

# ZHVILLIMI I KORRIDOREVE TË TRANSPORTIT NË EUROPËN QENDRORE E LINDORE DHE NË BALLKAN

Shembja e murit të Berlinit, simbolizoi ribashkimin e një kontinenti që, për motive ideologjike, për dekada ishte ndarë në dy pjesë. Por, në realitet, kontinenti vazhdon të mbetet i ndarë. Diferencat në zhvillimin ekonomik dhe veçanërisht në strukturat e saj, diferencat teknologjike, por mbi të gjitha, disnivelet e theksuara në zhvillimet infrastrukturore, vazhdojnë të shërbejnë si barriera të pakapërcyeshme për një zhvillim të harmonizuar midis popujve të kontinentit tonë.

## I. INICIATIVAT.

Pikërisht, me synim afrimin e vendeve të kontinentit, dhe mbi bazën e konvergimit të interesave të vendeve të rajonit, lindi *Konferenca Paneuropiane* e transportit, nën mbështetjen dhe koordinimin e Komisionit Europian. E mbledhur për herë të parë në Pragë (1991), ajo përcaktoi linjat e përgjithshme të projektit të zhvillimit të rrjetit paneuropian të transportit. Ndërsa takimi i dytë, i mbajtur tre vjet më vonë në Kretë (1994), përcaktoi linjat e përgjithshme strategjike të projekteve, të ashtuquajturat '*Korridore paneuropiane*', të cilat janë 10. Përdorimi i termit '*korridor*' lidhet me faktin se ndërtimi i infrastrukturës së transportit, nuk përfshin vetëm thjesht rrjetin rrugor, por dhe atë hekurudhor, ajror, portual dhe sistemet e kontrollit e të navigimit. Duke parë që rrjeti i përcaktuar i korridoreve ishte shumë skematik, takimi i tretë i mbajtur në Helsinki (1997) e zgjeroi skemën e korridoreve të transportit, duke shtuar dhe lidhjen e korridoreve rrugore (të quajtura '*linjë kryesore*') me disa linja lidhëse (të quajtura '*degë*') me ato rajone që ishin ekonomikisht më të prapambetura.

Për financimin e kryerjes së studimeve projektuese të korridoreve rrugore, komisioni vuri në dispozicion një pjesë të financimeve nëpërmjet programeve PHARE dhe TACIS. Me qëllim që të aktivizohen fonde të tilla, vendet e interesuara duhet të nënshkruajnë protokollin e interesit (*Memorandumin e Mirëkuptimit*) për korridorin në të cilin ato janë të përfshirë.

Vlerësimi i nevojave të vendeve të Europës Qendrore dhe Lindore për financimin e rrjetit të transportit iu besua dhe është kompletuar nga TINA (*Transport Infrastructure Needs Assessment*). Raporti TINA vlerëson se kompletimi i rrjetit të transportit do të kushtonte afërsisht 90 miliardë euro dhe mund të përfundojë deri në vitin 2015. Aneksi 1 jep një paraqitje të 10 korridoreve paneuropiane të shoqëruar dhe me një hartë.

### Box. 1: Vlerësime të raportit TINA.

Rrjeti i transportit paneuropian është identifikuar si pjesë e procesit vlerësimi i nevojave të infrastrukturës së transportit (TINA), me sekretariat në Vjenë. Në këtë proces marrin pjesë 26 vende nga BE dhe Europa Qendrore dhe Lindore, të cilat, së bashku, kanë identifikuar rrjetin e transportit që përfshin rreth:

18,000 kilometra rrugë  
20,000 kilometra hekurudhë  
38 aeroporte  
13 porte detare  
49 porte lumore

Kostoja e përfundimit të gjithë këtij rrjeti deri në vitin 2015 është vlerësuar në 90 miliardë ECU.

Studimi i transportit ballkanik ofron një shembull të mirë, që përfshin një vlerësim strategjik të mbi 100 projekteve, ku hyjnë rrugët, hekurudhat, transporti i kombinuar dhe zhvillimi i porteve të Shqipërisë, Bullgarisë, FYROM-it, Hungarisë, Rumanisë dhe Sllovenisë. Studimi ka rezultuar në hartimin e një programi zhvillimi, që arrin në vlerësimin e nevojave për financim në shumën prej 10.5 miliardë ECU.

Studimi i transportit ballkanik është kompletuar në vitin 1997, duke identifikuar një numër projektesh prioritare për çdo vend.

Për Shqipërinë, studimi vlerëson prioritetin e nevojave për investime në infrastrukturën rrugore, së bashku me zhvillimin e Portit të Durrësit. Theks i veçantë, i përmendur në studim, ishte Korridori i VIII lindje – perëndim. Ky korridor lidh Portin e Durrësit me Tiranën dhe me FYROM.

Burimi: Web site of EU/Phare Programme.

Në këtë analizë jemi ndalur posaçërisht në Korridorin VIII që, kohët e fundit, është bërë objekt i një debati të gjerë publik (shpesh dhe në mënyrë spekulative) kryesisht i drejtuar nga politikanët.

## **II. KORRIDORI VIII. (DETI ADRIATIK – DETI I ZI)**

Korridori VIII bën pjesë në 10 korridoret e transportit të përcaktuar nga Konferenca Paneuropiane e Transportit. Italia është ngarkuar me rolin e koordinatorit të këtij projekti.

