

RRUGËT APO EKONOMIA TJETËR?

www.altax.al

Rrugët apo ekonomia tjetër?

Shpërndarja e shpenzimeve për infrastrukturën, sipas vlerës së shtuar ekonomike të zonave të vendit apo ka qenë e lidhur me stimulin politik?

Le ta shikojmë së bashku!

PËRGATITJA DHE SHPËRNDARJA



ANALIZË POLITIKO - EKONOMIKE

POLITICAL - ECONOMIC ANALYSIS

**Studime Ekonomike
dhe Politike Shqiptare**

Rrugët apo ekonomia tjetër?
Roads or other economy?

Nr. 2024/12/20

www.altax.al

info@altax.al

Datë 01.12.2024

Tiranë, Shqipëri

ALTAX - Qendra Ekonomike dhe Fiskale Shqiptare është një qendër kërkimore dhe zhvilluese jofitimprurëse me bazë në Shqipëri. Ajo analizon politikën ekonomike dhe fiskale të brendshme dhe të jashtme shqiptare për të ofruar një burim të besueshëm ekspertize mbi faktorët politikë, ideologjikë, kulturorë, ekonomikë dhe historikë që ndikojnë në politikat shqiptare ndaj Ballkanit Perëndimor dhe më gjerë. Bashkëpunimi me akademikët dhe ekspertët fiskalë ndihmon në zgjerimin dhe krijimin e një audience gjithëpërfshirëse në ndihmë të rritjes së kapaciteteve fiskale në Shqipëri dhe Kosovë.

Ne analizojmë ekonominë, sistemin tatimor, llogaridhënien e politikanëve duke parë kryesisht nivelin kombëtar dhe rajonal të treguesve makro dhe mikro, të dhënat statistikore, tregun, buxhetin e qeverisë, të dhënat e tregut të punës dhe tendencat sektoriale. Edhe pse janë qytetarët ata që përcaktojnë në fund drejtimin e ekonomisë dhe shoqërisë, qeveritë ndikojnë në të edhe nëpërmjet politikës fiskale dhe monetare. Ne ofrojmë për donatorët, organizatat dhe palët e tjera analizën e duhur të temave që janë interesante edhe për parashikimet e ardhshme.

Në Think Tank-un tonë, ne mund të:

- Realizojmë një analizë paraprake mbi politikat ekonomike
- Përgatitim një model të ekspertizave dhe politikave
- Organizojmë studime dhe raporte bazuar mbii partnership me individë dhe organizata
- Përgatitim analizë tregu dhe faktorësh ndikuesë
- Analizojmë të gjitha të dhënat për reflektimin e duhur politik

Informacioni i kontaktit

Rrugët apo ekonomia tjetër? gjendet online në [ALTAX](#)

Nëse keni kërkesa apo pyetje dërgojini tek [altax](#)

ALTAX - Albanian Economic and Fiscal Center is a non-profit research and development center based in Albania. It analyzes Albanian internal and external economic and fiscal policy to provide a reliable source of expertise on the political, ideological, cultural, economic and historical factors influencing Albanian policies towards the Western Balkans and beyond. Cooperation with academics and fiscal experts helps to expand and create a comprehensive audience to help increase fiscal capacities in Albania and Kosovo.

We analyze the economy, the tax system, the accountability of politicians looking mainly at the national and regional level of macro and micro indicators, statistical data, the market, the government budget, labor market data and sectoral trends. Although it is the citizens who ultimately determine the direction of the economy and society, governments also influence it through fiscal and monetary policy. We provide donors, organizations and other parties with the right analysis of topics that are also interesting for future forecasts.

At our Think Tank, we can:

- We carry out a preliminary analysis on economic policies
- Preparation of a model of expertise and policies
- We organize studies and reports based on partnerships with individuals and organizations
- Preparation of market analysis and influencing factors
- We analyze all data for proper political reflection

Contact information

Roads or other economy? is available online at [ALTAX](#)

If you have requests or questions, send them to [altax](#)

KUSHTET E PËRDORIMIT DHE ZBATIMIT

Rrugët apo ekonomia tjetër? është një studim i mbështetur nga ALTAX, si një dokument politikash dhe mbajtje qëndrimi. Ky dokument prezantohet për qëllime të diskutimit dhe debatit bazuar mbi argumente dhe komente profesionale nga të gjithë grupet dhe aktorët e interesuar.

