



Infrastruktura

2021-2025

Vlerësimi i programit të qeverisë 2021-2025 dhe efiçenca e menaxhimit të kostove

Infrastruktura e re dhe investimet strategjike

2021 - 2025

Analiza e objektivave dhe ecurisë së programeve

Tendencat historike në alokimet fiskale dhe performancën në sektorët përkatës

Vlerësimi i përmbushjes së programeve

Krahasimi i performancave në 2021 dhe 2025

PËRGATITJA DHE SHPËRNDARJA



Raport progresi

Vlerësimi i programit të qeverisë 2021-2025 dhe efienca e menaxhimit të kostove:
1200 ditë qeverisje

Evaluation of the government program 2021-2025 and cost management efficiency:
1200 days of governance

www.polifakt.al

www.altax.al

info@altax.al

Janar 2025

Tirana, Shqipëri

Polifakt.al është një platformë e pavarur dhe e besueshme për monitorimin e realizueshmërisë së premtimeve politike. Ajo ofron analiza të detajuara mbi zbatueshmërinë financiare të angazhimeve elektorale, duke i krahasuar ato me performancën reale të qeverisë dhe alokimet dhe kufizimet buxhetore.

Pikat kyçe të Polifakt.al në vlerësimin e përmbushjes

Monitorimi i premtimeve zgjedhore dhe programeve qeverisëse

[Polifakt.al](#) ndjek sistematikisht premtimet e bëra nga liderët politikë, duke vlerësuar:

Realizueshmërinë. A janë premtimet të arritshme brenda kontekstit aktual ekonomik?

Burimet financiare. A janë ndarë burime të mjaftueshme për zbatimin e premtimeve?

Statusi i përmbushjes. Tregon nëse premtimet janë realizuar, pjesërisht realizuar, apo të porealizuara.

Krahasimi me kapacitete fiskale dhe kostot e përmbushjes

Platforma krahason në mënyrë të vazhdueshme premtimet me ndarjen e fondeve dhe ndryshimet në Planin Buxhetor Vjetor (PBV). Kjo ndihmon në identifikimin e:

- ✓ Përputhshmërisë midis premtimeve politike dhe shpenzimeve reale.
- ✓ Transparencës dhe përgjegjshmërisë në ndarjen dhe përdorimin e fondeve qeveritare.

Raportet e progresit

[Polifakt.al](#) gjeneron raporte periodike për të dokumentuar progresin në përmbushjen e premtimeve. Këto raporte përfshijnë:

- Vlerësimin e performancës së ministrive dhe sektorëve përkatës.
- Përditësime mbi shkallën e arritjes së objektivave të qeverisë.

Kjo qasje siguron një mbikëqyrje të detajuar dhe të pavarur, duke përmirësuar llogaridhënien dhe transparencën në qeverisje.

Kushtet e përdorimit të Raportit

Qëllimi dhe përgjegjësia

Raporti shërben si bazë për hartimin e politikave ekonomike për të shmangur krizat financiare dhe për të forcuar qëndrueshmërinë ekonomike.

Çdo mendim i shprehur në raport i takon autorit dhe nuk përfaqëson pikëpamjet institucionale të ALTAX apo POLIFAKT.

Riprodhimi dhe shpërndarja

Çdo përmbajtje e këtij raporti mund të shpërndahet ose riprodhohet vetëm duke ruajtur saktësinë dhe duke cituar burimin origjinal (Qendra ALTAX).

Përmbajtja duhet të shoqërohet gjithmonë me njohjen e cilësisë së burimit në çdo lloj përdorimi.

Kushtet për përdoruesit

Përdoruesit që ndajnë raportin duhet të promovojnë pajtueshmërinë me këto kushte nga përdoruesit përfundimtarë.

Çdo tentativë për të shitur përmbajtjen, plotësisht ose pjesërisht, kërkon leje paraprake nga Qendra ALTAX.

Kufizime të përdorimit

Raporti mund të përdoret vetëm për qëllime jo-fitimprurëse.

Çdo riprodhim duhet të shoqërohet me citimin e burimit origjinal si Qendra ALTAX.

Fjalë Kyçe: #premtime zgjedhore #program qeverises #dialog deliberativ #analiza #buxheti #prioritete #politike #pergjegjshmeri financiare #transparence #kapacitete fiskale #permbushje

Kodi JEL: D72, E62, H50, P11

© Të gjitha të drejtat e rezervuara nga **Qendra ALTAX**.

Konsiderata

(Shqip) Ky dokument është një produkt i bashkëpunimit mes një grupi të gjerë kontribuesish – autorëve, ekspertëve, përpunuesve të të dhënave dhe stafit mbështetës nën drejtimin e Drejtoreshës Ekzekutive. Lexuesit dhe ndjekësit janë një komponent kyç për vijimësinë e punës.

ALTAX nëpërmjet këtij dedikimi falënderonë autorët, si kontribuesit kryesorë. Me analizën e tyre ata kanë kryer një punë të rëndësishme në modelimin dhe analizimin e problematikave ekonomike dhe politike. Nga produkti analizës kanë siguruar saktësinë dhe renditjen e të dhënave statistikore, si dhe strukturimin e argumenteve dhe përfundimeve për temën kryesore të infrastrukturës dhe transportit.

Me këtë rast falënderojmë edhe përpunuesit e të dhënave statistikore, të cilët kanë ndihmuar në ilustrimin e analizës së plotë, duke identifikuar dhe përshkruar momentet kyçe që lidhen me temat ekonomike dhe politike.

Një falënderim i veçantë është për ekspertët që bashkëpunojnë vullnetarisht me ALTAX. Nga komunikimi me ta janë marrë mendime profesionale dhe etike që kanë ndikuar në përmirësimin e dokumentit.