Linja kryesore e këtij projekti zhvillohet: portet italiane të Bari/Brindizit drejt Durrësit/Vlorës – Tiranë – Pogradec – Shkup – Sofie – Plovdiv – Burgas/Varna. Fillimi i këtij korridori nga portet italiane, duke devijuar nga ajo që ishte përcaktuar në Konferencën Paneuropiane të Transportit (*ku ishte përcaktuar Durrësi*), është konkorduar me GD VII të Komisionit Europian, në pritje të një miratimi formal në takimin e ardhshëm të Konferencës Paneuropiane.

Korridori ka lidhje dhe me Greqinë dhe Turqinë. Interesat e Greqisë lidhen me faktin se ajo po ndërton *rrugën Egnatia*, një aks rrugor që shkon në paralel me Korridorin VIII, i gjithi në territorin grek, me terminal portual atë të Igumenicës. Rruga Egnatia bën pjesë në projektet prioritare (një ndër 14 projektet e miratuara) të vendosur në samitin e Këshillit Europian në Essen (1994), dhe mbështetet financiarisht me fondet komunitare të destinuar për rrjetet e transportit europian (vendimi 2236/95).

Interesat e Turqisë qëndrojnë në faktin se Korridori VIII intercepton me Korridorin IV në Plovdiv (Bullgari) për në Stamboll. Për këtë arsye, të dyja këto vende (Greqi dhe Turqi) kanë kërkuar të nënshkruajnë Memorandumin e Mirëkuptimit.

Gjatësia e Korridorit (Durrës – Varna) është gati 1100 km rrjet rrugor. Gjendja e rrugës është relativisht e mirë në Bullgari dhe Maqedoni dhe e rënduar në Shqipëri. Ndërsa rrjeti hekurudhor paraqet dy ndërprerje: në kufirin Shqipëri-Maqedoni (65 km) dhe Maqedoni-Bullgari (55 km). Me eliminimin e këtyre ndërprerjeve, gjatësia e rrjetit hekurudhor është gati 1200 km.

Kostoja totale që Korridori VIII të vihet 'në gjendje të mirë' vlerësohet rreth 2.5 miliardë dollarë (5.000 miliardë lira italiane) në 5/6 vitet e ardhshme. Nëse ekzgjencat strategjike të të gjithë aktorëve kryesorë perëndimorë (kryesisht Itali dhe Greqi) konkordojnë me njera-tjetrën, kostoja e financimit nuk konsiderohet si barrierë e vështirë.

## **III. GJENDJA AKTUALE E PROJEKTIT.**

Teksti i Memorandumit të Mirëkuptimit është përgatitur, por akoma nuk është firmosur: divergjencat e interesave midis vendeve të përfshira duket se janë bërë të pakapërcyeshme.

Nga ana e tij, Komisioni Europian, ka rekomanduar fuqimisht përfshirjen e Greqisë në hartimin e Memorandumit të Mirëkuptimit (1), me synim harmonizimin sa është e mundur, të propozimit "*të linjës kryesore*" të Korridorit VIII me projektin e rrugës Egnatia. Në rast të kundërt, firmosja e Memorandumit nga ana e Komisarit Europian për Transportet do të vonohej, gjë që nuk do të krijonte mundësimin e financimit të tij nga fondet komunitare. (Ashtu siç u zvarrit dhe firmosja e Memorandumit për Korridorin V, për shkak të kundërshtimeve nga Austria.)

Në këtë situatë, Memorandumi i Mirëkuptimit i përgatitur prej muajsh qëndron i bllokuar, megjithë disa apele të bëra nga ana e qeverive pjesëmarrëse pranë autoriteteve të Komisionit të BE. Aktualisht, i konsideruar si një projekt me rëndësi rajonale, ai është përfshirë në projektet që do të zhvillohen me përparësi në kuadrin e nismës së komunitetit ndërkombëtar për Paktin e Stabilitetit në Europën Juglindore.

## **IV. KORRIDORI VIII NË SHQIPËRI.**

Që me konceptimin e korridorit në Konferencën e Kretës në vitin 1994, presidentët e Shqipërisë, FYROM-it, Bullgarisë dhe Turqisë nënshkruan në SHBA Memorandumin e Mirëkuptimit, gjë që i hapi rrugën financimit të kryerjes së studimeve të fizibilitetit dhe fillimit të financimit të fazës së parë të këtij projekti.

I quajtur si Korridor Lindje-Perëndim, gjatësia totale e tij është 247 km, ndërsa segmenti që lidhet me Korridorin VIII ka një gjatësi prej 154 km dhe punimet e tij për fazën e parë kanë nisur në pjesë të caktuara rrugore (në 67.5 për qind të totalit të korridorit që, mbi bazën e vonesave në realizimin e tyre, mund të përfundojnë deri në vitin 2003).

Faza e parë përfshin punime rehabilituese të rrjetit rrugor ekzistues.

**Box. 2:**

**Korridor Lindje-Perëndim:**

Segmentet ku kanë filluar punimet

- Durrës-Rrogozhinë (39 km): financuar nga Phare; kontraktorë "S&F" (ndërmarrje e përbashkët italo-greke e Sarandopullos – Falcione). Filluar punimet në 19.01.1998 me kohëzgjatje 27 muaj. Vonesa në punime: 9 muaj.
- Rrogozhinë-Elbasan (44 km): financuar nga ? ; kontraktorë Behase (Turqi). Filluar punimet 1.09.1998 me kohëzgjatje 24 muaj. Vonesa 20 muaj ?
- Librazhd-Qukës (21 km): financuar BB; kontraktorë Mavrovo (FYROM). Filluar punimet në 4.1.1999 me kohëzgjatje 24 muaj. Vonesa 6 muaj.
- *Korçë-Kapshticë* (32 km): financuar nga Phare. Kontraktorë Granit (FYROM). Fillimi punimeve në 1.06.1999 me kohëzgjatje 24 muaj. *Nuk është pjesë e Korridorit VIII.*

Segmentet ku nuk kanë filluar punimet:

- Elbasan-Librazhd (30.5 km): financuar nga BERZH.
- Qukës-Qafë Thanë (19.6 km): financuar nga Kuvajti.
- *Qafë Thanë – Pogradec* (21 km). Nuk është pjesë e Korridorit VIII.
- *Pogradec-Korçë* (40 km): financuar nga Phare. Nuk është pjesë e Korridorit VIII.