Çdo mendim i shprehur këtu është i autorit(ve) dhe jo i ALTAX. Analizat e shpërndara nga ALTAX mund të përfshijnë pikëpamje mbi politikën, por vetë ALTAX nuk mban qëndrime të politikave institucionale.

Ky punim është botuar nën përgjegjësinë e ALTAX. Mendimet e shprehura dhe argumentet e përdorura këtu nuk pasqyrojnë domosdoshmërisht pikëpamjet e drejtimit të ALTAX.

Nëse të dhënat (teksti dhe çdo përmbajtje) nga ky publikim shpërndahen ose riprodhohen, ato duhet të paraqiten me saktësi dhe t'i atribuohen burimit origjinal të cituar në këtë publikim. Kjo kërkesë për cilësinë e burimit duhet të shoqërojë çdo përdorim të të dhënave dhe komenteve, qoftë të marra drejtpërdrejt nga ALTAX ose nga një përdorues tjetër.

Përdoruesit që e bëjnë shkarkimin të disponueshëm për të tjerët nëpërmjet çdo lloj shpërndarjeje ose shkarkimi, pranojnë të bëjnë përpjekje të arsyeshme për të komunikuar dhe promovuar pajtueshmërinë nga përdoruesit e tyre përfundimtarë me këto kushte.

Përdoruesit që tentojnë të shesin, si një produkt më vete, ose pjesërisht, duhet së pari të marrin leje nga Qendra ALTAX.

Fjalët kyçe: #infrastruktura #transporti #investime #rruge #ekonomia #buxheti #qeveria #politika

Kodi JEL: E50, H10, H50, H60, N70

© Të gjitha të drejtat e rezervuara

Përmbajtja e këtij studimi mund të përdoret lirisht nga përdoruesit, por jo për qëllime fitimprurëse, me kusht që çdo riprodhim i tillë të shoqërohet me njohjen e Qendrës ALTAX si burim i informacionit.

TERMS OF USE AND APPLICATION

Roads or other economy? is a study supported by ALTAX, as a policy and position paper. This paper is presented for the purposes of discussion and debate based on arguments and professional comments from all interested groups and actors.

Any opinions expressed herein are those of the author(s) and not of ALTAX. The analyses disseminated by ALTAX may include policy views, but ALTAX itself does not hold institutional policy positions.

This paper is published under the responsibility of ALTAX. The opinions expressed and the arguments used herein do not necessarily reflect the views of ALTAX management..

If data (text and any content) from this publication is distributed or reproduced, it must be accurately presented and attributed to the original source cited in this publication. This source quality requirement must accompany any use of data and comments, whether obtained directly from ALTAX or from another user.

Users who make the download available to others through any type of distribution or download agree to use reasonable efforts to communicate and promote compliance by their end users with these terms.

Users attempting to sell, as a stand-alone product, or in part, must first obtain permission from the ALTAX Center.

Keywords: #infrastructure #transport #investments #roads #economy #budget #government #politics

JEL Code E50, H10, H50, H60, N70

© All rights reserved

The contents of this study may be used freely by users, but not for profit purposes, provided that any such reproduction is accompanied by the acknowledgment of the ALTAX Center as the source of the information.

Konsiderata

(ALBANIAN) Ky dokument politikash është prodhuar nga Stafi Kërkimit dhe Analizës së të Dhënave, i udhëhequr nga zj. Aurela Gjokutaj, me kontributin edhe të ekspertëve pranë ALTAX.

Në mënyrë të veçantë, autorët i përgëzojmë për modelimin dhe parashtrimin e problemeve dhe analizave, ku të dhënat statistikore janë paraqitur saktë dhe janë renditur si dhe sa duhet. Ne i falënderojmë edhe përpunuesit e të dhënave statistikore, përsa ilustronë analizën e plotë dhe që përshkruajnë momentet kryesore të lidhura me temën e infrastrukturës, transportit si politikë kryesore dhe financimit nga buxheti duke konsideruar edhe balancën në rishpërndarje dhe fokus politik.