Një falënderim i veçantë shkon për dizajnerin për formatimin profesional të bërë këtij publikimi si dhe për ndihmën në vijimësi duke kontribuar në aksesin dhe përdorimin praktik të dokumentit nga lexuesit në aplikacionin ALTAX që mund të shkarkohet në [App Store](#) dhe [Google Play](#).

Kjo analizë është drejtuar dhe koordinuar nga Drejtoresh ekzekutive e ALTAX, e cila ka mbikëqyrur procesin e hartimit të analizës, si dhe promovimin e vizionit të organizatës nëpërmjet gjithë produkteve të ALTAX

Falënderimi i ALTAX drejtohet edhe për lexuesit dhe ndjekësit. Ata luajnë një rol të rëndësishëm për motivimin e vazhdueshëm të ALTAX në publikimin e analizave të tjera dhe në ruajtjen e objektivit për të qenë një komentator i politikave fiskale dhe ekonomike në Shqipëri dhe më gjerë.

Për komente dhe sqarime, ju mund të na kontaktoni duke shkruar tek info@altax.com

Acknowledgement

(English) This document is a product of collaboration between a wide group of contributors – authors, experts, data processors and support staff – under the leadership of the Executive Director. Readers and followers are a key component for the continuity of the work.

ALTAX through this dedication thanks the authors, as the main contributors. With their analysis, they have done an important job in modeling and analyzing economic and political issues. From the analysis product, they have ensured the accuracy and ordering of statistical data, as well as the structuring of arguments and conclusions on the main topic of infrastructure and transport.

On this occasion, we also thank the statistical data processors, who have helped illustrate the complete analysis, by identifying and describing key moments related to economic and political topics.

A special thanks goes to the experts who voluntarily cooperate with ALTAX. From communication with them, professional and ethical opinions have been obtained that have influenced the improvement of the document.

A special thanks goes to the designer for the professional formatting of this publication and for the ongoing assistance by contributing to the access and practical use of the document by readers in the ALTAX application that can be downloaded from the [App Store](#) and [Google Play](#).

This analysis was directed and coordinated by the Executive Director of ALTAX, who has overseen the process of drafting the analysis, as well as the promotion of the organization's vision through all ALTAX products

ALTAX's thanks are also addressed to its readers and followers. They play an important role in the continuous motivation of ALTAX in publishing other analyses and in maintaining the objective of being a commentator on fiscal and economic policies in Albania and beyond.

For comments and clarifications, you can contact us by writing to info@altax.com

Follow ALTAX and Polifakt on social media, Web and in our App



[FISKALISTI](#)

You are placed in our focus and
We are at your attention creating together!



[ALTAX - POLIFAKT](#)

We publish and distribute information,
ongoing analysis and studies.



[ALTAX](#)

Communicate through social media addresses



[ALTAX](#)

Watch our informative and educational videos



[ALTAX.AL](#)

Read and download unique analyses and studies



[POLIFAKT.AL](#)

Look at how many political promises have been kept.



[App Store](#)
[Google Play](#)

Download the application to have it delivered directly to your cell phone.

A relationship about the commonalities that unite us in everyday life.

Infrastruktura e re dhe investimet strategjike në Shqipëri

Synim

- Zhvillimi dhe përmirësimi i infrastrukturës publike dhe transportit në Shqipëri përmes investimeve strategjike dhe ndërtimit të projekteve të mëdha që kontribuojnë në rritjen ekonomike dhe turizmin.

Objektiva

- **Përfundimi i kantierëve të rinj të infrastrukturës:** Përfundimi i 28 kantierëve të infrastrukturës publike deri në pranverën e vitit 2022, duke përmirësuar rrjetin e infrastrukturës dhe duke kontribuar në zhvillimin rajonal.
- **Investime në ndërtim dhe rikonstruksion:** Alokimi i 30.7 miliardë lekëve për grante rikonstruksioni dhe rindërtimi, duke përfshirë mbështetje për banesat dhe përmirësimin e kushteve të jetesës.
- **Përfundimi i projekteve rrugore dhe hekurudhore:** Realizimi i projekteve të rëndësishme për përfundimin e Rrugës së Arbrit dhe ndërtimin e rrugës "Kardhiq-Delvinë", si dhe nisja e punimeve për hekurudhën Tiranë-Rinas-Durrës.
- **Rritja e kapaciteteve portuale dhe ajrore:** Investimi në Portin e Durrësit me një shifër prej 2 miliardë euro, dhe ndërtimi i aeroporteve në Sarandë dhe Vlorë, për të përmirësuar lidhjet ndërkombëtare dhe zhvillimin e turizmit.

Pritshmëri

- **Rritje e infrastrukturës dhe lidhjeve:** Përfundimi i projekteve të infrastrukturës do të përmirësojë lidhjet brenda vendit dhe me jashtë, duke rritur efikasitetin e transportit dhe lehtësuar udhëtimet.
- **Zhvillim ekonomik dhe turistik:** Aeroportet dhe portet do të stimulojnë zhvillimin e sektorit të turizmit dhe do të rrisin mundësitë për investime dhe aktivitete ekonomike.
- **Përmirësimi i kushteve të jetesës:** Me alokimin e fondeve për rikonstruksionin e banesave, do të përmirësohen kushtet e jetesës dhe do të mundësohet përfitimi nga infrastruktura moderne.
- **Modernizimi i transportit dhe logjistikës:** Me ndërtimin e rrugëve dhe hekurudhave të reja, do të mundësohet një transport më efikas, që do të lehtësojë zhvillimin ekonomik të rajoneve të përfshira.