**Korridor Veri-Jug.** Ka një gjatësi prej 374 km (me shtrirje nga Hani i Hotit në Gjirokastër).

Segmentet ku kanë filluar punimet:

- Milot-Lezhë (12 km); financuar nga BB. Kontraktorë Falcione (Itali). Fillimi punimeve 11.08.1998, kohëzgjatja e punimeve 20 muaj. Vonesa 24 muaj.
- Mamurras-Milot (12.8 km): financuar Qeveria Italiane. Kontraktorë Sarandopullos (Greqi). Marrë në dorëzim, por nuk është vënë në funksionim.
- Fushë Krujë-Mamurras (12 km): financuar BB. Kontraktorë Mak-Albania (arabe). Fillimi punimeve 16.11.1998, kohëzgjatja punimeve 7 muaj. Vonesa 4 muaj.
- Vorë-Sukth (14.2 km); financuar nga Phare. Kontraktorë Ital-Strade (Itali). Fillimi punimeve 11.01.1999, kohëzgjatja 22 muaj.
- Sukth-Durrës (8.7 km): financuar. Kontraktorë Ruscala (Itali). Fillimi punimeve 4.1.1999, kohëzgjatja 18 muaj.
- Rrogozhinë-Lushnjë (18 km): financuar nga Phare. Kontraktorë Graniti (FYROM). Fillimi punimeve 4.1.1999, kohëzgjatja 22 muaj.
- *Kakavijë-Gjirokastër* (23 km): financuar nga Phare. Kontraktorë Step-Metin (Greqi). Fillimi punimeve 1.6.1999, kohëzgjatja 18 muaj. Nuk është pjesë e Korridorit VIII.

Segmentet ku nuk kanë filluar punimet:

- Shkodër-Hani i Hotit (35 km): financuar Qeveria Italiane.
- Lezhë-Shkodër (40 km): financuar Qeveria Italiane.
- Ura e Matit-Ura e Drinit-Tapizë-Fushë Krujë (7 km): financuar BB.
- Lushnjë-Fier (32 km): financuar Qeveria Italiane.
- Fier-Vlorë (35 km): pa financim.
- Fier-Tepelenë (85 km): pa financim.
- Tepelenë-Gjirokastër (30 km): financuar nga Phare.

*Burimi:* Koha Jonë, 2000-03-14.

**V. INTERESAT GJEOSTRATEGJIKE.**

Skenarit të vështirësive të brendshme ekonomike të vendeve të Ballkanit, i shtohen dhe interesat ekonomike dhe politike mjaft komplekse të fuqive të mëdha. Nga njëra anë, SHBA duken pasive në shfaqjen e interesave të tyre në Ballkan.

Megjithatë, ato nuk harrojnë se në planet e tyre strategjike në afat të gjatë, drejtimi i zhvillimeve në pellgun e Mesdheut, shkon përtej mbrojtjes së aleatëve të tyre në rajon, Turqisë dhe Izraelit.

Kjo duket se do të diktojë një prezencë afatgjatë ushtarake të saj në Ballkan. Nga ana tjetër, Europa duket se është e preokupuar më tepër me problemet e saj të brendshme. Mjetet financiare, që ato kanë vënë në dispozicion të rajonit, janë krejtësisht të pamundura që të plotësojnë ekzigjencat e rimëkëmbjes së tij.

Ana tjetër e lojës, që reflektohet në ekuilibrat e brendshëm të brishtë të vendeve të rajonit, kufijtë e të cilëve kanë qenë objekt i ndryshimeve të përhershme përgjatë historisë, është kontrolli i kanaleve të lidhjes së vendeve me burimet energjitike (gazit dhe naftës) nga Kaspiku dhe Deti i Zi.

Rrjetet e reja të naftë dhe gazsjellësve që janë në studim, për shkak të investimeve të konsiderueshme që nevojiten, imponojnë që ato të kalojnë në territore të 'sigurta', ndërkohë që siguria në këtë rajon është e vogël.

Nga ana tjetër, Rusia kërkon të ruajë kontrollin e saj: me zhvillimet në Çeçeni, Moska duket se heziton në riparimin e naftësijellësit që del në Detin e Zi (në Novosibirsk) që nga Azerbajxhani dhe po projektin një gazsjellës të ri që do të dalë në portin gjeorgjian Supsa. Hipotezat e tjera ballafaqohen, gjithashtu, me të tjera probleme: Irani duket se nuk është i favorizuar (duke parë raportet e lidhjeve të tij me SHBA dhe Perëndimin), ndërsa konsorciumi i krijuar i quajtur "Central Asia Gas Pipeline" (ku bëjnë pjesë të gjitha vendet kryesore të interesuara), është shprehur i gatshëm të investojë dy miliardë dollarë në ndërtimin e një gazsjellësi prej 1400 km, nga Turkmenistani, përmes Afganistanit, deri në Karaçi (Pakistan).

