	Partneriteti publik privat
PPP-ISC	Komisioni Drejtues Ndërministror PPP
PSO	Detyrimet e shërbimeve publike
RMG	(Krani) i montuar në hekurudhë
ro-ro	Roll-on roll-off (Iloj anije)



UNIVERSITETI I PRISHTINËS
"HASAN PRISHTINA"
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE

Bregu i Diellit, 10 000 Prishtinë, Republika e Kosovës
Tel: +381 38 552 126 ext.101 • E-mail: fim@uni-pr.edu • www.uni-pr.edu

SC	Zingjiri furnizues
SSTMPV	Strategjia sektoriale dhe e transportit multimodal dhe plani i veprimeve
SEETO	Observatori i Transportit i Evropës Juglindore
SO₂	Dyoksidi i sulfurit
SOE	Ndërmarrje në pronësi shoqërore
TEN	Rrjeti Transevropian (Korridoret)
TEU	Njësi ekuivalente njëzet- këmbë (për kontenier)
TIR	Transports Internationaux Routiers (Marrëveshja doganore mbi transportin ndërkombëtar të mallrave)
UIC	Union Internationale des Chemins de Fer (Sindikata Ndërkombëtare e Hekurudhave)
UIRR	Union Internationale (du Transport Combiné) Rail-Route (Sindikata Ndërkombëtare e Transportit të Kombinuar Hekurudhor-Rrugor)
UITP	Union International du Transport Public (Shoqata Ndërkombëtare e Transportit Publik)
UN	Kombet e Bashkuara
UNCTAD	Konferenca e Kombeve të Bashkuara për Tregti dhe Zhvillim
UNECE	Komisioni Ekonomik për Evropë i Kombeve të Bashkuara
UNMIK	Misioni (i përkohshëm) i Kombeve të Bashkuara në Kosovë
UNSCR	Rezoluta e Këshillit të Sigurimit të Kombeve të Bashkuara
USD	Dollari i SHBA-ve
W, Wh	Vat, Vat-orë
WHO	Organizata Botërore e Shëndetësisë



➤ PËRMBLEDHJA (ABSTRAKTI)

Në rrethanat të cilat e kanë karakterizuar zhvillimin shoqëror dhe ekonomik në të kaluarën, zhvillimi i teknologjisë së transportit ka qenë çështje e neglizhuar tek ne në krahasim me shtetet tjera në Ballkan, Europë po ashtu edhe në mbare Botën. Krahas rritjes zhvillimore, ekonomike dhe sociale në mbare botën, është në rritje e sipër zhvillimi i teknologjisë së transportit në vendin tonë. Prandaj çështja e teknologjisë së transportit duhet të jetë e kontrolluar dhe menaxhuar sipas standardeve dhe legjisllacionit në fuqi, i cili është në përputhje të plotë me politikat e teknologjive globalizuese.

Përmes këtij punimi master, do të jepet kontribut shkencor dhe praktik për Globalizimin e transportit në vendin tonë, në Europë dhe në botë, për zhvillimin e teknologjisë së transportit në përgjithësi.

Zhvillimi i teknologjisë së transportit në vendin tonë është në rritje e sipër dhe është integruar mjaftë mirë në rajonë, dhe vazhdon me hapa të rëndësishëm drejt përmbushjeve të standardeve ndërkombëtare, prandaj duhet të kemi kujdes për të siguruar një mobilitet të qëndrueshëm në kuptimin e bartjes së njerëzve dhe mallrave.

Punimi do të mbështetet në praktika dhe metodologji hulumtuese shkencore duke shfrytëzuar të dhënat për Globalizimin e transportit dhe zhvillimin e teknologjisë së transportit:

- 1) Globalizimi i dhe zhvillimi i transportit dhe sistemeve (teknologjive) Rrugorë
- 2) Globalizimi transportit dhe sistemeve (teknologjive) Hekurudhor.
- 3) Globalizimi transportit dhe sistemeve (teknologjive) Ajëror

Nga të dhënat e regjistruara në stacionet vrojtuese dhe analizës së rezultateve do të arrihen konkluzione të qëndrueshme për nivelin e globalizimit të transportit në botë, europë dhe në vendin tonë si dhe zhvillimin e teknologjisë së transportit në vendin tonë.



- **CONTENTS:**

In the circumstances that have characterized social and economic development in the past, the development of transport technology has been neglected issue with us in comparison with other countries in the Balkans, Europe and around the world. Along with the developmental, economic and social growth around the world, the development of transport theology in our country is growing. Therefore, the issue of transport technology needs to be controlled and managed according to standards and legislation in force, which is in full compliance with globalization technology policies. Through this master's thesis, a scientific and practical contribution will be made to the globalization of transport in our country, in Europe and in the world, for the development of transport technology in general.

The development of transport technology in our country is growing and is well integrated in the region and continues with important steps towards meeting international standards, so we need to be careful to ensure sustainable mobility in terms of transferring People and goods.

The Master Thesis will be based on scientific research practices and methodologies using data on Globalization and Transport and Transport Technology Development:

- 1) Globalization and development of transport and road systems (technologies)
- 2) Globalization transport and Rail systems (technologies).
- 3) Globalization Transport and Air Systems (Technologies)

From the data recorded at observation stations and results analysis, we will reach sustainable conclusions about the globalization level of transport in the world, Europe and our country, as well as the development of transport technology in our country.



- **HYRJE**

- a) Identifikimi dhe përshkrimi i problemit**
- b) Qëllimi i hulumtimit**
- c) Struktura e punimit të temës së Masterit**

Qëllimi i kësaj teme është të dihet rëndësia e Globalizimit të transportit, roli i Globalizimit dhe ndikimi i saj në zhvillimin e komunikacionit dhe rritjen e sigurisë në bartjen e njerëzve dhe mallërave. Në trajtimin e kësaj teme si qëllim kryesor është Globalizimi i komunikacionit si term i përgjithshëm është një dukuri mjaft e përbërë gjatë së cilës paraqiten shumë situata konfliktuale, prandaj është e nevojshme të merren një varg masash me qëllim të zvogëlimit të rreziqeve gjatë kryerjes së një transporti në rrugë kombëtare, ndërkombëtare, ndërkontinentale. Ndërsa, sa i përket mënyrës së sjelljes brenda rrjeteve të transportit qoftë transporti njerëzve qoftë transporti të mallërave këto gjëra janë të rregulluara me marrëveshje ndërkombëtare, marrëveshje shtetërore, konventa të ndryshme të cilat parashohin mënyrat e sjelljes.

Sot të gjithë jemi dëshmitarë të zhvillimit enorm Global të transportit, si në planin teknik, ashtu edhe në planin teknologjik. I tërë ai zhvillim i këtyre sferave të jetës shoqërore të gjithë njerëzve gjithnjë e më shumë i drejtohet shfrytëzimit efikas dhe efektiv të resurseve të kufizuara, qoftë ato të jenë materiale ose financiare. Për t'i shfrytëzuar maksimalisht degët e transportit ashtu që të jenë efikase dhe efektive, është e nevojshme të njëjtat të kombinohen, d.m.th., për të shfrytëzuar anët pozitive të llojeve individuale të transportit, dhe ato negative të zvogëlohen.

Që nga paslufta e deri me sot në Kosovë është bërë shumë pak në aspektin e zhvillimit të transportit si dhe teknologjisë së transportit në hapat e vendeve evropiane dhe botërore, si nevojë për një zhvillim me të hovshëm ekonomik, nderlidhje me vendet fqinje, evropiane, botërore dhe për të siguruar një mobilitet të qëndrueshëm në kuptimin e bartjes së njerëzve dhe mallërave. Duke u bazuar në pozitën gjeografike të Kosovës, me shtrirje në pjesën juglindore të Evropës, si shtet kontinental dhe pjesë e Ballkanit perëndimor i kufizuar me 4 shtete, e në Kosovën si vend kyq në aspektin e zhvillimit të transportit dhe nderlidhjes së korridoreve rrugore (qoftë si vend transit apo si destinacion final). Duke u bazuar në Politikën e Bashkimit Evropian në zhvillimin e transportit, është vërejtur një tendencë shumë e lartë në dhënien e përparësive së zhvillimit të transportit hekurudhor dhe transportit të kombinuar, për të siguruar lëvizje shumë efikase me ndotje sa më të vogël të ambientit që është edhe si kusht për hyrjen në marrëveshjet ndërkombëtare të globalizimit të transportit.

Pa aftësi të korridoreve rrugore dhe hekurudhore të Kosovës për të siguruar një lidhje të qëndrueshme dhe transportimin e njerëzve dhe mallërave drejt Bashkimit Evropian BE-së, me kanë shtyrë që të bëjë këtë hulumtim, për Globalizimin e transportit në Botë, Europë dhe në vendin tonë si dhe aplikimin e teknologjive të transportit në përgjithësi.



a) Identifikimi dhe përshkrimi i problemit

Qe nga kohërat e hershme shtrohet nevoja e mbatëjes së balansit ndermjet nevojave të njeriut si dhe mundësisë së përmbushjes së tyre. Sa më shumë qe rritet popullata, aq më shumë rriten kërkesat për transport të njerëzve po ashtu edhe të mallërave në mënyrë Globale.

Këto kërkesa, sot janë rritë aq shumë sa që vështirë mund të plotësohen nëse nuk aplikohen rregullore, marrëveshje dhe konventa ndërkombëtare, teknologji të reja të transportit të njerëzve dhe mallërave si dhe të shpërndarjes së tyre. Për aplikimin e teknologjive të reja kërkohen investime të mëdha. Këto investime vështirë përballohen pa aplikimin e shkencës dhe teknikës. Kështu, sot po bëhen studime globale dhe hulumtime për avansimin e teknologjive të reja si dhe në proqeset teknologjike në mënyrë qe ato të japin rezultate sa më të mira.

b) Qëllimi i hulumtimit

Në kuadër të punimit master me titull "**GLOBALIZIMI I TRANSPORTIT DHE SISTEMEVE TRANSPORTUESE NE KUADER TE EUROPES**" qëllimi kyresor i këtij hulumtimi është se sa aplikohen masat dhe normat ndërkombëtare në Botë, Europë dhe Kosovë, mbrojtëjen dhe sigurinë gjatë transportit si dhe zhvillimin e teknologjisë së transportit në bazë të rregulloreve të përcaktuara me ligj dhe standardeve të harmonizuara.

c) Struktura e punimit të Masteri

Titulli i temës: **GLOBALIZIMI I TRANSPORTIT DHE SISTEMEVE TRANSPORTUESE NE KUADER TE EUROPES**

Anglisht: **"THE GLOBALIZATION OF TRANSPORT AND TRANSPORTING SYSTEMS IN EUROPE"**

Në këtë temë të masterit ofroj opinion shkencorë dhe profesional, një analizë të termit të Globalizimit, ndikimit të teknologjive të transportit ne Globalizimin Botëror, European, si dhe në vendin tonë.

- **KAPITULLI I -Njohuri të përgjithshme mbi globalizimin**

Duke u nisur nga fakti, se në lidhje me temën e globalizimit ekzistojnë njohuri paraprake të marra nga mediat, mendoj që një punim i përmbledhur është një mundësi për njohuri më të shumta në këtë temë.

I.i Përkufizimi

Në fillim duhet të bëjmë dallimin midis termave globalizëm dhe globalizim. Globalizmi, në thelbin e tij, përshkruan dhe shënon jo më tepër se një botë e cila karakterizohet me rrjetë të lidhjeve që i kapërcejnë hapësirat multi-kontinentale. Përkundër kësaj, globalizimi shënon rritjen ose zvogëlimin në shkallë të globalizimit. Ai fokusohet në forcat, dinamizmin ose shpejtësinë e këtyre ndryshimeve. Globalizmi, pra, e përshkruan realitetin e të qenët i ndërlidhur, kurse globalizimi përfshinë shpejtësinë në të cilën këto lidhje shtohen apo pakësohen. Një definicion tipik – mirëpo kufizues – mund të merret nga Fondi Monetar Ndërkombëtar (FMN ose IMF), i cili e thekson ndërvarësinë ekonomike gjithnjë në rritje të vendeve rreth e përçark botës përmes shtimit të vëllimit dhe shumëllojshmërisë së transaksioneve tejkuftare në mallra e në shërbime, rrjedhjen e lirë ndërkombëtare të kapitalit si dhe shpërndarjen tejet të shpejtë e të gjerë të teknologjisë.

Ky definicion ka të bëjë më shumë me të ashtuquajturin globalizim ekonomik.

Mund të thuhet se: "Globalizimi" është një term përfaqësues për një seri komplekse të ndryshimeve ekonomike, seri komplekse të ndryshimeve ekonomike, sociale, teknologjike, kulturore dhe politike, që sociale, teknologjike, kulturore dhe politike, që vërehen në ndërvarësinë (interdependence), vërehen në ndërvarësinë (interdependence), integrimin dhe ndërveprimin (interaction) integrimin dhe ndërveprimin (interaction) gjithnjë në rritje midis popujve dhe kompanive gjithnjë në rritje midis popujve dhe kompanive në vende të ndryshme të botës". në vende të ndryshme të botës".

I.ii Historiku i Globalizimit

Si një term "globalizimi" ka filluar të përdoret qysh në vitin 1944, mirëpo ekonomistët kanë filluar ta aplikojnë aty kah viti 1981. Termi "fshat global" u afirmua pas botimit të veprës "Understanding Media" (Routledge, Londër, 1964) nga autori M. McLuhan. Ndërkaq Theodore Levitt është më meritori për farkimin e termit 'globalizim' përmes një artikulli të tij që ai e shkroi në vitin 1983 për Harvard Business Review të titulluar "Globalization of Markets" ("Globalizimi I TREGJEVE"). Që nga Lufta e Dytë Botërore, globalizimi është zhvilluar nga raundet e negociatave mbi tregtinë, fillimisht nën patronazhin e GATT-it (The General Agreement on Tariffs and Trade – Marrëveshja e Përgjithshme për Tarifat dhe Tregtinë), që kanë çuar në një seri të marrëveshjeve për ngritjen e kufizimeve në tregtinë e lirë. Raundi i Uruguait (1984-1995) ka çuar te marrëveshja për themelimin e Organizatës Botërore të Tregtisë (OBT ose WTO), për të ndërmjetësuar në mosmarrëveshjet tregtare. Me qëllim të reduktimit të tarifave e të pengesave tregtare janë nënshkruar edhe një sërë marrëveshjesh shumëpalëshe, përfshirë këtu edhe Marrëveshjen e Mاستrihtit (Maastricht Treaty) në Evropë dhe Marrëveshjen për Tregti të Lirë në Amerikën Veriore



- Autorët shpesh flasin për tri periudha të mëdha të globalizimit:

1. Epoka e parë e madhe (nga 1866 dhe vendosjen kabllor transatlantik, deri në fillim të Luftës së Parë Botërore) në sajë të rënies së çmimit të transportit, por duket hekurudhat;

2. Epoka e dytë e madhe (1980 në 2000) - një rënie në çmimin e pajisjeve kompjuterike dhe telekomunikacionit;

3. Epoka e tretë e madhe (vazhdon edhe sot) - për të zgjeruar përdorimin e programeve të reja kompjuterike dhe përdorimin masiv të mjeteve të komunikimit (Skype, Facebook, dhe video-linkut)

- Globalizimi është procesi i heqjes së pengesave për përhapjen e tregut (Joseph Stiglitz);

- Nën Globalizimi nënkupton përhapjen e vendeve kapitalizmit të botës (Friedman);

- Globalizimi është një proces që ka çuar në një fund të botës, kanë një ndikim të fortë në pjesën qen krejtësisht të ndryshme të botës (Smith dhe Bayliss);

- Globalizimi: ndërkombëtarizimi, universalizimi i ndërgjegjes (përhapja e vlerave dhe deterritorialisation lirë - Scott.

Te internacionalizimi, roli i shteteve dhe rëndësia e kombeve janë më të mëdha, ngase globalizimi në formën e tij complete i eliminon shtetet kombëtare. Disa të tjerë janë të mendimit se globalizimi është një gjeografi e imagjinuar; d.m.th. një mjet politik i qeverisjes së neoliberalistëve, të cilët tentojnë t'i përdorin disa pamje e diskurse të politikës botërore për t'i arsyetuar agjendat e tyre politike.



Disa veçori të Globalizimit

- Lidhjet ekonomike jashtëzakonisht të larta të vendeve pavarësisht nga distanca gjeografike;
- Krijimi dhe zhvillimi i subjekteve kryesore të ekonomisë globale (Coca-Donald-së, Microsoft, Apple, Facebook)
- Lëvizja e lirë e mallrave, njerëzve, kapitalit dhe shërbimeve "përshkueshmërisë" e kufijve shtetërorë;
- Zgjerimin e teknologjive moderne në prodhim;
- Institucione të mëdha ndërkombëtare ekonomike dhe financiare: Banka Botërore, FMN-ja.

1. Në nivelin ekonomik globalizimi shfaqet në:

- A Rritjen e tregtisë ndërkombëtare në një shkallë shumë më të shpejtë,
- B Shtimin e rrjedhjes ndërkombëtare të kapitalit,
- C Lidhjen e marrëveshjeve ndërkombëtare që kanë shkaktuar krijimin e organizatave si WTO (Organizata Botërore e Tregtisë) dhe të karteleve ekonomike siç është OPEC (The Organization of the Petroleum Exporting Countries (Organizata e Vendeve Transportuese të Naftës),
- D Zhvillimin e sistemeve globale financiare,
- E Rritjen e rolit të organizatave ndërkombëtare siç janë WTO, WIPO (The World Intellectual Property Organization (Organizata Botërore e Pronësive Intelektuale), IMF që merren me transaksione ndërkombëtare.

2. Në nivelin kulturor globalizimi shfaqet në:

- A. Shkëmbimin kulturor gjithnjë më të madh ndërkombëtar,
- B. Përhapjen e multikulturalizmit, p.sh. përmes eksportimit të filmave të Hollywoodit e të Bollywoodit.
- C. Udhëtimin dhe turizmin gjithnjë më të madh ndërkombëtar,
- D. Imigrimin më të madh, përfshirë edhe imigrimin ilegal,
- E. Shtrirjen e prodhimeve të gatshme lokale (p.sh. ushqimit) në vende të tjera (shpesh të adaptuara ndaj kulturës së atyre vendeve),
- F. Ngjarjet botërore të sportit siç është Kupa Botërore e FIFA-s (Federata Ndërkombëtare e Futbollit) dhe lojërat olimpike,
- G. Formimin ose zhvillimin e një sërë vlerash universale.



3. Në nivelin teknik / juridik globalizimi manifestohet në:

A. Zhvillimin e një infrastrukture globale për telekomunikim dhe në rrjedhjen më të madhe të të dhënave përtej kufirit,

B. Shtimin e numrit të standardeve të zbatuara në shkallë globale, p.sh. ligjet për të drejtat e autorit (copyright laws) dhe patentat,

C. Iniciativën e shumë avokatëve për themelimin e gjykatave ndërkombëtare për krime lufte dhe lëvizjeve ndërkombëtare për drejtësi, si për shembull kemi ICC – The International Criminal Court (Gjykatën Ndërkombëtare për Krime Luftë) dhe ICJ – The International Court of Justice (Gjykata Ndërkombëtare)...

Shpesh thuhet se madje edhe terrorizmi ka pësuar një globalizim, me sulmet në vendet e jashtme që nuk kanë lidhje të drejtpërdrejta me vendin amë. Mendime e sidomos deklarata të këtilla sot dëgjohen nga shumë politikanë anekënd botës, "lufta kundër terrorizmit global" etj..

I.iii Shkaqet e Globalizimit:

- a- TEKNOLOGJI (INTERNETI)
- b- KOSTOT DHE SHPEJTESIA E TRANSPORTIT
- c- FUNDI I LUFTES SE FTOHTE
- d- PROBLEME GLOBALE (KLIMA, MIGRACIONI)
- e- LIBERALIZIMI

➤ Pro-globalizimi (Globalizmi)

Mbështetësit e 'globalizimit demokratik' herë-herë quhen edhe pro-globalistë. Ata konsiderojnë se faza e parë e globalizimit, e cila ka qenë me orientim tregtar, duhet të kompletohet nga një fazë e ngritjes së institucioneve globale politike që do ta përfaqësojnë vullnetin e 'qytetarëve botërorë'.



➤ **Statistikat botërore rreth Globalizimit**

- Përqindja e njerëzve që në vendet në zhvillim jetojnë me të ardhura nën 1 \$ në ditë është përgjysmuar brenda vetëm njëzet viteve.
- Jetëgjatësia thuhet se është dyfishuar në vendet në zhvillim që nga Lufta II Botërore.
- Vdekshmëria e fëmijëve ka rënë në çdo rajon të botës në zhvillim.
- Pabarazia e të ardhurave për botën si tërësi po zvogëlohet.
- Demokracia është shtuar në mënyrë dramatike nga pothuajse asnjë komb me të drejtë universale të votës në vitin 1900 deri te 62.5 % te të gjitha kombet në vitin 2000.
- Mes viteve 1950 – 1999, shkrim e leximi është shtuar nga 52 % në 81 % të botës. Femrat : shkrim-leximi i femrave si një përqindje e shkrim-leximit të meshkujve është rritur nga 59% në vitin 1970 në 80% në vitin 2000.
- Përqindja e fëmijëve si forcë punëtore ka rënë nga 24% në vitin 1960 në 10% në vitin 2000.
- Tendencat e njëjta vërehen edhe në fushën e energjisë elektrike, veturave, radiotelevizioneve, telefonave etj. për kokë banori, si dhe përqindja e atyre që furnizohen me ujë të pijshëm

➤ **Anti-Globalizimi (Drejtësia Globale)**

Aspekte të ndryshme të globalizimit shihen si të dëmshme nga aktivistët të interesit publik si dhe nga nacionalistët e fuqishëm të shtetit. Kjo lëvizje nuk ka një emër të përbashkët. Termi "antiglobalizim" është një term që më shumë e preferojnë mediat: Kjo mund të çojë në disa ngatërime, sepse aktivistët i kundërshtojnë vetëm disa aspekte apo forma të globalizimit, e jo vetë globalizimin. Vetë aktivistët, për shembull Noam Chomsky, kanë thënë se ky emër është i pakuptimtë, ngase qëllimi i kësaj lëvizjeje është globalizimi i drejtësisë (shtrirja e drejtësisë sociale në mbarë globin). Në fakt, 'lëvizja për drejtësi globale' është një emër i përbashkët.

Argumentet ekonomike të teoricienëve të tregtisë së ndershme thonë se tregtia e lirë e pakufizuar u shkon në interes atyre me forcë financiare (pra të pasurve) në dëm të të varfërve.



I.iii Matja e globalizimit

Se në çfarë mase është globalizuar një shtet-komb apo një kulturë brenda një vitit të caktuar deri vonë kohëve të fundit është matur përmes përfaqësuesve të thjeshtë si rrjedhja e tregtisë, migrimi ose investimi i drejtpërdrejtë nga jashtë. Një qasje shumë më e sofistikuar për matjen e globalizimit është indeksi bashkëkohor i kalkuluar nga instituti zviceran për hulumtime (think tank) KOF (Konjunkturforschungsstelle). Indeksi në fjalë i mat tri dimensionet kryesore të globalizimit, atë:

A. Ekonomik,

B. Social

C. Politik.

Sipas këtij indeksi: Vendi më i globalizuar në botë është SHBA-ja, e pasuar nga Suedia, Kanada, Mbretëria e Bashkuar dhe Luksemburgu. Vendet më pak të globalizuara sipas indeksit të KOF-it janë Togoja, Çadi dhe Republika e Afrikës Qendrore.

- Rikthimi i besimit te globalizimi

Citat: Carl Bildt

Ne mund ta kemi një të ardhme të ndritshme, me kusht që atë të mos e kërkojmë në të kaluarën

Më duhet të pranoj se jam besimtar i denjë në të mirat që sjell globalizimi. Sipas meje, ndërlidhja graduale e regjioneve, vendeve dhe popujve, është zhvillimi më i thellë pozitiv i kohës sonë. Por, tani një populist gjendet në postin e presidentit të SHBA-së, vend të cilin e mori duke bërë kampanjë në një platformë të nacionalizmit të ashpër ekonomik dhe të proteksionizmit. Dhe, në shumë vende, diskursi publik dominohet nga bisedat rreth "humbësve" të supozuar nga globalizimi dhe rreth nevojës së perceptuar për politika të reja, me qëllim të ndaljes së pakënaqësisë së popullit. Kur linda unë, numri i banorëve të botës ishte 2.5 miliardë. Më kujtohet shumë mirë një kohë, gjatë jetës sime, kur shumë njerëz kishin frikë se së shpejti do të përhapej uria, se dallimi midis të pasurve dhe të varfërve do të thellohej edhe më shumë, dhe se çdo gjë do të përmbysej, herët a vonë. Ne tani jetojmë në një botë me rreth 7.5 miliardë njerëz dhe, përkundër kësaj, përqindja e njerëzve që jetojnë në varfëri ekstreme ka rënë me të



shpejtë, derisa dallimi midis të pasurve dhe të varfërve është duke u bërë gjithnjë e më i vogël. Në mbarë botën, jetëgjatësia mesatare është rritur nga 48, në 71 vjet, përkundër dallimeve të mëdha midis vendeve, derisa të ardhurat e përgjithshme për kokë banori janë rritur për 500%. Jeta para globalizimit ishte e varfër, brutale dhe e shkurtër. Mjafton që të analizohen 25 vitet e fundit, ku mund të thuhet se humanizmi ka përjetuar çerekun më të mirë të shekullit ndonjëherë. Që nga viti 1990, përqindja e njerëzve që jetojnë në varfëri ekstreme në vendet në zhvillim ka rënë nga 47% në 14%, derisa vdekshmëria e fëmijëve është përgjysmuar. Bota kurrë nuk ka përjetuar diçka të këfillë. Një pasqyrë e mirë del edhe nga treguesit e tjerë. Më pak njerëz janë duke vdekur në fushëbeteja dhe, të paktën deri disa vite më parë, përqindja e njerëzve që jetojnë nën qeveri të zgjedhura me vota, ka qenë vazhdimisht në rritje.

Ky përparim spektakular pjesërisht është mundësuar nga përparimet në shkencë dhe teknologji. Por, meritore në një masë të njëjtë janë edhe rritja e ndërveprimit ekonomik me anë të tregtisë dhe investimeve, si dhe rendi i përgjithshëm liberal, i cili ka mundësuar këto zhvillime.

Thënë shkurt, globalizimi ka qenë forca e vetme, më e rëndësishme, që ka mundësuar dekadat e tëra të progresit. Këtyre ditëve, tregtia shpesh gabimisht fajësohet për mbylljen e fabrikave dhe për zhvendosjen e punëtorëve në vendet e zhvilluara. Por, në realitet, zhdukja e industrive të vjetra ka ndodhur kryesisht nga teknologjitë e reja, të cilat kanë përmirësuar prodhimtarinë dhe kanë zgjeruar mirëqenien e shoqërive tona. Ngjashëm me këtë, rritja e pabarazive, reale, apo e imagjinuar, ka më shumë të bëjë me teknologjinë, sesa me tregtinë. Thënë sinqerisht, sot nuk ka aq shumë bujq sesa në dekadat dhe shekujt e kaluar. Fëmijët e këtyre bujqve ua kanë mësyre qyteteve në zgjerim e sipër, ku punësohen në vendet e punës, të cilat zor se mund të ishin marrë me mend dekadave të kaluara. Për shumicën e njerëzve në botë, jeta para globalizimit ishte e varfër, brutale dhe e shkurtër. Dhe, përkundër kësaj, antiglobalistët e sotshëm e kanë shndërruar nostalgjinë në një klithmë luftarake.ⁱ

(Carl Bildt aktualisht është kryesues i Komisionit global për qeverisje me internet dhe anëtar i Këshillit të agjendës globale për Evropën, në kuadër të Forumit ekonomik botëror).



- **KAPITULLI II – Globalizimi i transportit dhe sistemeve transportuese Botërore dhe Eurpiane**

NDIKIMI I GLOBALIZIMIT NË RRUGËN NDËRKOMBËTARE DHE AKTIVITETET- e Transportit - tendencat e fundit dhe perspektivat e ardhshme

Në globalizimin e transportit ka ndikuar zhvillimi i teknologjive të transportit si në transportin e mallërave po ashtu edhe në transportin e njerëzve. Sot në vëllim më të vogël apo më të madh, aplikohën teknologjit e ndryshme të transportit në realizimin e të cilave marrin pjesë mjetet e disa degëve të komunikacionit me përdorimin e njësive të njëjta transportuese. Teknologjit e reja zhvillohen në mënyrë komplekse, si pjesë përbërëse e të gjitha llojeve të transportit dhe ekonomisë, që kërkon investime të reja dhe masa tekniko – organizative.

Rëndësia ekologjike e zhvillimit të këtyre teknologjive në botë dhe tek ne i tejkalon kornizat e transportit dhe bëhet një nga detyrat më të rëndësishme në racionalizimin e distribuimit të mallit dhe zhvillimit të ekonomisë së gjithmbarëshme.

Në mënyrë që të realizohet cila do teknologji e transportit, duhet të ndermiren disa masa, ndersa zhvillimi i kësaj teknologjie moderne duhet të kuptohet si bashkim i elementeve teknologjike, teknike , ekonomike , organizative dhe elementeve juridike të cilët determinojnë veçurit e kësaj teknologjie të manipulimit dhe transportit. Teknologjit esencialisht e ndrojnë procesin klasik të transportit dhe jo vetem atë publik por edhe procesin e transportit të brendshëm dhe sistemeve të deponimit, gjegjësisht distribuimin e tërësishëm të mallit. Pika e përbashkët e të gjithë nënsistemeve të teknologjive bashkohore të transportit është shkalla e lart e bashkimit të teknologjive, standardizimi i njësive të ngarkesave dhe bazës teknike të tërësishme e cila përfshin kapacitetet mobile dhe stabile në kuadër të teknologjisë së caktuar.

Çdo njera teknologji paraqet njëkohësisht edhe rastin klasik të sistemit të përbër dhe është e definuar me elemente të cilët janë ndermjet tyre të lidhur në një tersi teknologjike, ndersa realizimi i proceseve kryhet në lidhje specifike me rrethinën. Me aplikimin e teknologjive të reja të transportit janë inicuar ndryshime të konsiderueshme në tregun e shërbimeve transportuese, sepse ajo është si pasojë e zhvillimit të përgjithshëm të shoqërisë dhe realizimi i bashkohor i të arriturave transportuese. Kjo rezulton me rritjen e shpejtësisë dhe vëllimit të bartjes të gjitha llojet e transportit, si dhe kooperimin dhe koordinimin e llojeve të ndryshme të transportit gjatë kryerjes së shërbimeve transportuese në tërë rrugën transportuese nga prodhuesi deri të konsumuesi, me aplikimin e mjeteve dhe teknologjive të ndryshme të transportit. Me hulumtimin kompleks si të atij tekniko-teknologjik ashtu edhe atij komercialo-financiar, synohet optimalizimi i proceseve teknologjike. Faktor i rëndësishëm është formimi dhe zhvillimi i terminaleve të mallrave të permasave më të mëdha si dhe karrigave të rëndësishme nga



sfera e distribuimit të mallit. Kontribut të madh në trendet bashkohore në transport i ipet zhvillimit të terminaleve detare, toksore dhe te limajve me aplikimin e sistemeve të automatizuara të manipulimit.