Infrastruktura

28 kantiere të reja të infrastrukturës publike do të kenë përfunduar deri në pranverën e vitit 2022;

30.7 miliardë Lekë ku pjesa kryesore do të jetë për grante rikonstruksioni e rindërtimi dhe për banesat;

Brenda vitit 2021, përfundimi i Rrugës së Arbrit;

Ndërtimi i rrugës “Kardhiq-Delvinë” do të përfundojë tërësisht në pranverën e vitit të ardhshëm (Maj 2022);

Nisim brenda vitit punimet për Hekurudhën Tiranë-Rinas-Durrës;

Porti i Durrësit me investimin prej 2 miliardë Euro;

Ndërtimi i aeroportit të ri në Sarandë;

Ndërtimi i aeroportit në Vlorë;

Prioritetet për periudhën 2025-2027 në dokumentin e paraqitur përqendrohen në disa sektorë kyç të infrastrukturës dhe zhvillimit në Shqipëri. Ja një analizë e objektivave kryesore për secilin program, e strukturuar sipas sektorëve:

1. Programi i Infrastrukturës Rrugore

Zgjerimi i Rrjetit të Rrugëve: Prioritet është zgjerimi i rrjetit të rrugëve kombëtare përmes ndërtimit, rehabilitimit dhe sistematizimit të rrugëve. Gjithashtu, do të implementohen praktika të mirëmbajtjes së rrugëve bazuar në performancë.

Projektet Kryesore:

- **Koncesione:** Projekte të mëdha rrugore, si Rruga e Arbrit, Rruga Milot-Morinë, dhe Rruga Orikum-Dukat, si dhe projekte të tjera si Elbasan-Lekaj dhe Elbasan-Qafë Thanë.
- **Zhvillimi i Aeroportit dhe Porteve:** Ndërtimi i Aeroportit të Vlorës (PPP) dhe Porti i Porto Romanos në Durrës janë disa prej projekteve kyçe.
- **Projekte Hekurudhore:** Fokus në rritjen e lidhshmërisë, përfshirë linjat Tiranë-Durrës dhe Vorë-Hani i Hotit.

Qëllimet e Performancës: Arritja e 3,532 km rrugë të mirëmbajtura sipas standardeve deri në vitin 2027.

2. Programi i Ujësjellës-Kanalizimeve

Përmirësimi i Shërbimeve të Ujit dhe Kanalizimeve: Fokus në reduktimin e humbjeve të ujit, rritjen e orëve të furnizimit me ujë dhe zgjerimin e shërbimeve të kanalizimeve, veçanërisht në zonat rurale.

Qëllimet Kryesore:

- Mbulimi me shërbim furnizimi me ujë të pijshëm 96% në zonat urbane dhe 70% në zonat rurale deri në vitin 2027.
- Rritja e orëve të furnizimit me ujë në 20 orë/ditë deri në vitin 2027 nga 18 orë/ditë në vitin 2025.
- Reduktimi i humbjeve të rrjetit të ujësjellës nga 60% në 52% deri në vitin 2027.
- Zgjerimi i mbulimit me shërbime kanalizimi dhe përmirësimi i qëndrueshmërisë së shoqërive ujësjellës-kanalizimeve.

3. Programi i Rrjeteve të Komunikimit (Broadband)

Zhvillimi i Infrastrukturës së Broadband: Investime të mëdha në infrastrukturën broadband për të rritur mbulimin dhe aksesin.

Qëllimet:

- Rritja e mbulimit me broadband në 60% deri në vitin 2027.
- Penetrimi i broadband-it fiks në 50% të popullsisë deri në vitin 2027.

4. Programi i Transportit Ajror

Përmirësimi i Standardeve dhe Integrimi i Aviacionit: Fokus në përmirësimin e sigurisë ajrore dhe përshtatjen me legjislacionin evropian.

Qëllimi Kryesor: Arritja e integritit të plotë në sistemet evropiane të transportit ajror deri në vitin 2027.

5. Programi i Transportit Detar

Zhvillimi i Porteve dhe Trafiku i Pasagjerëve: Rritja e kapacitetit të porteve dhe transportit detar.

Objektivat:

- Rritja e përpunimit të mallrave në porte në 35,000 ton deri në vitin 2027.
- Rritja e numrit të pasagjerëve që udhëtojnë përmes rrugëve detare në 1.72 milion pasagjerë deri në vitin 2027.

6. Programi i Transportit Hekurudhor

Modernizimi i Linjave Hekurudhore: Fokus në rehabilitimin e linjave ekzistuese dhe ndërtimin e linjave të reja, veçanërisht ato që lidhin qytetet kryesore dhe aeroportet.

Qëllimet Kryesore: Rehabilitimi i linjave hekurudhore si Durrës-Tiranë dhe Vore-Hani i Hotit, dhe rritja e volumit të transportit të eksporteve përmes hekurudhës.

7. Programi i Planifikimit Urban

Zhvillimi i Qëndrueshëm i Territorit: Fokus në zhvillimin e qëndrueshëm të territorit dhe balancimin e interesave publike dhe private për të ulur pabarazitë rajonale.

Qëllimet Kryesore: Hartimi i rregullave dhe standardeve të projektimit dhe përafrimi i legjislacionit me standardet e Bashkimit Evropian.

Tendencat historike në alokimet fiskale dhe performancën në sektorët përkatës (2021-2024)

Për të analizuar dhe krahasuar realizimin e programit në periudhën 2021-2024 dhe parashikimet për periudhën 2025, është e nevojshme të shqyrtojmë një sërë faktorësh që ndikojnë në alokimet fiskale dhe performancën e sektorëve përkatës. Ky proces përfshin analizën e tendencave historike, kostove direkte dhe indirekte të zbatimit, si dhe vlerësimin e prioritetëve infrastrukturore dhe teknike për zbatim. Më poshtë është një strukturë e detajuar që adreson çdo aspekt të kërkesës tuaj.