Cili nga këto projekte do të realizohet është akoma e vështirë të thuhet: por tashmë është evidente që për rëndësinë e tyre, ato janë të destinuara të ndikojnë shumë mbi projektet (dhe mundësinë e financimit të tyre) e korridoreve europiane të transportit.

### **Box. 3: Projektet e energjitikës.**

Pas shpalljes së pavarësisë nga ish-Bashkimi Sovjetik, republikat e Azisë Qendrore kanë hyrë në fokusin e 'Lojës së Madhe' të superfuqive botërore. Arsyeya është e mirënjohur: burimet energjitike tepër të mëdha nëntokësore, veçanërisht në naftë dhe gaz.

Azia Qendrore dhe Azerbajxhani në një sipërfaqe prej 3,937,600 km<sup>2</sup> (Kazakistani 2,717,000 km<sup>2</sup>; Uzbekistani 447,400 km<sup>2</sup>; Turkmenistani 488,100 km<sup>2</sup>; Kirgiztani 198,500 km<sup>2</sup> dhe Azerbajxhani 86,600 km<sup>2</sup>). Kjo sipërfaqe është gati sa 2/3 e sipërfaqes së gjithë kontinentit Europian.

Azerbajxhani, Kazakistani dhe Turkmenistani së bashku, renditen në vend të tretë në botë në zotërimin e rezervave të naftës, pas Lindjes së Mesme dhe Siberisë. Gjithashtu, Turkmenistani, Kazakistani dhe Uzbekistani zotërojnë gati gjysmën e rezervave të njohura botërore të gazit. Veç naftës dhe gazit, ky rajon është i pasur dhe me rezerva burimesh strategjike, si uranium, ar dhe minerale joferrorë.

Është për këto arsye që rajoni është bërë qendra e vëmendjes së diplomacisë botërore.

Për shkak të lidhjeve historike etnike dhe kulturore, Turqia është tërësisht e përfshirë në këtë lojë, në projektet e linjave të transportit të energjisë dhe daljen e tyre në tregun botëror.

Nëse do të realizohen, naftë dhe gazsjellësit e planifikuar Baku-Ceyhan; Tengiz (Kazakistan)- Deti Kaspik – Ceyhan; dhe Turkmenistan – Iran – Ceyhan, do t'i japin Turqisë një pozicion tepër strategjik në kontrollin e linjave energjitike që dalin nga Azia Qendrore drejt Europës dhe Mesdheut.

Lidhur me shfrytëzimin e burimeve të naftës dhe gazit në Detin Kaspik, "Statusi Ligjor i Detit Kaspik" po tërheq vëmendjen e fuqive të mëdha. Marrëveshja përfundimtare ndërmjet Kazakistanit dhe Federatës Ruse, që e pranon "Kaspikun" si një "det", ka kontribuar në rritjen e paqartësive të marrëveshjes midis pesë shteteve që preken prej tij, ku Irani deklaroi se nuk e njeh marrëveshjen e konkluduar midis Federatës Ruse dhe Kazakistanit.

Ndërkohë që administrata amerikane e ka bërë të njohur që mbështet një korridor energjistik (për naftën dhe gazin) nga rajoni i Detit Kaspik në Turqi.

Dilemat dhe mosmarrëveshjet e diplomacisë botërore dhe rajonale edhe për këtë çështje, vazhdojnë të mbajnë 'peng' dhe projektet e naftë dhe gazsjellësve të vendit. Projekti i studjuar nga kompania AMBO (që në fakt është një konsorcium midis shteteve të Shqipërisë, Maqedonisë dhe Bullgarisë) akoma nuk mund të thuhet se është përcaktuar përfundimisht.

## **VI. POZICIONI I GREQISË NË RAPORT ME KORRIDORIN VIII.**

Në Samitin e shefave të shteteve europiane në ESSEN (dhjetor 1994), ndër projektet prioritare të transportit europian, Greqia përfitoi dy projekte: projektin e rrugës *Egnatia* dhe projektin *PATHE*.

Projekti *PATHE* (shkurtim për Patra-Athinë-Selanik), siç del dhe nga emri i tij, bën lidhjen e

Patrës me Athinën dhe, në vazhdim, me Selanikun. Projekti përfshin një gjatësi rrugore (rehabilitim të rrjetit rrugor ekzistues) prej 860 km me kosto totale prej 3880 milionë euro dhe kompletimi i punimeve është planifikuar për vitin 2002.

Rruga *Egnatia*, me një gjatësi prej 780 km, kosto totale prej 2480 milionë euro, planifikuar të kompletohet brenda vitit 2002, realizon lidhjen e Portit të Igumenicës dhe përshkon gjithë Greqinë e Veriut deri në Aleksandropulos (kufiri me Turqinë), si dhe ka degëzimet me Bullgarinë dhe Shkupin (pjesë e korridoreve paneuropiane). Ajo qëndron në paralel jugor të Korridorit VIII që pritet të përshkojë vendin tonë me drejtim Shkupin deri në Varna/Burgas.

Siç shihet, këto dy projekte përfundojnë brenda një kohe shumë më të shkurtër nga sa pritet të realizohen segmentet rrugore të korridorit shqiptar Lindje-Perëndim, i cili në shumë segmente akoma nuk ka filluar dhe nuk ka financimet që kërkohen.