II.i Vëllimi i teknologjive bashkohore

Vëllimi i teknologjive bashkohore të transportit nuk është vetem kursimi dhe shpejtimi i bartjes por edhe racionalizimi, thjeshtimi dhe organizimi ekonomik i cikleve transportuese të barjes së mallrave në tërë rrugën transportuese, nga prodhuesi deri te konsumuesi. Këto teknologji do të përmbushin të priturat, nëse çdo pjesëmarrës në transport e shef interesin e tij dhe vjen deri te njohuria se racionalizimi në transport kushtëzon integrimin e tij dhe paraqet udhërrefim në aktivitetet e tij. Në terminologjinë profesionale gjerë të paraqitja e teknologjive bashkëkohore, mos të themi shumë pakë apo fare nuk është përdorur termi teknologji e transportit ,ndërsa aktivitetet të cilat i përmban teknologjia janë futur në atë, ku më së shpeshti flitet për „organizimin dhe eksploatimin, Me paraqitjen e teknologjive të reja, fillohet të përdoret emërtimi ”Teknologjia e transportit,,

Duke u nisur nga definimi i teknologjisë së trafikut rrugorë pra në fazën e tanishme të zhvillimit të trafikut rrugorë ka filluar të flitet për:

- teknologjitë klasike të trafikut rrugorë,
- teknologjiitë bashkëkohore të trafikut rrugorë.

Si njëra ashtu edhe tjetra teknologji kushtëzojnë elementet bazë (supstratin, mjetet dhe infrastrukturën) siç shohim mund të ekzistojnë teknologji të panumërta. Për t’iu qasur definimit të teknologjisë së transportit në komunikacion duhet t’i kemi në konsideratë kriterët e caktuara të cilat duhet kënaqur, kështu p.sh.- kuptimplotshmeria,- emërtimet për të cilat jemi përcaktuar ,, të inkorporohen në gjuhë, termi të jetë i kapshëm për një numër sa më të madh të përdoruesve,

- të jetë sa më praktikë,të jetë sa më i shkurtë,

Organizata Ndërkombetare e Standardizimit - ISO Këtë e ka verifikuar që proqesi transportues në përmasat ndërkombetare mund te optimalizohet vetëm ose para se gjithash me aplikimin e pajisjeve transportuese të përbashketa të pranuar

Mjetet te cilat e bëjnë sistemin e teknologjive bashkohore të transportit janë:

- Objektet për realiziin e bartjes ose transportit të mallit te cilat i quajmë infrastuktur të trafikut: rrugët, hekurudhat, rrugët lundruese, aerodromet me koridoret e fluturimit, gypësjellësit
- Mjetet për bartje te mallit (automjetet e ndryshme te gjitha llojeve)
- Mjetet për ngarkim, shkarkim,deponim dhe ruajtje: limanet (detar dhe te lumenjeve) , depot, qendrat deponuese-transportuese (QDT), zonat doganore (CD),terminalet dhe ngjajshëm.
- Mjetet për bartje apo ngarkim te mallit:vinçat, autovinçat, trasmetuesit, pirunjerët,karrocat etj.



- Organizimi i punës: përgatitja e punës, operativa, udhëheqja, kontrolla, informatika, dokumentacioni, llogaritje etj.

II.ii Teknologjit varësisht nga lloji i komunikacionit

Bazuar në llojet e komunikacionit teknologjia do të ketë specifikat e saja dhe mund të jetë:

- Teknologjia e komunikacionit rrugor,
- Teknologjia e komunikacionit hekurudhor,
- Teknologjia e komunikacionit ujor,
- Teknologjia e komunikacionit ajror,
- Teknologjia e komunikacionit në orbitë- në gjithësi

Teknologjia e transportit sipas llojit të supstratit mund të jetë:

- Teknologjia e transportit të udhëtareve
- Teknologjia e transportit të mallrave

Proqesi teknologjik i transportit sipas llojit të transportit mund të realizohet:

- Ta ndërrim të llojit të transportit
- Me ndërrim të llojit të transportit

Proqesi teknologjik i transportit pa ndërrim të llojit të transportit realizohet me:

- Mjete të transportit rrugorë
- Mjete të transportit hekurudhor
- Mjete të transportit ujor
- Mjete të transportit ajror.

Proqesi teknologjik i transportit të udhëtareve me ndërrim të llojit të transportit realizohet me:

- Teknologji të transportit rrugor-hekurudhor
- Teknologji të transportit rrugor-ujor
- Teknologji të transportit rrugor-ajror
- Teknologji të transportit hekurudhor-rrugor
- Teknologji të transportit hekurudhor-ujor
- Teknologji të transportit rrugor-hekurudhor- ujor



UNIVERSITETI I PRISHTINËS
"HASAN PRISHTINA"
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE

Bregu i Diellit, 10 000 Prishtinë, Republika e Kosovës
Tel: +381 38 552 126 ext.101 • E-mail: fim@uni-pr.edu • www.uni-pr.edu

Detyra e teknologjisë së transportit të udhëtareve dhe në përgjithësi globalizimit të transportit është që të gjëj dhe verifikoi mënyrën e të përshtatëshme lidhjen e fuqisë punuese, mjeteve transportuese me shfrytëzuesit e shërbimeve në kuadër të procesit të transportit me shpenzime sa më të vogla.

Procesi transportues në komunikacionin rrugor duhet të mbështetet në kërkesat e përgjithëshme të ofrimit të shërbimeve të komunikacionit, si dhe specificitetet që ka transporti linjor i udhëtarëve.

Këto janë:

- sigursia
- saktësia,
- rregullsia
- shpejtësia
- komoditeti
- produktiviteti
- ekonomicitet i afarizmit
- rentabiliteti i afarizmit

Kujdes i veçant në transportin e udhëtareve duhet ti kushtohet sigursisë dhe kualitetit të transportit të udhëtareve, sepse ato janë karakteristikat kryesore të cilat e afirmojnë transportin e udhëtareve në komunikacionin rrugor. Nuk guxon të ndodh asnjë lëshim apo gabim në realizimin e proceseve teknologjike, sepse mund të shkaktoj pasojë të paparashikuara për shfrytëzuesit dhe transportueset, pjemarsve në komunikacion dhe dame në ambientin e njeriut. Duhet të kemi parasush që në çdo moment në rrugë është numër i madh i automjeteve të cilat transportojnë udhëtar dhe ngarkesa, si dhe me çdo moment ndodhin fatkeqësi komunikacioni nga të cilat si pasojë janë: vdekja, invaliditeti, dame, ndotje etj.

Nga kjo sigursia në transportin e udhëtarëve synojmë harmonizim të plotë të teknikës (automjetit) – teknologjisë (dije dhe aktivitet) – organizim (realizim të teknologjisë së transportit) – ekonomizim (kualitet më të lartë me shpenzime sa më të vogla) – drejtësi (norma sipas së cilave zhvillohet transporti i udhëtareve) në të cilën njeriu është në plan të parë, krejt këto zhvillime në transportin e njerëzve dhe mallërave ka ardhur falë globalizimit apo qasjes botërore në mënyrën më serioze të mundëshme.

Modelet themelore të teknologjisë së transportit të udhëtarëve i përbëjnë katër teknologji specifike:

- përgatitja e teknologjive të transportit
- teknologjia e realizimit të transportit
- teknologjia e përfundimit të transportit
- analiza e realizimit të procesit të transportit



UNIVERSITETI I PRISHTINËS
"HASAN PRISHTINA"
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE

Bregu i Diellit, 10 000 Prishtinë, Republika e Kosovës
Tel: +381 38 552 126 ext.101 • E-mail: fim@uni-pr.edu • www.uni-pr.edu

Në kushtet bashkohore të prodhimit, siç është e njohur, kërkohet shërbimi i transportit, me të cilin nënkuptohet bartja e mallit nga dërguesi deri te shfrytëzuesi i fundit – bartja “ nga dera në derë”. Transporti klasik i transportit hekurudhor ku gjatë pranimit dhe dorzimit të mallit me të është

manipuluar kryesisht në magazina të hekurudhës ose në nyje manipuluese të ngarkim- shkarkimit, ku kërkohet angazhim plotësues i vozitësit (mjetet transportuese vetanake të komunikacionit publik) nuk ka qenë në gjendje që ‘ti përgjigjet këtyre kërkesa edhe pse janë shfrytëzuar shumë binar industrial. Përderisa qytetet janë prodhues dominant dhe qendra konsumuese, aktivitetet urbane janë të shoqëruara nga një lëvizje e madhe e transportit të mallrave. Këto lëvizje kryesisht bëhen me kamion shpërndarës të cilët priten apo bashkohen në një pikë industriale, qendra shpërndarëse, depo mallrash apo magazinë dhe aktivitete të shitjes me pakicë, gjithashtu në terminale të mëdha siç janë: portet, depot e stacioneve hekurudhore, qendrat shpërndarëse dhe aeroportet

Me teknologjinë e transportit të mallrave nënkuptojmë pjesëmarrjen e elementeve ku me veprimtarinë e tyre e varura kryhet shërbimi transportues. Në veprimtarinë e ndërsjelltë elementet e veçanta të teknologjinë e transportit figurojnë si pjesë të veçanta.

Këto pjesë janë:

-mali

-mjetet

-puna

Malli është lënda e punës ku me zhvendosjen e tij kryhet puna dhe vlera e shërbimeve transportuese. Mjetet (automjetet) janë elemente teknike me të cilat dhe ndihmen e tyre kryhet teknologjia e transportit. Puna e mënjë njerzitet të cilët organizojnë, prodhojnë (kryejn) dhe mbikqyrin (kontrollojnë) procesin teknologjik.



II.iii Elementet e teknologjisë

Elementet e teknologjisë së transportit bazohen në nderlidhjen e tri komponenteve:

- bazës : oranizimi, infrastruktura , ngasja dhe mjetet transpoertuese**
- malli: ngarkesa, lënda e punës**
- sherbimet: punëtorët, organizatorët**

Problemi çdo vit është më i përshtatshëm dhe është premtues dhe arrin zgjidhje me riparimin e linjave kufitare, përmirësimin me planifikim të shfrytëzimit të rrugëve nga ana e veprimtarive ekonomike, ndërtimin e infrastrukturës së re etj. Mirëpo, një tjetër aspekt i rëndësishëm që merret parasysh është riorganizimi i shërbimit po që se ndryshon njësia transportit. Me aplikim e transportit bashkohor tri aspekte kryesore duhet të kihen parasysh:

- efikasiteti i organizimit, përmes veprimeve operuese .
 - krijimi e strukturës së shitblerjeve adekuate;
 - konkurrenca themelore kur krahasohet me opsionet tjera të transporti, që krahason shpenzimet e transportit, kohen, vëllimin e bartjes dhe shpërndarjen gjeografike të rrjetit.
- Zhvillimi teknologjik në komunikacion nxit zhvillimin e sistemit transportues së bashku me të gjithë komponentët e tij. Nuk mund të mendohet zhvillimi i vetëm njërit. Nevojat e njeriut përmbushja e nevojave Teknologjia e transportit Proqeset teknologjike apo disa elementeve të transportit për shkak të rëndësisë që kanë secili prej tyre. Si të tillë, detyrimisht qojnë në zhvillimin e tërë procesit të transportit dhe mënyrave transportuese përmes një teknologjie gjithnjë e më të avancuar.

Një sistem transporti do të mund të funksiononte vetëm nëse do të funksiononin elementet përcjellëse të atij sistemi. Ndër elementet themelore të një sistemi transporti bëjnë pjesë:

- njerëzit
- teknologjia
- proceset teknologjike

Proceset teknologjike duhet të luajnë një rol aktiv në përmirësimin dhe zhvillimin e sistemeve të transportit. E gjithë kjo kërkon një funksionim të duhur dhe gjithëpërfshirës, si dhe kërkohet që të sigurohet se proceset e tilla ndihmojnë në plotësimin e kërkesave për një transport sa më efektiv. Një transport efektiv nënkupton plotësimin e nevojave të shfrytëzuesve të cilët përdorin mënyra të ndryshme transportuese. Sot në vëllim më të vogël apo më të madh, aplikohen teknologjit e ndryshme të transportit në realizimin e te cilave marrin pjesë mjetet e disa llojeve të komunikacionit me përdorimin e njësive të njejtta transportuese. Ato me emertimin e njejtë quhen teknologji bashkohore të transportit dhe paraqesin lloje të caktuara të transportit, teknologji të reja më progresive të transportit.

Teknologjit e reja zhvillohen në mënyrë komplekse, si pjesë përbërëse e të gjitha llojeve të transportit dhe ekonomisë, që kërkon investime të reja dhe masa tekniko –organizative. Rëndësia ekologjike e zhvillimit të këtyre teknologjive në botë dhe tek ne i tejkalon kornizat e transportit dhe bëhet një nga detyrat më të rëndësishme në racionalizimin e distribuimit të mallit dhe zhvillimit të ekonomisë së



UNIVERSITETI I PRISHTINËS
“HASAN PRISHTINA”
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE

Bregu i Diellit, 10 000 Prishtinë, Republika e Kosovës
Tel: +381 38 552 126 ext.101 • E-mail: fim@uni-pr.edu • www.uni-pr.edu

gjithmbarëshme. Në mënyrë që të realizohet kjo teknologji e transportit, duhët të ndermiren disa masa, ndersa zhvillimi i kësaj teknologjie moderne duhët të kuptohët si bashkim i elementeve teknologjike, teknike , ekonomike , organizative dhe elementeve juridike të cilët determinojnë veçurit e kësaj teknologjie të manipulimit dhe transportit. Teknologjit esencialisht e ndrojnë procesin klasik të transportit dhe atë jo vetëm atë publik por edhe procesin e transportit të brendshëm dhe sistemeve të deponimit, gjegjësisht distribuimin e tërsishëm të mallit. Pika e përbashkët e të gjithë nënsistemeve të teknologjive bashkohore të transportit është shkalla e lartë e bashkimit të teknologjive, standardizimi i njësisve të ngarkesave dhe bazës teknike të tërsishme e cila përfshin kapacitetet mobile dhe statike në kuadër të teknologjisë së caktuar. Çdo njera teknologji paraqet njëkohësisht edhe rastin klasik të sistemit të përbër dhe është e definuar me elemente të cilët janë ndermjet tyre të lidhur në një tersi teknologjike, ndersa realizimi i proceseve kryhet në lidhje specifike me rrethinën. Me aplikime teknologjive të reja të transportit janë inicuar ndryshime të konsiderueshme në tregun e shërbimeve transportuese, sepse ajo është si pasojë e zhvillimit të përgjithshëm të shoqërisë dhe realizimi bashkohor i të arriturave transportuese. Kjo rezulton me rritjen e shpejtësisë dhe vëllimit të bartjes të gjitha llojeve të transportit, si dhe kooperimin dhe koordinimin e llojeve të ndryshme të transportit gjatë kryerjes së shërbimeve transportuese në tërë rrugën transportuese nga prodhuesi deri te konsumuesi, me aplikimin e mjeteve dhe teknologjive të ndryshme të transportit. Aplikimi i transportit rrugor është orijentuar në largësit më të vogla dhe përfshirjen e hapësirës gjeografike shërbyese më të gjerë, posaçërisht në kushtet e krizës energjetike, ndersa hekurudha ka aplikimin në distanca më të mëdha dhe drejtime më të vogla.

Sot integrohet shfrytëzimi i hekurudhave industriale, dhe njëkohësisht shuarja e hekurudhave jorentabile. Kujdes më i madh i kushtohet standardizimit dhe tipizimit të mjeteve të paketimit të mallit me aplikimin e mjeteve bashkohore transportuese dhe njësisve bartëse (paletave, kontejnerëve, gjysëmrimorkiove, eneve të ndyshueshme transportuese, automjeteve rrugore dhe hekurudhore). Është prezente aplikimi i automatizimit dhe drejtimit në procesin transportues, me aplikimin e sistemeve informative bashkohore , modeleve matematikore , kompjutereve etj.

Me hulumtimin kompleks si të atij tekniko-teknologjik ashtu edhe atij komercialo-financiar, synohet optimalizimi i proceseve teknologjike. Faktor i rëndësishëm është formimi dhe zhvillimi i terminaleve të mallrave të përmasave më të mëdha si dhe karrigave të rëndësishme nga sfera e distribuimit të mallit. Kontribut të madh në trendet bashkohore në transport i ipet zhvillimit të terminaleve detare, toksove dhe të limajve me aplikimin e sistemeve të automatizuara të manipulimit. Qëllimi i teknologjive bashkohore të transportit nuk është vetëm kursimi dhe shpejtimi i bartjes por edhe racionalizimi, thjeshtimi dhe organizimi ekonomik i cikleve transportuese të bartjes së mallrave në tërë rrugën transportuese, nga prodhuesi deri te konsumuesi. Këto teknologji do të përmbushin të priturat, nëse çdo pjesëmarrës në transport e shef interesin e tij dhe vjen deri te njohuria se racionalizimi në transport kushtëzon integrimin e tij dhe paraqet udhërrëfim në aktivitetet e tij.



Ajo pastaj ka për qëllim të identifikojë mënyrat kryesore në të cilat kjo rritje e tregtisë ka ndikuar në veprimtarinë e transportit rrugor dhe hekurudhor të mallrave në nivel ndërkombëtar dhe më në fund e konsideron drejtimin e mundshëm të ardhshëm të lëvizjes së transportit tokësor në baze ndërkombëtare. Në këtë vlerësim, në fokus "ndërkombëtar" është në transportin rrugor dhe hekurudhor ndërkufitar, në vend se në krahasimet e tendencat dhe perspektivat nëpër një sërë vendesh të ndryshme. Megjithatë, nuk ka ndryshim të madh në llojet e udhëtimeve që përbëjnë mallrat ndërkombëtare në aspektin e frekuencave të tyre, kompleksitetit, distancës së udhëtimit dhe llojet e automjeteve të përdorura.

"Për shembull", udhëtimi ndërkombëtar i mallrave rrugore ndërmjet Holandës dhe Belgjikës zhvillohet mbi një bazë shumë të rregullt, janë relativisht të thjeshtë (për shkak të mungesës së kontrolleve kufitare në BE), janë shumë të shkurtër në distancë (nganjëherë më të shkurtër se udhëtimi i brendshëm), dhe nuk përdorin peshë maksimale maunat dhe automjetet.

Megjithatë, duke krahasuar me udhëtimet nga Azia në Evropë mund të jenë rastesisht, në distancë shumë të gjatë (mijëra kilometra), janë shumë komplekse (për shkak të kalimeve të shumta kufitare), dhe zakonisht përdorin peshë të automjeteve maksimale plotësisht ngarkuar të artikuluara në ato mënyrë që të minimizojnë kostot për njësi të transportit. Prandaj, nëse flasim për transportin ndërkombëtar të mallrave është e rëndësishme të jemi të vetëdijshëm për shumëllojshmërinë të udhëtimit të përfshirë, dhe ndikimin që atributet e udhëtimit të përshkruar më sipër mund të kemi në organizimin e saj dhe koston.

Përvoja nga e gjithë bota është identifikuar dhe diskutuar, edhe pse fokusi kryesor është në fluksin ndërkufitar midis vendeve në Evropë, Azi dhe Amerikën e Veriut pasi që këto tri rajone janë ku shumica e tokës bazuar në transportin ndërkombëtar zhvillohet dhe për të cilat ka informacion të konsiderueshëm të botuar. Ndërsa vlerësimi është dëshmi e udhëhequr nga ku është e mundur, ka kufizime në lidhje me përkufizimet dhe njësitë matëse të ndryshme, si hapësirë dhe në kohë, dhe të dhëna të pamjaftueshme në lidhje në mënyrë specifike për veprimtarinë e transportit të mallrave ndërkufitar.

- Pjesa tjetër ka të bëjë me tendencat e fundit në aktivitetin e tregtisë ndërkombëtare pasi kjo është një forcë lëvizëse në zhvillimin e transportit ndërkombëtar. Neni tre ka të bëjë me tregtinë ndërkombëtare dhe me transportin nga një politikë dhe perspektivë ekonomike, ndërsa seksioni katër vëren rëndësinë e zhdoganimit dhe vendkalimit kufitar bashku me rritjen e shqetësimeve për sigurinë në transportin ndërkombëtar. Pjesa e pestë paraqet disa karakteristika të tendencave të fundit në vëllimet e transportit të mallrave me rrugë dhe hekurudhë. Kjo çon për në seksionet gjashtë dhe shtatë të cilat janë respektivisht një diskutim më i detajuar për rrugë dhe pastaj hekurudhë në të cilën janë shqyrtuar aspekte të tilla si çështje të infrastrukturës, politika dhe rregullore e operacioneve dhe teknologjisë. Këto seksione janë ilustruar me një numër të studimeve të rasteve. Perspektivat e ardhshme janë diskutuar në seksionin e nëntë në të cilën përfundon.

- **KAPITULLI III -Tendencat e fundit në aktivitetin e tregtisë ndërkombëtare**

- Organizata Botërore e Tregtisë (OBT) siguron të dhëna më të plota për vëllime të tregtisë dhe trendet. Ky seksion thekson disa nga aspektet kryesore të tregtisë botërore që ndikojnë në veprimtarinë e transportit të mallrave dhe mënyrën zgjedhje. Figura 1 tregon rritjen afatgjatë në vëllime të tregtisë ndërkombëtare në të gjitha kategoritë e produktit, por më së shumti në të prodhuar.

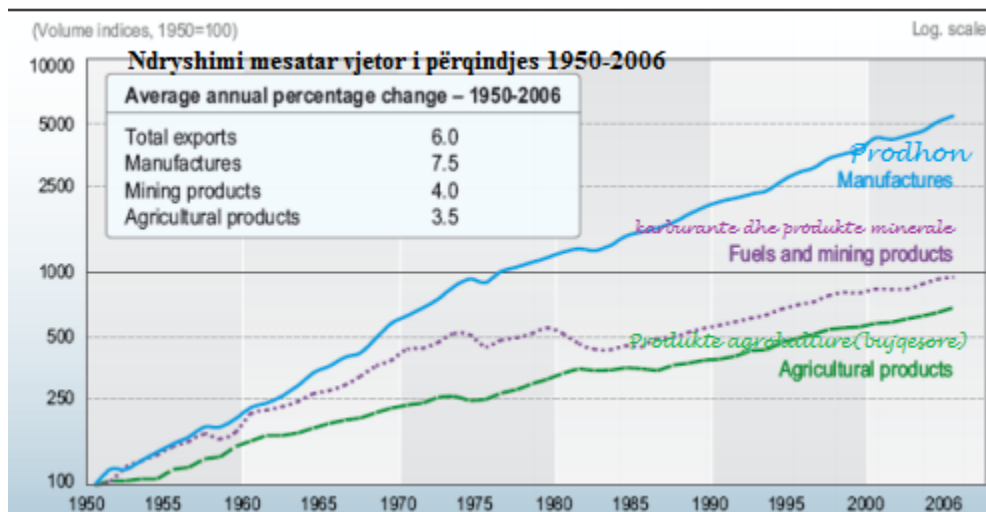


Figura 1.

- Në përgjithësi, rritja e tregtisë ka tejkaluar rritjen e GDP (PBB-së) gjatë kësaj periudhe kohore; në mes të vitit 2000 dhe 2006 rritja e tregtisë ishte rreth dy herë më e madhe e PBB-së (OBT). Tabela 1 tregon flukset e tregtisë ndërkombëtare në mes të rajoneve të botës dhe brenda këtyre rajoneve kryesore në vitin 2006, në aspektin e vlerës së produktit. Top Gjashtë Rrjedhat përfshijë vetëm tre rajone, Evropë, Azi dhe Amerikën e Veriut, me tregtinë brenda dhe në mes të këtyre rajoneve të kontabilitetit për tre të katërtat e vlerës së tregtisë botërore. Flukset Evropiane të brendshme e vetme përbëjnë gati një të tretën e të gjithë tregtisë ndërkombëtare. Gjashtë nga 10 vendet kryesore të përfshirë në tregti ndërkombëtare të cilat janë Evropiane, Amerika e Veriut dhe Azia.

Tabela 1

Trade flow	Fluksi tregtar	Vlera tregtare	% of 2006 Vlera tregtare
Intra-Europe		3,651	31.4
Intra-Asia		1,638	14.1
Asia - North America		1,022	8.8
Asia - Europe		970	8.3
Intra-North America		905	7.8
Europe - North America		709	6.1
Asia - Middle East		451	3.9
CIS - Europe		388	3.3
Africa - Europe		268	2.3
Central/South America - North America		242	2.1

Tabela 2 tregon rritje mesatare vjetore në tregti per dhe nga secili prej rajoneve të botës për periudhën 2000-06. Globalisht, vlera e mallrave të tregtuara është rritur me një mesatare prej 11% në vit. Amerika Veriore kishte regjistruar rritje mesatarisht më të ulët dhe ato rajone më pak të përfshirë në tregtinë ndërkombëtare me përvojë më të lartë se norma mesatare e rritjes, por mbeten relativisht të parëndësishme në krahasim me Evropën, Azinë dhe Amerikën e Veriut.

Tabela 2

EXPORTI	Regjioni	Importi
20	CIS	23
16	Middle East	15
16	Africa	14
14	South & Central America	10
12	Asia	12
11	Europe	11
11	World	11
5	North America	7

- Figura 2 tregon dallimet rajonale në përbërjen e flukseve tregtare. Për Afrikë, Lindje e Mesme dhe CIS (qender lindje), eksportet janë dominuar nga lëndët djegëse dhe të produkteve minerare, ndërsa për Azi, Evropë dhe Amerika e Veriut kanë prodhuar produkte që përbëjnë shumicën dërrmuese të eksporteve. Në Evropën Qendrore dhe Amerika e Jugut, ka një shpërndarje të gjerë të barabartë në mes të tri kategorive të produktit, duke i dhënë këtë rajonit deri tani pjesën më të lartë të eksporteve për produktet bujqësore. Prodhimi ka qenë në rritje te

pjeses së tyre te vlerës së përgjithshme të tregtisë dhe tani përbëjnë rreth 70% të totalit, duke reflektuar dominimin në tre rajonet kryesore ku mallrat e prodhuara përfaqësojnë pjesën më të madhe të vlerës së tregtisë.

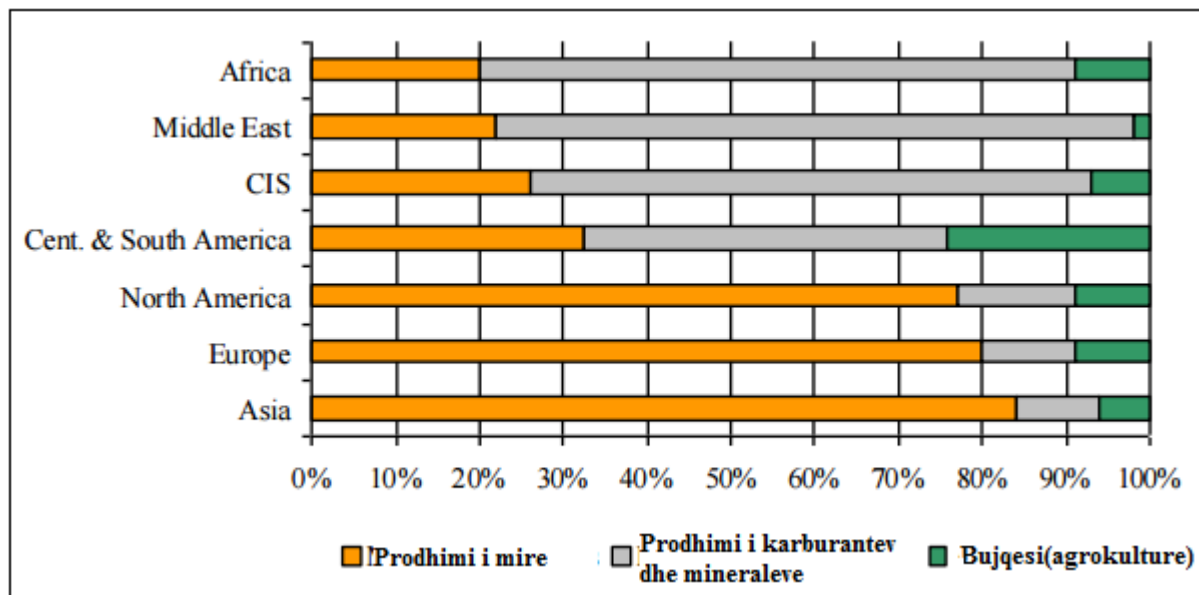


Figura2

- Hyrja dhe rritja e fushëveprimit pasues dhe / ose mbulimit gjeografik, e rajonal në bllloqet tregtare ka qenë një faktor i rëndësishëm që ndikon lëvizjet ndërkombëtare të transportit rrugor dhe hekurudhor.

Tabela 3 tregon bllloqet e mëdha tregtare të përfshirë në tregtinë e mallrave, me dy më të rëndësishëm deri tani duke qenë në Bashkimin Evropian (BE) dhe Marrëveshjes së Tregtisë së Lirë të Amerikës së Veriut (NAFTA). BE-ja ka zgjeruar gjeografikisht me kalimin e kohës, duke marrë në 27 vende deri në vitin 2007, dhe ka hequr barrierat e brendshme tregtare ndërsa zhvillimin e marrëveshjeve të unifikuar tregtare për tregtinë e shtuar të BE-së. Vendet e BE-së ishin të përfshirë në 38% të tregtisë globale mallin me vlerë në vitin 2006. Nga kjo, dy të tretat janë tregtuar brenda në mes të vendeve të BE-së (OBT, 2007). Në të kundërt, tregtia midis tre vendeve NAFTA (Kanada, Meksikë dhe SHBA) përbëhet vetëm mbi 40% të tregtisë totale të mallrave duke përfshirë këto vende, dhe në shumë prej bllloqeve të tjera tregtare tregti e brendshme ishte një pjesë e vogël e vendeve anëtare të përgjithshme që përfshijnë. Përveç Evropës rol në tregtinë globale (paraqitur në Tabelën 1), rëndësia e BE-së për të tregtuar në Europë është dukshëm shumë e madhe, duke pasqyruar numrin e madh të vendeve të vogla që tashmë janë në gjendje të tregtojnë lirisht me njëri-tjetrin.