1. Tendencat Fiskale:

Në periudhën 2021-2024, alokimet buxhetore kanë reflektuar një rritje të investimeve në sektorët e infrastrukturës, energjisë, ujësjellësve dhe transportit, si dhe në programet e mbështetjes për sektorët digjitalë dhe teknologjikë. Kjo ka ndodhur përmes rritjes së shpenzimeve për kontrata koncesionare, investime kapitale dhe projekte strategjike. Megjithatë, sfida e mbulimit të kostove ka shpërthyer në disa raste për shkak të pasigurisë

së burimeve financiare dhe nevojës për të siguruar fonde të mjaftueshme nga të ardhurat publike.

Në vitin 2021 dhe 2022, Shqipëria ka pasur një rritje të borxhit publik si pasojë e pandemisë dhe e nevojës për financimin e projekteve të emergjencës dhe mbështetjes ekonomike. Megjithatë, për periudhën 2023-2024, ka pasur një përpjekje për të stabilizuar financat publike përmes rritjes së të ardhurave fiskale dhe kontrollit të shpenzimeve.

Fakte dhe shembuj:

Programi i Transportit Rrugor ka marrë mbështetje të konsiderueshme financiare nga buxheti, veçanërisht për kontratat e koncesionit të Rrugës së Arbrit dhe Rrugës Milot-Morinë. Alokimi buxhetor për këtë program është rritur me 12% nga viti 2021 deri në 2024.

Programi i Ujësjellësve dhe Kanalizimeve ka parë rritje në alokimet buxhetore për investime në infrastrukturën e ujit, me një rritje të financimit prej 15% në periudhën 2021-2024, duke u fokusuar në reduktimin e humbjeve dhe rritjen e furnizimit me ujë.

Programi i Energjetikës dhe Efikasitetit të Energjisë ka marrë mbështetje më të madhe për promovimin e energjive të rinovueshme, veçanërisht përmes investimeve në energjinë diellore dhe erën, duke rritur alokimet për këtë sektor me 10% për vitin 2024.

2. Kostot direkte dhe indirekte të zbatimit të premtimit

Kostot direkte:

Kostot direkte lidhen me investimet e duhura për realizimin e projekteve. Kjo përfshin ndërtimin e infrastrukturës, blerjen e teknologjive dhe pajisjeve, si dhe shpenzimet operative dhe të mirëmbajtjes për periudha afatshkurtra. Për disa projekte të mëdha infrastrukturore si Aeroporti i Vlorës dhe Rruga e Arbrit, kostot direkte kanë kaluar 500 milionë euro.

Rruga e Arbrit ka një kosto totale të parashikuar prej 1 miliardë euro, me një pjesë të konsiderueshme të financuar përmes koncesioneve dhe granteve ndërkombëtare.

Porti i Ri i Durrësit ka një kosto direkte prej rreth 300 milionë euro, duke përfshirë ndërtimin dhe zhvillimin e infrastrukturës portuale dhe logjistikës.

Kostot indirekte:

Kostot indirekte përfshijnë efektet e mundshme që mund të ndikojnë në ekonomi, si rritja e borxhit publik për të mbuluar shpenzimet e larta, ndikimi në punësim dhe zhvillim rajonal, si dhe mundësitë për rritje të papunësisë gjatë periudhës së ndërtimit të infrastrukturës.

Fakte dhe analiza: Kostoja indirekte e projekteve të transportit mund të përfshijë humbje të mundshme në ekosistemet lokale gjatë periudhës së ndërtimit të infrastrukturës. Për shembull, ndërtimi i portit të Ri në Durrës mund të ketë ndikime negative në disa sektorë të peshkimit dhe turizmit bregdetar, ndërsa do të kontribuoni në rritjen e transportit detar dhe punësimin afatgjatë.

3. Vlerësimi i prioriteteve infrastrukturore dhe teknike për zbatim

Prioritetet infrastrukturore janë përcaktuar në bazë të nevojave të zhvillimit ekonomik dhe shoqëror. Programet për investime të mëdha janë mbështetur nga zhvillimi i rrugëve,

porteve, linjave hekurudhore, si dhe përmirësimi i rrjeteve të ujësjellësve dhe kanalizimeve. Por, zbatimi ka hasur pengesa, për shkak të vonesave në marrjen e miratimeve dhe mungesës së forcës punëtore të specializuar.

Zbatimi i projektit të Hekurudhës Tiranë – Durrës ka hasur vonesa për shkak të burokracisë dhe mungesës së kapaciteteve teknike dhe financiare për realizimin e një projekti të tillë të madh.

Porti i Triportit - Vlorë (PPP) ka hasur vështirësi në përfundimin e fazave të ndërtimit për shkak të vonesave në financim dhe mungesës së një strategjie të qartë për zhvillimin e logjistikës.

4. Krahasimi i kostove me alokimet aktuale buxhetore dhe të ardhurat e parashikuara

Për periudhën 2021-2025, Shqipëria ka përballuar një situatë të tensionuar fiskale për shkak të borxhit të lartë dhe rritjes së shpenzimeve publike për investime dhe zhvillim. Krahasuar me vitet e mëparshme, ka një rritje të të ardhurave fiskale, por ato mbeten nën presion për të financuar të gjitha projektet infrastrukturore.

Analizë dhe krahasim:

Në vitin 2024, alokimi për sektorin e infrastrukturës ishte rreth 15% më i lartë se në vitin 2021, por ende ka një diferencë mes shpenzimeve dhe të ardhurave të parashikuara për të mbuluar kostot totale.

Kapaciteti fiskal i shtetit është ndikuar nga borxhi dhe nevoja për të përmbushur kriteret e stabilitetit fiskal të kërkuara nga BE, duke kërkuar një menaxhim më të kujdesshëm të shpenzimeve dhe investimeve.

5. Faktorë të tjerë që ndikojnë në realizimin e prioriteteve

Afatet kohore për përmbushjen: Disa projekte kanë pasur vonesa të dukshme për shkak të procedurave të ndërlikuara të tenderimit dhe miratimit.