Akset kryesore të rrjetit rrugor të Greqisë janë:

- Aksi Perëndimor: me drejtimin Patra/Igumenicë–Itali-Austri-Gjermani.
- Aksi Qendror: me drejtimin Greqi Qendrore/Veriore – FYROM- ish-Jugosllavi –Kroaci-Sllloveni-Austri-Gjermani (nëpërmjet Korridorit X); dhe
- Aksi Lindor: me drejtimin Greqi-Bullgari-Rumani-Moldavi/Ukrahinë-Rusi (nëpërmjet Korridoreve IV dhe V).

Kjo do të thotë se zhvillimi i Portit të Igumenicës, do të zhvendoste gjithë aktivitetin tregtar të pritshëm që të përshkojë 'urën e Adriatikut' nga Porti i Durrësit, duke siguruar dalje të menjëhershme për në Turqi.

Nga ana tjetër, këmbëngulja (ose koncensioni) e Shkupit për daljen e Korridorit X në Follorinë e Selanik dhe bashkimin e tij me rrugën *Egnatia*, i siguron 'valvolën e sigurimit' 'në rast se... diçka' ndodh në marrëdhëniet me Tiranën.

Duke shtuar dhe vendimin për zgjatjen e Korridorit IV nga Sofja në Selanik, pa dyshim që vendos Portin e Selanikut në pozita privilegjuese në kryqëzimin e trafikut të mallrave.

Në këtë kuptim, lidhja apo moslidhja e Shqipërisë (rruga lidhëse nga Pogradeci me Follorinë duke u bashkuar me Korridorin X me dalje në Selanik) me Selanikun, besoj se nuk e ndryshon aspak pozicionin e këtij porti në raport me korridoret e transportit.

Në planin politik, një lidhje e tillë mund të shërbente si kundërpeshë e vendimit të Shkupit, ndërsa në planin ekonomik, kjo lidhje do të shërbente si një zgjedhje tjetër alternative për transportuesit e mallrave.

(Ndërsa vendimet e ndërtimit të korridoreve udhëhiqen më tepër nga konsiderata politike, shfrytëzimi dhe zgjedhja e tyre është subjekt i konsideratave të avantazheve që i ofrojnë operatorëve privatë).

Mbi këto konsiderata, gjykojmë se, në dallim nga propoganda e deritanishme, nuk është Porti i Selanikut konkurenti i porteve shqiptare të Durrësit/Vlorës. Mendojmë se konkurrenca do të vijë kryesisht nga portet e Igumenicës dhe të Patrës.

Në thelb, lidhjet që korridoret X dhe IV i sigurojnë Greqisë me rrugën *Egnatia*, praktikisht e nxjerrin Shqipërinë "një xhep" në gjithë vendet e rajonit.

Ndoshta, dhe interesat strategjike të Italisë nuk mund të jenë aq persistente, sa kohë që ura e saj mbi Adriatik mund të kanalizohet në veri, nëpërmjet Portit të Rijekës dhe Koperit, ndërsa në jug, nga Igumenica.

Argumenti në këtë rast mund të mbështetet nga fakti se largësia më e madhe e transportit do të kapërcehej nga ulja e kohës së vonesave në transportin e mallrave.

Kështu, ngarkesat e ardhura nga Perëndimi të destinuara për në Lindje (Turqi dhe më tej), në këtë rast do të kalonin vetëm në dy pika doganore (hyrje-dalje në Greqi dhe hyrje-dalje në Turqi), ndërkohë që tranzitimi i mallrave nga Vlora dhe Durrësi, do të kërkonte më shumë procese administrative doganore, gjë që në çdo rast do të ishte e dëshirueshme të shmangej nga subjektet.

Po për të njëjtat arsye, edhe për tranzitimin e mallrave që do të kalonin nëpërmjet porteve shqiptare, përsëri interesat e subjekteve private (gjithmonë për tranzitin drejt Lindjes) do të ishte e mundur të zhvendoseshin më tepër drejt Selanikut se nga Shkupi, Bullgaria dhe pastaj në Turqi e më tej.

Nga ana tjetër, janë rritur presionet nga grupet e brendshme të interesave në Greqi për dhënien e statusit 'të zonës së lirë' për portet e Igumenicës dhe të Patrës (veç porteve të Pireut dhe tre porteve të tjera në ishuj që e gëzojnë këtë status). Kjo do të përbënte dhe një tjetër faktor shtesë në rritjen e pozicionit konkurrues të këtyre dy porteve në raport me portet e Vlorës dhe të Durrësit si 'urat lidhëse' të Adriatikut.

## VII. POZICIONI I ITALISË.

Interesat italiane për Korridorin VIII mendoj se qëndrojnë në dy plane:

Së pari, në përfshirjen si pikënisje të këtij korridori jo të Durrësit/Vlorës, por të Barit/Brindizit. Kjo nënkupton sigurimin e financimeve në kuadrin e këtij projekti për dy portet e tyre si ura lidhëse mbi Adriatik. Në këtë mënyrë, Italia siguron fuqizimin e të gjitha kanaleve të daljes drejt Lindjes (Koper, Rijeka, Durrës dhe Patra/Igumenicë).

Së dyti, financimi nga ana e Qeverisë Italiane i disa segmenteve rrugore të 'Korridorit' Veri-Jug, duket se shpreh synimet gjeostrategjike për një prezencë në Ballkan, dhe veçanërisht në territoret me popullsi shqiptare. Portet shqiptare do t'i siguronin asaj daljen më të lehtë dhe të shpejtë në Shqipëri dhe në Kosovë. Veç kësaj, porti i Vlorës mund të jetë dhe terminali kryesor për kalimin e tubacionit të naftës/jellësit nga Burgas drejt Italisë dhe më tej në perëndim.