UNIVERSITETI I PRISHTINËS
"HASAN PRISHTINA"
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE

Bregu i Diellit, 10 000 Prishtinë, Republika e Kosovës
Tel: +381 38 552 126 ext.101 • E-mail: fim@uni-pr.edu • www.uni-pr.edu

Tabela 3

EXPORTET	Blloku tregtar	IMPORTET
37.5	European Union (EU)	38.3
13.9	North American Free Trade Agreement (NAFTA)	20.5
6.4	Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)	5.5
3.9	Gulf Cooperation Council (GCC)	1.7
2.3	European Free Trade Association (EFTA)	1.7
1.6	Southern Common Market (Mercosur)	1.1
1.3	South Asian Preferential Trade Arrangement (SAPTA)	1.9
1.0	Southern African Development Community (SADC)	1.0
1.0	Common Market for Eastern & Southern Africa (COMESA)	1.0

- Në të drejtën e tyre, menyrat e transportit rrugore dhe hekurudhore janë kryesisht qe kanë të bëjnë me rrjedhat e nder-rajonal, duke qenë se dy nga tre rrjedhat kryesore ndër-rajonale (Azi - Amerika e Veriut dhe Evropa - Amerika e Veriut), nuk janë të mundshme nga rrugët me bazë në tokë, transporti detar dominon me shume. Për herë të tretë (Nga Azia / ne Evrope), transporti tokësor është i mundur edhe pse aktualisht ka shumë kufizime, me shumicën e mallrave përsëri duke i lëvizur nga deti. Përdorimi i konsiderueshëm është bërë nga ai rrugor dhe hekurudhor si mënyra furnizim per këto shërbime ndër-rajonale detare, lidh me origjinë brendësi të rrjedhës dhe destinacioneve dhe, në disa raste, duke vepruar si ura të tokës.. Në nivel ndër-rajonal, rrugor dhe hekurudhor janë përdorur më shpesh si mënyrat kryesore të transportit në të drejtën e tyre, edhe pse të anijeve është gjithashtu i rëndësishëm në disa vende. Si pasojë e shpërndarjes gjeografike të kësaj tregtie, pjesa më e madhe e diskutimit në këtë letër ka të bëjë me tre rajonet me tregti të rëndësishme brenda-rajonale, këto qenë Evropë, Azi dhe Amerikën e Veriut.



- **KAPITULLI IV-Tregtia ndërkombëtare dhe transportit: Politika dhe Ekonomia**

Siç është cekur nga Kopp (2006) "Marrëveshja e përhapur për uljen e kostove të transportit dhe të komunikimit të distancave të gjata ka qenë një përcaktues i rëndësishëm në globalizimin e perditshëm ". Për një kohë të gjatë besohej se kostot e tregtisë kishin pak rëndësi për strukturën dhe sasinë e tregtisë globale; Por tani është e njohur se këto shpenzime janë të rëndësishme (Kopp, 2006).

Shpenzimet e Tregtisë mund të ndikohen nga koha dhe kohëzgjatja, e transportit (Deardorff 2005).

Këto janë kryesisht:

- Shpenzimet e lidhura jo-kohë:

Kostoja e Burimeve të transportit (kostoja e transportit nga një vend në një tjetër ndërkombëtar)

o Sigurimi

o Kostot financiare të shkëmbimit

o Të tjera (kostot ligjore, pagesat për procedurat e transitit, pagesat lehtësuese ligjore ose të paligjshme etj)

- Kostot Koha- lidhura:

o **Interesi**

o **Rruajtja**

o **Amortizimi**

Shpenzimet e Tregtisë (sidomos shpenzimet e transportit), mund të zvogëlojë sasinë e tregtisë ndërkombëtare duke e bërë atë në humbje. Në një situatë të tillë, vendet mbështeten më shumë në burimet e tyre dhe kjo i privon ata nga fitimet që rrjedhin nga tregtia ndërkombëtare. Ky është një problem që është përballur shpesh nga, vendet pa dalje në det në zhvillim, të cilat si pasojë e pozitës së tyre gjeografike mund të jenë jo të favorshme për shkak se "Sfidat specifike në përpjekjet e tyre për t'u integruar në sistemin e tregtisë globale, kryesisht për shkak se mallrat që vijnë nga ose duke shkuar në një vend pa dalje në det janë subjekt i barrierave tjera tregtare të tilla si procedurat e gjata kalimit të kufirit. Përveç kësaj shumë vende pa dalje në det në zhvillim vuajnë nga marrëveshjet e dobëta ligjore dhe institucionale, infrastruktura e dobët, mungesa e teknologjisë së informacionit, një sektori të pazhvilluar logjistike dhe mungesa e bashkëpunimit me vendet e tranzitit fqinj. Së fundi distanca në tregjet në krahasim me vendet me qasje të drejtpërdrejtë në portet detare, mund të jetë një disavantazh në disa raste "(UNCTAD, 2007). Rritja ekonomike e vendeve pa dalje në det në periudhën 1992-2002 ka qenë 25 për qind më e ulët se ajo e vendeve të tyre të tranzitit fqinje (UNCTAD, 2007). Shpenzimet e transportit të mallrave nga një vend në një tjetër ndërkombëtare (burimi i kostos së transportit) është ndoshta kostoja më e rëndësishme e tregtisë për shumicën e produkteve. Kjo kosto ndryshon me distancë, peshë dhe dendësi, pjesa më e madhe e produktit dhe kërkesat e saj të trajtimit në tranzit. Kostot e tjera të tregtisë ndërkombëtare përfshijnë sigurimin (e cila është e lidhur me madhësi dhe vlerë), financimi (e cila ndryshon në varësi me kohën e kaluar në mes të prodhimit dhe



marrjes së pagesës) dhe tarifat financiare (si rezultat i tregtisë përtej kufijve kombëtarë dhe shpesh duke përdorur më shumë se një monedhë) (Deardorff, 2005).

Koha është një tjetër faktor i rëndësishëm në koston e tregtisë ndërkombëtare. Koha është e nevojshme për të transportuar të mirën nga origjina e saj në destinacionin e vet, si dhe të ngarkesën deri në zbarkim, si dhe të proceset e mallrave dhe mjeteve bartëse ndërmjet doganave dhe pikave kufitare. Duke pasur parasysh se kjo merr kohë për të kryer transport ndërkombëtar të mallrave, është e nevojshme për kompanitë që të mbajtnë aksione. Keto aksione shkaktojnë disa kosto në aspektin e shpenzimeve të deponimit, pagesat e interesit, si dhe shpenzimet e amortizimit që lidhen me përkeqësimin fizik ose ndryshim në shijet e konsumatorit. Këto kosto kohore të lidhura do të ndryshojnë në varësi të produktit në fjalë, por e bëjnë të rëndësishme për të minimizuar kohë në qoftë se dikush dëshiron për të minimizuar këto shpenzime. Prandaj, në përpjekjen për të minimizuar këto shpenzime kohore të lidhura, është e rëndësishme për të zgjedhur mjetet më të shpejtë të mundshme të transportit (natyrisht duke marrë parasysh koston e burimeve të çdo metode).

- Është vërejtur se vonesat kohore dhe ndryshueshmërinë e tranzitit në kohë janë një shqetësim i madh për transportuesit sesa kostot direkte të transportit, si ato ndikojnë tek kompanitë "aftësinë për të përmbushur oraret e shpërndarjes dhe për këtë arsye me fillimin e fazes së globalizimit të transportit si të mallërave po ashtu edhe të njerëzve është bërë shumë më e lehtë që të arrihet që me kohë të caktuar të mbërrijnë në destinacionet e duhura si mallërat po ashtu edhe njerëzit duke mos pritur nëpër dogana dhe vendkalime kufitare (Hummels, 2001). Hummels (2001) ka përdorur mënyra të ndryshme të transportit që përdorin firma të ndryshme dhe ku tregohen kostot e kohës nga shuma që firmat kanë dhënë për të zvogëluar atë. Rezultatet e tij tregojnë se një vonesë një-ditore në të anijeve të çon në një kosto mesatare ekuivalente me një tarifë 0.8%. Inovacionet teknologjike në transport dhe TIK janë reduktuar kohën në trege për produktet. Kjo është duke e bërë të mundur për prodhimin e produkteve në vende të largëta nga tregu dhe po bën tregtinë e produkteve të mundshme ku nuk kishte qenë më parë. Sistemet të lartë të cilësisë, shpejtë dhe të besueshëm të transportit të mallrave, që kanë kosto të burimeve që janë mjaft të ulët për të siguruar përfitimin, janë thelbësore në arritjen e kësaj.

- Tradicionalisht për lëvizjen e mallrave ndërkombëtare, transporti ajror është përdorur për produktet që janë kohë të ndjeshme dhe të vlefshme, dhe deti ka qenë përdorur për produkte me vlerë të ulët që janë më pak kohë të ndjeshme. Megjithatë transporti rrugorë dhe transporti hekurudhor gjithnjë më shumë ka mundësitë për të bërë rezultate pas përmirësimeve infrastrukturore dhe marrëveshjeve ndërkombëtare. Këto mënyra të transportit në tokë ka të ngjarë për të rritur pjesën e tyre modale të lëvizjeve të mallrave ndërkombëtare si të ofrojnë shërbime që janë më të lira (por më ngadalë) se shërbimet ajrore, dhe më të shpejtë (por më të shtrenjtë) se sa deti. Megjithatë, sasia e mallrave të transportuara ndërkombëtarisht nga mënyra e transportit tokësor është ende shumë i vogël në krahasim me lëvizjet e rrugëve dhe mallrave hekurudhor të vendit.

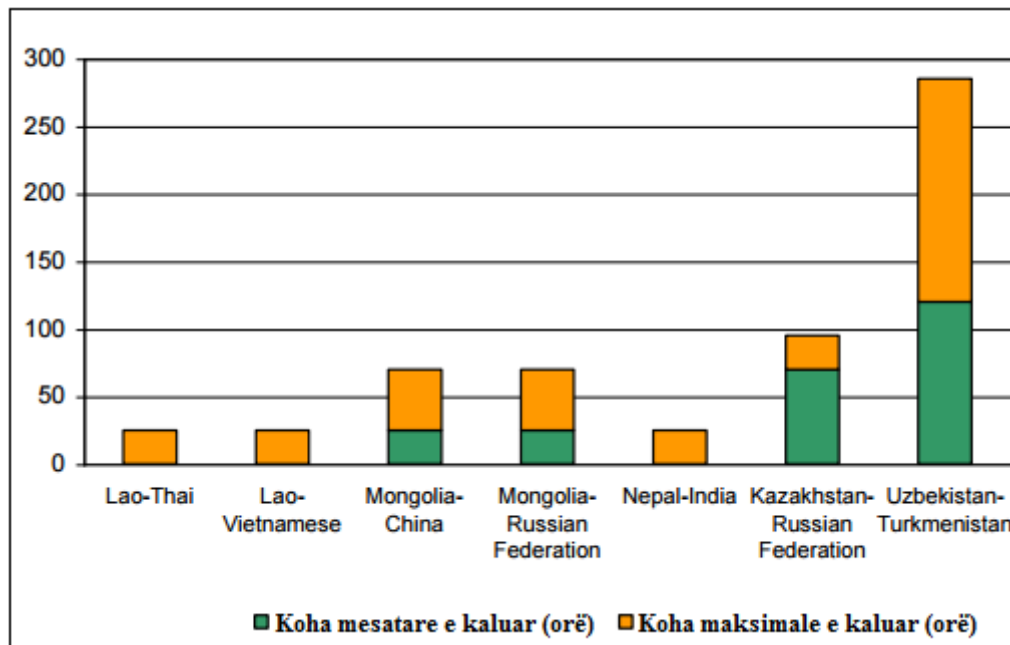
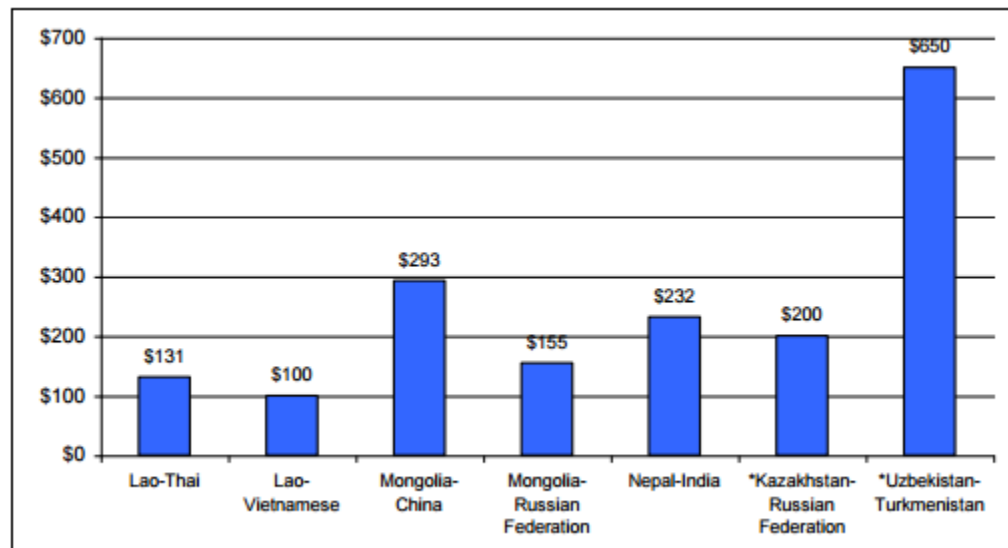


Figura 3. Krahasim me lëvizjet e rrugëve dhe mallrave hekurudhor (për orë)



-Pavarësisht nga reformat që kanë ndodhur në disa vende, si dhe përdorimin në rritje të konventave ndërkombëtare për të ndihmuar, zvogëluar ose të kapërcyer vonesat e kalimit kufitar, ajo është ende rasti në pika kufitare kontrolli është një proces i rëndë në shumë vende. Kjo mund të përfshijë këto lloje të kontroleve (ECMT, 2000):

- Dogana e kontrollon për mallrat e bartura (të cilat mund të përfshijnë kontrollimin e dokumentacionit përkatës dhe nganjëherë origjinën e produktit dhe destinacionin);



UNIVERSITETI I PRISHTINËS
"HASAN PRISHTINA"
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE

Bregu i Diellit, 10 000 Prishtinë, Republika e Kosovës
Tel: +381 38 552 126 ext.101 • E-mail: fim@uni-pr.edu • www.uni-pr.edu

- Inspektimet e mallrave (kjo mund të përfshijë marrjen e mostrave dhe testimin);
- Kontrollat e automjeteve (të cilat mund të përfshijnë sigurinë dhe standardet mjedisore dhe licencimin);
- Kontrollat e Emigracionit (duke përfshirë pasaporta dhe viza kontrolle, dhe kërkimet e mundshme për makina për emigrantë të paligjshëm);
- Mbledhja e taksave, tatimeve dhe detyrimeve të lidhura me kontrollat e mësipërme dhe kontrollat.

Mungesa e një procedure të unifikuar në procedurat doganore dhe të një dokumenti të vetëm që shpjegon të gjitha hapat e nevojshme dhe pagesat e kërkuara mund të përkeqësojë problemet me përvojë dhe për të rritur potencialin për grabitjen e pagesave jozyrtare. Përdorimi i kufizuar i TIK-ut në zhdoganim gjithashtu mund të shkaktojë vonesa në kufi, si politika e pritjes së vizave. Shembuj të kohëve të fundit përfshijnë:

☒ "Ish Republika Jugosllave e Maqedonisë ngarkon një pagesë € 100 për secilën linjë tarifor futur në certifikatën e importit për të gjitha importet e mallrave bujqësore që përfitojnë nga preferencat tarifore.

☒ Autoritetet lokale në Rumani kanë liri për të vendosur taksa shtesë, p.sh. për arsye mjedisore. Taksat e tilla janë shumë të ndryshueshme dhe jo-transparent.

☒ Në Uzbekistan, dhjetë dokumente të ndryshme, të lëshuara nga departamentet e ndryshme dhe ministrive, janë të nevojshme për zhdoganim, zgjatjen e procedurave doganore për deri në 2-3 muaj. • Në Republikën e Moldavisë, disa agjenci qeveritare janë të pranishëm në kufi, secila prej tyre përfaqëson një ministri të ndryshme dhe mbledhjen e tarifave.

☒ Shoferët e kamionëve nuk mund të marrë një vizë për Bullgarinë në kufi.

☒ Kërkesat strikte për viza për vizitorët e biznesit duke përfshirë operatorët e transportit mund të shkaktojë vonesa të konsiderueshme për eksportet në Serbi.

☒ "pajisjet e pamjaftueshme teknologjike të informacionit të kombinuara me trajnimin joadekuat të personelit doganor vonon doganor dhe të trafikut, në të gjithë rajonin, por veçanërisht në Republikën e Malit të Zi, Shqipëria, Bosnja dhe Hercegovina".

Sondazhi i Indeksit të Performances Logjistike ka theksuar se "vlerësim për transparencën e proceseve kufitare vazhdimisht në rënie së bashku me rezultatet e LPI: Por në LPI ishin edhe interpretues të varfër në transparencën e proceseve të kufirit". Vetëm 10% e përgjigjeve janë deklaruar si kërkesë e pagesave



informale ishte e zakonshme në vendet me të ardhura, ndërsa më shumë se 50% e përgjigjeve treguan se këto pagesa informale ishin të zakonshme në vende me të ardhura të ulëta. UNECE (2006); Arvis et al. (2007).

IV.i Sigurimi dhe Terrorizmi

- Siç ka theksuar UNECE (2008), sistemet e transportit janë të prekshme për tu përdorur, ose për të qenë objektivi i terrorizmit, sepse ata nuk janë projektuar për të përballuar kërcënimet e sigurisë dhe tradicionalisht fokusi ka qenë në lëvizje të qetë, të shpejtë dhe të besueshëm. Përveç kësaj, infrastruktura e transportit rrugor është lehtë e kapshme dhe shpesh mungon mbikqyrje (të tilla si rrugët e mëdha (Autostradat), urat dhe tunelet), dhe mjetet rrugore të mallrave janë të gatshme-në dispozicion dhe mund të përdoret ose si një mjet për të përcjellë armë ose si armë veten e tyre. Gjithashtu kompleksiteti paraqet probleme të mëdha nga zinxhirët e furnizimit që përfshijnë mallra ndërkombëtar rrugorë që përbëhet nga mijëra kompani dhe rregullat kombëtare shpesh ndryshojnë shumë. Harmonizimi i standardeve të sigurisë kombëtare jashtë kufijve mund të ndihmojë për të parandaluar terroristët duke përdorur rrugë, por është e vështirë të arrihet.

UNECE Komiteti Nderkombëtar i Transportit ka shqyrtuar çështje që mund të përfitojnë nga konsiderata të mëtejshme të sigurisë. Në fushën e transportit të mallrave të tokës bazuar në këto përfshijnë (UNECE)

- Rregulloret e Automjeteve (në lidhje me alarmin e automjeteve dhe imobilizimi i sistemeve, si dhe marrëveshjet për dispozitat për imobilizimin e automjeteve pas përdorimit të pa-autorizuar dhe instalimi i sistemeve të pozicionimit në automjete për të identifikuar vendndodhjen e tyre)
- Mallra të rrezikshme dhe Bartje të veçanta (Kërkesa për rekomandimet e sigurisë për transportin e mallrave të rrezikshme, të marrin në konsideratë përditësimin e kërkesave të trajnimit për shoferët dhe personelit tjetër të përfshirë në transportin e mallrave të rrezikshme për të përfshirë çështjet e sigurisë)

- Ky komision ka identifikuar se ndryshe nga masat mbrojtëse që ekzistojnë në portet dhe aeroportet, transporti në brendësi është relativisht pak më i pa mbrojtur dhe "duhet të jetë hallka më e dobët e zinxhirit të furnizimit sot". Ata kanë argumentuar se pjesët më të pambrojtura të infrastrukturës (të tilla si rrugët tuneleve dhe urave) janë të vështira për tu mbrojtur për shkak të qasjes së tyre publike dhe se për këtë arsye është e rëndësishme të mbështesë kërkime në teknologjitë e reja për mbrojtjen e infrastrukturës (si kontrollit dhe zbulimit të sistemeve, duke përfshirë verifikimin e personelit që punon ngushtë me infrastrukturë kritike). Ata kanë identifikuar gjithashtu se nuk ka asnjë organ ndërkombëtar për sigurinë e transportit rrugorë (të mallrave dhe pasagjerëve), që është ekuivalente me organe në sigurinë detare dhe ajrore.

- Tendencat e fundit në vëllime ndërkombëtare të transportit të mallrave nga rrugor dhe hekurudhor. Në seksionet e mëparshme, diskutimi i rritjes në tregtinë ndërkombëtare ka qenë në lidhje me vlerën e



UNIVERSITETI I PRISHTINËS
"HASAN PRISHTINA"
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE

Bregu i Diellit, 10 000 Prishtinë, Republika e Kosovës
Tel: +381 38 552 126 ext.101 • E-mail: fim@uni-pr.edu • www.uni-pr.edu

mallrave që tregtohen, pasi kjo ka të bëjë me qëllimin kryesor të OBT-së. Për 11 vendet anëtare të BE-së me të dhëna të qëndrueshme, përqindja e kilometrave në tone për transportim rrugor ndërkombëtar kishte rritje të lehtë nga 22% në 1995 në 26% në vitin 2005 (Eurostat, 2004, 2007). Kjo përfaqëson një rritje prej 52% në terma absolutë, duke pasur parasysh rritjen e përgjithshme në aktivitetin e rrugëve gjatë kësaj periudhe e gjithë kjo falë zhvillimit të teknologjive të ndryshme si në komunikim, rrugëtim, transport etj si dhe globalizimit të tregut ndërkombëtar. Për vendet e EU-25 (me përjashtim të Greqisë dhe Maltës), 30% e volumeve të mallrave në rrugë në vitin 2005 ishin ndër-kufitare në natyrë, me 15% të vëllimit ndërkufitar qenë ndër-tregtisë, duke përfaqësuar incidencën më të madhe të trafikut tranzit në disa vende të Evropës lindore (Eurostat, 2007a). 94% të vëllimit në vitin 2005 ishte në mes të anëtarëve të BE-së dhe pjesa tjetër e shumës së mbetur shumica ishte nga Zvicra, Norvegjia dhe Rusia. Nga ana tjetër, flukset ndërkombëtare janë më të rëndësishme në treg hekurudhor. 51% e volumeve mallrave hekurudhor në 25 vendet e BE-së në vitin 2005 ishin ndërkufitar në natyrë (Eurostat, 2007b). Si në transportin rrugorë po ashtu shumica dërrmuese e këtij vëllimi është mes vendeve fqinje me vetëm 20% të vëllimit të përgjithshëm ndërkombëtar tranzit vendet e ndërmjetme. Ndërsa nuk ka statistika të qëndrueshme në kohë në nivel evropian, analiza e tendencave në vende të veçanta zbulon rritje pjesën e flukseve ndërkombëtare për sistemet kombëtare hekurudhore. Për shembull, mallrave ndërkombëtar hekurudhor është rritur nga 37% të të gjithë mallrave hekurudhor në Gjermani 1995 në 47% në vitin 2005, në Holandë rritja ishte nga 76% në 79% dhe në Francë pjesa u rrit nga 30% në 33% (Eurostat, 2003, 2007b).

- Amerika e Veriut

Duke pasur parasysh pozitën e saj qendrore në mes Kanadasë dhe Meksikës, SHBA është i përfshirë në të gjitha flukset e tregtisë brenda Veriut të Amerikës. Enti i Statistikave të transportit të Amerikës së Veriut Baza e të dhënave (NATSD) nuk përmban të dhëna të detajuara dhe të qëndrueshme për kohën që lidhet me tregtinë e intra-Amerikës së Veriut nga mënyra e transportit; këto të dhëna janë publikuar vetëm që nga viti 2004 (NATSD, 2007). Tabela 4 përmbledh flukset e rrugëve dhe mallrave hekurudhor mes SHBA dhe Kanada dhe Meksikë në vitin 2006. Këto dy mënyra janë dominuar për eksportet nga SHBA, ku 60-65% e tonazhit është me rrugë apo hekurudhë, ndërsa transportit të ujit dhe në rasti i Kanadasë, tubacionit, mënyra të rëndësishme për importet në SHBA.

Tabela. 4

EXPORTET prej USA-se			IMPORTET ne USA	
Mjetet e ekspozuara(%)	Tonnes (m)		Tonnes (m)	Mjetet e ekspozuara ne (%)
		Canada		
42	59	Road	62	21
21	30	Rail	76	26
		Mexico		
38	31	Road	28	20
26	21	Rail	11	8



- Në vitin 2002, gjate transportit të mallrave ndërkombëtar rrugor llogariten për vetëm 2% të totalit të mallrave rrugor, nga dhe në SHBA. Shifra korresponduese për transport hekurudhor ndërkombëtar ishte 6% (e matur në ton – mallrave që dorëzohen në një port llogariten si kombëtare e jo ndërkombëtar për lëvizjet rrugore dhe hekurudhore). Në kombinim, rrugor dhe hekurudhor përfaqësuar 32% e ton ndërkombëtare nga SHBA (importeve dhe eksporteve të kombinuara) (Zyra e Menaxhimit të mallrave dhe operacionet, 2007)

-Europe për / nga Azia

Distancat e udhëtimit midis Evropës dhe Azisë janë përgjithësisht shumë më të shkurtra nga toka se sa nga deti. Kjo është veçanërisht e vërtetë në qoftë se origjina dhe destinacion janë në rendësi. Shërbimet hekurudhore nga Kina në Evropë nëpërmjet Azinë Qendrore mund të sigurohet që të marrë rreth 20 ditë, ndërkohë që kjo merr rreth 6 javë nga deti. Ajo ka qenë vlerësuar se udhëtonte nga Evropa në Azi nga rruga do të marrë rreth dy javë (ECMT, 2006). Aktualisht rrugët më të gjata trans-Azi përmes tokës janë rrugët hekurudhore, duke përfshirë Trans-Siberian, të korridorit TRACECA, dhe rrugës jugore nëpërmjet Turqisë dhe Iranit. Rrugët rrugore mund të jenë të preferueshme për rrugët hekurudhore në Azi për sa i përket mbulimit të dendur që ato ofrojnë në qytetet më të mëdha. Përveç kësaj, terrenet fizike në jug të kontinentit janë shpesh më të përshtatshme për rrugë se sa hekurudhor. Kina është duke zhvilluar një rrjet në të gjithë vendin e infrastrukturës rrugore dhe hekurudhore që do të lidhë deri me lidhje në Kazakistan, Mongoli dhe Rusi. Transporti tokësor mes Evropës dhe Azisë është një nga rrugët më të vjetra tregtare në botë (Silk Route). Megjithatë me kalimin e kohës distancave të gjata flukset e mallrave në këtë rrugë janë zëvendësuar kryesisht nga transporti detar. Ri-hapja e kufirit midis Kinës dhe Kazakistan për tregti komerciale ka rezultuar në rifillimi i flukseve të mallrave të distancave të gjata nga toka (rrugor dhe hekurudhor) midis dy kontinenteve. Kjo është arritur fale marrëveshjeve ndërmjet shteteve më të mëdha botërore gjë që ka ardhur deri te një globalizim i mirëfillt, si në anen teknike, teknologjike në transportin e mallërave dhe udhëtarve.

- Faktorët që ndikojnë në trendet e fundit në transportin ndërkombëtar rrugor të mallrave dhe njerzëve



- **Infrastruktura**

- Infrastruktura bazë për transportin rrugor ndërkombëtar është në dispozicion, por "lidhjet e humbur" kufizojnë zgjedhjen e transportit rrugorë. Përveç kapaciteteve të pamjaftueshme në disa korridore dhe cilësia e dobët e infrastrukturës shtojnë koston dhe kohën e transportit rrugor. Ekziston edhe një mungesë e përgjithshme e objekteve të infrastrukturës për transport të mallërave, të tilla si depot e brendshme, sidomos në kalimet kufitare, për të mbështetur konsolidimin dhe shpërndarjen e mallrave dhe trans-dërgesës mes transportit rrugorë dhe hekurudhorë të shërbimeve (UNESCAP, 2003). Shembuj të çështjeve ndërkombëtare të infrastrukturës rrugore janë theksuar më poshtë. Figura 5 tregon versionin e fundit të Rrjetit Ndërkombëtar të rrugëve në Evropë (E-rruga = një sistem evropian numëron rrugor). Ajo siguron një pamje gjeografike të rrugëve të ndjekura të arterieve të trafikut të përcaktuara në aneksin e Marrëveshjes Evropiane për Arteriet Kryesore të Trafikut Ndërkombëtar (AGR) nënshkruar në Gjenevë në nëntor të vitit 1975 (UNECE, 2007). AGR u zgjerua në vitin 2000 për të përfshirë rrjetin E-rrugor për vendet e reja anëtare, UNECE në Kaukaz dhe Azinë Qendrore. Kjo ka rezultuar në rrjetin rrugor ndërkombëtar në këto vende, të cilat shtrihen drejtë deri në kufijtë me Kinën, gjithashtu është duke u atribuar "E" numrat (figurën 5). Si dhe krijimin e një rrjeti rrugor koherente, AGR vendos në vend kushtet minimale teknike për të cilat duhet të jenë të ndërtuara te E-rrugëve.

- Azia gjithashtu ka një rrjet të dendur rrugor që lidh qytetet e mëdha, sidomos në pjesën jugore të kontinentit (duke përfshirë Indi, Pakistan dhe gadishullin e Azisë Jug-Lindore). Disa prej këtyre të drejtuar paralel me linjat hekurudhore Lindje-Perëndim në veri të kontinentit. Highway aziatike(Figura 6) siguron lidhjet e infrastrukturës të transportit rrugor përmes rajonit. Është një rrjet 141,000 km të rrugëve të standardizuara bashkuar 32 vendet aziatike me lidhjet në Evropë.