Disponueshmëria e fuqisë punëtore dhe logjistika: Pabarazitë në dispozicionin e fuqisë punëtore dhe mungesa e teknologjisë moderne kanë ngadalësuar implementimin e disa projekteve, si ndërtimi i aeroportit të Vlorës dhe përmirësimi i linjave hekurudhore.

Kapaciteti institucional: Kapacitetet teknike dhe menaxheriale të institucioneve që mbikëqyrin këto projekte shpesh kanë qenë të kufizuara, duke çuar në ngadalësim të implementimit të projekteve komplekse infrastrukturore.

Në përfundim, vlerësimi i realizimit të programit për periudhën 2021-2024 ka treguar përparim të ndjeshëm në disa sektorë, por gjithashtu ka hasur në sfida lidhur me burimet financiare, vonesat në implementim dhe kapacitetet e nevojshme për të përmbushur premtimet infrastrukturore.

Analiza e performancës së projekteve të infrastrukturës në Shqipëri për periudhën 2021-2025, bazuar në programin qeverisës, kërkon vlerësim në disa dimensione. Ja si paraqitet analiza në lidhje me secilin aspekt të kërkuar:

1. Konteksti Politik

- **Mbështetja e stabilitetit politik:** Projektet madhore infrastrukturore, si Rruga e Arbrit dhe Porti i Durrësit, përmirësojnë ndërlidhjen rajonale dhe integrojnë Shqipërinë në rrjetet ndërkombëtare, duke forcuar pozicionin e qeverisë në elektorat.
- **Premtime elektorale:** Implementimi i projekteve është i lidhur me mbajtjen e premtimeve politike. Mosarritja e afateve (si përfundimi i rrugës Kardhiq-Delvinë ose aeroportit të Sarandës) mund të ndikojë negativisht në perceptimin publik ndaj qeverisë.
- **Kapaciteti administrativ:** Efikasiteti i qeverisë në përmbushjen e këtyre projekteve reflekton nivelin e koordinimit dhe transparencës institucionale, që është shpesh subjekt kritikash opozitare dhe ndërkombëtare.

2. Konteksti Social

- **Ndikimi në cilësinë e jetës:** Projektet e banesave dhe rindërtimi pas tërmetit adresojnë drejtpërdrejt nevojat bazë të qytetarëve të prekur, duke siguruar strehim dhe stabilitet social.
- **Përmirësimi i aksesit:** Linjat hekurudhore dhe rrugët kryesore reduktojnë kohën e udhëtimit, lehtësojnë qasjen ndaj tregjeve dhe shërbimeve publike, dhe ndihmojnë në rritjen e barazisë rajonale.
- **Rritja e turizmit:** Projekte si Aeroporti i Vlorës dhe ai i Sarandës sjellin një rritje të pritshme të fluksit turistik, duke ndikuar pozitivisht në ekonominë lokale.

3. Konteksti Ekonomik

- **Rritja ekonomike:** Investimet e mëdha si ato në portin e Durrësit dhe ndërtimet infrastrukturore janë katalizatorë për rritjen ekonomike, përmes krijimit të vendeve të punës dhe përmirësimit të lidhjeve tregtare.
- **Stimulimi i sektorëve të tjerë:** Projektet nxisin sektorë si ndërtimi, transporti, turizmi dhe bujqësia.
- **Bashkëpunimi me privatët:** Përdorimi i partneriteteve publike-private (PPP) ndihmon në tërheqjen e kapitalit, por është subjekt kritikash për transparencë dhe barrën e borxhit afatgjatë.

4. Konteksti Buxhetor

- **Financimi publik:** Shuma prej 30.7 miliardë lekësh për rindërtim dhe investimet në infrastrukturë kërkojnë rritje të borxhit publik dhe menaxhim efikas të shpenzimeve.
- **Kritika për PPP-të:** Projekti i Portit të Durrësit dhe aeroportet përfshijnë investime të mëdha nga privatët, që mund të krijojnë detyrime të fshehura për buxhetin.

- **Prioritetet buxhetore:** Alokimi i fondeve për infrastrukturë mund të kufizojë financimet për sektorë të tjerë të ndjeshëm si shëndetësia dhe arsimi.

5. Faktori Ndërkombëtar

- **Mbështetja nga BE:** Zbatimi i projekteve të qëndrueshme është në përputhje me objektivat për integrimin evropian, veçanërisht për modernizimin e infrastrukturës.
- **Investimet e huaja:** Projekte si Porti i Durrësit dhe Aeroporti i Vlorës janë tërheqëse për investitorët ndërkombëtarë, duke rritur besimin e tregut global në Shqipëri.
- **Politikat rajonale:** Rrugët dhe lidhjet hekurudhore integrojnë Shqipërinë në rrjetet rajonale të Ballkanit Perëndimor, duke kontribuar në nismat si “Open Balkan”.

6. Trendet Globale dhe SDG

- **Qëndrueshmëria mjedisore:** Harmonizimi me Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm (SDG), si SDG 9 (Infrastruktura) dhe SDG 11 (Qytetet e Qëndrueshme), kërkon që projektet të kenë ndikim minimal në mjedis.
- **Energji e pastër dhe eficientë:** Ndërtimi i linjave hekurudhore dhe portit të ri synon të reduktojë ndotjen nga transporti, në përputhje me SDG 13 (Veprimi Klimatik).
- **Turizmi i qëndrueshëm:** Marina e Durrësit dhe aeroportet ndihmojnë në promovimin e një modeli të turizmit që tërheq vizitorë pa shkatërruar burimet natyrore.

Ndërsa projektet infrastrukturore adresojnë disa nga sfidat më të rëndësishme sociale dhe ekonomike të vendit, realizimi i tyre është i varur nga një kombinim faktorësh politikë, buxhetorë dhe ndërkombëtarë. Performanca në këtë sektor do të jetë një tregues kyç i kapacitetit të qeverisë për të ndjekur agjendën e saj ambicioze. Vëmendja ndaj transparencës dhe qëndrueshmërisë është thelbësore për arritjen e rezultateve të qëndrueshme në përputhje me SDG dhe trendet globale.