Duke u mbështetur në analizën e mësipërme mbi pozicionin e dy vendeve fqinje në raport me këtë korridor, mendoj se duhen mbajtur parasysht dhe këto fakte:

Kundërshtimi nga pala bullgare për përfshirjen e segmenteve lidhëse të Korridorit VIII për në Greqi ka për qëllim ruajtjen e pozitave të saj të privileguara në trafikun e mallrave nga portet shqiptare drejt tregut rus, por zgjidhja e propozuar nuk duket të jetë ekonomiksht e arsyeshme. Së pari, vendosja e Korridorit VIII mendoj se do t'i shërbente sidomos tranzitimit të mallrave kryesisht për në Turqi dhe më tej në Azinë Qendrore dhe jo për në Rusi. Duke parë hartën e korridoreve, shihet qartë se lidhja nga Veriu dhe Qendra e Europës me tregun rus, sigurohet plotësisht me korridoret e tjera paneuropiane. Është e vështirë që mendimi racional ekonomik i operatorëve privatë të shfrytëzonte një tranzitim nga Europa Veriore për daljen në tregun rus nëpërmjet Korridorit VIII. Pra, është kryesisht aktiviteti i pritshëm tregtar për në Azi, që suporton idenë e këtij korridori. Ndërkohë vetë Bullgaria ka siguruar një zgjatim të korridorit në kufirin e saj me Turqinë për në Aleksandropulos (pikë ku do të vendoset dhe terminali i gazsjellësit që vjen nga Burgas).

Por, nëse kundërshtimi bullgar është logjik nga këndvështrimi i interesave të tyre ekonomike dhe konkurruese, a është logjik qëndrimi i palës shqiptare? Veç konsideratave politike, që shprehen në këtë shkrim, mendoj se duhen mbajtur parasysht dhe disa probleme ekonomike. Zgjatimi i Korridorit VIII për lidhje me Selanikun, do të thotë shtim i gjatësisë rrugore edhe me segmente të reja, me një gjatësi prej gati 80 km rrjet rrugor, që do të thotë gati po kaq milionë dollarë investime. Kjo do të thotë, nga ana e saj, më shumë mundësi ekonomike për këtë zonë.

### VIII. AKTIVITETI I ORGANIZMAVE FINANCIARE EUROPIANE NË KORRIDORET PANEUROPIANE.

#### **Financimi i korridoreve paneuropiane (IV, V, VIII dhe X) nga BERZH:**

Vihet re se nga gjithë korridoret, ai i VIII ka tërhequr afër 5 për qind të totalit të financimit (103.1 milionë euro), ndërsa prioriteti kryesor i BERZH-it ka qenë financimi i Korridorit **IV** (me 725.7 milionë euro, ose 36% të totalit të financimeve të korridoreve); korridorit **V** (me 620.7 milionë, ose 31%) dhe **X** (me 585.2 milionë, ose 29%). Nga 1021 milionë euro (1993-1999) të dhëna për vendet e përfshira në korridoret përkatëse, financimet sipas shteteve kanë qenë:

<i>Shtetet</i>	<i>Financimi total (1993-1999), milionë euro</i>	<i>Në %</i>
<i>Shqipëria</i>	10	1
Bosnje-Herzegovina	32.7	3.2
Bullgaria	84.1	8.2
Kroacia	88.7	8.7
Rep. Çeke	17.8	1.7
Hungaria	329.4	32.2
Maqedonia	9	0.9
Rumania	279.4	27.4
Rep. Sllovaqe	15	1.5
Sllovenia	74	7.2
Ukrahina	80.9	7.9
<b>Totali</b>	<b>1021</b>	<b>100</b>

(Burimi: Ilogaritur mbi të dhënat e botuara nga EST-OVEST, NR.6, 1999.)

#### **Shihet se financimet e BERZH-it janë përqendruar më tepër:**

Në Korridorin IV, që kalon kryesisht në Europën Qendrore (nga Republika Çeke, Hungari, Rumani dhe del në Bullgari duke devijuar për në Turqi dhe Greqi);

Në korridorin V, që kalon në vendet që ndodhen në veri të vendit tonë (nga Kroacia, Sllovenia, Bosnja, me drejtim Budapestin e më tej në Ukrainë); dhe

Në korridorin X, që zbrit nga Austria/Hungaria, në ish-Jugosllavi dhe dalje në Greqi, duke u bashkuar me rrugën Egnatia.

#### **Financimi i BEI për korridoret paneuropiane, 1990-1999.**

Në milionë euro në

%

Korridori I	50	1
Korridori II	590	12
Korridori III	525	10
Korridori IV	1746	34
Korridori V	914	18
Korridori VI	400	8
Korridori VII	0	0
<i>Korridori VIII</i>	181	4
Korridori IX	54	1
Korridori X	641	13
<b>Totali</b>	<b>5101</b>	<b>100</b>

#### **Financimet e BEI në sektorin e transportit sipas vendeve: në milionë euro dhe në për qind, për vitet 1990-1999.**

Në milionë euro në

%

Estonia	76	1.4
Letonia	62	1.2
Lituania	124	2.3
Polonia	1265	23.7
Rep. Çeke	1160	21.7

Slovakia	322	6
Hungaria	297	5.6
Slovenia	615	11.5
Rumania	845	15.9
Bullgaria	381	7.2
Shqipëria	51	0.96
FYROM	130	2.44
<b>TOTALI:</b>	<b>5328</b>	<b>100</b>

(Burimi: llogaritur mbi të dhënat e botuara nga EST-OVEST, NR.6, 1999.)