Figura 4

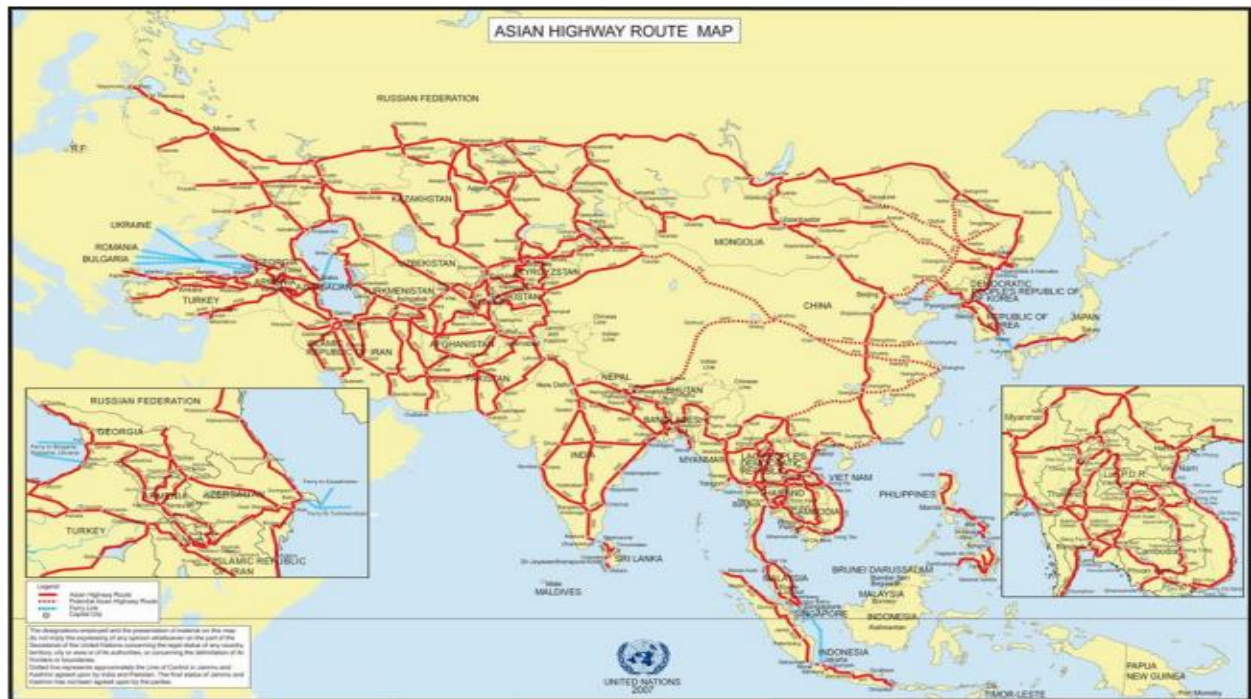


Figura5. Trans-Europiane Rrjetet e transportit "TEN-T" Rrjeti Transport Trans-Europian (TEN-T)



UNIVERSITETI I PRISHTINËS
"HASAN PRISHTINA"
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE

Bregu i Diellit, 10 000 Prishtinë, Republika e Kosovës
Tel: +381 38 552 126 ext.101 • E-mail: fim@uni-pr.edu • www.uni-pr.edu

-Rrjeti i Transporthit Trans-Europian është themeluar për herë të parë në vitin 1993. Ajo përfshin projektet e infrastrukturës të transportit për të ndihmuar të vendosim në vend me cilësi të lartë rrjetet e transportit trans-evropiane (unimodal, intermodal dhe multimodal) që kontribuojnë në funksionimin normal të tregut të brendshëm të BE-së, duke siguruar lëvizjen e qëndrueshëm të personave dhe mallrave në kushte më të mira të mundshme sociale, mjedisore dhe të sigurisë. Ajo ka për qëllim për të kaluar problemet që lidhen me problemet e transportit dhe pengesat ekzistuese. Katërbëdhjetë projektet prioritare janë themeluar në BE-15 në vitin 1996, kjo u zgjerua në 30 akse prioritare, transnacionale në vitin 2004, pas pranimit të shteteve të reja anëtare të BE-së (-27). Në vitin 2007, diskutimet filluan nga ndryshimet në dhjetëra akse në vendet fqinje. Kjo përfshin TEN-t duke u riorganizuar për të përfshirë fqinjët e BE-së, në drejtim të CIS dhe vendeve të Azisë Qendrore përgjatë korridoreve kryesore të transportit (siç ka qenë më parë për Evropën Qendrore dhe vendet e Mesdheut). Projektet rrugore të kryera si pjesë e projekteve të infrastrukturës prioritare përfshijnë a) aks të Igoumenitsa / Patra-Athinë-Sofje-Budapest Autostrada, b) boshti United Kingdom / Irlanda / Beneluxit rrugore, dhe c) Gdansk-Brno / Bratislava- Vienna aksi i autostradës. Përveç këtyre projekteve infrastrukturore përparësi, TEN-t rrjeti përfshin gjithashtu masa horizontale për të ndihmuar:

- procedurat pershpejtimt për kalimin e kufirit
- thjeshtësimi dhe harmonizimi i dokumentacionit tregtar dhe të transportit të lidhura (duke përfshirë regjimet gjuhësore)
- Zbatimi i teknologjive të pajtueshme të reja
- Vendosja e masave për të përmirësuar sigurinë në të gjitha llojet e transportit
- Rritja e masave teknike dhe të ndërveprimit administrative specifike horizontale për rrugët përfshijnë hartimin dhe zbatimin e masave për përmirësimin e sigurisë rrugore duke adresuar sjelljen shofer, sigurinë e automjeteve, dhe sigurinë e infrastrukturës rrugore; dhe përmirësimi gradual i rrjetit rrugor përgjatë akseve të mëdha të automjeteve të mallrave deri në 11.5 ton pesha boshtore dhe deri në katër metra të lartë.

Përderisa ndërtimin dhe përmirësimin e infrastrukturës rrugore është i rëndësishëm në zhvillimin e transportit të njerëzve dhe mallrave ndërkombëtar rrugor, ka faktorë të tjerë të nevojshme për të krijuar një rrjet rrugor të suksesshëm dhe efikas. Kjo përfshin standardizimin dhe harmonizimin e shumë faktorë të tjerë përveç ne cilësinë e ndërtimit të rrugëve, siç janë rregullat e trafikut, rregullat e automjeteve, dhe teknologjive të komunikacionit. Faktorë të veçantë që duhet të merren parasysh në standardizimin dhe harmonizimin e rrjetit rrugor janë:



- Sistemet e miratuar për menaxhimin e trafikut (duke përfshirë politikat dhe teknologji të përdorura)
- Marrëveshjet kufitare-kalimit dhe me kohë të të banojë e shkaktuar nga zakonet dhe politikave të transportit në këto vende
- Lidhshmëria rrugore dhe informacione përfshirë kushtet e trafikut dhe punët në rrugë
- Operacionet emergjente - e quajtur një numër të vetëm, minimal të garantuar kohë përgjigje, etj.
- Objektet e ndaluara gjatë vozitjes në kamion, autobus (duke përfshirë edhe duke ngrënë dhe duke pushuar vende dhe shërbime për shoferët)
- Shërbimet e automjeteve emergjente (në rast të avarive të automjeteve apo incidenteve të tjera të papritura)
- Riparimin, mirëmbajtjen dhe menaxhimin e fatkeqësive sistemeve (duke përfshirë edhe përgjigje për shërbime emergjente për aksidentet e trafikut dhe kushteve të motit, të tilla si përmbytjet dhe tërmetet që mund të dëmtojnë rrugën apo të bëjë ngarje pasigurt).

Disa konventa në lidhje me transportin ndërkombëtar rrugor mund të ndihmojë në standardizimin dhe harmonizimin e rrjeteve rrugore ndërkombëtare. Këto përfshijnë Konventën mbi trafikun rrugor që ndihmon për të harmonizuar rregullat e trafikut rrugor, Konventa mbi shenjat dhe sinjalet rrugore e cila ka prodhuar një grup të madh të shenjave të përbashkëta dhe sinjalet për të përdorur, dhe Konventa TIR që lejon kamionë të ngarkuar me mallra për të kaluar disa kufij pa kontrolle doganore dhe pa pagesën e detyrimeve ose taksave

- Marrëveshjet ndërmjet vendeve në transportin ndërkombëtar rrugor të mallrave dhe njerzëve

- Operacionet ndërkombëtare të mallrave dhe njerzëve në transportin rrugor sipas definicionit të përfshijnë lëvizjen e automjeteve të njerzëve dhe mallrave në mes të dy ose më shumë shtete, si pjesë e një dërgese ose mbledhjes së tyre. Disa udhëtime ndërkombëtare mund të përfshijnë mjetin ose mallrat që kalojnë nëpër (tranzit dmth) shumë vende të ndryshme në mënyrë që të marrë nga pika e hyrjes, grumbullimit në pikën e dorëzimit. Vende të ndryshme kanë tendencë për të zhvilluar rregullat kombëtare që rregullojnë transportin e mallrave dhe njerzëve, lëvizjet dhe rregulloret për shofer, në mënyrë që të vendosin pasur pikëpamje të ndryshme dhe qasje të mallrave ndërkombëtar rrugore. Me kalimin e kohës, kjo ka rezultuar në krijimin e konventave që rregullojnë operacionet ndërkombëtare të mallrave në rrugë, duke lejuar automjetet të kalojnë në mes dhe përmes vendeve në kryerjen e punës së tyre. Komuniteti ndërkombëtar me kalimin e viteve ka miratuar disa instrumente ligjore ndërkombëtare që përmbajnë dispozita me qëllim për të ndihmuar operacionet ndërkombëtare të transportit të mallrave dhe njerzëve me transport rrugor, duke përfshirë akses në portet detare nëpërmjet trafikut transit nëpër vendet fqinje. Katër instrumentet kryesore ligjore që trajtojnë trafikun tranzit dhe tranzit doganor (UNCTAD 2007):



- Konventa dhe Statutin për lirinë e Tranzitit, 1921 (hyrja në fuqi më 31 tetor 1922; 50 partive);
- Marrëveshja e Përgjithshme mbi Tarifat dhe Tregtinë (GATT), 1947, tani pjesë e GATT 1994 (hyrjes së përkohshme në fuqi 1 janar 1948; 150 anëtarë të Organizatës Botërore të Tregtisë (OBT-së));
- Konventa për Tregtinë tranzit e me tokë të Bashkuara, 1965 (hyrja në fuqi 9 qershor 1967; 38 Shtetet palë);
- Konventa e Kombeve të Bashkuara mbi Ligjin e Detit, 1982 (hyrja në fuqi 16 nëntor 1994, 155 shtetet palë).

Përveç kësaj Marrëveshja e Përgjithshme mbi Tregtinë në Shërbime (GATS) shtrihet në parimet e tregtisë më të lirë dhe më të drejtë të mallrave në shërbime GATT si dhe, e cila përfshin kompani të ndryshme duke kërkuar për të bërë biznes jashtë vendit (Latrille, 2007). Secili prej instrumenteve të mësipërme ka për qëllim të adresojë çështje të ndryshme në lidhje me trafikun tranzit dhe tranzit doganor. Megjithatë, Konventa dhe Statuti për Lirinë e Tranzit dhe Konventa e Kombeve të Bashkuara mbi Ligjin e Detit të përfshijë edhe pasagjerët. Këto dy marrëveshjet e fundit kanë përfshirë konceptin e trans-dërgesës si një lloj të transitit. Përveç kësaj ka shumë konventa të tjera ndërkombëtare ligjore dhe marrëveshjeve që janë të krijuara nga organe të ndryshme ndërqeveritare që kanë për qëllim për të lehtësuar transportin ndërkombëtar rrugor dhe trafikun tranzit. Secila prej këtyre konventave kanë mbuluar tema të ndryshme në operacionet ndërkombëtare të transportit, të tilla si transporti i mallrave të rrezikshme, lehtësimin e kalimit të kufijve, apo kontratën e transportit për transportin rrugor apo hekurudhor. Ka edhe konventa të tjera ligjore që janë mënyra specifike, që trajtojnë çështje të tilla si harmonizimin e shenjave dhe sinjalet rrugore, apo transportin e mallrave dhe njerzëve me rrugë hekurudhore.

- Instrumentet ligjore ndërkombëtare janë te kompletuara me rajon, me korridore dhe transport bilateral dhe marrëveshjet e tranzitit dhe janë të përmendur në marrëveshjet mbi transportin, si dhe në ato në infrastrukturë, ruajtjen dhe kushtet e përgjithshme të tregtisë (UNCTAD, 2007). Disa organizata të bashkëpunimit rajonal kanë krijuar marrëveshje tranzitit dhe marrëveshje transportit. Shumë vende kanë hyrë tradicionalisht në marrëveshje dypalëshe mbi aspekte të veçanta të bashkëpunimit. Në transportin rrugor, marrëveshjet e tilla shpesh janë të nevojshme për të lejuar një operator të transportit në një vend për të kryer operacione për transport bilateral, operacionet e transportit vendeve të treta ose operacionet e transportit transit nëpër ndonjë shtet tjetër. Një marrëveshje korridori tranzit është një marrëveshje në lidhje me një rrugë të caktuar në mes të dy ose më shumë vende përgjatë të cilave vendet e korridorit kanë rënë dakord të zbatojnë procedurat e specifikuara. Këto marrëveshje kanë tendencë të jenë shumë të fokusuara në korridore dhe çështjet e tranzitit, të tilla si në infrastrukturë, doganat, pikat e kalimit kufitar të mjeteve. Një shembull i këtij lloji marrëveshje është Walvis Bay Korridori Grup i cili është themeluar në vitin 2000. Një nga çështjet kryesore për sistemet e transportit tokësor është që duhet të kalojnë kufijtë, është e qartë në kompleksitetin e marrëveshjeve ndërkombëtare dhe koha e marr për arritjen e këtyre marrëveshjeve. Kjo ka efektin e pengsave në disa nga zhvillimet e mundshme dhe iniciativat që mund dhe do të merret nga një



perspektivë komerciale dhe operacionale. Siç vë në dukje ne seksionet e mëposhtme, kur regjimet e transportit janë liberalizuar (GLOBALIZUAR), ka shumë më shumë mundësi që të ofrojnë shërbime dhe operacionet e veta mund të bëhen më efikase.

IV.ii Liberalizimi i transportit ndërkombëtar rrugor të mallrave dhe njerzëve

- Bashkimi Evropian jep një shembull të liberalizimit të përgjithshëm të lëvizjeve ndërkombëtare të transportit të njerzëve dhe mallrave me transport rrugor në mes të shteteve anëtare. Origjina e liberalizimit të lëvizjeve të tregtisë së mallërave dhe të transportit të njerzëve dhe mallrave në Bashkimin Evropian ishte në Traktatin e Romës dhe formimin e Bashkësisë Ekonomike Europiane. Ky traktat me kusht për krijimin e një politike të përbashkët të transportit, është bazuar në parimet e ekonomisë së tregut të lirë, e cila ishte për qëllim për të hequr pengesat për konkurrencë të lirë në mes të operatorëve të transportit nga vende të ndryshme. Autorizimet Multilaterale të Komunitetit u prezantua në vitin 1969, e cila gradualisht është zëvendësuar marrëveshje bilaterale midis vendeve. Krijimi i Tregut të Përbashkët Evropian ishte katalizator për liberalizimin e plotë të mallrave ndërkombëtar rrugor, me heqjen e këtyre autorizimeve multilaterale dhe futjen e licencave të Komunitetit Evropian. Liberalizimi i plotë i mallrave rrugor ndërkombëtar u kompletua nga 1998. Operatorët bazuar në një shtet anëtar duhet vetëm të respektojnë dy kërkesa të jetë në gjendje për të kryer transport të mallrave në mes të çdo vende të BE-së: a) të njohura si operator profesional të transportit rrugor dhe b) mbajtjen një licencë Komunitetit Evropian.

- Komisioni Evropian ka vendosur rregulla të harmonizuara sociale për të siguruar që liberalizimi i plotë nuk të çojë në deformime të konkurrencës të shkaktuara nga dallimet kombëtare në faktorë të tillë si normat e punës. Këto rregulla mbulojnë çështje të tilla si orët e punës, inspektimin periodik teknik të automjeteve dhe rimorkiove të tyre.

- Operacionet

- Rritja e tregtisë botërore së bashku me përmirësimin e infrastrukturës rrugore dhe hekurudhore kanë bërë mundësinë e zgjidhjeve ndërkombëtare me bazë në transportin tokësor të mallrave dhe njerzëve. Në rastin e BE-së, liberalizimi, heqja e kufijve të brendshëm dhe harmonizimin e standardeve fiskale dhe teknike, së bashku me futjen e EURO-s kanë ndihmuar edhe për të rritur tregtinë e brendshme ndërkombëtare.

Në vende dhe rajone të tjera, të organizuara mirë dhe kontrole me te shpejta kufitare, së bashku me të tregtisë dhe transportit marrëveshje, kanë lehtësuar rritje në lëvizjet ndërkombëtare të transportit tokësor të mallrave dhe njerzëve, megjithëse në një masë më të vogël. Këto ndryshime e kanë bërë më të lehtë për ofruesit e logjistikës së shërbimeve për të marrë pjesë në zgjidhje rrugore dhe hekurudhore ndërkombëtare. Një mënyrë në të cilën ofruesit e logjistikës mund t'u hyjë në tregjet e huaja është përmes krijimit të qendrave operative në vende të tjera për të rritur gradualisht rritjet e tyre.



Megjithatë në vend që të ndjekin këtë rrugë evolucionare dhe disi të ngadaltë të rritjes në tregjet e huaja, disa firma preferojnë mundësinë e bashkimit, sipermarrje apo aleanca strategjike tregtare me operatorët e bazuar në vende të tjera evropiane, si një mjet për të bërë më shumë ndërkombëtar. Ofruesit e shërbimeve të logjistikës duhet të jenë të shqetësuar me dy dimensione të aktiviteteve të tyre në shkallë të parë:

Shtrirjen gjeografike dhe

Gama e shërbimeve

- Një shqyrtim i këtyre dy dimensione thekson se sa e vështirë është me të vërtetë për kompaninë shërbimi logjistik të jetë në gjendje për të siguruar "blerje ne nje shitore" për një klient. Disa kompani tashmë të siguruar ato që mund të përshkruhet si shërbime evropiane, në kuptimin se ato janë lidhjet në distancë të gjatë në një rrjet të përdorur nga kompanitë prodhuese. Kjo dispozitë e shërbimeve është e dukshme në rastin e linjave ajrore, linjat e transportit detar, shperndaresit e mallrave dhe nderhyesit. Megjithatë në vitet e fundit ofruesit e shërbimeve të logjistikës kanë filluar të ofrojnë një gamë gjithnjë në zgjerimin e shërbimeve, të tilla si kuvendin e fundit të produkteve, menaxhimin e inventarit, produktit dhe etiketimin në paketë, ndjekja e produktit dhe gjetjen përgjatë zinxhirit të furnizimit, planifikimin e rendit të udhëtimit të personave. Pavarësisht nga një periudhë të pasigurisë në lidhje me përfitimet e shkallës për ofruesit të shërbimeve të logjistikës, ka pasur disa zhvillime të rëndësishme në vitet e fundit. Ofruesit e shërbimeve më të mëdha logjistike janë rritur kryesisht përmes bashkimit dhe blerjes, dhe duket të jenë të përkushtuar për zhvillimin e aftësive më globale. Natyra shumë e ndryshme nga tregjet globale do të thotë se ofruesit e logjistikës që dëshirojnë të sigurojnë këtë kërkesë në rritje për shërbime ndërkombëtare duhet të miratojnë qasje të përshtatshme për tregje të ndryshme. Kompanit ndërkombëtare të transportit të angazhuara në punë ndërkufitare tashmë e kuptojnë se strategjitë mund të kenë nevojë të jenë të përshtatura për vendin e veçantë të funksionimit. Për të vendosur se si të përfitojnë nga mundësitë e reja globale, ofruesit e shërbimeve të logjistikës duhet të jenë të qartë në lidhje me strategjitë e mëposhtme ata dëshirojnë të miratojnë:



• **STRATEGJIA A (Global)** - sigurimin e një botë të gjerë të shpërndarjes duke ofruar shërbim si brenda dhe në mes të një numri të vendeve;

• **STRATEGJIA B (Multi-domestics)** - ofrimin e shërbimeve kombëtare në disa vende;

22

• **STRATEGJIA C (Global-lidhesa)** - sigurimin e një rrjeti (ose pjesë të një rrjeti) e shërbimeve, kryesisht ndërkombëtare mes tregjet e mëdha botërore.

- STRATEGJIA A

Është e qartë se strategjia e pare më ambicioze - për të siguruar një shërbim të vërtetë global. Disa ofruet të mëdhenj te shërbimeve logjistike janë duke punuar drejt arritjes së kësaj, por kjo është një objektiv sfidues. Themelet për strategjinë GLOBALE duket se qëndrojnë në dyfishimin e suksesshëm të shërbimeve të brendshme në vendet e tjera. Shërbimet origjinale janë sigurisht të përshtatura sipas nevojës.

Shoferët Nderkombëtarë të transportit të njerzëve dhe mallrave të transportit rrugorë janë të prirur ndaj sulmeve kriminale në mjetet (bartese të njerzve) dhe të mjetet (bartes të mallrave) që ata kryejnë, si dhe sulmet ndaj tyre. Fakti se operacionet e tilla janë duke u zhvilluar në vendet e huaja, dhe nganjëherë në vende të izoluar, bën shoferët të jenë më të prirur për sulme të tilla se në operacionet e brendshme.

- *IRU dhe ITF (formerly ECMT) kane kryer një studim në sulmet mbi Shoferët ndërkombëtarë të transportit të mallrave dhe njerzëve në transportin rrugor në 2005/6 (IRU, 2008). Ky hulumtim, që përfshin një studim të shoferët, kompanitë e transportit dhe autoriteteve të transportit në 35 vende evropiane dhe Qendrore-aziatike kishte për qëllim për të kuptuar më mirë llojin dhe shkallën e sulmeve ndaj shoferëve të transportit ndërkombëtarë që veprojnë në të gjithë Europën dhe se si qeveritë i qasen këtij problemi. Puna përfshinte 1,300 intervista ballë për ballë dhe 700 përgjigje në një pyetsor interneti. Të anketuarit janë pyetur për përvojat e tyre gjatë periudhës 2000 deri në 2005. Gjetjet kryesore të përfshira (IRU, 2008; pagdhendur, 2007):*

- 17% e të gjithë shoferëve të intervistuar kanë pësuar një sulm gjatë periudhës 5-vjeçare
- 30% e shoferëve kanë qenë të sulmuar më shumë se një herë
- 21% e shoferëve janë sulmuar fizikisht
- 60% e sulmeve në shënjestër kanë pasur automjetin dhe ngarkesën e saj, ndërsa pjesa e mbetur prej 40% ishin të lidhura me vjedhjen e shoferit "gjërat personale"



- **Teknologjia e transportit**

- Ky seksion diskuton dy aspekte të teknologjisë që ndikojnë në transportin ndërkombëtar rrugor. Së pari është që lidhet me teknologjitë e automjeteve dhe pastaj zhvillimet e shpejta në teknologjitë e informacionit dhe komunikimit. Është e qartë se këto zhvillime të fundit kanë implikime të mëdha për efikasitetin dhe mundësitë e operacioneve të transportimit të njerzëve dhe mallrave ndërkombëtar rrugor në distanca të gjata.

- **Teknologjia e Automjeteve**

UNECE ka zhvilluar dy marrëveshje të rëndësishme që lidhen me teknologjinë e automjeteve për udhëtime ndërkombëtare të mallrave dhe njerzëve; këto janë të hapur për të gjitha vendet anëtare të OKB-së (Ferrer 2005):

- "Marrëveshja lidhur me miratimin e Referenca Uniforme Teknike për rrotë, Pajisje dhe Pjesë të cilat mund të jetë i pajisur ose të përdoren në rrotë dhe kushtet për reciprocitet në njohjen e miratimeve të dhëna mbi bazën e këtyre Referencave" (referuar si e '1958 Marrëveshja ").
- "Marrëveshja për themelimin e rregulloreve teknike globale për automjetet me rrota, pajisjeve dhe pjesëve të cilat mund të jetë i pajisur ose të përdoren në rrotë" (të referuara si "1998" Marrëveshjes). Kjo siguron kornizën ligjore për vendosjen e rregullave globale teknike për automjetet rrugore. Kjo marrëveshje u prezantua në masë të madhe për të përmbushur shqetësime në lidhje me sistemin e tipit certifikimit të përfshira në Marrëveshjen e vitit 1958 dhe një humbje e perceptuar të sovranitetit në SHBA. Këto marrëveshje të UNECE e sigurojnë kuadrin ligjor për zhvillimin e rregullave teknike për të përmirësuar sigurinë dhe performancën mjedisore të automjeteve rrugore, duke përfshirë automjetet e transportit të njerzëve dhe mallrave. Ato ndihmojnë për heqjen e barrierave jo-tarifore të shkaktuara nga standardet e automjeteve të papajtueshme, dhe të sigurojë një proces më të lehtë se sa vendet që i kane standardet e harmonizuar të ndryshme të brendshme.

- **Standardet për mbrojtje të ambientit dhe pesha e caktuar e mjeteve**

Në kuadrin e rregullave të BE-së ekzistojnë rregulla standarde të emetimit (standardet Euro) për automjete të reja, me qëllim të kufizuar sasinë e ndotësve në sektorin rrugor të mallrave. Futja e këtij standardi është çuar në përmirësime të konsiderueshme në cilësinë e ajrit mbi Evropën, kryesisht reduktimin e ndotësve të ajrit dhe grimcave. Përveç kësaj, shtetet anëtare duhet të pranojnë automjetet e mallrave brenda peshës së pranuar maksimale (pesha dhe bosht bruto peshë) dhe dimensionet e automjeteve (gjatësi dhe lartësi) kufijve të shteteve të tjera anëtare. Pesha maksimale për trenat rrugore dhe për mjetet artikulluar me rimorkio 2-3 aks është 40 ton, dhe 44 ton për automjete motorike tre-aks me 2 ose 3-aks gjysmë-rimorkio ISO . Shtetet anëtare mund të lejojnë pesha më të rënda dhe më të mëdha të automjeteve të mallrave në rrugët e tyre kombëtare, nëse ata dëshirojnë.



IV.iii Informacioni dhe Komunikimi i Teknologjise (TIK)

- Një gamë të gjerë të zgjidhjeve të TIK-ut tani janë përdorur zakonisht në logjistikë dhe operacionet e transportit të mallrave, si dhe ne itinerarin e udhëtimeve të njerzëve, dhe të cilat kanë bërë operacione ndërkombëtare rrugore më efikase, më të sigurt. Këto përfshijnë:

- Automjeteve dhe rimorkio ndjekja e sistemeve
- Sistemet e komunikimit në bord
- (CVRS)
- Satellite Navigation Systems
- Track dhe gjurmë sistemet
- Dokumentacioni Paperless dhe doganor

- Sistem per vezhginim e Automjeteve dhe rimorkiove

Sistemet që mund të percjellin pisten e automjetit te levzies se njerzëve dhe mallrave qe kanë qenë në dispozicion për shumë vite. Paisjet zakonisht përfshin një kompjuter në bord, një sinjal satelitor (GPS) marrës dhe një modul të komunikimit. Këto sisteme mund të ndihmojnë për të penguar dhe zbuluar automjetin dhe ndonjë rast vjedhje të ngarkesës dhe në këtë mënyrë për të përmirësuar sigurinë e shoferit. Aplikacionet tipike të sigurisë mund të përfshijnë: pullat e panikut (a) që lejojnë shoferin për të ngritur një alarm të sigurisë në mënyrë që kompania mund të lajmërojnë policinë dhe automjeti mund të gjurmohet, (b) Imobilizimi i largët i makinës që mund të shoqërohet me mbyllje dëre, ndezje dritat, ofruarit e ndjekjes se disa automjeteve të sistemit i ofrojnë automjeteve ndjekje nga byrote që mund të zbulojnë se një automjet ose rimorkio ka lëvizur jashtë një vendi të caktuar ose është duke vepruar jashtë periudhës normale të saj operative.

- Bord sistemet e komunikimit

Sistemet e tilla mund të shkojnë nga telefonat celular dhe satelitore, ku mund te perdor tekstet per mesazhe dhe sistemet informatike. Këto i lejojnë shoferët qe të mbajnë në kontakt me kompaninë e tyre dhe kompanitë e tjera në rrjedhën e operacioneve të tyre. Shoferët mund të marrin alarme për ndryshimeve në oraret e tyre dhe paralajmërojnë për problemet paraprakisht. Përveç kësaj, shoferët mund të kontaktojnë partnerët e zinxhirit të furnizimit, shërbimet e rregullimit të automjeteve dhe policinë në rast emergjence.



- **Udheheja e Kompjuterizuar e veturave (CVRS)**

- CVRS mund të përdoret për të planifikuar rrugët me të përshtatshme të automjeteve dhe oraret për të përbushur urdhërat duke përdorur hartat dixhitale dhe parametrat e percaktuara nga përdoruesit. Përdorimi i CVRS mund të ndihmojë për të përmirësuar shërbimin e klientit, planifikimin e kohës, për të reduktuar kohët e udhëtimit dhe distanca, dhe në këtë mënyrë për të zvogëluar shpenzimet e karburantit.

- **Sistemet e Navigimit Satelitor**

- Sistemet e Navigimit Satelitor (SatNav) janë përdorur për të siguruar shoferët që përmes hartës të arrijnë në destinacionin e tyre. Kjo mund të jetë veçanërisht e dobishme kur shoferët kanë për të bërë dërgesa ndërkombëtare në vendet dhe qytetet që për ata janë të panjohura, duke kursyer kohën e kaluar për të arritur në vend, në vend që të zgjedhin një rrugë të gabuar. Megjithatë, nuk mund të ketë probleme që lidhen me përdorimin e teknologjisë së tillë. Sistemet e tilla janë të afta për të gabuar rrugën, duke rezultuar se një shofer e udhëzon në një rrugë më të gjatë, kur ekziston një rrugë më e shkurtër e më e përshtatshme në dispozicion. Përveç kësaj, drejtuesit e automjeteve të mallrave të rënda kanë raportuar shpesh probleme rruge duke shkaktuar gabime të papërshtatshme për shkak të softuerit kompjuterik të hartës që nuk përmbajnë kufizime të tilla si lartësi të urës, gjerësi të rrugëve, dhe pesha ku kufizimet. Ka shpesh raporte të lajmeve në Europë që drejtuesit e automjeteve përdorin Udheheqjen Satelitore të sistemit që drejtojnë ata në rrugë të papërshtatshme.

- **Sistemet gjurmuese të binareve të rruges**

- Sistemet Binare dhe gjurmë mund të përdoren për të gjetur produkte në tere zinxhirin e furnizimit. Sisteme të tilla mund të japin dukshmërinë e produktit në të gjitha fazat dhe në çdo kohë. Ajo është përdorur gjerësisht në sektorin e parcelave për operacionet në mbarë botën. Ajo ndihmon kompanitë për të pasur siguri, besueshmëri dhe shpërndarjen në kohë, dhe lejon për planifikim të përmirësuar. Sistemet e tilla janë gjithashtu me rëndësi të madhe në gjetjen e produkteve që janë zhdukur gjatë rrugës. Vula elektronike dhe teknologjitë RFID1 janë duke u përdorur gjithnjë e më shumë për të ndjekur kontenierë dhe ngarkesa të tjera të lëvizur nga rruga ndërkombëtare.