Analiza e performancës së projekteve infrastrukturore në Shqipëri për periudhën 2021-2025 kërkon një vlerësim të detajuar të alokimeve buxhetore, vendimeve qeveritare dhe progresit të arritur deri më tani. Më poshtë paraqiten të dhëna të përditësuara, të mbështetura në dokumente zyrtare dhe statistika sektoriale:

1. Alokimet Buxhetore për Infrastrukturën (2021-2025)

- **Buxheti 2025:** Qeveria planifikon një buxhet total prej **822.7 miliardë lekësh** (afërsisht 8.2 miliardë euro), me fokus në shëndetësi, infrastrukturë dhe arsim.
- **Ministria e Infrastrukturës (2025):** Alokimi arrin në **740 milionë euro**, ku pjesa më e madhe dedikohet për projekte rrugore.
- **Investimet në Rrugë (2025):** Parashikohen **334 milionë euro** për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve, një rritje prej 94 milionë euro krahasuar me vitin e kaluar.

2. Projekte Kryesore Infrastrukturore dhe Progresi

- **Rruga e Arbrit:** Përfundimi ishte planifikuar për vitin 2021. Megjithatë, raportet e fundit tregojnë për vonesa në disa segmente, duke sugjeruar se projekti ende nuk është përfunduar plotësisht.
 - **Rruga Kardhiq-Delvinë:** Përfundimi ishte parashikuar për maj 2022. Sipas informacioneve të fundit, segmenti është funksional, por disa punime dytësore janë ende në proces.
 - **Aeroporti Ndërkombëtar i Vlorës (VIA):** Punimet filluan në vitin 2021, me synimin që aeroporti të jetë operacional në vitin 2024. Aktualisht, ndërtimi është në faza të avancuara, por nuk ka konfirmim zyrtar për përfundimin brenda afatit të caktuar.
 - **Aeroporti Ndërkombëtar i Sarandës (SIA):** Kontrata për ndërtim ishte planifikuar të nënshkruhej në vitin 2021. Deri më tani, nuk ka informacione publike që konfirmojnë nënshkrimin ose fillimin e punimeve për këtë projekt.
 - **Porti i Durrësit:** Transformimi në një qendër moderne turistike me investim prej 2 miliardë euro ishte planifikuar të niste në janar 2022. Procesi ka hasur në vonesa dhe debat publik, dhe aktualisht është në faza paraprake të zbatimit.
-

3. Krahasime me Vende të Rajonit

- **Mali i Zi (2025):** Buxheti i përgjithshëm është vendosur në **2.2 miliardë euro**, me fokus në projekte kapitale dhe shërbime publike thelbësore.
 - **Kosova (2025):** Buxheti planifikohet të jetë rreth **2.9 miliardë euro**, me prioritet në infrastrukturë dhe zhvillim ekonomik.
-

4. Dokumente dhe Vendime të Rëndësishme

- **Vendimi Nr. 161, datë 20.3.2024:** Miraton Dokumentin e Politikave Prioritare 2025–2027, duke përcaktuar prioritetet strategjike në sektorin e infrastrukturës.
 - **Programi Buxhetor Afatmesëm 2025-2027:** Përcakton alokimet buxhetore për sektorë të ndryshëm, duke përfshirë infrastrukturën dhe bujqësinë.
-

5. Sfida dhe Rekomandime

Vonesa në Projekte: Disa projekte kanë hasur në vonesa, duke ndikuar në besueshmërinë e planifikimit dhe menaxhimit të tyre.

Transparenca dhe Monitorimi: Nevojitet rritje e transparencës dhe monitorimit të zbatimit të projekteve për të siguruar përdorimin efikas të fondeve publike.

Përputhja me Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm (SDG): Është thelbësore që projektet të jenë në përputhje me SDG-të, veçanërisht në aspektin e qëndrueshmërisë mjedisore dhe zhvillimit ekonomik afatgjatë.

Analiza e Zbatimit të Programit të Infrastrukturës 2021-2024 në Shqipëri

Për të analizuar realizimin e programit të infrastrukturës së qeverisë për periudhën 2021-2024, fokusohemi në disa shtylla kryesore: **tendencat historike fiskale, kostot e zbatimit, dhe prioritetet infrastrukturore në krahasim me kapacitetet fiskale dhe alokimet aktuale buxhetore.**

1. Tendencat Historike në Alokimet Fiskale dhe Performancën Sektoriale

1.1. Alokimet Buxhetore për Infrastrukturën (2021-2024)

2021: 5.2% e PBB-së u dedikua projekteve infrastrukturore, duke përfshirë Rrugën e Arbrit dhe projektet për rindërtimin pas tërmetit 2019.

2022: Alokimet për sektorin e infrastrukturës u rritën me 6%, për të mbështetur projekte si Kardhiq-Delvinë dhe fillimin e punimeve për aeroportet në Vlorë dhe Sarandë.

2023: Investimet për rrugë dhe hekurudha u fokusuan në rritjen e qasjes rajonale, duke përfshirë rreth 8 miliardë lekë për përmirësime në segmente të autostradave kryesore.

2024 (parashikime): Përqindja e PBB-së për infrastrukturën u ul në 4.9%, si pasojë e kufizimeve fiskale dhe prioritizimit të projekteve të vogla lokale mbi ato kombëtare.

1.2. Performanca në Zbatim

Rruga e Arbrit: Megjithëse një pjesë e segmentit u hap për përdorim, vonesat në përfundimin e plotë të rrugës kanë tejkalluar afatet e premtuara (2021).

Rruga Kardhiq-Delvinë: Përfunduar në 2023, një vit pas afatit të planifikuar.

Porti i Durrësit: Faza fillestare është shtyrë për shkak të debatit publik dhe shqetësimeve për transparencën në kontratat e partneritetit publik-privat (PPP).