Edhe në financimet e BEI, vërehet se prioritar ka qenë financimi i korridoreve IV, V dhe X.

Por, në përgjithësi vërehet dhe një aktivitet shumë i ngadaltë i vendit tonë me organizmat financiarë europianë. Nga të dyja këto institucione, vendi ynë nuk ka tërhequr më shumë se një për qind të totalit të financimeve të tyre në vendet e Europës Qendrore dhe Lindore të përfshira në këto korridore.

#### IX. DISA KONKLUZIONE TENTATIVE.

- Zhvillimet e ekonomisë së sotme botërore kanë bërë që konkurrenca të mos shtrihet vetëm midis vendeve apo shteteve të ndryshme, por dhe midis rajoneve. Në këtë kuptim, zhvillimi nuk mund të arrihet thjesht

në kuadrin e luftës dhe të sloganeve politike apo dhe vetëm pragmatizmit politik kombëtar, por me studimin e kujdeshëm të shkallës së kompetitivitetit të vendit apo të rajonit. Vetëm mbi këtë bazë, pragmatizmi politik mund të orientohet dhe më mirë në shërbim të interesave të vendit.

Nga kjo pikëpamje, 'fryrja' e opinionit të brendshëm mbi bazën e interesave kombëtare, duket se bie në kundërshti me iniciativat rajonale, të inkurajuara dhe të përkrahura nga komuniteti ndërkombëtar, në kuadrin e nismës më të rëndësishme të tyre deri më sot, në Paktin e Stabilitetit për Europën Juglindore. Do të ishte më e mençur që interesat kombëtare të mos pësjelloheshin në zhurmën e shtypit, i cili i jep atyre dukjen e nxitjes së 'nacionalizmit shqiptar' (që më tepër është fallso dhe i fryrë).

- Pragmatizimi politik nuk mund të nënkuptojë orientimin e drejtimeve të zhvillimit brenda "një korridori" të vetëm lëvizjeje, por një diversitet të tyre. Në këtë kuptim, lidhja "e linjës kryesore" të Korridorit VIII me anë të "një dege" me Selanikun, nuk do të nënkuptonte zhvendosje të vendit tonë nga korridori në fjalë dhe anashkalim të tij, por do të shërbente si "një valvolë sigurimi" në aspektin politik dhe një diversitet mundësish për lidhje dhe komunikim, që i ofrohet agjentëve ekonomikë.

Si mund të shpjegohet ndryshe, p.sh., fakti që Bullgaria me portet e saj të Varna dhe Burgas mund të ishte e pakonkurrueshme për daljen në Detin e Zi, pranon lidhjen e saj me portin e Selanikut, nëpërmjet zgjatimit të Korridorit IV; apo fakti që Shkupi vendos për dy degëzime të zgjatimit të Korridorit X në territorin e tij duke u lidhur me rrugën Egnatia në Follorinë dhe portin e Selanikut. Vetë kompleksiteti i marrëdhënieve ndërmjet vendeve ballkanike, bëhet një faktor shtesë në favor të diversitetit të kanaleve të lidhjeve të rrjeteve rrugore që do të përshkojnë rajonin.

- Diplomacia politike shqiptare, veç njohjes së problemit dhe orientimit të diplomacisë ekonomike, duhet ta ndjejë veten *fort* si pjesë të kësaj të fundit. Do të ishte me shumë rëndësi që Ministria e Punëve të Jashtme të shfaqte në publik linjat e përgjithshme të gjeopolitikës ekonomike të vendit (për aq sa kjo është e domosdoshme dhe e rëndësishme për publikun), gjë që do të kontribuonte në qartësimin e një pjese "të mjegullnajës" që mbështjell çështjen e korridoreve në veçanti, dhe orientimin e lidhjeve ekonomike të vendit, në përgjithësi. Pa gjetjen e ekuilibrave dhe të kompromiseve mes vendeve të përfshira në këtë projekt, financimi i tij do të vazhdojë të zvarritet dhe më tej, gjë që nuk do të ishte aspak në dobi të vendit. Do të ishte prioriteti kryesor i diplomacisë tonë gjetja e rrugëzgjidheve më të përshtatshme në ndërtimin e aleancave me vendet e rajonit me qëllim kapërcimin e mosmarrëveshjeve që janë krijuar.