- **Faktorët që ndikojnë trendet e fundit në transportin ndërkombëtar hekurudhor**

- Sistemet hekurudhore priren të rregullohen më shumë se operacionet e rrugëve dhe në shumë raste, qeveritë janë të përfshira direkt në ofrimin e shërbimeve, përveç përgjegjësive të tyre të infrastrukturës. Diskutimi që vijon është ndarë në katër pjesë (infrastruktura, politika/rregullimit, operacionet dhe teknologjia), por ka shumë ndër-marrëdhënie midis çështjeve të ngritura në seksionet e veçanta.

- **Infrastruktura**

- Kërkesa më e rëndësishme fizike për të lejuar trafikun hekurudhave ndërkufitar është një lidhje aktive e rrjetit. Në disa vende, rrjetet hekurudhore janë vendas në natyrë, dhe lidhjet ndër-kufitare ose nuk janë ndërtuar ose e kanë ndaluar operacionin. Për shembull, në Amerikën Latine, lidhjet që kanë ekzistuar më parë mes Kolumbisë dhe Venezuelës, dhe në mes të Guatemala dhe El Salvador, nuk janë të pranishme. Në Evropë, rrjetet e ndryshme kombëtare hekurudhore janë relativisht mirë të ndërlidhura, edhe pse cilësia e lidhjeve ndërkombëtare shpesh mund të jetë nën-standard në krahasim me korridoret e brendshme. Ku ekziston një lidhje fizike ndërkufitare, një nga pengesat më të mëdha të infrastrukturës për hekurudhor ndërkombëtar është vendimi historik i bërë nga vende të ndryshme për të miratuar një matës tjetër (dmth distanca mes dy binarët) të ndërtuar në sistemin e tyre hekurudhor. Kjo është një problem që vazhdon në disa vende, por është më shumë një çështje veçanërisht në kufijtë ndërkombëtarë. Ekzistojnë dy vlerësues kryesore, metrikë (1,000mm) dhe standarde (1,435mm), por ka edhe të tjerë në disa pjesë të botës.

- *Shembuj ku ekzistojnë dallimet matëse në kufijtë ndërkombëtarë :*

• *Brazili Jugor ka matës metrikë, ndërsa Uruguai dhe Argjentina kanë rrjetet standarde matës; vetëm lidhja në Bolivi është në përputhje me Brazilin (ECLAC, 2003).*

• *Franca ka gjurmët standarde matës, por rrugët tradicionale në Spanjë dhe Portugali kanë matës ndryshme, 1,672mm në Spanjë dhe 1,664mm në Portugali; linja të reja me shpejtësi të lartë në gadishullin Iberik janë duke u ndërtuar me standarde matës (Komisioni Evropian, 2005), por për mallëra do të duhet të vazhdojnë të përdorin rrugët tradicionale ku diferenca në matës do të vazhdojnë për të ardhmen e parashikueshme.*

• Në Azi, të paktën ekzistojnë 5 gjurme të ndryshme të rruges ekzistojnë, duke filluar nga metrikë në shumë vende të Azisë Juglindore deri në 1,676mm në Indian sub-kontinentit; Kina ka miratuar përgjithësisht gjurmët standarde matëse, ndërsa Rusia ka një 1,520mm matës më të gjerë.

-Një çështje tjetër e infrastrukturës të lidhur është ajo e tensioneve të ndryshme në linjat e elektrizuara, e cila tradicionalisht ka kërkuar një ndryshim të lokomotivës në pikat kufitare ku lokomotivat elektrike janë përdorur. Kjo ka tendencë të mos jetë aq i rëndësishëm si një pengesë në dallimet e udhëmatësve, edhe pse ka një ndryshim që lokomotiva mund të përfundojë në një periudhë të shkurtër kohe se qerret që rilidhen në një tren të tërë. Në shumë raste, lokomotiva me naftë janë përdorur për shërbime ndër-kufitare (edhe kur sistemet janë të elektrizuara) dhe, lokomotiva multi-tension elektrik janë futur për të vepruar ndërkombëtarisht.



Figura 6

- Një numër nismash janë zhvilluar në përpjekje për të integruar më mirë rrjetet e brendshme hekurudhore për të siguruar cilësi të lartë në korridore të distancave të gjata, sidomos në Europë, ku vendet kanë tendencë të jenë më të vogla në aktivitetin ndërkombëtar hekurudhor më i rëndësishëm se në vende të tjera. RailNetEurope është një iniciativë e tillë shoqëruese e



studimit të rastit. Në vende të tjera, aleancat politike kanë pasur një ndikim të vazhdueshëm të infrastrukturës ndërkufitare ose sigurimin e rrugëve të reja ekzistuese. Për shembull, shpërbërja e Bashkimit Sovjetik dhe trazirat e mëvonshme në pjesën më të madhe të rajonit të Kaukazit kanë çuar në shumë prej rrugët hekurudhore që lidhin Rusia, Armenia, Gjeorgjia dhe Azerbajxhani janë braktisur hekurudha ndërkombëtare. Brenda këtij rajoni janë propozuar tani, së bashku me rruget e të jashtëme në Turqi dhe Iran të cilat eventualisht mund të formojnë një pjesë të korridoreve ndërkombëtare strategjike të distancave të gjata të planifikuara për kontinentin Aziatik. Rrugë të reja janë planifikuar edhe në Azinë Jug-Lindore, që lidh Kinën për Tajland, Singapori dhe Indian sub-kontinentit (Briginshaw, 2007). Duhet gama e skemave duke propozuar ose në ndërtim e sipër vijnë për të realizuar lidhjet e rjetit hekurudhor në të gjithë Azinë, duke hapur një sërë mundësi të reja ndërkombëtare udhëtimit.

IV.iiii Rrjeti i Hekurudhes se Europes (RNE)

RNE është themeluar në vitin 2004 dhe tani ka 31 anëtarë hekurudhor menaxher i infrastrukturës nga i gjithë Bashkimi Evropian. Këta anëtarë janë përgjegjës për një rrjet që mbulon rreth 230,000 km dhe për qëllim të zhvillojë një qasje të qëndrueshme Europiane për trafikun hekurudhor ndërkufitar nëpërmjet harmonizimit më të madh të sistemeve dhe heqjen e barrierave. RNE ka kater objektiva kryesore:

- Për të zhvilluar trafikun e rjetit hekurudhor Evropian
- Për të lehtësuar qasjen në infrastrukturen europiane
- Qasje hekurudhore europiane të përmirësuar hekurudhore dhe cilësi të shërbimit
- Për të rritur performancën e caktimin e lidhur dhe procedurat operacionale

Një shembull i një iniciative të zhvilluar nga RNE ka për qëllim të sjellë së bashku rrjetet e ndryshme hekurudhore përgjatë një korridori ndërkombëtar dhe të ofrojë një pikë të vetme kontakti për ofruesit e shërbimeve të mundshëm të cilët janë të prirur për të operuar shërbime duke përdorur dy rrjete ose më shumë ofrues të infrastrukturës. Kjo duhet të ndihmojë në uljen e barrierave që lidhen me kufijtë kombëtarë dhe për të lehtësuar procesin e krijimit të flukseve të reja ndërkombëtare të hekurudhave.

- Politika / rregullimi

- Në shumë pjesë të botës, hekurudhat shihen si përgjegjësi e sektorit publik. Me kalimin e kohës, shumë vende kanë filluar një proces të liberalizimit. Më dukshëm kjo ka ndodhur për herë të parë në Amerikën e Veriut, por gjithashtu tani edhe në vende tjera, duke përfshirë Australin, Amerikën e Jugut dhe Evropën. Nuk ka pasur asnjë metodë standarde të liberalizimit por konkurrenca në mes të kompanive hekurudhore tani është përhapur në shumë vende. Ekzistojnë dallime të konsiderueshme në proceset e zbatuara në Amerikën e Veriut dhe Evropë, si pasojë mbetet një rol shumë i madh për sektorin publik



në ofrimin e transportit hekurudhor Evropian. Bashkimi Evropian e sheh rritjen e aktivitetit ndërkombëtar hekurudhor si një objekt politik, për arsye ekonomike, mjedisore dhe sociale. Gjatë dekadës së fundit, ajo ka pranuar një seri të paketave hekurudhore me synon liberalizimin e tregut hekurudhor të mallrave dhe njerzëve, veçanërisht në lidhje me trafikun ndërkufitar.

- **Operacionet**

- Ka mënyra të ndryshme në të cilat operacionet hekurudhore janë duke u ndikuar nga ndërkombëtarizimi i veprimtarisë së transportit. Ky seksion do të nxjerrë në pah tre nga këto për të treguar gamën e efektet:

- Zgjerimi gjeografik i operatorëve
- Shërbimet e reja ndërkombëtare të ofruara nga bashkëpunimi midis operatorëve
- Korridoret lidhese ne mes shteteve

- Me liberalizimin e aksesit për të ofruar shërbime mbi rrjetet hekurudhore në pjesë të ndryshme të Botes, operatorët hekurudhore të brendshëm kanë filluar të bëhen më ndërkombëtar në natyrë. Një Shembulli në fillim të viteve 1990 ishte zgjerimi i Wisconsin CENTRAL, një kompani hekurudhore Amerikane që tani është pjesë, në Kanadë, në Zelandën e Re, Britani e Madhe dhe Australi, shpesh nëpërmjet Logistica Latina (ALL), një operator privat Brazilian ka zgjeruar operacionet e saj përtej kufirit në Argjentinën veriore (Kolodziejcki). Kohët e fundit, Railion Logjistikës ka filluar mu zgjeruar me shpejtësi në të gjithë Europën.

- **Zgjerimi Evropian i Railion Logjistikës**

- *Railion është një ndarje e Deutsche Bahn AG, Organizate Gjermane kombëtare hekurudhore e cila mban shumicën e aksioneve, me përqindje të vogla në pronësi të organizatave shtetërore holandeze dhe daneze hekurudhore. Përveç operacioneve të saj kryesore Gjermane, Railion Deutschland, kompania ka operacionet direkte hekurudhore në filiale të saj të përcaktuara në Holandë, Danimarkë, Itali dhe Zvicër. Zgjerimi i mëtejshëm po ndodh nëpërmjet blerjeve dhe partneriteteve, duke përfshirë vijim gjatë vitit 2015:*
 - *Sipërmarrje të përbashkët themeluar në mes të Railion dhe Green Transportit, një operatori suedez, për të përmirësuar ofrimin e shërbimeve në mes të Skandinavisë dhe Evropës Qendrore*
 - *Blerja e SPH, operatori më i madh hekurudhor të Britanisë që ka zhvilluar edhe operacionet e aksesit të hapur në France*
 - *Të shumicës së aksioneve në Transfesa, një kompani spanjolle logjistike me interesa të rëndësishme hekurudhore.*



Si pasojë e këtij zgjerimi gjeografik, i cili ka ndodhur menjëherë pas liberalizimit të tregut evropian hekurudhor, Railion është i shpejt duke u bërë një operator hekurudhor në mbarë Evropën. Përveç operatorëve hekurudhor që kishin të zgjeruar mbulimin e tyre territorialë, ka pasur zhvillime edhe në shërbimet ndërkombëtare të ofruara nëpërmjet bashkëpunimit midis infrastrukturës dhe operatorëve të shërbimit, ku dy ose më shumë kompani të hekurudhore janë përgjegjës për kalimin tranzit nga origjina në destinacion. : *Për shembull, RZD, kompania ruse hekurudhore publike ka zhvilluar partneritetet me një numër të vendeve fqinje, si ndërmarrjes së Eurasia hekurudhor Logjistikës e përbashkët, i cili përfshin edhe Gjermaninë, Poloninë dhe Bjellorusinë.*

Karta fokusohet kryesisht në saktësinë e trenit dhe zbatimin e kontratave të cilësisë në mes të hekurudhave dhe konsumatorëve. CER pretendon sukses të konsiderueshëm në përmirësimin saktësinë e shërbimit në korridoret ndërkombëtare, me përmirësim të qëndrueshëm nga 50% e trenave që vijnë brenda një ore të planit në vitin 2009 në 72% në vitin 2014.

- **Teknologjia**

- Pavarësisht nga përfitimet më të mëdha të mundshme për adoptimin e teknologjive të reja në një treg më të fragmentuar kontinental, vendet evropiane kanë qenë të prirura për të mbetur prapa Amerikës së Veriut në adaptimin e teknologjive të reja që ndihmojnë në një hekurudhë më konkurruese. Në përgjithësi, sektori hekurudhor nuk ka qenë shumë i shpejtë për të zhvilluar dhe të miratuar teknologjite të reja. Kombinimi i operacioneve të teknologjisë në përgjithësi është e ulët, ku zgjidhjet teknologjike janë miratuar me papajtueshmërinë në mes të sistemeve të ndryshme kombëtare, ku paraqesin sfida të konsiderueshme për lëvizjet hekurudhore ndër-kufitare.

Amerikanët kanë modernizuar në mënyrë progresive sistemet e tyre, *për shembull*: ndjekja automatike kamionçinës dhe autobashkuesve të kamionçinës, ndërkohë që sistemet evropiane kanë qenë të prirura të jenë të ngadalshme për të futur metoda të reja.

Shembujt të teknologjive që po zbatohen përfshijnë:

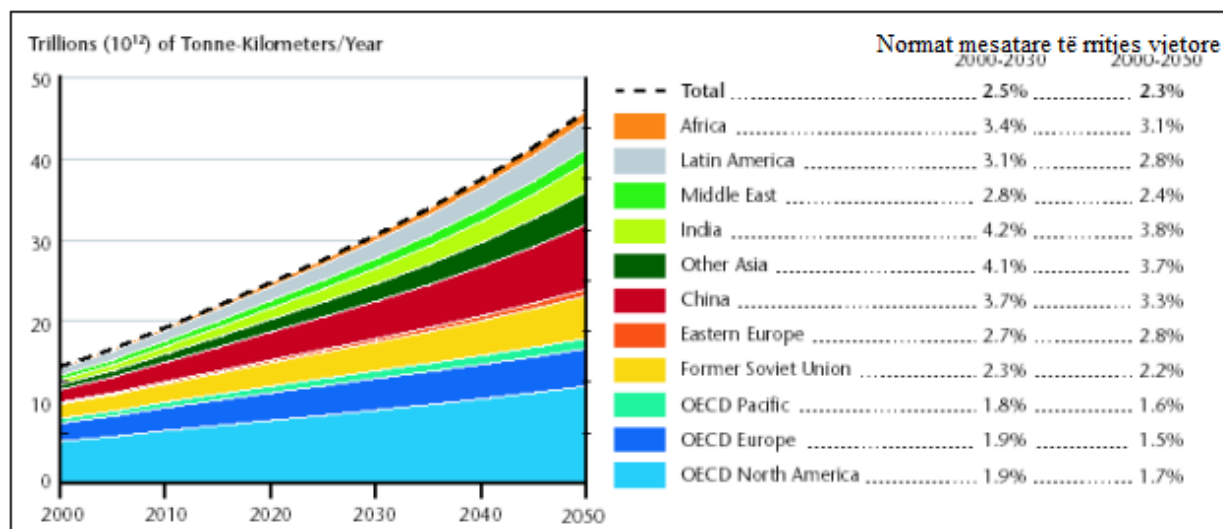
- *Llokomotiva shumë-tensionesh elektrike: një numër i dizajneve të reja të lokomotivave që janë duke u futur, lejojnë lokomotivën për të punuar përtej kufijve ndërkombëtarë; për shembull, lokomotiva terheqese ka module që lejojnë që ajo të veprojë në shumicën e rrjeteve të elektrizuara në të gjithë Evropën*

- *Sistemet e sinjalizuara: një komponent kyç i Sistemit Evropian hekurudhor të Trafikut të Menaxhimit (ERTMS) është një sistem i ri i sinjalizuar ndërveprues që ka për qëllim për të zvogëluar kostot operative dhe për të rritur konkurrencën hekurudhore, është nëpërmjet zbatimit të standardeve të kontinentit të gjerë që përfshijnë transferimin modern të teknologjisë*

- *Matësit: Në pritje të standardizimit të plotë të matës pistave në të gjithë Bashkimin Evropian, matës të shpejtë në ndryshimin e teknologjive të reja janë zhvilluar për të ribashkuar vagonët, duke ulur gjatësinë e kohës që kërkohet në kufijtë ku vlerëson udhë ndryshojnë në të dyja anët*
- *Pagesat e ngrakeses hekurudhore: zgjidhjeve teknologjike për të lejuar trenat me jetë më të gjatë, duke përfutur nga ekonomitë e shkallës së ultë dhe kostos për njësi të transportit hekurudhor*
- *Teknologjisë së informacionit (ndjekja p.sh. ngarkesë): një specifikim teknik për ndërveprimin (TSI) është zhvilluar në lidhje me miratimin e aplikimeve të standardizuara telematike të ERTMS*

- Perspektivat e ardhshme

Parashikimet e aktivitetit të përgjithshëm rrugor dhe hekurudhor (dmth vendore dhe ndërkombëtare) u prodhua si pjesë e projektit të qëndrueshëm Mobilitetit në 2004 (WBCSD, 2004). Këto projeksione tregojnë se veprimtaria e transportit rrugor dhe hekurudhor do të rritet në mënyrë të konsiderueshme gjatë periudhës në 2050. Figura .7. tregon parashikimet nga rajoni dhe Figura .8. tregon parashikimet e bëra nga mënyra (rrugë - e ndarë në kamionë të mesme dhe të rëndë - dhe hekurudhor). Në SHBA, mallrat ndërkombëtare parashikohet të rritet me 111% në mes të 2002 dhe 2035, ndërsa mallrat e brendshme pritet të rritet me 91%. Rruga nderkombetare hekurudhore pritet të rritet me 188% dhe 112% përkatësisht në të njëjtën kohë periudhë (Zyra e Menaxhimit të mallrave dhe Operacioneve, 2007).



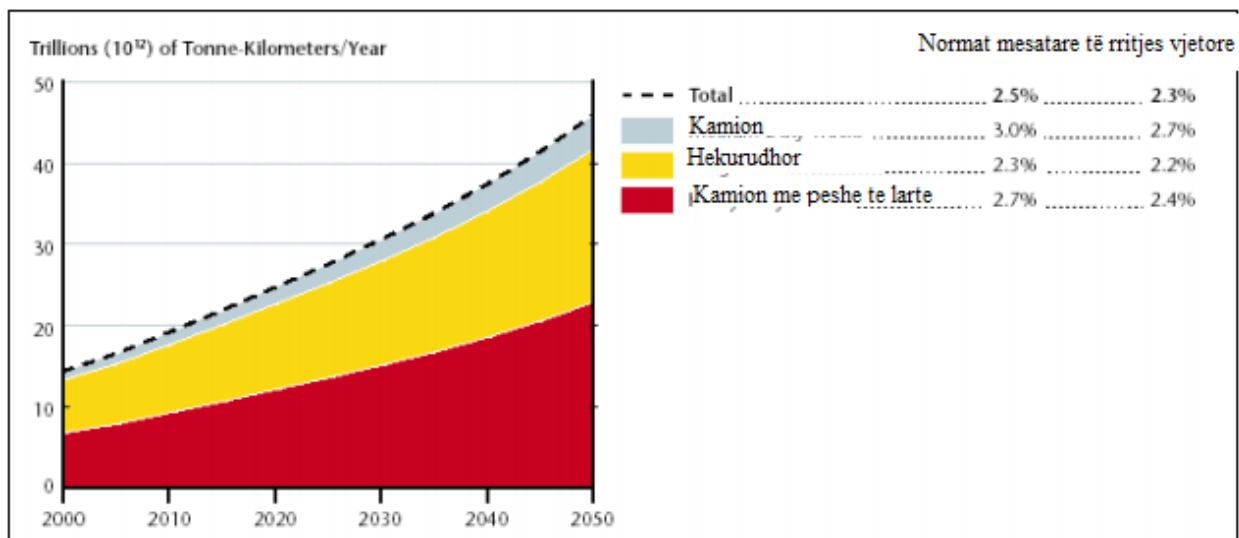


Figura 7 dhe 8

- Rritja në lëvizjet ndërkombëtare nuk janë treguar veçmas - por në qoftë se tendencat e gjera e mësipërme të ndodhë edhe në rrugë ndërkombëtare dhe transportit hekurudhor, atëherë ka disa pasoja dramatike për sa i përket nevojës për përmirësimin e infrastrukturës dhe heqjen e pengesave.
- Dhenia e prioritetit të Rrjetit Hekurudhor

Figura .9. tregon propozimin fillestar për një rrjet të hekurudhes me prioritet në të gjithë Bashkimin Evropian. Në këtë rrjet prioritet, është infrastruktura dhe operacionet që do të sjellin së bashku për të përmirësuar cilësinë e shërbimit për të bërë hekurudhen më konkurruese ndaj transportimit rrugor. Koha e rrugetimit, besueshmëria dhe kapaciteti janë elementet kryesore që do të adresohen nga kjo iniciativë. Veprimet specifike që janë të propozuara përfshijnë:

- Përcaktimi i përkufizimit ligjor dhe rregullat që lidhen me operativen, e një korridorit prioritet të mallrave
- Inkurajimi i menaxherëve dhe infrastrukturës për të koordinuar aktivitetet e tyre për të nxitur korridore
- Identifikimi i fondeve për zhvillim të korridorit
- Zhvillimi i legjislacionit të publikojë masat e cilësive
- Ekzaminimi i hapave të marra nga operatorët hekurudhor për të përmirësuar cilësinë e shërbimit
- Koordinimi i përmirësimeve teknike për të bërë më të mëdha kapacitetet dhe për të hequr pengesat

- Përmirësimi i itinerarit hekurudhor ndërkombëtar nëpërmjet koordinimit më të mirë dhe prioritet për trenat ndërkombëtarë (ndërtesë në konceptin RailNetEurope)
- Në mënyrë të veçantë, duke i dhënë prioritet shërbimeve ndërkombëtare në kohë të ndërprerjes së rrjetit
- Sigurimin e burimeve të mjaftueshme, terminalët hekurudhore të cilësive të mirë dhe oborre rradhitja janë dhënë

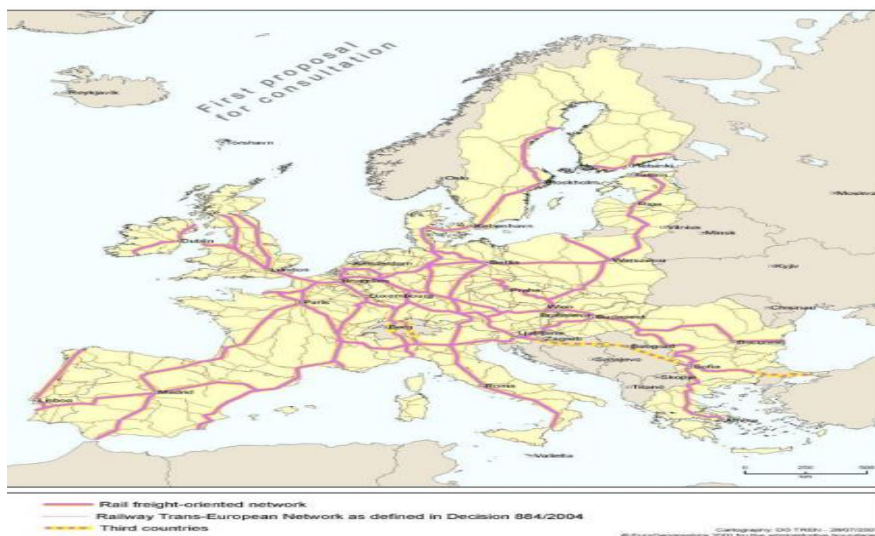


Figura. 9.

- Shenime perfundimtare

- Pjesët e mësipërme tregojnë qartë se me zhvillimet për të hequr pengesat, të kombinuara me përmirësime operacionale, ka hapësirë për rritje të konsiderueshme në efikasitetin e rrugës ndërkombëtare hekurudhor në shumë rajone. Natyrisht, kjo nuk është thjesht një çështje kohe dhe në besueshmërinë e tranzitit (edhe pse të dyja këto janë shumë të rëndësishme), ajo është gjithashtu një çështje e kostos. Figura .10. tregon rezultatet e një studimi krahasuar me totalin e shpenzimeve të transportit derë më derë dhe të tranzitit (udhëtim) për një laramanshmeri të zgjidhjeve të transportit në dispozicion nga Azia në Evropë. Në studim, kuotat janë marrë nga shperndaresit e mallrave dhe operatorëve të transportit për një listë të caktuar të shërbimeve të transportit dhe destinacionet për të prodhuar këto rezultate.

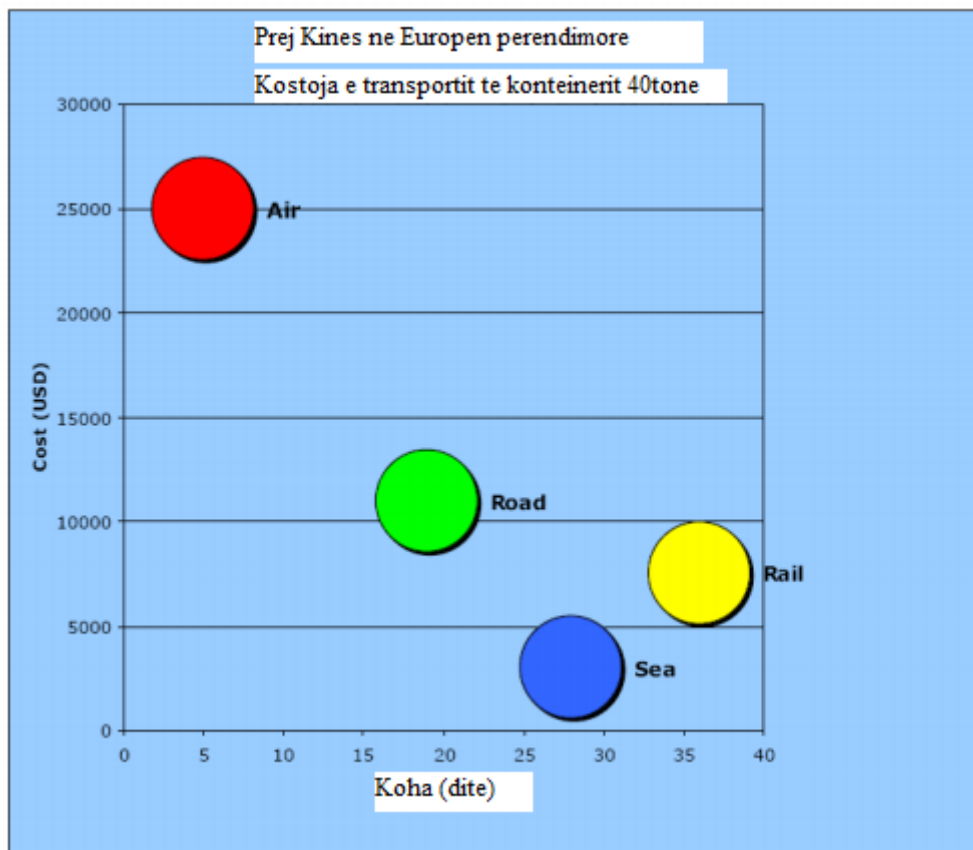


Figura. 10.

-Rezultatet tregojnë se transporti ajror ka koston më të lartë dhe ka një kohë shumë të shkurtër të tranzitit. Transporti Detar ofron koston më të ulët, por ka një kohë të gjatë tranzitit. Rezultatet e mallrave rrugore bien në mes të ajrit dhe detit si në aspektin e koston dhe tranzit kohë. Rezultatet e transportit hekurudhor ka një gamë shumë të gjerë të kostove (4,000-10,000 USD) dhe herë transit (14 deri në 45 ditë). Të dhënat hekurudhore treguan dallime të mëdha në mes të planifikimit zyrtar gjate tranzitit dhe nga shperndaresit dere me dere për zgjidhjet (ashtu si edhe normat hekurudhore ishin cituar të cilat ishin 30-60% më e lartë se normat e listuara). Kalim herë në transportin hekurudhor midis Kinës Perëndimore dhe Evropës Perëndimore janë cituar si 15-20 ditë në studimin tjetër, kështu rezultatet hekurudhore duhet të trajtohet me kujdes.



- **KAPITULLI V-Integrimi i transporti dhe sistemeve transportuese Kosovare në Globalizimin Europian**

Krijimi i ambientit për zhvillim të sigurt, kualitativ dhe funksional të sistemeve të transportit dhe të kapaciteteve njerëzore për ofrimin e shërbime cilësore , për mjedis të pastër ekologjik, për rritje ekonomike dhe integrim në organizata dhe struktura përkatëse ndërkombëtare. Qëllimi i përgjithshëm i Ministrisë së Infrastrukturës në sektorin e transportit, është:

Të kontribojë në rrijten ekonomike, përmes krijimit të një sistemi efikas të transportit, të një sistemi të integruar multimodal, të transportit rrugor, hekurudhor dhe ajror, me çmim të ulët dhe të sigurt për mjedisin.

Ministria e Infrastrukturës angazhohet për krijimin e një sistem plotësisht të integruar të transportit për të gjithë qytetarët, i cili do t'u mundësojë atyre të zgjedhin transportin më efikas dhe më të leverdishëm që plotëson nevojat e tyre, që garanton ruajtjen e mjedisit , që është në përputhje me programin e Qeverisë për bashkëpunim me vendet fqinje dhe për integrim në strukturat rajonale e ndërkombëtare.

Me këtë Strategji është përcaktuar edhe plani i veprimit për zhvillimin e sistemit të transportit në Kosovë deri në vitin 2025.

Objektivat strategjike dhe operacionale të MI-së paraprakisht janë hartuar dhe miratuar nga ish-Ministria e Transportit dhe Komunikacionit, në vitin 2009, si pjesë e Projektit të Zyrës Ndërlidhëse të BE-së, të titulluar "Dhënia e përkrahjes në zbatimin e Marrëveshjes për komunitetin e transportit". Në këtë Strategji janë përfshirë dhe specifikuar ato objektiva që kanë mbetur të pandryshuara.

Objektivat operacionale në kuadër të Objektivës - Integrimi në korridoret pan evropiane

-Integrimi i transportit multimodal

Lidhja e propozuar e sistemit të transportit multimodal me rrjetet e rëndësishme TMM të BE-së, nëpërmjet vendosjes së bashkëpunimit me subjektet lokale, rajonale, ndërkombëtare, me aleancat strategjike dhe me kompanitë simotra. Linja hekurudhore 10 dhe Rruga R6 dhe R7 seksioni i mbetur **Besi-Merdare** , sigurojnë, në të ardhmen, rrugë alternative për korridoret hekurudhor X dhe VIII.