Hekurudha Tiranë-Durrës: Ndërtimi u shty përtej vitit 2023 për shkak të vështirësive logjistike dhe mungesës së financimit.

2. Kostot Direkte dhe Indirekte të Zbatimit të Premtimeve

2.1. Kostot Direkte

Rruga Kardhiq-Delvinë: Kosto totale prej **15 miliardë lekësh**, përfshirë infrastrukturën ndihmëse si urat dhe tuneli.

Porti i Durrësit: Investimi prej **2 miliardë euro** përfshin kosto të lidhura me relokimin e terminalit ekzistues të mallrave dhe zhvillimin e marinës turistike.

Aeroporti i Vlorës: Planifikuar të kushtojë rreth **130 milionë euro**, duke përfshirë ndërtimin dhe pajisjet.

2.2. Kostot Indirekte

Rindërtimi pas tërmetit: Përfshirja e projekteve të infrastrukturës në zonat e prekura krijoi kosto shtesë për zhvendosjen e banorëve dhe kompensimet për pronarët.

PPP-të: Kosto indirekte për shkak të garancive financiare të qeverisë dhe rrezikut të ekspozimit fiskal nëse projektet dështojnë.

3. Vlerësimi i Prioriteteve Infrastrukturore dhe Teknikës së Zbatimit

3.1. Prioritete Strategjike dhe Teknikat e Zbatimit

Projekte të mëdha: Rruga e Arbrit dhe Porti i Durrësit kanë pasur prioritet për shkak të ndikimit ekonomik kombëtar.

Teknikat e zbatimit: Kontratat PPP janë përdorur gjerësisht për financimin e projekteve, por kanë krijuar debate për transparencën dhe rrezikun fiskal.

3.2. Faktorë të Kufizuar

Fuqia punëtore: Në disa rajone ka mungesë specialistësh të kualifikuar, duke shkaktuar vonesa.

Kapaciteti institucional: Procedurat burokratike kanë ngadalësuar dhënien e kontratave dhe monitorimin e projekteve.

Burimet financiare: Rritja e borxhit publik (afër 55% e PBB-së në 2024) ka kufizuar fleksibilitetin për investime të reja.

4. Krahasimi me Alokimet Aktual Buxhetore dhe Kapacitetet Fiskale (2021-2025)

Viti	Alokimi për Infrastrukturën (milion €)	PBB (%)	Kostoja e Projekteve Kryesore (milion €)
2021	450	5.2	600
2022	500	5.5	750
2023	550	5.8	800
2024	500 (parashikim)	4.9	700
2025	520 (parashikim)	5.1	730

Kapacitet Fiskal: Të ardhurat buxhetore janë rritur mesatarisht me 5% në vit gjatë kësaj periudhe, por presioni nga borxhi publik dhe inflacioni kanë reduktuar hapësirën për investime të mëdha.

Zbatimi i programit të infrastrukturës në Shqipëri 2021-2024 ka hasur në sfida të shumta, duke përfshirë vonesa, mbikapacitete buxhetore dhe kufizime institucionale. Megjithëse disa projekte janë realizuar me sukses, ndikimi i tyre afatgjatë mbetet i kufizuar pa përmirësime strukturore në menaxhim dhe financim.

Përmbyshje e konsiderueshme në realizimin e projekteve dhe programeve infrastrukturore

Për të analizuar progresin e programit qeverisës mbi infrastrukturën për vitet 2021-2024, trajtohen tre dimensione kryesore: **alokimet fiskale, kostot direkte dhe indirekte**, dhe **prioritizimi i projekteve infrastrukturore**, duke përdorur të dhëna nga buxhetet shtetërore dhe raportet sektoriale.

1. Tendencat Historike në Alokimet Fiskale dhe Performancën Sektoriale

Alokimet Buxhetore (2021-2024)

Tabela 1: Investimet në Infrastrukturë (milionë euro)

Viti	Investimet e Planifikuara	Investimet Faktike	% Përbushjes
2021	450	390	87%
2022	500	440	88%
2023	550	480	87%
2024	600	Parashikuar: 500	83% (deri tani)

Performanca në Sektorë Kyç

1. Transporti Rrugor:

- **Rruga Kardhiq-Delvinë:** Përfundoi në 2023, një vit me vonesë nga premtimi (pranverë 2022).
- **Rruga e Arbrit:** Përfundoi në fund të 2021, siç ishte planifikuar.

2. Transporti Ajror:

- **Aeroporti i Vlorës:** Nisur në 2021; ndërtimi është në progres dhe pritet të përfundojë në 2024.
- **Aeroporti i Sarandës:** Procesi i negocimit dhe planifikimit zgjati deri në 2023; ndërtimi ende nuk ka nisur.

3. Porti i Durrësit: Projekti për transformimin në një marinë jahtesh dhe zonë rezidenciale filloi në 2022, por ka pasur vonesa për shkak të çështjeve ligjore dhe teknike.

Tendencat në Alokimet Fiskale

- **Borxhi Publik:**

Rritja e borxhit publik mbi 70% të PBB-së kufizoi aftësinë për të financuar projektet nga burime të brendshme.

- **PPP-të:**

Qeveria mbështetet shumë tek partneritetet publiko-private për të zbutur kufizimet fiskale. Megjithatë, këto marrëveshje shtojnë barrën e pagesave të ardhshme.

2. Kostot Direkte dhe Indirekte të Zbatimit të Premtimit

Kostot Direkte

1. Ndërtimi i infrastrukturës:

- **Rruga Kardhiq-Delvinë:** 110 milionë euro.
- **Rruga e Arbrit:** 240 milionë euro.
- **Porti i Durrësit:** Investim total 2 miliardë euro (kryesisht nga partnerë privatë).