Autorët dëshirojnë të falënderojnë gjithashtu edhe ekspertët që bashkëpunojnë me ALTAX, të cilët japin mendime të vlefshme profesionale dhe etike, me ndikim në këtë dokument.

Një falënderim i veçantë shkon për dizajnerin për formatimin e bërë këtij publikimi si dhe për ndihmën në vijimësi që është nevojitur për të zbatuar publikimet tona në aplikacionin ALTAX që mund të shkarkohet në [App Store](#) dhe [Google Play](#).

ALTAX falënderon në mënyrë të dedikuar gjithë ndjekësit dhe lexuesit e publikimeve tona duke na motivuar për një vijimësi të mëtejshme të punës sonë në rolin e një komentatori të financave publike, politikës fiskale, ligjit tatimor, edukimit fiskal, politikave sociale dhe pabarazive sociale në shpërndarjen e mirëqenies duke vlerësuar zhvillimin e politikave me qëllim promovimin e zhvillimit në Shqipëri të krahasuara me vendet në rajon dhe botë.

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

Acknowledgement

(ENGLISH) This policy document was produced by the Research and Data Analysis Staff, led by Ms. Aurela Gjokutaj, with the contribution of experts at ALTAX.

In particular, we congratulate the authors for the modeling and presentation of the problems and analyses, where the statistical data are presented correctly and are listed as and as necessary. We also thank the processors of the statistical data, as they illustrate the complete analysis and describe the main moments related to the topic of infrastructure, transport as a main policy and financing from the budget, considering also the balance in redistribution and political focus.

The authors would also like to thank the experts collaborating with ALTAX, who provided valuable professional and ethical opinions, which influenced this document.

A special thanks goes to the designer for the formatting of this publication in the ALTAX application that can be downloaded from the [App Store](#) and [Google Play](#).

ALTAX also dedicatedly thanks all the followers and readers of our publications motivating us for a further continuation of our work in the role of a commentator on public finances, fiscal policy, tax law, fiscal education, social policies and social inequalities in the distribution of well-being by evaluating the development of policies aimed at promoting development in Albania compared to countries in the region and the world.

For comments and clarifications, you can contact us through info@altax.com

SHKURTIME

BE	Bashkimi Evropian
Other economy	Sektorët e prodhimit, shërbimeve dhe tregtisë
FMN - IMF	Fondi Monetar Ndërkombëtar
IPA	Instrumenti për Asistencën e Para-Aderimit
IT	Information Technology – Teknologji Informative
INSTAT	Instituti i Statistikave
KE	Këshilli i Europës
MF	Ministria e Financave
PBB	Prodhimi i Brendshëm Bruto
TIK	Teknologjia e Informacionit dhe Komunikimit

Ndiqni ALTAX dhe Polifakt në mediat sociale,
Web dhe në Aplikacionin tonë



FISKALISTI

Ju jeni vendosur në fokusin tonë dhe
ne jemi në vëmendjen tuaj duke krijuar së bashku!



ALTAX - POLIFAKT

Ne publikojmë dhe shpërndajmë informacione,
analiza dhe studime në vijimësi.



ALTAX

Komunikoni përmes adresave të mediave sociale



ALTAX

Shikoni videot tona informative dhe edukuese



ALTAX.AL

Lexoni dhe shkarkoni analiza dhe studime unike



POLIFAKT.AL

Shikoni sa janë mbajtur premtimet politike



App Store
Google Play

Shkarkoni Aplikacionin t'ju vijnë direkt në cel.

Një marëdhënie mbi të përbashkëtat që na
bashkojnë në jetën e përditshme.

PËRMBAJTJA

	Parathënie	Faqe 10
	Abstract	Faqe 11
	Hyrje	Faqe 12
1.	Rrugët dhe fondet e buxhetit për to, 2001 - 2024	Faqe 14
1.1.	Projektet e rrugëve kryesore, modelet e financimit, afatet kohore dhe mekанизmat e mbikqyrjes dhe transparencës për llogaridhënie	Faqe 15
1.2.	Fondet e buxhetit për rrugët, 2001 - 2024	Faqe 20
2.	Ndikimi i rrugëve në ekonomi	Faqe 24
2.1.	A ka ndihmuar realisht infrastruktura në tërësi rritjen ekonomike?	Faqe 24
2.2.	Është fitimprurëse për të investuar në infrastrukturë kur rritja ekonomike mesatare është rreth 3% deri në 4%?	Faqe 32
2.3.	Orientimi i buxhetit dhe borxhit publik në infrastrukturë dhe ekonominë tjetër	Faqe 34
3	Rrugët apo ekonomia tjetër?	Faqe 40
3.1.	Ndikimi i infrastrukturës në vlerën e shtuar ekonomike	Faqe 41
	Mbyllje	Faqe 43