Studimi i parafizibilitetit i linjës hekurudhore, segmenti Prizren - kufiri me Shqipërinë;

Përmirësimi i terminalit multimodal ekzistues në Miradi, në mënyrë që të pranojë trenat e gjatë 550 m që vijnë nga BE, dhe shqyrtimi i mundësive për ndërtimin e terminaleve tjera në Republikën e Kosovës.



-Infrastruktura Rrugore dhe Integrimi i transportit

Përmirësimi i seksioneve prioritare në Rrugët 6 (N2, Vushtrri-Mitrovice, N9, Kjeve-Dollce-Peje) dhe Rrugës 7 (Besi-Merdare)

Ngritja, përmirësimi i projektimit profesional të rrugëve dhe kërkesat e mirëmbajtjes në përputhje me standardet e BE;

Përmirësimi i informacionit mbi transportin e mallrave me pranimin e Rregullores evropiane (KE) nr. 1172/98 mbi mbledhjen e të dhënave statistikore për transportin rrugor të mallrave dhe vendosjen e detyrimit për operatorët e transportit rrugor të mallrave për dhënien e informacioneve për automjetet, realcionet e tyre dhe mallrat që transportojnë.

- Infrastruktura hekurudhore dhe integrimi i transportit

Zbatimi progresiv i rekomandimeve nga studimi i parafizibilitetit për Linjën 10 hekurudhore, që kjo rrugë të kthehet në gjendje të mirë operacionale;

Të bëhen studime të fizibilitetit në interes të ndërtimit të linjës hekurudhore, të munguar, me Shqipërinë, qendrat e saj kryesore dhe portet;

Të bëhen hulumtime të tregut për të kuptuar nevojat e terminalit(eve) multimodal(e), për nevojat e Kosovës dhe për të kuptuar vendin e tyre në një rrjet të terminaleve intermodale në Ballkan në lidhje me zhvillimin e qendrave të shpërndarjes dhe të logjistikës në rajon

- Integrimi i aviacionit civil

Duhet siguruar zbatimi i plotë i të gjitha kriterëve të sigurisë, i akteve që rregullojnë dhe precizojnë masat e sigurisë të parapara me anekset ICAO dhe legjislacionin evropian për sigurinë e aviacionit civil, nga të gjitha strukturat e aviacionit civil.

Objektivat operacionale në kuadër të Objektivës 2 Përmirësimi i kualitetit të shërbimeve

- Rritja e cilësisë së shërbimeve të transportit multimodal

- ✓ Modernizimi i terminalit të mallrave në Miradi, me qëllim të rritjes së ofrimit të shërbimeve të TMM;
- ✓ Studime të fizibilitetit për modernizimin e terminaleve ekzistuese të udhëtarëve dhe ndërtimin e terminaleve të reja të propozuara për transportin e udhëtarëve, dhe modernizimin e terminalit multimodal për Prishtinë, duke përfshirë lidhjen e tij me aeroport, Pejë, Prizren, Gjilan, Ferizaj, Gjakovë dhe Mitrovicë ;
- ✓ Përgatitja e Planit të korridorit intermodal për pasagjerë në Linjën hekurudhore 10 dhe Prishtinë – Pejë.



- ***Rritja e cilësisë së shërbimeve të transportit rrugor***

- ❖ Përmirësimi i segmenteve prioritare të rrugëve kombëtare;
- ❖ Rritja e aseteve dhe punët e mirëmbajtjes, planifikimi dhe programimi;
- ❖ Ngritja e kapaciteteve inxhinierike dhe mbikëqyrja e punëve të ndërtimit autostradave;
- ❖ Ristrukturimi i industrisë së transportit të udhëtarve me autobusë përmes:
- ❖ Nxitja e shkrirjes së kompanive, përkatësisht e bashkimit të tyre, në mënyrë që të bëhen më të fuqishme dhe më efikase;
- ❖ Nxjerrja e udhëzimeve për hartimin e planeve për transportin në nivel të komunave;
- ❖ Ofrimi i shërbimeve të transportit publik në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës (ANP).

- ❖ Shërbimet për transportin e mallrave dhe të mallrave të rrezikshme:

- ❖ Lëshimi i Certifikatës së kompetencës profesionale (CPC) për shoferët e kamionëve dhe testimin të detyrueshëm CPC;
- ❖ Organizimi dhe mbajtje e trajnimeve të obligueshme për transport të mallrave të rrezikshme;
- ❖ Aplikimi i një sistemi ditari (baza e të dhënave) të udhëtimit për shoferët e të gjitha automjeteve komerciale mbi 3,5 tonelata bruto.
- ❖ Aplikimi i standardeve të BE-së për testimin e automjeteve komerciale:
- ❖ Forcimi i regjimit të testimin të automjeteve.

- ***Rritja e cilësisë së shërbimeve të transportit hekurudhor***

Zbatimi progresiv i rekomandimeve nga studimi i fizibilitetit për Linjën hekurudhore 10 në mënyrë që të jetë në gjendje të rregullt funksionale ;

Organizimi i studimeve të parafizibilitetit për ndërtimin e një linje hekurudhore me Shqipërinë, qendrat e saj kryesore dhe portet, e cila tani për atni mungon dhe është shumë e domosdoshme;

Për të dy llojet e reja të shërbimeve të transportit, të pasagjerëve dhe të mallrave, kombinimi i shfrytëzimit të rrugëve dhe të hekurudhave, duhet të jetë i projektuar për të ofruar shërbime më efikase dhe të përshtatshme e, njëkohësisht, për shfrytëzimin sa më të mirë të burimeve ekzistuese për sigurinë dhe zhvillimin e qëndrueshëm të transportit.



- **Përmirësimi i cilësisë së shërbimeve të aviacionit civil**

Ngritja e cilësisë së ofrimit të shërbimeve të navigacionit ajror;
Duhet zhvilluar mjedis të favorshëm për operimin e kompanive të fluturimit në Kosovë, me kosto të leverdishme;

-Krijimi i lehtësirave për qasje në shërbime të transportit detar dhe ato portuale

Në mënyrë që të përmirësohet qasja në portet ekzistuese, negocimi dhe arritja e marrëveshjeve të veçanta, dypalëshe dhe shumëpalëshe, me autoritetet e porteve përkatëse (p.sh. me Autoritetin Portual të Durrësit, me autoritetet portuale të Tivarit, të Selanikut), dhe të marrëveshjeve ndërshtetërore me shtetet që u përkasin, Shqipërinë, Greqinë, Malin e Zi dhe të marrëveshjeve për shërbime doganore, që janë me interes të ndërsjellë. Për arritjen e marrëveshjeve të tilla duhen bërë analiza të veçanta që kanë të bëjnë me çështjet e mëposhtme:

Identifikimin e kostos së shërbimeve portuale, në mënyrë që të përcaktohen çmime të leverdishme të tarifave që kanë ndikim për nënshkrimin e kontratave për shërbime afatgjata;
Përgatitja e projekt-marrëveshjeve dypalëshe, ose shumëpalëshe, në përputhje me rregulloret aktuale ndërkombëtare, me qëllim të lehtësimit të transportit transit portual (p.sh. zona e tregtisë së lirë në portet, lehtësime doganore, etj). Në afat të gjatë: studime të mëtejshme për zhvillimin e portit të Shëngjinit

V.i. Objektivat operacionale në kuadër të Objektivës "Përmirësimi i sigurisë në komunikacion"

Çështjet e sigurisë rrugore janë trajtuar në një komponent të veçantë të Strategjisë për siguri rrugore dhe me Planin e veprimit. Për të shmangur dyfishimin dhe përsëritjen e rekomandimeve të ndërlidhura, ato nuk janë përfshirë në këtë dokument.

Po ashtu, çështjet lidhur me sigurinë e transportit hekurudhor, janë trajtuar në një tjetër pjesë të veçantë të projektit dhe nuk janë paraqitur në këtë dokument. Megjithatë, këto strategji synojnë rritjen e cilësisë së shërbimeve të transportit hekurudhor kanë për qëllim edhe përmirësimin e sigurisë në komunikacion dhe janë të dizajnuara në përputhje me këtë Strategji.

Sa i përket sigurisë së aviacionit civil, rekomandohet zbatimi i plotë i të gjitha masave të sigurisë, të cilat janë të rregulluara dhe të precizuara në anekset ICAO dhe legjislacionin europian për sigurinë e aviacionit civil, nga të gjithë pjesëmarrësit e aviacionit civil.



- KAPITULLI VI- STRATEGJIA E E GLOBALIZIMIT NË KOSOVË

Për të zhvilluar aktivitete dhe për t'u anëtarësuar në organizma dhe organizata të ndryshme ndërkombëtare, për bashkpunim bilateral në fushën e transportit, duhet realizuar këto objektiva:

Anëtarësimi në Shoqatën Botërore të Rrugëve (ish PIARC) dhe Federatën Evropiane të Rrugëve (ERF), dhe, sa më shpejt që është e mundur, në ITF, AETR, ADR.

Nënshkrimi i marrëveshjeve dypalëshe për transport me vendet me të cilan nuk kemi marrëveshje, por që kemi interes, si dhe implementimi i atyre ekzistuese.

Anëtarësimi në Sindikatën Ndërkombëtare të Hekurudhave (UIC), Komisionin e Hekurudhave Evropiane dhe Rrjetin Hekurudhor (RNE).

Anëtarësim në Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO), IATA, dhe në Eurocontrol.

Nënshkrimi i marrëveshjeve specifike me autoritetet e porteve relevante (p.sh. autoritetet portuale të Tivarit, Durrësit dhe Selanikut), në bazë komerciale.

Arritjen e marrëveshjet specifike me vendet përkatëse (p.sh. Shqipërinë, Greqinë, dhe Malin e Zi), në bazë dypalëshe ose shumëpalëshe, në mënyrë që të përfitohet nga lehtësimi i tregtisë dhe arritja e marrëveshjeve për shërbime doganore.

Bashkpunimi me organizmat dhe organizatat ndërkombëtar në të cilat jemi anëtar (CORTE, IRU, CIECA, CITA, UITP, SEETO).

Objektivat operacionale në kuadër të Implementimit të një strukture funksionale, dokumenti përfshinë një komponent të veçantë për trajnimin e personelit të Ministrisë së Infrastrukturës në përgjithësi dhe të Departamentit për Integritet Evropian, Koordinim të Politikave dhe Planifikim të Transportit, duke përfshirë edhe Divizionin për Koordinimin e Politikave dhe Planifikim të Transportit (DKPPT, ish- NjPT), me qëllim të rritjes së kapaciteteve për planifikime strategjike, modele dhe parashikime të zhvillimi të transportit dhe të trafikut, për hartimin e programeve dhe të projekteve të nivelt të lartë profesional.



- VI.i. Politikat evropiane dhe gjendja aktuale e infrastrukturës së transportit

-Transporti dhe politikat mjedisore

Sistemi i transportit të BE-së është aktualisht i njohur si jo i qendrueshëm, në rend të parë, për shkak të konsumit të madh të karburantve, gjë që ka shkaktuar dhe vazhdon të shkaktojë emitim në rritje të CO₂. Ky sistem ende shihet si jo shumë efikas, veçmas për shkak të bllokadave dhe barrierave ende ekzistuese.

- Politika e transportit e BE-së

-Politika e BE-së për ambient dhe lidhjet e saj me politikat e transportit.Politika e BE-së për ambient, e ndërlidhur me politikat e transportit fokusohet në zhvillimin e sistemit të integruar të transportit multimodal, që parasheh ambient të sigurt.

Sektori i transportit është përgjegjës për 1/3 e gjithë konsumit të energjisë së karburanteve në BE dhe, me shumë se 1/5 bën pjesë në emitimin e gazrave serrë. Sektori i transportit sot është 96 % i varur nga nafta.Transporti nuk është vetëm sektori me më së shumti konsum energjetik, mirëpo është edhe sektori me rritje më të shpejt sa i përket trendeve të konsumit energjetik.

Transporti në BE është gjithastu shkaktar i ndotjes së një pjese të madhe të ajrit në mjediset urbane , i zhurmës së bezdisëshme, bllokimeve të komunikacionit brenda dhe përreth qyteteve dhe i një niveli shumë të lartë të emtimit të gazrave serrë .Transporti gjithashtu ka ndikim të madh në natyrë, i ndan zonat natyrore në pjesë të vogla, me pasoja serioze për biodiversitetin.Transporti gjithashtu është shkaktar për atë se një pjesë e madhe e popullsisë (rreth 25%) ballafaqohet me zhurmë të bezdisëshme dhe të dëmshme .



Ndër çështjet kryesore të ambientit të ndërlidhura me transportin bëjnë pjesë:

- *Zonat e mbrojtura,*
- *Trashëgimia kulturore*
- *Hidrologjia dhe erozioni i tokës*
- *Ndotja e ajrit dhe shkarkimet e gazrave serrë*
- *Energjia alternative dhe teknologjia*
- *Menaxhimi i mbeturinave*
- *Menaxhimi i zhurmës*
- *Shfrytëzimi i tokës dhe ndarja në zona.*

Politikat e transportit dhe mjedisit janë të përqendruara në:

- *Zhvillimin e sistemit të qëndrueshëm të transportit*
- *Ndarjen e transportit dhe rritjen e BPV.*

Kujdes të veçantë këto politika i kushtojnë:

Transportit në zona të ndjeshme dhe mbrojtjes së popullatës, kafsheve dhe bimëve, cilësisë së ajrit, natyrës, dherave, trashëgimisë kulturore.

Konsumi i energjise dhe shkarkimet e shumë ndotësve nga transporti ka rënë në 2009, por kjo ulje mund të jetë vetëm një efekt i përkohshëm i rënies ekonomike. Një ndryshim më themelor në sistemin europian të transportit është i nevojshëm, veçmas për të parandaluar ndikimet negative të transportit gjatë përbushjes së kërkesave të shtuara krahas rritjes ekonomike. Komisioni Europian ka propozuar masa, të cilat, deri në vitin 2050, do të ulin nivelin e emetimit të gazrave serrë (GHG) për 60%, dhe rënie të konsumit të naftes në sektorin e transportit për 70% .

Përmirësime teknologjike për prodhimin e automjeteve të pastra në përputhje me nevojat e transportit në rritje. Politikat mjedisore dhe të legjisllacionit mirren me monitorimin e zvogëlimit të shkarkimit të gazrave dhe përmirësimin e cilësisë së ajrit, me zvogëlimin e zhurmave dhe me masat përkatëse që duhet zbatuar në shtetet anëtare. Tekstet kryesore kanë të bëjnë me zhurmat mjedisore, ndotjet maksimale, ajrin me të pastër, kufijtë e shkarkimeve të gazrave nga automjetet dhe me cilësinë e karburanteve.

Organet rajonale dhe lokale luajnë rol të rëndësishëm me vendimet që marrin për shfrytëzimin e tokës për nevoja të infrastrukturës së transportit, për zgjedhjen e çështjes së transportit dhe lidhjen e vendbanimeve me rrugë publike lokale dhe rajonale. Për këtë arsye kujdes i veçantë kërkohet t i kushtohet planifikimit të drejtë të shfrytëzimit të tokës për vendbanime të reja dhe rrugë.



Mekanizmi i raportimit për transport dhe mjedis (TERM) 2011, ka përcaktuar bazën e një vlerësimi vjetor mbi përparimin drejt objektivave duke futur TERM Core Set of Indicators (Term-CSIS) (apo Setin kryesor të treguesve TERM) që mundëson edhe mbikëqyrjene e rrjedhës së arritjes së objektivave .

VI.ii-Konteksti rajonal (SEETO)

Kosova është anëtare e Observatorit të Transportit të Europës Juglindore (SEETO). Në mënyrë që të stimulohet zhvillimi i infrastrukturës së transportit në Europën Juglindore, është nënshkruar një Memorandum i mirëkuptimit për zhvillimin e rjetit të transportit qëndror rajonal (MM), i nënshkruar më 11 qershor 2004 nga qeveritë e Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Kroacisë, ish- Republikës Jugosllave Federative të Maqedonisë, Serbisë, Malit të Zi dhe Misionit të Kombeve të Bashkuara në Kosovë dhe Komisionit Evropian.

Qëllimi i këtij Memorandumi të mirëkuptimit është bashkëpunimi në zhvillimin e infrastrukturës kryesore dhe asaj ndihmëse në rrjetin qëndror rajonal të transportit multimodal të Europës Juglindore dhe fuqizimi i politikave në këtë fushë, gjë që lehtëson zhvillimin e tillë. Zhvillimi i rrjetit duhet të përfshijë mirëmbajtjen (përfshirë edhe masat preventive dhe riparimet), rindërtimin, rehabilitimin, përmirësimin dhe ndërtime të reja në infrastrukturën kryesore dhe atë ndihmëse si dhe operimin dhe shfrytëzimin e saj me qëllim të krijimit të mënyrës sa më efikase dhe ambientaliste të transportit rajonal. Edhe infrastruktura, edhe shërbimet përkatëse, përfshirë edhe procedurat administrative dhe rregullative, janë paraparë me këtë Memorandum.

Memorandumi i mirëkuptimit pritet të zëvendësohet me një dokument ligjor, Traktat të Komunitetit të Transportit ndërmjet BE-së dhe vendeve të Europës Juglindore, me të cilin do të themelohet **Komuniteti i Transportit i Evropës Juglindore**. Bisedime kërkimore për bashkëpunimin e BE-së me vendet fqinje në lëmin e transportit, janë inicuar në vitin 2007 dhe është organizuar një konferencë joformale ndërministrare në Begograd, më 7 maj 2008, e quajtur 'Unioni Evropian dhe Europa Juglindore; vizioni i përbashkët për lidhjen mes njerëzve'. Konferenca u organizua në bashkëpunim me Observatorin e Transportit të Europës Juglindore dhe, me ndihmën e Komisionit Evropian, janë prezantuar aktivitetet e planifikuara lidhur me 'komunitetin e transportit'.

Nga 23 deri më 27 prill 2009, Drejtorati i Komisionit Evropian – zyrtarët për energji dhe transport (DG TREN) dhe zyrtari ndihmës për çështje të hekurudhave për Ballkanin Perëndimor, vizituan Kosovën për të vlerësuar gjendjen në sektorin e transportit. Qëllimi i vizitës e drejtuar nga Jean-Eric Paquet, kryesues për Marrëdhënie ndërkombëtare për çështje të transportit dhe Njësia për Politikën e Rrjetit të Transportit Trans-Evropian, DG TREN, ishte të diskutohet për Traktatin e ardhshëm të komunitetit të transportit ndërmjet Komisionit Evropian dhe Ballkanit Perëndimor. Vizita, si pjesë e roundit të dytë të bisedimeve bilaterale, i është kushtuar dy çështjeve kryesore të negociimit të ardhshëm të Traktatit, përkatësisht me nxjerrjen e akteve ligjore për transportin në Kosovë dhe harmonizimin e këtij legjisllacioni me 'acquis communautaire', domethënë me legjisllacionin e komunitetit të Bashkimit Evropian. Diskutimet me Qeverinë e Kosovës u fokusuan në gjendjen aktuale të transportit rrugor dhe



atij hekurudhor, duke përfshirë edhe zbatimin e reformave për hekurudhat dhe themelimin e një rregullatori për hekurudhat. Janë ngritur çështje edhe për mungesën e investimeve për mirëmbajtjen e infrastrukturës ekzistuese hekurudhore.

Traktati i ardhshëm i komunitetit të transportit do të mbulojë të gjitha llojet e transportit, përfshirë transportin rrugor, hekurudhor dhe detar. Traktati parasheh një kornizë për planifikim dhe zbatim të reformave dhe investime në fushën e transportit; do të lehtësojë qasjen në treg ndërmjet partnerëve në rajon dhe me BE-në, si dhe do të ofrojë një bazë efektive për projekte të ardhshme të investimeve në sektorin e transportit.

Në dhjetor të vitit 2009, është nxjerrë Plani vjetor pesëvjeçar, 2010-2014. Ky është plani i pestë me radhë për transportin dhe i dyti pasi që SEETO është bërë institucion për transport rajonal në pronësi të pjesëmarrësve dhe me një përkrahje të vlefshme nga Komisioni Evropian. Rrjeti qëndror është definuar në Memorandumin e mirëkuptimit si një rrjet multimodal që përfshinë rrugë, hekurudha dhe lidhje të

brendshme detare në shtatë vendet pjesëmarrëse të SEETO-së së bashku me një numër të porteve detare, lumore dhe nyjeve të aeroportit. Zhvillimi i Rrjetit qëndror rajonal është një nga nevojat kyçe për zhvillimin ekonomik dhe social të Evropës Juglindore. Do të fuqizojë lidhjet me vendet fqinje, përshpejtojë rrjedhën e tregut ndërkombëtar dhe do të krijojë një lidhje më të mirë me zonat e largëta rajonale të Evropës Juglindore.

Gjatësia totale e Rrjetit qëndror rrugorë është **5,975 km**, që përbën **3,019 km** të korridoreve dhe **2,956 km** të rrugëve. Gjatësia totale e Rrjetit qëndror hekurudhor është **4,615 km** përfshirë **3,083 km** korridore dhe **1,532 km** të rrugëve. Gjatësia totale e lumit Danub (korridori VII) në Serbi dhe Kroaci është llogaritur **588 km** dhe gjatësia e lundrueshme e lumit Sava është **593 km**. Rrjeti qëndror po ashtu, përfshinë shtatë porte detare, dy porte lumore dhe njëmbëdhjetë aeroporte

Rjeti bazik rrugor i SEETO-s

Rrjeti qëndror rrugor përbëhet nga tre korridore (ose 8 degë të korridoreve) dhe shtatë rrugë (ose 9 degë rrugore). Gjatësia totale e rrjetit është **5,975 km** (3,019 km. korridore dhe 2,956 km. rrugë). Rrjeti qëndror rrugor është paraqitur në (figurën e faqes vijuese). Në Kosovë, nuk ka korridore kryesore, megjithatë, janë diku **250 km** të rrugës 6 dhe 7 (shih figurën më poshtë). Këto rrugë janë të rëndësishme, si për nivelin kombëtar ashtu edhe për atë rajonal..

Rruga 6 lidh Ribarevinën (Mal i Zi) me Shkupin (FYROM) përmes Zubin Potokut, Mitrovicën, Prishtinën, Ferizajin dhe Hanin e Elezit (Kosovë). Në Ribarevinë, rruga 6 lidhet me rrugën 4 që lidh portin e Tivarit (Mal i Zi) me Beogradin (Serbi) dhe Vatin (kufiri Rumun).

Rruga 7 lidhë Lezhën (Shqipëri) me Dolcevac (Serbi), përmes Vermicës, Prizrenin, Prishtinën dhe Podujevën (Kosovë). Dolcevac gjindet në Korridorin 1

- Rrjeti bazik hekurudhor i SEETO

Rrjetit qëndror hekurudhor përfshinë **4,615 km.** të linjave hekurudhore. Përbëhet nga 3 korridore (ose 7 degë korridoresh) dhe 6 rrugë. Gjatësia totale e korridoreve është **3,083 km.** kurse ajo e rrugëve **1,532 km.** Në Kosovë janë diku **150 km.** të rrjetit qëndror hekurudhor të SEETO (Rruga 10). Rrjeti qëndror hekurudhor SEETO është i paraqitur në vijim në figurën. 10



Rruga 10 lidhë Krlevën (Serbi) drejt Shkupit (FYROM) përmes Kosovës.

- Portet qëndrore të SEETO-s

Rrjeti qëndror i porteve të SEETO-s përbëhet nga nëntë porte detare, prej të cilave dy gjenden në vendet fqinje me Kosovën:

Tivari, (Mal i zi) ka një hapësirë porti prej 2,000 ha, dhe 20 vendankorime/shtretër. Përfshinë një zonë me terminal të kontenierëve. Maksimumi i thellësisë së lundrimit është 14 m.

Durrësi (Shqipëri), ka një hapësirë porti prej 138 ha, dhe 11 vendankorime/shtretër. Përfshinë një zonë me terminal të kontenierëve. Maksimumi i thellësisë së lundrimit është 11.5 m.

- Aeroportet qëndrore të SEETO-s

Aeroportet qëndrore të SEETO-s përbëhen nga 11 aeroporte, përfshirë këtu edhe aeroportin e Prishtinës. Ndërsa dhjetë aeroportet tjera janë në: Banja - Llukë dhe Sarajevë (Bosnjë dhe Hercegovinë), Dubrovnik, Split dhe Zagreb (Kroaci), Podgoricë (Mal i Zi), Tiranë (Shqipëri), Shkup (FYROM), Beograd dhe Nish (Serbi). Figura 11 – Rrjeti qëndror hekurudhor i SEETO-s



Figura 11- SEETO Rrjeti rrugor qëndror HARTA e SEETO-s 2009-2013



VI.iii RRJETI RRUGOR EKZISTUES

- Rrjeti kryesor dhe rajonal rrugor

Rrjeti rrugor në Kosovë është i kategorizuar në Autoudhë, rrugë nacionale dhe rrugë rajonale, që janë nën administrimin e Ministrisë së Infrastrukturës (MI) dhe rrugët lokale, rrugët në vendbanime, rrugët urbane, rrugët lidhëse dhe të pa kategorizuara nën administrimin e komunave. Rrjeti përfshinë gjatësinë e përafërt të rrugëve (shih Tabelën 1).

Tabela 5 – Rrjeti aktual i rrugëve në Kosovë (km)

Tipi	Të Asfaltuara	Përqindja	Të Pa Asfaltuara	Përqindja	Totali në Km
MI	1921	95.48%	91	4.52%	2012
Autoudhë	78	100%			78
Nacionale	626	99.52%	3	0.48%	629
Regjionale	1217	93.26%	88	6.74%	1305
Komunale*					4925
Lokale*					4355
Urbane*					570
Totali					6937
*Vlerësim					
Burimi: MI, DIEKP Qershor 2015					

Plani i tanishëm i veprimit do të fokusohet kryesisht në rrugët kombëtare dhe regjionale, të administruara nga Ministria e Infrastrukturës.



Rrjeti qendror përfshinë (shih Figurën 13):



Rrugën M2, që shkon nga kufiri verior me Serbinë, përmes Prishtinës e deri te kufiri jugor me Republikën e Maqedonisë. Kjo rrugë korrespondon me Rrugën 6 të Rrjetit qëndror rrugor të SEETO-së. Pjesa e saj jugore lidh Prishtinën me korridoret VII dhe X të Evropës (shih Figurën 1).

Rrugën M25, që vjen nga Nishi (Serbi) drejt kufirit verilindor me Serbinë, përmes Prishtinës dhe Prizrenit, në kufirin jugor me Shqipërinë. Kjo rrugë korrespondon me Rrugën 6 të Rrjetit qëndror rrugor të SEETO-s. Kjo rrugë bëhet shumë e rëndësishme në pjesën e saj jugore pasi që lidh Kosovën me Shqipëri. Ndërtimi i autostradës Rreshen – Blinisht – Kukës, është në proces .

Rrugën M9, nga kufiri lindor me Serbinë, përmes Prishtinës në Pejë dhe në kufirin perëndimor me Malin e Zi. Kjo rrugë ka momentalisht rëndësinë më të madhe kombëtare pasi që lidh dy qytetet e mëdha të Kosovës. Pjesa në drejtim të kuditit me Malin e Zi është momentalisht duke u rindërtuar dhe kjo do të ndikojë në përmirësimin e linjës me Malin e Zi..

Rrugë kryesore shtesë janë M9.1, M22.3, M25.2 dhe M25.3 që përbëjnë degë të këtyre lidhjeve kryesore.

Rrjeti qëndror është mirë i organizuar, me Prishtinën në qendër lidhen mirë të gjitha regjionet e vendit me qendrën.

- **Rrjeti rajonal përfshinë dy lloje të lidhjeve:**

Rrugë regjionale, që kanë rolin e plotësimit të hartës së rrjetit dhe përbëjnë lidhje mes boshtit kryesor dhe regjioneve, ose lidhin vendbanime të rëndësishme në baza rajonale.

Pjesa tjetër e rrugëve rajonale kanë vetëm rëndësi të kufizuar kombëtare, madje edhe rajonale, dhe lidhin vendbanimet e vogla me rrjetin qendror. Një pjesë e këtij rrjeti nuk është ndërtuar plotësisht dhe, në përgjithësi, janë të pashtuara dhe nuk ka pjesë mes dy degëve ekzistuese.

- **Rrjeti lokal rrugor**

Kosova i ka 38 komuna. Këto komuna janë përgjegjëse për mirëmbajtjen, operimin dhe zhvillimin e rrjetit rrugor të tyre. Po ashtu komunat janë përgjegjëse për organizimin e rrjetit rrugor, për personelin e nevojshëm dhe për gjendjen e rrugëve lokale.

Është e ditur se kushtet e rrugëve lokale nuk mund të krahasohen me kushtet e rrugëve kryesore dhe rajonale, që në përgjithësi janë në kushte të pranueshme, për kundër mungesës së mirëmbajtjes. Rrugët rajonale janë të dizajnuara sipas standardeve të ish- Jugosllavisë, me një gjërësi standarde të shtresës prej 6 m. Dizajni i rrugëve lokale përcjellë shpesh standardin e rrugëve rajonale, pasi që nuk ekziston ndonjë standard specifik, por mund të jetë më i ulët me një gjërësi të shtresës prej 3 m., ose më pak (kryesisht për rrugë të pashtuara).

Rrugët lokale janë më të pashtuarat, por edhe pjesa e shtruar e rrjetit është, në shumicën e rasteve, në gjendje kritike, që do të thotë se kalimi aty është i rrezikshëm. Kjo gjendje është pasojë e mungesës së



fondeve të duhura, por edhe e mungesës së stafit profesional dhe e përvojës menaxheriale në komuna, gjë e cila paraqet problem që duhet zgjidhur. Shumica e komunave nuk janë të vetëdijshme se çështja e funksionimit të rrjetit është përgjegjësi e tyre.

MI- ka një program për rehabilitimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve në bashkëpunim me komunat, dhe ky program është realizuar në masë të konsiderueshme që nga viti 2008 e këndeje. MI ka investuar në tërë rrjetin e Kosovës, pasi që kjo duket se e justifikon riklasifikimin e mundshëm të rrjetit, duke përfshirë më shumë rrugë nën përgjegjësi dhe fonde kombëtare.

- Rrjeti hekurudhor ekzistues

Rrjeti hekurudhor i Kosovës shtrihet në një gjatësi prej 333 km. (shih Figurën 4). Përfshin linja të paelektrofikuara standarde njëdrejtimshme.