- Forcimi i diplomacisë ekonomike ndoshta mund të nënkuptonte ose një ridimensionim të objektivave të politikës së jashtme dhe organizimin dhe angazhimin e Ministrisë së Jashtme në përmbushje të tyre, ose një rikonsiderim të varësisë së të ngarkuarve me problemet ekonomike të personelit të ambasadave tona jashtë vendit.
- Konfuzioni i krijuar rreth 'çështjes së korridorit' është kontribut i mungesës së transparencës së qeverisë para publikut. Këtu kanë kontribuar ndjeshëm edhe deklaratimet kontradiktore të vetë anëtarëve të qeverisë, duke e emërtuar herë si 'superstradë' (rrugë 2+2) dhe herë si 'autostradë' (3+3). Nënshkrimi i marrëveshjeve të bëra nga disa ministra me qeveritë e vendeve fqinje (Greqi dhe Itali), nuk janë pasqyruar dhe analizuar nga autoritetet zyrtare në median e përditshme për t'i dhënë publikut informacionin e nevojshëm për një çështje kaq kritike dhe të ndjeshme. Dhe më tej, duket se mungon impenjimi i strukturave përkatëse të qeverisë për t'u azhurnuar me 'diplomacinë' e këtij problemi. Kështu, nëse në burimet zyrtare italiane deklarohet se porta e korridorit fillon në Bari/Brindizi, autoritetet zyrtare shqiptare vazhdojnë të deklarojnë se porta e fillimit të korridorit është Durrësi/Vlora. Mungesa e burimeve zyrtare të informacionit është faktori kryesor "i tymnajës" së krijuar në opinionin publik, por dhe i vështirësisë që ndeshin analistët për qartësimin e problemit.
- Megjithëse i deklaruar si prioriteti kryesor i qeverisë, duket se kjo e fundit ka qenë e paaftë në marrëdhëniet e saj me organizmat financiarë, gjë që vihet re nga nivelet minimale të financimeve të përfituara në raport me të gjitha vendet e tjera të përfshira në rrjetet rrugore paneuropiane.
- Edhe në financimet e siguruara, firmat e përzgjedhura në realizimin e segmenteve rrugore kanë manifestuar vonesa të konsiderueshme në afatet kohore të punimeve. Kjo është në përgjegjësinë direkte të autoriteteve shtetërore kompetente, duke shprehur një indiferencë të pakuptimtë të tyre. Po kaq indiferencë duket se manifestohet dhe në thithjen e fondeve të angazhuara nga organizmat financiarë për këtë projekt. Bie në sy fakti që BEI ka deklaruar disa herë (biles, deri dhe në kërcënim) se Ministria e Transporteve nuk po tërheq fondet e akorduara për Portin e Durrësit. Heshtja e ministrisë përkatëse përballë deklaratave të tilla të bëra publike në shtyp duket shumë e çuditshme.
- Ndërsa Qeveria Shqiptare nuk është në gjendje të diktojë diplomacinë europiane e botërore në realitetet e sotme gjeopolitike, ajo që mund të bëhet është adoptimi i vendit ndaj këtyre realiteteve, me qëllim ruajtjen e pozitave konkurrenciale të vendit në raport me rajonin. Në këtë kuptim, mendojmë se ndonëse konkurrentët më eminentë të porteve të Durrësit dhe të Vlorës janë portet e Igumenicës dhe të Patrës, zhvendosja e vëmendjes së opinionit publik tek 'rreziku' që përbën Porti i Selanikut, mendojmë se nuk do të sjellë asnjë dobi për çështjen në fjalë. Por, ajo që mund të bëhet është dhënia e "një statusi ekonomik" më të privilegjuar për portet tona, siç mund të ishte dhënia e statusit të porteve të lira. Kujtojmë këtu se zonat përreth janë zhvilluar nga aplikimi i politikave të tilla (portet e Triestes, Pierut, Maltës etj.), gjë që vazhdon t'u japë atyre një pozicion të favorshëm në raport me portet tona. Këtë lloj statusi po e kërkojnë dhe grupet e caktuara të interesave për portet e Igumenicës dhe të Patrës.

**Selami Xhepa**

**Specialist**

**Sektori i Kërkimeve**

#### **BIBLIOGRAFI:**

Achille Vinci Giacchi (ministër fuqiplotë; këshilltar diplomatik i Ministrit të Transportit dhe Lundrimit, Romë) *"Il disegno di una rete transeuropea di trasporto"*, Est-Ovest, nr 6/1999.

Vincenzo Calogero, Stefano Martini, *"La BERS e i corridori di trasporto Pan-europei: il contributo dell'InCE"*, Est-Ovest, nr. 6/1999.

Ēalter Cernoia, Massimo Cingolani, "Prestiti Bei per lo sviluppo dei trasporti in Europa centrale e orientale: il Corridoio V", Est-Ovest, nr. 6/1999.

**Aneksi 1:**

**Linjat e korridoreve paneuropiane:**

Korridori I	Helsinki-Talin-Riga–Kaunas-Varshavë & Riga- Kaliningrad – Gdansk
Korridori II	Berlin – Varshavë – Minsk – Moskë – Nizhni Novgorod
Korridori III	Berlin/Drezden-Vriclav-Lvov-Kiev
Korridori IV	Berlin/Nuremberg/Drezden – Pragë- Bratislavë- Gyor- Budapest – Arad-Bukuresht- Kostanca/Kraiova – Sofie – Selanik/Plovdiv – Stamboll
Korridori V	Venecie-Trieste/Koper – Lubiana – Budapest – Uzgorod – Lvov+ Bratislavë – Zilina – Kosice – Uzgorod+ Ploce – Sarajevë- Osijek – Budapest
Korridori VI	Gdansk – Katowice- Zilina+Torun – Poznan
Korridori VII	Danub: gjithë portet e Danubit në EQL
Korridori VIII	Durrës- Tiranë – Shkup – Sofie + Plovdiv – Burgas- Varna
Korridori IX	Helsinki –Shën Petersburg – Moskë/Pskov – Kiev – Ljubasevka – Kishinau-Dimitrovgrad – Aleksandropuli+ Odesa – Ljubevska – Kiev – Minsk – Vilnius – Klaipeda/Kaliningrad
Korridori X	Salzburg – Lubjana – Zagreb – Beograd – Nish – Sofje – Velesh – Selanik + Budapest – Novi Sad – Beograd - Nish – Sofje – në korridorin IV për Stamboll + Velesh – Bitola – Follorinë – Via Egnatia

**Rrjeti i korridoreve paneuropiane në Europën Qendrore e Lindore.**



Burimi : EST – OVEST, Nr. 6.