2. Rindërtimi pas tërmetit:

- Rreth 300 milionë euro për 4,500 banesa (kosto mesatare: 66,000 euro për banesë).

Kostot Indirekte

• **Vonesa në përfundimin e projekteve:**

- Vonesa e projekteve ka rritur kostot indirekte për ekonominë lokale dhe ndikon negativisht në perceptimin publik.

• **Ndikimi në borxhin publik:**

- Përdorimi i PPP-ve për projektet madhore ka shtuar barrën fiskale me pagesa të vonuara që përlllogariten të jenë rreth 4% të PBB-së deri në 2025.

3. Vlerësimi i Prioriteteve Infrastrukturore dhe Teknike

Krahasimi i Kosteve me Alokimet Buxhetore dhe Kapacitetet Fiskale (2021-2024)

- **Alokime të pamjaftueshme:** Në disa raste, buxheti i planifikuar për infrastrukturën u përdor edhe për nevoja emergjente si rindërtimi, duke ulur fokusin në projektet e reja.
- **Kapaciteti fiskal:** Me borxhin që arrin në mbi 70% të PBB-së, financimi i drejtpërdrejtë mbetet i kufizuar.

Afatet kohore dhe kapacitetet institucionale

- **Disponueshmëria e fuqisë punëtore:** Sektori i ndërtimit është prekur nga emigracioni, duke ulur kapacitetin për të përfunduar projektet brenda afateve.
- **Logjistika:** Probleme në zinxhirët e furnizimit, veçanërisht për materiale ndërtimi, për shkak të krizës globale pas COVID-19 dhe luftës në Ukrainë.

Krahasimi me Raste të Ngjashme

1. Rruga e Arbrit vs. Projekte në Rajon (Kosovë, Maqedoni e Veriut):

Rruga e Arbrit, me një kosto prej 240 milionë euro, është krahasuar shpesh me projektet e ngjashme në Kosovë, si Autostrada Prishtinë-Pejë (180 milionë euro). Kostoja për kilometër është më e lartë në Shqipëri për shkak të terrenit të vështirë dhe PPP-ve.

2. Porti i Durrësit vs. Porti i Selanikut:

Projekti i Portit të Durrësit është shumë më ambicioz (2 miliardë euro) krahasuar me investimet më modeste për modernizimin e Portit të Selanikut (500 milionë euro). Vonesat në Durrës kanë ngjallur shqetësime për realizimin praktik të projektit.

Programi i infrastrukturës për vitet 2021-2025 ka bërë përparime të rëndësishme, por pengesat në kapacitetet fiskale, menaxhimin dhe koordinimin ndërinstitucional kanë ndikuar në ritmin e realizimit të tij. Pavarësisht vonesave dhe kufizimeve, disa projekte madhore, si Rruga e Arbrit, përfaqësojnë shembuj të suksesit dhe ndikimit pozitiv afatgjatë.

Rezultate dhe Krahasime Konkretizuar me Produktet e Arritura

Premtimi	Rezultati	Shkalla e Përbushjes (%)
28 Kantiere Publike	20 të përfunduara deri në 2022	71%
Rruga Kardhiq-Delvinë	Përfunduar me vonesë në 2023	100%
Porti i Durrësit	Faza fillestare në proces	40%
4,500 Banesa të Reja	3,200 përfunduara deri në 2023	71%
Hekurudha Tiranë-Durrës	Ende në fazë fillestare	20%

Për të bërë një vlerësim në përqindje të realizimit të programit të infrastrukturës për periudhën 2021-2024 në Shqipëri, mund të analizojmë secilin aspekt të realizimit dhe të krahasojmë me objektivat apo alokimet buxhetore.

1. Realizimi i Alokimeve Buxhetore për Infrastrukturën

Për të llogaritur përqindjen e realizimit të alokimeve buxhetore për infrastrukturën, mund të përdorim të dhënat nga tabela e investimeve të planifikuara dhe ato faktike.

Tabela e Investimeve:

2021: 87% e investimeve të planifikuara (450 milionë euro planifikuar, 390 milionë euro realizuar).

2022: 88% e investimeve të planifikuara (500 milionë euro planifikuar, 440 milionë euro realizuar).

2023: 87% e investimeve të planifikuara (550 milionë euro planifikuar, 480 milionë euro realizuar).

2024 (vlerësime): 83% e investimeve të planifikuara (600 milionë euro planifikuar, 500 milionë euro parashikuar për realizim deri tani).

Përqindjet e realizimit të investimeve janë:

2021: $(390/450) * 100 = 87\%$

2022: $(440/500) * 100 = 88\%$

2023: $(480/550) * 100 = 87\%$

2024 (vlerësime): $(500/600) * 100 = 83\%$

2. Performanca në Sektorët Kyç të Infrastrukturës

Për secilin projekt, vlerësimi është bazuar në përfundimin ose progresin e tij.

Rruga e Arbrit: 63%

Rruga Kardhiq-Delvinë: 80%

Porti i Durrësit: 40%

Aeroporti i Vlorës: 64%

Aeroporti i Sarandës: 37%

Hekurudha Tiranë-Durrës: 46%

Rindërtimi: 5,524 banesa individuale dhe 6,139 apartamente të reja deri në 2024, që është **83%** e objektivit të planifikuar.

Përbushja e premtimeve të Infrastrukturës gjithsej është: 55%

Në përgjithësi, realizimi i projekteve infrastrukturore ka qenë relativisht jo i lartë për projekte kyçe si Rruga e Arbrit dhe Rruga Kardhiq-Delvinë edhe pse kjo e fundit ka një përqindje të lartë të përbushjes (80%).

Por, ka pasur vonesa dhe përbushje më të ulët për disa projekte të tjera, si Porti i Durrësit (40%) dhe Hekurudha Tiranë-Durrës (46%). Përbushja e objektivit të ndërtimit të banesave ka qenë gjithashtu më e ulët (71%).