Linja kryesore shtrihet nga kurfiri verior i Kosovës, në veri të Mitrovicës e deri në Han të Elezit, në kufi me Maqedinë dhe kalon përmes Fushë- Kosovës, afër Prishtinës. Kjo linjë e gjatë 141 km. është pjesë e Rrjetit hekurudhor qendror të SEETO-s, Rruga 10, dhe lidhë Shkupin (IRJM) me korridoret VIII dhe X të SEETO-s.

Linjat tjera përfshijnë linjat Fushë - Kosovë- Pejë, Klinë-Prizren (Klina gjindet në linjën mes Fushë- Kosovës dhe Pejës) dhe Fushë- Kosovë-Prishtinë-Podujevë. Disa nga këto linja nuk janë në funksion, sidomos ato në drejtim të kufirit me Serbinë, ndër to edhe lidhja hekurudhore me Podujevën, pastaj lidhja hekurudhore me Prizrenin, ndonës kanë rëndësi për qytetarët e këtyre rajoneve.

Nuk ka linjë hekurudhore direkte që lidhë Kosovën , Malin e Zi dhe Shqipërinë.

- Infrastruktura ekzistuese e aviacionit civil

Aeroporti Ndërkombëtar "Adem Jashari" është i përfshirë në Rrjetin qendror të aeroporteve të SEETO-s. Ka pistën në gjatësi prej 2,500 m. dhe 45 m. të gjërë. Ndërtesa e terminalit të udhëtarëve ka një sipërfaqe tokësore prej 3,500 m², ndërsa platforma e aeroportit ka një sipërfaqe tokësore prej 24,700 m², e cila mund të pranojë 5 aeroplanë mesatarë në të njëjtën kohë. Një marrëveshje mbi partneritetin publik dhe privat është nënshkruar në gusht të vitit 2010 për veprimin dhe zgjerimin e ANP-së. Përveç ANP-së është edhe aeroporti në Gjakovës, i cili, ka qenë nën shfrytëzim nga pjesëtarët e KFOR-it italian, por me vendim të Qeverisë së Kosovës është shëndërruar në ndërmarrje publike, dhe 12 fusha aviacioni, që përdoren për qëllime bujqësore dhe një aeroport sportiv në Dumosh të Podujevës.



Figura 14 – Rrjeti i rrugëve Nacionale dhe Rajonale i Kosovës



Figura .15. – Rrjeti hekurudhor i Kosovës

Studimi për rehabilitimin e hekurudhës 10 (Coëi - IPF, tetor 2010)



- Projekti i portit të Shëngjinit

Për transport detar Kosova i shfrytëzon portet e vendeve fqinje, atë të Durrësit (Shqipëri), Tivarit (Mal i Zi) dhe të Selanikut (Greqi). Qeveria e Kosovës në të gjitha takimet bilaterale ka shprehur interesimin e saj për marrjen në shfrytëzim të portit të Shëngjinit, por deri më tani nuk ka rezultuar me ndonjë marrëveshje konkrete. Tabela 2 në vijim, paraqet një krahasim të karakteristikave ekzistuese të Portit të Shëngjinit dhe porteve tjera të shfrytëzuara nga Kosova.

Tabela 6 – Krahasimi i karakteristikave të porteve ekzistuese dhe potenciale për Kosovën

Karakteristika	Shëngjini		Durrësi	Tivari	Selaniku
	Ekzistuese	E mundshme			
Max. thellësia lundruese (m)	6.5	8.5	10.0	14.0	15.0
Gjatësia e shtratit (m)	80	710	2,200	3,500	3,900
Jard (ha)	1	11	60	110	150
Max. madhësia e anijes (DËT)	5,000	13,000	25,000	40,000	60,000
Kapaciteti i portit (Mt)	0.5	2.0	4.0	5.0	16.0
Distanca rrugore* (km)	207	207	257	427	321
Distanca hekurudhore* (km)	-	248 [#] /461 [§]	281 [#] /387 [§]	-	329

Nga Prishtina: Përmes Prizrenit (ndërtim i ri)

Përmes Shkupit dhe korridorit VIII (ndërtimi i linjës që mungon)

VI.iii Kërkesa për mobilitet dhe shërbime transportuese në Kosovë

- Gjendja demografike dhe ekonomike e Kosovës

Nevojat për transport publik sipas numrit të popullsisë

Të dhëna demografike:

Kosova është vend me densitet të lartë të popullsisë dhe me popullatë të re 39 % e popullsisë jeton në qendrat kryesore të Kosovës, krse pjesa tjetër jeton në qendra më të vogla urbane dhe në fshatra.

Tabela 3 tregon karakteristikat demografike të Kosovës në krahasim me vendet fqinje, kurse Tabela 4, tregon popullsinë e qyteteve kryesore të Kosovës. Figura 5 tregon komunitat dhe ndarjen territoriale të komunave.

Tabela 7 – Krahasimi i karakteristikave demografike të Kosovës me ato te vendeve fqinje

Karakteristikat	Kosove	Shqipëri	Mal i Zi	Maqedonia	Serbia
Popullsia	1,733,872	3,200,000	630,000	2,050,000	7,320,000
Sipërfaqe (km ²)	10,908	28,750	13,812	25,700	83,360
Densiteti (ban./ km ²)	174	111	45	80	88
Popullsia nen15	28 %	23 %	20 %	20 %	15 %
Emri i Kryeqytetit	Prishtina	Tirana	Podgorica	Shkup	Beogradi
Popullsia e Kryeqytetit	145,149	764,000	135,000	500,000	1,630,000
Nr. i qyteteve kryesore	9	11	2	7	9
Popullsia mesatare e qyteteve kryesore	68,500	148,000	50,000	60,000	171,000
% popull. ne qytetet kryesore	39 %	75 %	37 %	45 %	43 %

Tabela 8 – Popullsia ne regjionet, komunitat dhe qytetet kryesore në Kosovës (2011)

Emri	Rajoni	Komuna	Qyteti
Prishtina		198,214	145,149
Prizren		178,112	85,119
Pejë		95,723	48,962
Ferizaj		108,690	42,628
Gjakova		94,000	40,827
Mitrovica*		71,601	33,904
Gjilani		90,015	54,239

*Komunitat e Leposaviqit, Zveqani, Zubin Potokut dhe nje pjes e qytetit te Mirovices nuk kan marr pjes ne regjistrim te popullsisë.

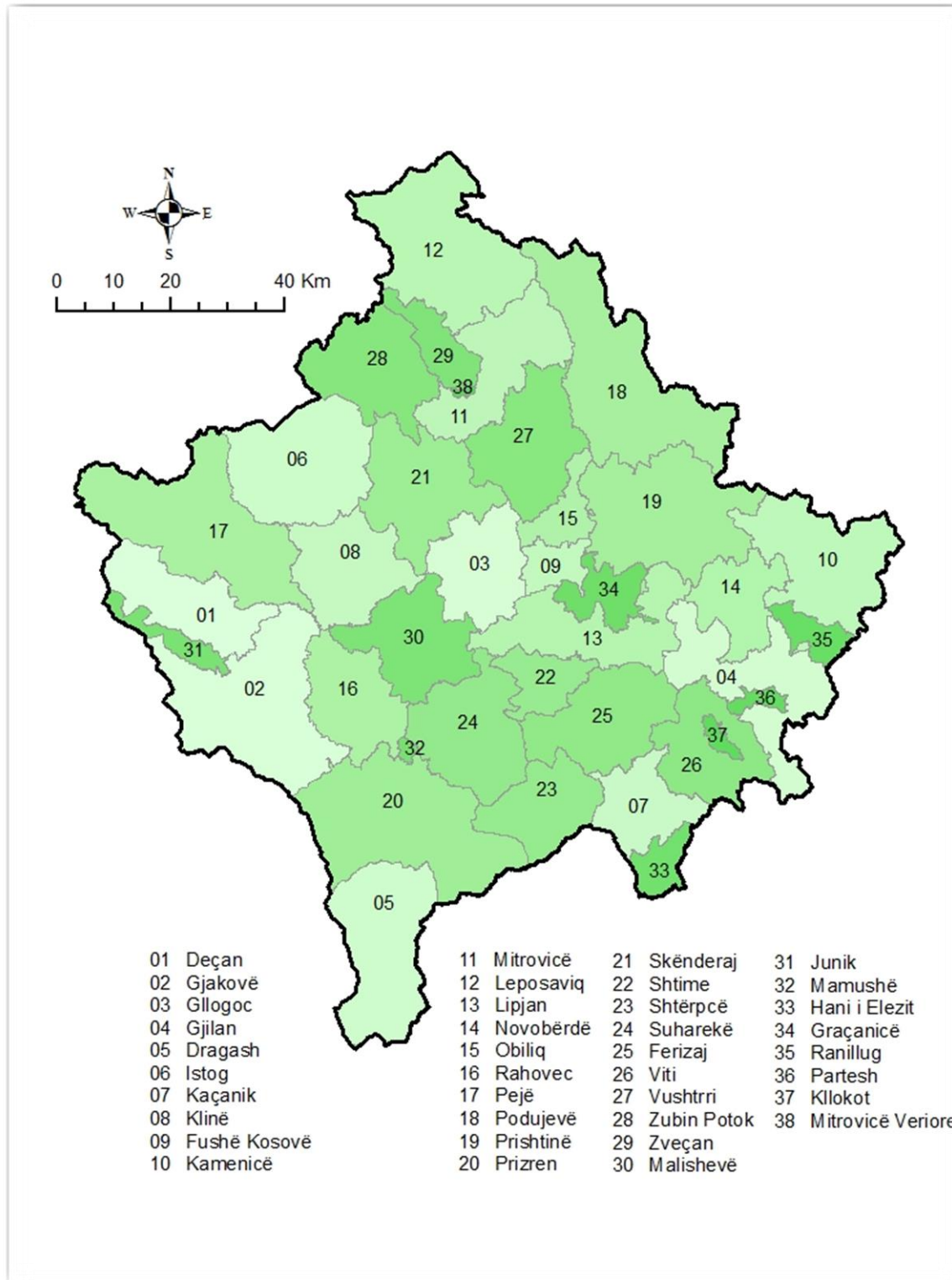


Figura 16. Harta e komunave të Kosovës



- **Kërkesat e udhëtarëve për qarkullim dhe shërbimet transportues**

- *Nevojat e udhëtarëve për qarkullim numri i sakt statistikave nxenes-shkolla*

Nevojat e udhëtarëve mund të klasifikohen si vijon:

- *Qarkullimi ditor në distanca të shkurtëra, vajtje - ardhja në punë, shkollë, sporte, etj. Me këtë rast po i përmendim vetëm dy faktorë, përkatësisht rininë shkollore dhe studentore dhe numrin e punonjësve shëndetësorë dhe të pacienteve.*
- *Numri i studentëve që kanë studiuar në Universitetin e Prishtinës në vitin akademik 2013/2014 ka qenë 57750. Universitetet tjera publike në Kosovë kanë pas 29071 studentë, ndërsa arsimit të lartë privat ka pas 36709 studente. Nuk kemi të dhëna për numrin e studentëve që studiojnë në universitet private, por dihet se edhe ato kanë një numër të madh studentësh.*
- *Studentët e kryeqytetit vijnë nga anembanë Kosovë, jetojnë në Prishtinë, mirëpo në përgjithësi vikendeve shkojnë në shtëpi. Nuk kemi të dhëna se prej se prij cilit regjion/komune vijnë .*
- *Kosova i ka 119 shkolla të mesme të larta me 83743 nxënës dhe 5358 mësues. Në shkollat private vijojnë mesimin 2476 nxenes. Të gjitha këto kategori shkojnë dhe kthehen nga institucionet arsimore duke shfrytëzuar mjete të ndryshme të transportit.*

Përveç fakulteteve tjera në Prishtinë gjendet edhe fakulteti i Mjekësisë. Ky fakultet është i lidhur ngusht me Qendrën Klinike Universitare që njëkohësisht është spitali më i madhi në vend. Kjo qendër i ka 2,991 punonjës shëndetësorë dhe teknikë dhe 1914 shtretër. Në vitin 2014, në këtë Qendër janë hospitalizuar 81,486 pacientë.

Në spitalet e qyteteve tjera të Kosovë punojnë 3172 punonjës mjekësorë dhe teknikë. Ato i kanë 2,015 shtretër. Në vitin 2014 i kanë trajtuar 93,599 pacientë.



Edhe punëtorëve të institucioneve shëndetësore u duhet transporti publik.

- *Qarkullimi në distanca të mesme brenda Kosovës, për çështje administrative, biznese, shëndetësore, sociale, sportive, arkëtim, kryesisht qarkullim ndërrurban.*
- *Udhëtimet ndërkombëtare për/nga Maqedonia, Bullgaria, Shqipëria dhe Greqia, kurse në/nga Serbia, Mali i Zi dhe Evropa Perëndimore, për biznese, çështje familjare, vizita sociale, arkëtim dhe qëllime tjera turizmi.*

Qarkullimet në relacione nderurbane janë të ndërlidhura me demografinë, urbanizimin, zhvillimin e shërbimeve dhe rritjen e standardit jetësor.

Qarkullimet në relacione ndërkombëtare janë të ndërlidhura me integrimin e mëtejshëm të Kosovës me vendet evropiane dhe më gjerë dhe me rritjen e standardit jetësor. Veçanërisht lidhjet me Serbinë dhe Shqipërinë do të jene shume të rëndësishme në të ardhmen.

- **Shërbimet ekzistuese të transportit të udhëtarëve**

Shërbimet e transportit të udhëtarëve kryhen kryesisht me vetura dhe autobusë. Në destinacione të gjata, jashtë shtetit, më së shumti shfrytëzohet transporti ajror .

Mbledhja dhe përpunimi i të dhënave për transportin rrugor për vitin 2011, përveç krijimit të bazës së të dhënave, ka mundur përgatitjen e hartave të rrugëve, të cilët kanë dendësinë më të mëdha të qarkullimit të veturave dhe autobusëve. Figura 8 dhe 9 tregon qarkullimin ditor të veturave private dhe autobusëve. Shërbimi transportues i udhëtarëve përmes hekurudhës përbën vetëm një pjesë të vogël të tregut, në vitin 2014 hekurudhen e kanë shfrytëzuar 339000 udhetar:

- **Industria e transportit të udhëtareve**

Numri i automjeteve në Kosovë, sipas Ministrisë së Punëve të Brendshme, në vitin 2014, ishte 288,828, prej të cilëve:

82% vetura të udhëtareve,
1% autobusë,
2% motoçikleta, dhe
14% kamionë.



Mjetet motorike dhe jo motorike të regjistruara sipas viteve

Tabela . 9.

Tipi / Vitet	2011	2012	2013	2014
Vetura	170.321	176.398	222.537	236.145
Automjet trans,3.5 dhe mbi 3.5t	10.877	11.547	15.352	15.769
Automjet trans,nën 3.5t	17.901	18.225	24.659	26.949
Kombibuset	2.698	2.520	3.225	3.161
Autobuset	1.117	1.298	1.570	1.697
Motoçikleta	546	809	1.488	1.540
Traktorë	39	137	776	1.036
Rimorkio nën3.5t	101	117	217	250
Rimorkio 3.5 dhe mbi 3.5t	1.766	1.800	2.283	2.281
Gjithsej	205.366	212.851	272.107	288.828

Në Kosovë janë reth 250 ndërmarrje të regjistruara për transportin e udhëtarëve me autobusë, të cilët i shfrytëzojnë 22 stacione kryesore dhe disa stacione tjera lokale në rrugë.

TRAINKOS është operatori i vetëm në Kosovë që ofron shërbime të transportit hekurudhor të udhëtarëve.

Shërbime të transportit ajror ofrojnë shumë operatorë të jashtëm, të cilët bëjnë transportin e udhëtarëve në linjat ajrore Prishtinë- Munihi, Vienë, Zyrih, Lubjanë dhe Stambollit. Disa nga këto linja kanë lidhje direkte me kryeqytetet evropiane, si: Londra, Parisi, Frankfurti, Berlini, Brukseli, Amsterdami, Roma dhe Athina.

Linjat ajrore gjatë stinës së verës për në /nga Britaniae Madhe, Zvicra, shtetet skandinave, u mundësojnë qytetarëve tanë të diasporës të vijnë për pushime në Kosovë.

Theksojmë se viteve të fundit nuk është shtuar numri i linjave ajrore .

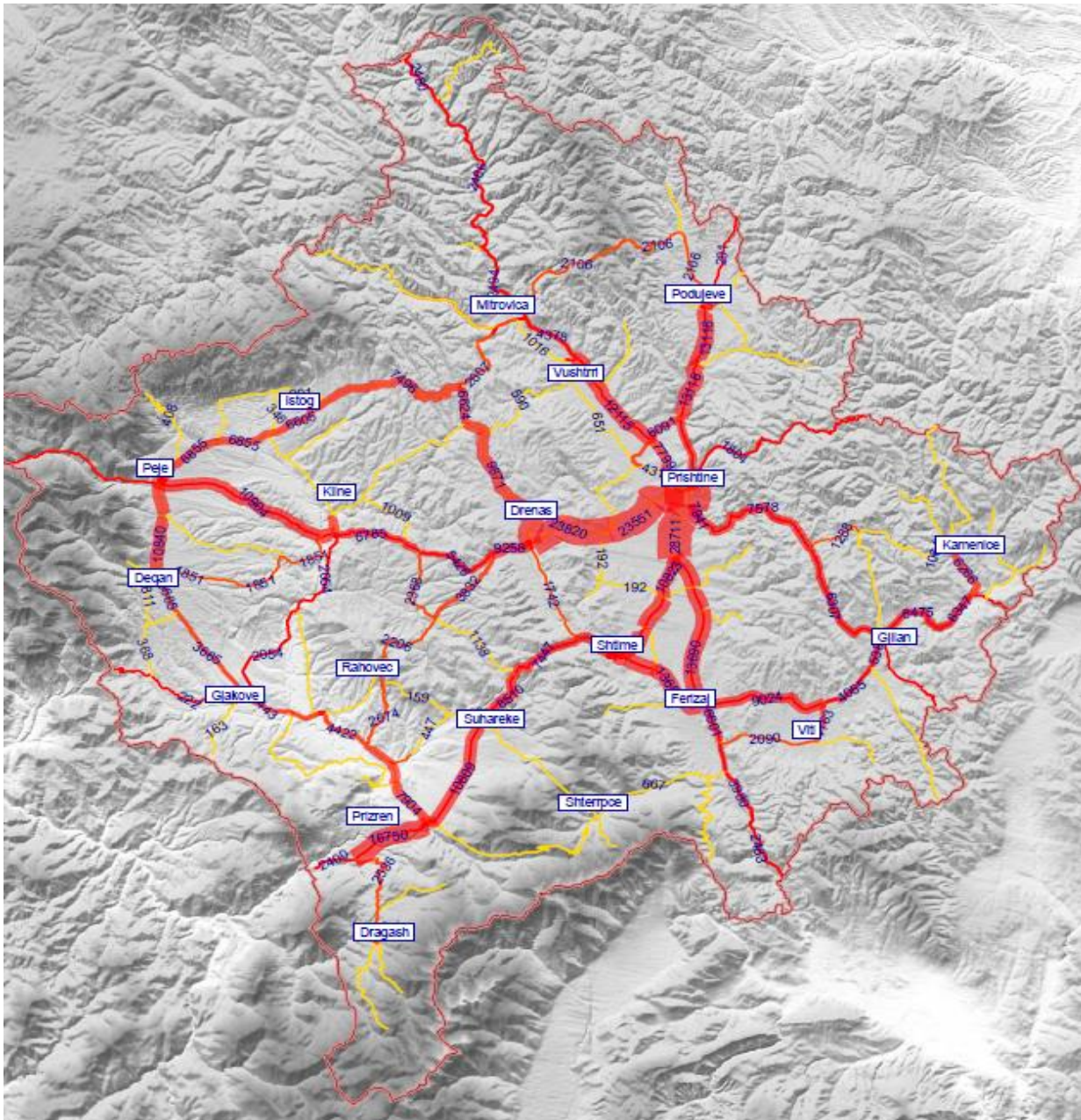


Figura 17 - 2011 Qarkullimi ditor i veturave private qarkullimi ditore i automjeteve

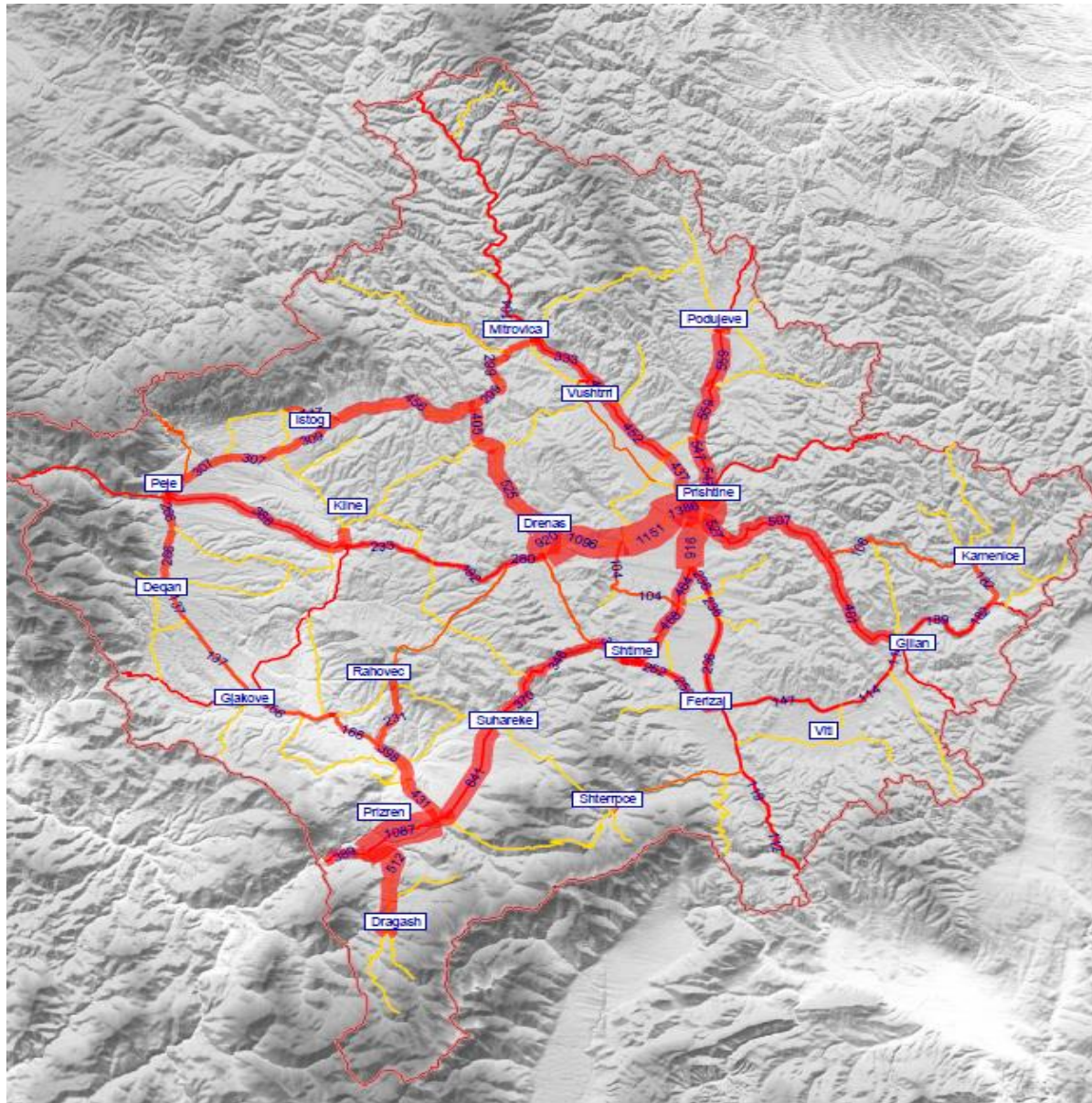


Figura 18 - 2011 Qarkullimi ditor i autobusëve. Sipas vendit të destinimit, kemi transportine brendshëm dhe transportin e jashtëm të mallrave.



UNIVERSITETI I PRISHTINËS
"HASAN PRISHTINA"
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE

Bregu i Diellit, 10 000 Prishtinë, Republika e Kosovës
Tel: +381 38 552 126 ext.101 • E-mail: fim@uni-pr.edu • www.uni-pr.edu

- Transporti i brendshëm i mallrave realizohet në distanca të shkurtëra. Varësisht nga nevojat, ofrohen shërbime të rregullta dhe të jashtëzakonshme të transportit të mallrave. Për nga sasia e mallrave që transportohen, kemi transporte të mëdha dhe transporte të vogla.
- Transportet e mëdha, të rregullta apo jo, kryesisht përfshijnë transportin e produkteve minerare, gurëve dhe linjitit. Përveç ndikimeve negative në mjedisin jetësor, transporti i ngarkesave të mëdha me kamionë e dëmton edhe infrastrukturën ekzistuese rrugore .

Transportet jo masive janë transporte normale të mallrave. Nëse janë të rregullta dhe të shpeshta, transporti rrugor i mallrave ndikon në mjedisin jetësor.

Transporti ndërkombëtar i mallrave është shumë i rëndësishëm për Kosovën. Për eksportin e mallrave në sasi të mëdha, veçmas për eksportin e mineraleve, por edhe për eksportin e prodhimeve bujqësore, lidhjet e mira me portet e Shqipërisë, Selanikut dhe Tivarit. Me ndërtimin e autostradës Prishtinë –Tiranë, këto shërbime janë rritur dhe janë bërë më të lira .

Importi i mallrave në sasi të mëdha, si p.sh. importi i derivateve të naftës, LPG, i thnegjillit , etj., bëhet kryesisht përmes porteve detare, përmes portit të Selanikut dhe të Durrësit. Pas ndërtimit të autostradës Prishtinë –Tiranë, përmes portit të Durrësit importohet sasia më e madhe e mallrave. Siç është paralajmëruar, Shqipëria do e ndërtojë një port të veçantë për produktet e derivateve. Produktet tjera importohen kryesisht nga regjioni i Ballkanit dhe nga shtetet e BE-së, të cilat transportohen direkt nga vendet eksportuese, ose përmes kompanive distributive të vendosura në vendet tjera të Ballkanit, kryesisht nga Maqedonia dhe Serbia.

- Për të vlerësuar trendët e kërkesave të ardhshme për qarkullimin e mallrave në Kosovë, duhet te analizohet çështja e zhvillimit ekonomik të Kosovës në të ardhmen, duke pasur parasysh këta faktorë:
- Sa do të riaktivizohet dhe zhvillohet sektori i minierave ? Varësisht nga parashikimet për zhvillimin e këtij sektori, duhet paraparë edhe rritjen e shkallës së shërbimeve për eksportin e lëndës së parë dhe të produkteve gjysmë të përpunuara.
- Në qfarë niveli do t' i shfrytëzojë Kosova burimet e energjisë? A do të shfrytëzojë më shumë portet e Shqipërisë, apo atë të Tivarit? A do të ketë nevojë për shërbime të reja transportuese ?.
- A do të rritet niveli e importit? Çfarë masash duhen marrë në mënyrë që Kosova të mos jetë e detyruar të importojë mallra përmes Maqedonisë apo Serbisë ?
- Cilat shërbime transportuese të reja do të duhet të zhvillohen ?
- A do te rihvillohet industria e Kosovës në mënyrë që të prodhojë më shumë për eksport ? Cilat produkte do të eksportohen ? Në cilat shtete ? Cilat shërbime transportuese do t' u ofrohen kompanive transportuese? Çfare roli për Kosovën do të ketë transporti transit përmes Serbisë?



Shërbimet ekzistuese të transportit të mallrave

Transporti rrugor është aktualisht mënyra kryesore e transportit të mallrave në Kosovë, qoftë mallrave vendore, qoftë e mallrave nga importi .

Analizat e bëra përkitazi me origjinën e mallrave (OM) dhe mënyrën e transporti, të bëra nga fundi i vitit 2011, përveç informacioneve të nevojshme për transportin rrugor të mallrave, ka mundësuar edhe krijimin e bazës së të dhënave. Figura 8 tregon rrugët kryesore të Kosovës nëpër të cilat transportohet sasim më e madhe e mallrave. Me këto analiza është përfshirë edhe transporti transit i mallrave me kamionë përmes Kosovës, veçanërisht transporti transit për në dhe nga Shqipëria dhe Maqedonia.

Transporti hekurudhor mbulon një pjesë të kufizuar të nevojave të tregut, ndonëse tonazhi është më shumë se dyfishuar nga viti 2005 deri në vitin 2014. Në vitin 2014, sasia e mallrave të transportuara me hekurudhë arrinte 848000 ton kurse shuma e mjeteve të realizuara ishte 710 000 euro (janar-shtator 2014).

Tabela.10. Kapaciteti hekurudhor, nga viti 2005 deri më TM-1 2015

Vitet	Numri i pasagjerëve në mijë	Sasia e mallrave të transportuara në mijë ton	Sasia e mallrave të transportuara në milion ton - km.
2005	317	298	2
2006	401	357	2
2007	417	592	3
2008	339	823	4
2009	375	914	4
2010	377	1.129	6
2011	358	1.001	5
2012	367	826	4
2013	369	904	4

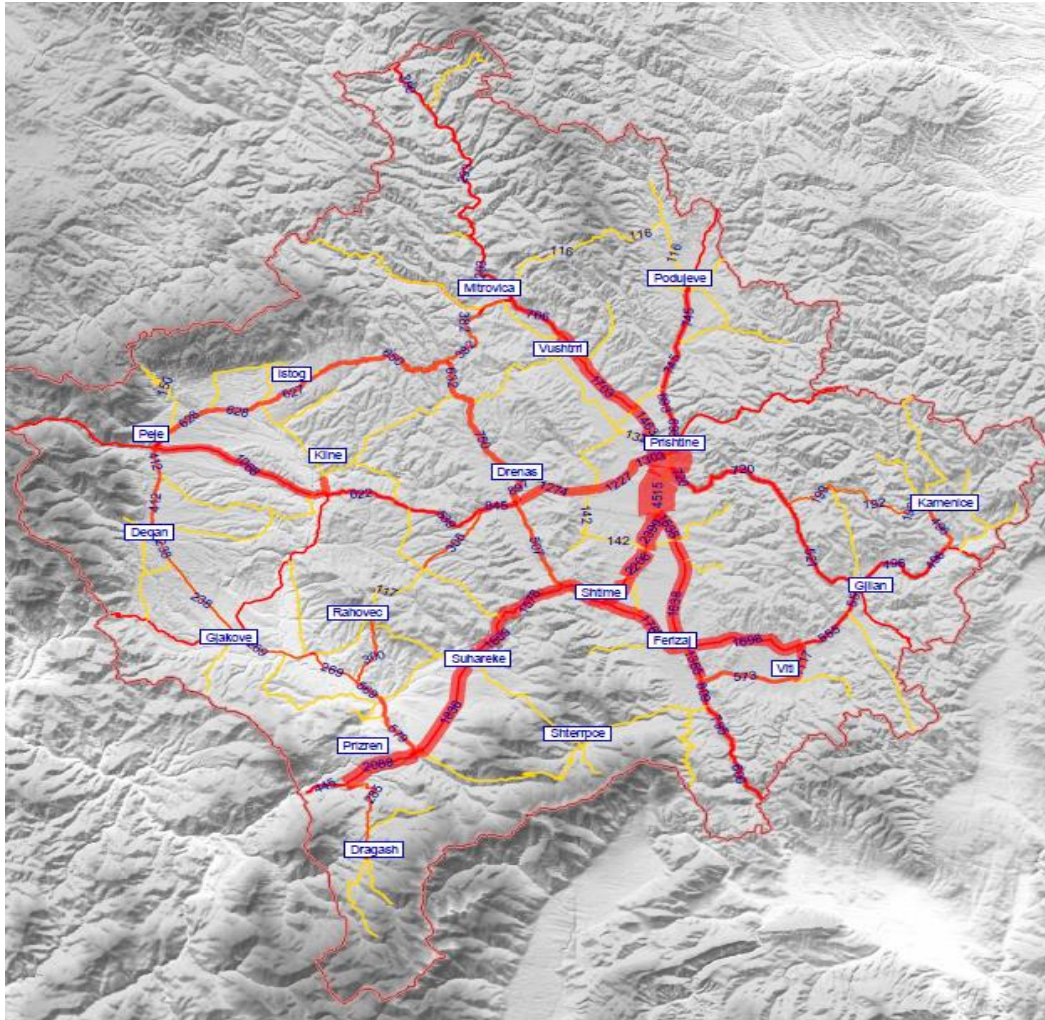


Figura 19 – 2011 trafiku ditor i kamionëve



-Transporti Rrugor me kamion

Në Kosovë janë të regjistruara 110 ndërmarrje transportuese me kamionëve që operojnë kryesisht brenda territorit të Kosovës.

Operatorët e transportit të mallrave në Kosovë qarkullojnë jashtë vendit në shtetet me të cilat Kosova ka marrëveshje bilaterale, transporti kryhet edhe me disa vende me të cilat nuk kemi marrëveshje pa ndonjë vështirësi.

Transportuesit e jashtëm të mallrave (Freight forwarders) që operojnë në Kosovë, shërbimet e transportit i kryejnë përmes përfaqësive apo degëve të tyre. Të tilla janë :

- INTEREUROPA, filiala e INTEREUROPES nga Sllovenia, e pranishme në Maqedoni, kryesisht merret me transporte në/nga zona e Ballkanit.
- SHEGAPRO, me baze në Shqipëri, kryesisht merret me transportin e mallrave në/nga Shqipëria.

Terminali është një stacion tipik i lokomotivës manovruese për vagonë hekurudhorë konvencionalë, i cili operon edhe me kontejnerë.

Nuk ka ndonjë vinç- urë (ngritur mbi hekurudhë, apo edhe me rrota, për të transportuar direkt në rrugë hekurudhë.

Zona terminale ka 5,250 m², me mundësi vazhdimi deri në 9.000 m². Gjatësia operationale në terren është 200 m.

Terminali ka rreth 250 zona për manovrim me kontejnerë (me takër lëvizëse me kapacitet tërheqjeje prej 40 tonësh).

Hapësira ka mundësi zgjerimi të një strukture rruge-hekurudhore për dërgesë transferuese. Me depotë dhe doganat mund të ofrojë edhe shërbime shtesë, si ruajtja e kontejnerëve, përpunimi konvencional KARGO, etj).

Terminali lidhë **13 linja hekurudhore** binare, stacionin lokomotivës manovruese (900 m të gjate dhe 30 m të gjërë), nga të cilat 7 janë të zëna me vagonë për skrap. Ky terminal ka lidhje të mira me autostradën dhe hekurudhat



- **Zhvillimi i Infrastrukturës rrugore**

Strategjia e propozuar përfshin:

Përmirësimin e planifikimit dhe programimit të punëve kapitale.

Përmirësimin e praktikave të inxhinierisë në ndërtimin e autostradave dhe mbikëqyrjes së ndërtimit.

Përmirësimi i planifikimit dhe programimit të punëve kapitale përmes:

Krijimit/përmirësimin të procedurave dhe sigurimit të mjeteve për përgatitjen e planit të investimeve dhe për realizimin e tyre, përdorimit të HDM-4 për vlerësimin ekonomik dhe caktimin e prioriteteve të projekteve për punë kapitale, zhvillimit të aftësive në përgatitjen e studimeve të fizibiliteti, zhvillimit të aftësive në aplikimin e Analizës së kriterëve të shumëfishta, zhvillimit të aftësive në grumbullimin dhe përpunimin e të dhënave për trafikun rrugor, zhvillimit dhe përmirësimin të Modelit nacional të transportit për të avancuar parashikimin e zhvillimit të trafikut dhe të planifikimit të punëve të ardhshme kapitale, realizimit të programit të punëve kapitale sipas kostove aktuale .

Përmirësimin e praktikave të inxhinierisë së autostradave dhe mbikëqyrjes së ndërtimit përmes:

Krijimit/përmirësimin të standardeve të duhura të dizajnit në pajtim me standardet e BE-së.

përmirësimin të standardeve të dizajnit dhe praktikave të ndërtimit në pajtim me kriteret për mbrojtjen e mjedisit,

përmirësimin të kapacitetit për mbikëqyrjen e realizimit të kontratave për kryerjen e punëve kapitale .



- Transporti rrugor

Transporti i mallrave

Strategjia e propozuar përfshin:

Në lidhje me drejtuesit e mjeteve komerciale

Lëshimin e Certifikatës së kompetencës profesionale (CKP) për shoferët profesionalë dhe testimin e obligueshëm për CKP, në përputhje me dispozitat përkatëse.

Organizimin e trajnimeve të obligueshme për transportimin e mallrave të rrezikshme.

Krijimi/Aplikimin e sistemit (Baza e të dhënave) të regjistrit të shoferëve për të gjitha automjetet komerciale mbi 3.5 tonë bruto dhe me më shumë se 8+1 ulëse.

Aplikimi i standardeve të BE-së për testimin e automjeteve komerciale mbi 3.5 tonë bruto dhe më shumë se 8+1 ulëse:

Në lidhje me transportin rrugor të mallrave:

Përmirësimin e sistemit informativ për transportin rrugor përmes përfshirjes së Rregullores evropiane (EC) nr. 1172/98 për grumbullimin e të dhënave statistikore për transportin rrugor të mallrave dhe përcaktimin e obligimit për operatorët e transportit rrugor të mallrave që të ofrojnë informata mbi automjetet, udhëtimet dhe mallrat e transportuara.

Arritjen e marrëveshjeve bilaterale për lejimin e qarkullimit jashtë vendit të kamionëve të regjistruar në Kosovë.

- Transporti i udhëtarëve

Strategjia e propozuar adreson çështjet në vijim të cilat janë identifikuar si me rëndësi të posaçme:

Ristrukturimi i firmave që operojnë me autobusë ndërrurbanë dhe bashkimi i tyre në subjekte më të mëdha. Masat që propozohen kanë për qëllim:

Nxitjen e kompanive që të grupohen, në mënyrë që të jenë konkurrues në tregun e brendshëm dhe të jashtëm,

Nxjerrjen e udhëzimeve për komunat lidhur me zhvillimin e planeve të tyre të transportit lokal.

Ofrimin e shërbimeve të transportit publik për në Aeroportin Ndërkombëtar "Adem Jashari".



- **Ristrukturimi i firmave që operojnë me autobusë ndërrurbanë**

Strategjia e propozuar përfshin:

Rishikimin dhe përmirësimin e praktikave të zbatimit të ligjit për të siguruar se respektohen dispozitat ligjore në fuqi.

Inicimin e hartimit të një plani për angazhimin e operatorëve në diskutime publike për vizionin dhe strategjinë e ardhshme për sektorin e transportit me autobusë ndërrurbanë.

Zhvillimin e mëtejshëm të planit dhe programit për koncesione.

Në bashkëpunim me operatorët, identifikimin e nevojave për mbështetje dhe trajnime dhe dhënia e propozimeve për përmbushje të atyre nevojave. Në këtë diskutim duhet përfshirë edhe grupe tjera të interesit.

- **Nxjerrja e udhëzimeve për komunat për zhvillimin e planeve të tyre të transportit lokal**

Ndonëse përgjegjësia për zhvillimin dhe zbatimin e strategjive dhe planeve për transportin urban u takon me të drejtë komunave, Ministria e Infrastrukturës ka rol të rëndësishëm në promovimin e transportit publik urban si pjesë e planeve të integruara të transportit multimodal. Për ta përmbushur këtë rol, ajo duhet:

T'u ofrojë shërbime këshillëdhënëse komunave lidhur me fushëveprimin, formatin, përgatitjen dhe monitorimin e planeve lokale të transportit, duke përfshirë realizimin e bashkëpunimit në përputhje me objektiva të transportit nacional dhe obligimin e komunave për hartimin e ktyre planeve në përputhje me planin nacional të transportit. Kjo duhet të bëhet në konsultim me Asociacionin e Komunave dhe Ministrinë e Pushtetit Lokal.

Të krijojë ndërlidhje formale me komunat për t'i mbështetur ato në zhvillimin e planeve për transportin urban.

Të përgatisë dhe promovojë udhëzime më të hollësishme lidhur me aspektet kryesore të zhvillimit të sistemeve të qëndrueshme të transportit urban, siç janë ndërtimi i rrugëve dhe i shtigjeve për këmbësorë, duke përfshirë obligimin për ofrimin e shërbimeve të transportit publik (OSHP), sistemin e integruar të biletave, etj.

Vendosja e shërbimeve të transportit publik për/nga Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës "Adem Jashari" (ANP)

Vlerësimet fillestare për numrin e shfrytëzuesve potencialë, për të hyrat dhe shpenzimet operative të shërbimit me autobus për në ANP, janë bërë duke u bazuar në rezultatet e anketës me udhëtarë.

Vlerësime të tilla për shërbime janë bërë edhe për të gjitha qytetet e mëdha të Kosovës.

Krijimi apo hapja e një linje ndërmjet Prishtinës dhe aeroportit, që do të funksiononte 12 orë në ditë, duket të jetë opsioni i mirë i cili do të ngritë nivelin e shërbimeve për udhëtar



- Aviacioni civil

Çështjet e zhvillimit të infrastrukturës

Operimi dhe zgjerimi i Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari" (ANP) është përcaktuar me Marrëveshjen e Partneritetit Publik-Privat (PPP), të lidhur më 12 gusht 2010, të nënshkruar, në emër të Republikës së Kosovës, nga Komiteti Drejtues Ndërministror (KDN). Sipas kësaj Marrëveshjeje, një inxhinier i pavarur, i caktuar nga të dyja palët, do t' i inspektojë dhe monitorojë punimet e ndërtimit. Roli i MI-së në monitorimin e koncesionit bëhet përmes pjesëmarrjes së MI-së në KDN-PPP –së.

Objektet e aeroportit që të Gjakovës, që mund të përdoren në rast nevojë, janë në gjendje të dobët. Për këtë arsye janë të nevojshme studime të mëtejme të masave, duke përfshirë edhe kushtet për qasje dhe shfrytëzimin e hapësirës tokësore.

Shërbimet e aviacionit civil

Strategjia e propozuar parasheh:

- ❖ *Shërbimet e navigacionit ajror*
- ❖ *Rritjen e cilësë së ofrimit të shërbimit të navigacionit ajror*
- ❖ *Sigurimin e zbatimit të plotë të të gjitha çështjeve që rregullohen dhe precizohen në Shtojcat ICAO dhe legjislacionet evropiane për sigurinë e aviacionit civil nga të gjith subjektet e aviacionit civil.*
- ❖ *Fluturime low cost (me kosto të ulët)*
- ❖ *Zhvillimin e mjedisit të favorshëm për operimin e kompanive ajrore loë cost në Kosovë.*



Transporti detar dhe shërbimet e portit statistikat

Elementet teknike të sistemit të portit janë:

Infrastruktura dhe superstruktur.

Infrastruktura (themel) janë: ujore dhe zona të tjera të tokës port, kalatave dhe infrastruktura të tjera (p.sh.. rrugore port dhe trafiku hekurudhor, ujë, kanalizimi, energjia, rrjetit telefonik, objektet për sigurinë e lundrimit në port, etj).

Superstruktura (superstrukturë) përbëhet nga ndërtesa të ndërtuara në zonën e portit (administrative ndërtesat, magazina, kapanoneve, tanke, etj), dhe objekteve të tjera kapitale prekrcajini (të përhershme vinça fikse, etj).

Analiza e rrjedhave të tregtisë së jashtme të Kosovës ka treguar se në vitin 2014, nga 4.2 milionë tonelata të eksport/importit, vetëm rreth 300,000 tonelata janë transportuar në linja detare. Siç tregohet në Pjesën 2.5, Tabela 2 (Krahasim i karakteristikave të porteve ekzistuese dhe të mundshme për Kosovën) kapaciteti ekzistues në portet fqinje të Durrësit, Selanikut dhe Tivarit janë të mjaftueshme për t' i plotësuar nevojat e tregut kosovar në periudhën afatmesme. Veç kësaj, madhësia maksimale e anijeve në këto porte është mbi DËT 25,000 gjersa në Shëngjin nuk mund të tejkalojë DËT 13,000, ndonëse edhe kjo kërkon një investim të vlerësuar prej rreth 109 milionë Euro.

Strategjia e propozuar parasheh:

Në periudhën afatshkurtër dhe afatmesme, të shfrytëzohen portet ekzistuese të Durrësit, Tivarit dhe Selanikut.

Kryerjen e studimeve për zhvillimin e mëtejshëm dhe shfrytëzimin e portit të Shëngjinit për një periudhë afatgjatë

Në të njëjtën kohë, hartimi i një strategjie për përmirësimin e qasjeve tokësore në portet fqinje.



Periudha afatshkurtër dhe afatmesme: shfrytëzimi i porteve të Durrësit, Tivarit dhe Selanikut

Për shfrytëzimin e porteve ekzistuese kërkohet arritja e marrëveshjeve specifike me interes për Kosovën, për autoritetet e porteve, të Durrësit, Tivarit dhe të Selanikut, por edhe për shtetet që u përkasin, Shqipërinë, Malin e Zi, Greqinë. Përgatitja e këtyre negociatave kërkon studime specifike që përfshijnë çështjet në vijim:

Identifikimin e shpenzimeve të shërbimit të portit për të negociuar zbritje të mundshme të tarifave, bazuar në kontrata afatgjate për shërbime.

Përgatitja e draftmarrëveshjeve bilaterale, apo multilaterale, në përputhje me aktet normative ndërkombëtare, të cilat parashohin lehtësira të shumta të shkëmbimve tregtare siç janë hapësirat e tregtisë së lirë në porte, lehtësira doganore, etj/

Periudha afatgjate: Studime për zhvillimin e mëtejshëm të portit të Shëngjinit

Propozohet që të bëhen analiza gjithëpërfshirëse për zhvillimin portit të Shëngjinit dhe dhënien e tij në shërbim të Kosovës:

Studime të mëtejme për transportin detar të eksportit/importit të Kosovës, për të vlerësuar më mirë nevojat për shërbime të tilla,

Studime teknike për të vlerësuar kushtet që ofron porti i Shëngjinit, si: matja e thellësisë, e shtresës lumore e ranore, etj.

Analizat e mëtejme të llojit të anijeve që i shfrytëzojnë portet e Adriatikut, në mënyrë që thellësia e portit të jetë e përshtatshme për anijet e rëndomta.

Vlerësimi krahasues i shpenzimeve për transportin transit përmes portit të Shëngjinit dhe porteve konkurruese.

Studime teknike, ekonomike dhe financiare të fizibilitetit të portit.

Çështjet institucionale, duke përfshirë përgatitjen e marrëveshjes bilaterale, që përkufizon statusin e stabilimenteve të portit që shfrytëzohen nga Kosova në Shqipëri (p.sh. kushtet e marrëveshjes për koncesion) dhe marrëveshjes për lehtësira doganore.

Strategjia për përmirësimin e qasjes tokësore në portet fqinje

Strategjia e zhvillimit të qasjes tokësore në port të parasheh përmirësimin e lidhjes me portet *Qasja tokësore në PORTET E SHQIPERIS*

Lidhja rrugore ndërmjet Kosovës dhe Shqipërisë është avancuar me përfundimin e autostradës me nga dy korsi, në të dy drejtimet, dhe me lehtësira ndërkufitare.

Për zhvillimin e qasjes në/me portet tjera, rëndësi të veçantë ka lidhja e tyre me rrugë tokësore. Për këtë qëllim duhen bërë studime teknike dhe ekonomike për gjetjen e një zgjidhjeje të qëndrueshme.



- **Strategjia mjedisore në lidhje me transportin**

Studimet e mëtejme mbi ndotësit dhe uljen e emetimeve të gazrave të efektit serrë

Bazuar në masat e identifikuar, rekomandohet :

Vlerësimi i gjendjes aktuale i emetimit të gazrave serrë në Prishtinë dhe në nivel të vendit ;

Vlerësimi i nivelit të shpenzimit të lëndëve fosile nga mjetet e transportit,

Vlerësimi i shkallës së emetimeve të CO₂.

Krahasimi i nivelit të emetimet të gazrave nga sektorët tjerë ekonomikë.

Analizimi i masave ekzistuese për uljen e nivelit të emetimit të gazrave në Kosovë dhe Prishtinë:

Marrja e masave nga institucionet përkatëse dhe avancimi irregullativës ligjore për cilësinë e karburanteve dhe masa tjera stimuluese ,

Marrja e masave që u dedikohen shfrytëzuesve të mjeteve që emetojnë gazra, masa për vetëdijesimin etyre, organizimi i trajnimeve fillestare dhe profesionale, etj.

Analiza e aspekteve të menaxhimit të flotës, operimi, mirëmbajtja, trajnimet për shoferë, përzgjedhja e automjeteve, etj.

Analiza e çështjes së transportit urban, opsionet e menaxhimit të trafikut, politika e transferimit modal, etj.,

Fizibiliteti i aplikimit të mundshëm:

Projektimi i strategjisë afatgjate, studimi teknik dhe financiar i fizibilitetit të secilës qasje, Plani i veprimit, duke përfshirë çështjet financiare.



-Studime të mëtejme për energjinë dhe teknologjinë alternative

Për të identifikuar aplikimin e mundshëm të energjive dhe teknologjive alternative në Kosovë, rekomandohet që të kryhen studime preliminare që adresojnë çështjet e listuara më poshtë.

Studimi përkatës duhet të merr parasysh draftvendimin e fundit për përdorimin e bio-karburanteve në sektorin e transportit në të cilin është përfshirë Direktiva e BE-së 2003/30/EC për përdorimin e karburanteve alternative që ulin nivelin e emetimit të CO₂.

Importi apo prodhimi vendor i biokarburanteve:

Studim teknik dhe ekonomik i biokarburanteve të importuara.

Studim teknik dhe ekonomik i biokarburanteve të prodhuara në vend:

- Kapacitetet e mundshme bujqësore.
- Ndarja e mundshme ndërmjet bioalkoolit, bionaftës dhe biogazit.
- Drejtimit ekzistuese dhe/apo të nevojshme të prodhimit industrial.
- Ndikimi në prodhimin ushqimor.

Krahasimi i shpenzimeve sipas zgjidhjeve.

Aftësitë teknike dhe financiare të tregtarëve për zbatimin e normave të propozuara.

Përkufizimi i procesit të sensibilizimit.



Kapitulli VI- Konkluzione dhe Rekomandime

-Konkluzione

-Nje nga arsytet e forta qe mungon ose eshte i zbehte debati per globalizimin ne Kosove eshte se vete fenomeni eshte i vonuar si shfaqje. Po tu hedhesh nje sy ngjarjeve ne Kosove lidhur me problemet e Globalizimit, del qe se pari, shteti eshte relativisht i dobet dhe se dyti, jo vetem kaq por eshte ende i paafte per te hyre ne konkurim ne tregun global. Megjithate Kosova qofte edhe ne kete pozicion qe eshte po peson fenomenet e globalizmit me te mirat dhe me te keqiat dhe konkretisht se pari, nuk perfiton nga te mirat e tregut global (sepse eshte jashte tyre), por se dyti, nuk demtohet ne menyre te theksuar, pikerisht sepse eshte jashte.Globalizimi nuk është i mirë, por nuk është as i keq. Të gjithë ata që vendosin vetën në llogoret Pro apo Kundër globalizimit, i shohin zhvillimet vetëm në kontekstin e interesave personale apo kombëtare, jo në interesin global. Është e vërtetë që interesat ekonomike fitojnë një prioritet mbi interesat principore dhe çdo vlerë shoqërore barazohet me një vlerë financiare.

"Në botë nuk do të ketë ndonjëherë paqe për aq kohe sa ka uri" - ka thënë Simon Perez, ish-kryeministri dhe ministri i jashtë izraelit.

A i interesojne vlerat dhe principet nje njeriu te uritur ne Kine, Indi, apo Afrike? Një prej efekteve tepër pozitive të globalizimit ka qenë zgjerimi i tregjeve lokale në një treg të perbashket botëror. Kjo ka bërë që korporatat e mëdha perëndimore të lëvizin biznesin e tyre në vende si India dhe Kina që ofrojnë punëtorë në masë dhe kosto shumë të ulët pune krahasuar me koston në vendet e tyre. Kjo shikohet si një kërcënim për punëtorët amerikanë, gjermanë apo britanikë që humbin vendet e tyre të punës, por në të njëjten kohë është një avantazh për të shuar urinë dhe krijuar një shtresë të mesme edhe në vendet më të populluara të botës si India dhe Kina me 1/2 të popullsisë së botës.A do të mund të shikojmë këtë lulëzim marrëdhëniesh me Kinen komuniste, nëse nuk do të kishim politikat e globalizimit të ekonomisë midis SHBA dhe Kines? A do të mund të mbijetonte stabiliteti politik e shoqëror në Kine, nëse miliona kinezë nuk do ta gjenin vetën në punë e jo në rrugë pa asnjë të ardhur?E solla shembullin me Kinën për të provuar që zhvillimi ekonomik i shpejtë i saj, i ka hapur rrugën krijimit të një shtrese të mesme dhe një shtrese të pasur biznesmenesh, që janë investimi më i madh i bërë për një Kine demokratike nesor.

Mund të themi se procesi i globalizimit është një dukuri e cila nuk i ka qartësisht të përcaktuara fillesat e saj. Por mbi të gjitha mund të themi se dimensionet e kësaj dukurie do të vazhdojnë të thellohen dhe të depertojnë edhe më shumë në të gjitha kulturat dhe hapësirat.

Me gjithë se fenomeni i globalizimit të jetës në tërësinë e aspekteve të tij ka edhe aspekte negative thelbi i tij është zhvillues dhe pozitiv.



- Rekomandime

Ndikimet pozitive por dhe negative të dukurisë së globalizimit janë ndërë dhe kanë ndikuar fuqishëm edhe në vendin tonë, kjo shihet dhe në shumë fusha të veprimtarisë shtetërore. Në qoftë se e shohim situatën e pasqyrimin të këtij fenomeni në Kosovë vëmë re se vendi ynë priret nga një ndërvartësi dhe bashkeveprim politik, ekonomik, social dhe kulturor ndërmjet vendeve të rajonit dhe më gjerë. Dy prirjet kryesore të zhvillimit shoqëror të vendit tonë janë:

- Globalizimi i aspekteve të ndryshme politike, ekonomike, social-kulturore si një njesi botërore.
- Rajonalizimi i aspekteve politike, ekonomike dhe social-kulturore.

Këto prirje formojnë një mjedis të ri ndërkombëtar, i cili karakterizohet nga bashkëpunimi dhe integrimi shumëplanesh ndërmjet rajoneve. Ndërmjet shteteve të Ballkanit ekzistojnë shumë karakteristika të përbashketa.

Të gjitha vëndet janë në fazën e tranzicionit, të zhvillimit të demokracisë, ndryshimin e strukturave të tyre ekonomike, synojnë për integrimin e tyre në Bashkimin Europian. Këto të përbashketa ndikojnë në nxitjen e bashkëpunimit midis këtyre vëndeve.

Në fushën ekonomike objektivat kryesore të bashkëpunimit duhet konsistojnë në:

Vendosjen e besimit të ndërsjellë, harmonizimin e interesave kombëtare me objektivat e rëndësishëm të strategjisë rajonale dhe globale, integrimi ekonomik rajonal e me gjerë, krijimin e zonave të tregëtisë së lirë, bashkërendimin e pavarësisë ekonomike të cdo vendi etj.

Treguesi kryesor i forcimit të këtyre marrëdhënieve është tregëtia si dhe prodhimi i brendshëm bruto (GDP), nga ana tjetër edhe importi rrit vartësinë ekonomike.

Kosova nga marrëdhëniet e saj ekonomike dhe tregëtare po behet gjithnjë e më e ndërvarur sepse sa më i vogël dhe sa më i varfër të jetë një shtet aq më shumë ka nevojë të hapet ndaj tregjeve botërore.

Në mallrat e eksportuar nga Kosovaa në vëndet e Bashkimit Europian janë prodhimet e materialeve porositëse, ndërsa importet nga BE përbëhen nga makineri, paisje, produkte tekstile, etj. Realizimi i shkëmbimeve tregëtare mundësohet me shumë vënde të botës por më së shumti me shtetet fqinjë gjë që është shumë pak prezente me shtetet e BE, ku bashkëpunimi ekonomik nuk është i njëjtë si në bashkëpunimin rajonal.

Emigracioni është një tjetër dukuri që prej kohësh ka përfshirë shoqërinë Kosovare. Emigrantët Kosovarë janë vendosur në shumë shtete të botës ku mund të përmëndim: Gjermani, Zvicër, Angli, Francë dhe Itali në të cilat është përqëndruar numri më i madhë i emigrianteve, por gjithashtu emigrantët Kosovarë ka dhe në Belgjikë, SHBA, Greqi, deri në Argentinë e Japoni. Nuk mund të mos përmëndim se të ardhurat financiare të popullit Kosovarë janë burime të rëndësishme financiare dhe ndikojnë në të ardhurat kombëtare.



Me gjithë ndikimin pozitiv që ka emigracioni në vendin tonë ai ende vazhdon të jetë një plagë që dhemb. Procesi i integritit të emigrantëve në vëndet pritëse po bëhet gjithmone e më ë vështire. Kjo shkaktohet nga një sërë faktorësh:

1. Në vëndet pritëse ekzistojnë pengesa burokratike për legalizimin e emigranteve.
2. Keto vënde po perballen me reforma të thella ekonomike dhe financiare në kuadrin e integritit.
3. Ulja e tregut të punës.
4. Fleksibiliteti i tregut të punës.
5. Standaret universale të punës të misheruara në aspektin etik dhe ekonomik.
6. Numri i madh i emigranteve të paligjshem.

Integriti i emigranteve në vëndet e tjera vështiresohet edhe si pasojë e politikave diskriminuese ndaj tyre në raport me emigrantët e vëndeve të tjera.

Emigranteve shqipëtarë u mungon jeta sociale, kulturore, nuk përkrahen nga institucionet Kosovare për mbrojtjen e të drejtave të tyre. Emigracioni ka lënë gjurmët e veta edhe në Kosovë, ndikimi me i dukshëm është në zonat rurale. Ka sjellë largimin e krahut të punës duke lënë tokat djerë, të papunuara dhe të pambjella, uljen e lindshmërisë, probleme sociale si tradhëtia bashkëshortore, divorci etj.

Kosova si një vënd në tranzicion po e ndjen mjaft këtë dokuri. Globalizimi i jetës politike, ekonomike, kulturore dhe sociale shihet dhe mbetet i pashmangshëm pasi edhe vëndi ynë është pjesë e kësaj dukurie universale.

Globalizimi dhe përshtatja e të gjitha strukturave Kosovare në të njëjtat nivele me ato botërore shfaqet si domosdoshmëri për integritin dhe përfshirjen e vëndit tonë në instancat politike, ekonomike dhe social-kulturore globale.

KOSOVA si vënd i vogel (ne marrëdhëniet me FMN dhe BB) hyn ne "detin global" si nje varke e pasigurte, sepse vinte nga nje ekonomi e asfiksuar nga mbyllja 50 - vjecare teknologjike e profesionale. Mjaft politikane thone se e vetmja menyre konkurimi e Kosoves, pas viteve lufte ishte permes privatizimit te ndermarrjeve publike dhe kthimin e tyre ne ndermarrje private apo publiko-private dhe shitja e krahut te lire te punes.



- Kapitulli VII- Literatura

1. "TEKNOLOGJIA E TRANSPORTIT" - Prof.Dr.Musli Bajraktari Prishtinë 2014,
2. "SISTEMET INTEGRALE DHE INTERMODALE" –Prof.Dr.Shpetim Lajqi Prishtinë 2014,
3. "TEHNOLOGIJA KOPNENOG PROMETA" – Prof.Dr.Baricevic Hrvoje Rijeka 2001,
4. "PROMETNI SUSTAVI" –Prof.Dr.Zelenika Ratko Rijeka 2001,
5. <http://one-europe.info>
6. <http://www.joc.com>
7. <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch6en/ch6menu.html>
8. <http://www.csiss.org/janelle/docs/Janelle-globalization.pdf>
9. <http://www.oecd.org/greengrowth/greening-transport/41750077.pdf>
10. <http://www.worldbank.org/en/topic/transport/brief/airtransport>
11. <http://www.slideshare.net/Pajtim0/12982581-procesiiglobalizimit>
12. <http://www.dadalos.org/alb/default.htm>-<http://sq.oneworld.net/article/view/122776/1/>-Organizata Botërore e Tregtisë (WTO) - www.wto.org -Fondi Monetar Ndërkombëtar - www.imf.org
13. Banka Botërore - www.worldbank.org-The WWW Virtual Library: International Affairs Resources
14. www.etown.edu/vl-Virtual Resources: International Relations Research Resources on the <http://mitpress.mit.edu/journals/INOR/deibert-guide/TOC.html>-
www.globalpolicy.org/globaliz/index.htm-
http://www.fes.org.al/al/ProjectsAndPartners/LabourRelationsAndSocialsecurity/2006/Tetor/Xhomo_Vortr.html-
http://www.europa.eu.int/comm/mediatheque/index_en.html-www.acit-al.org/publications/Articles/sxhepa/may03korrieri.doc-India - State Fiscal Reforms in India

ⁱ CARL BILD