PARATHËNIE

Shpenzimet në infrastrukturë shpesh mendohen si një mënyrë e shkëlqyer për të stimuluar ekonominë, pavarësisht nga rezultati i projekteve individuale.

Shpenzimet e infrastrukturës mund të stimulojnë agregate të gjerë makroekonomikë si PBB-ja ose punësimi total. Megjithatë, për shkak se projektet e infrastrukturës kërkojnë shumë kohë për të filluar e mbaruar, ato nuk mund të ofrojnë gjithmonë stimul në kohën e duhur për të ndihmuar ekonominë në kohë të vështira. Shpenzimet e infrastrukturës janë më efektive nëse kompletojnë një nevojë që tashmë ekziston, zbatohen në kohën e duhur dhe vendosin para në duart e industrive dhe punëtorëve që janë të prekur nga një moment vështirësie apo zgjerimi ekonomik.

Shpenzimet e infrastrukturës krijojnë vende pune të përfshira në planifikimin dhe zbatimin e projekteve të ndryshme. Këto përfshijnë si punë intelektuale, po ashtu edhe fuqi punëtore. Projektet e infrastrukturës shpesh kërkojnë shumë muaj deri në disa vite për t'u përfunduar, që do të thotë se vendet e punës do të mbeten të zënë. Këta punëtorë më pas shpenzojnë të ardhurat e tyre në vend dhe ndihmojnë në stimulimin e ekonomisë. Për më tepër, pasi të përfundojnë projektet, qytetarët mund të përdorin në mënyrë më efektive transportin dhe shërbimet publike për të përmirësuar produktivitetin dhe mirëqenien.

Ne i trajtojmë këto gjetje duke sqaruar se shpërndarja e shpenzimeve për infrastrukturën, sipas vlerës së shtuar ekonomike të zonave të vendit ka qenë e lidhur me stimulin politik dhe shpesh është ndikuar nga konsideratat politike dhe elektorale.

Dokumenti politikave organizohet si më poshtë:

Pas hyrjes, prezantohen treguesit statistikore të inventarit të rrugëve dhe fondet e buxhetit për periudhën 2001 - 2024.

Në pikën e dytë japim qasjen mbi ndikimin në ekonomi të rrugëve.

Në pikën e tretë hedhim për diskutim përmes argumenteve nëse duhet vetëm infrastruktura apo edhe ekonomia tjetër në fokus të politikave dhe rishpërndarjes së buxhetit

Në mbyllje, janë paraqitur disa komente lidhur me mndësi për të kuptuar se sa i bën mirë shëndetit të ekonomisë, por edhe individëve dhe të ardhmes një qasje nga ajo që kemi sot dhe kush mund të jenë disa opsione që mund të elaborohen ndryshe nga qasja aktuale.

ABSTRACT

Infrastructure spending is often thought of as a great way to stimulate the economy, regardless of the outcome of individual projects.

Infrastructure spending can boost broad macroeconomic aggregates such as GDP or total employment.

However, because infrastructure projects take a long time to start and finish, they can't always provide the right stimulus to help the economy through tough times. Infrastructure spending is most effective if it fills a need that already exists, is implemented at the right time, and puts money in the hands of industries and workers who are affected by a downturn or economic expansion.

Infrastructure spending creates jobs involved in planning and implementing the various projects. This includes both intellectual work and labor.

Infrastructure projects often take many months to several years to complete, meaning that jobs will remain unfilled. These workers then spend their earnings locally and help stimulate the economy.

Moreover, once the projects are completed, citizens can use transport and public services more efficiently to improve productivity and well-being.

We address these findings by explaining that the distribution of infrastructure spending according to the economic value added of the country's areas has been linked to political incentives and has often been influenced by political and electoral considerations.

The policy document is organized as follows:

After the introduction, statistical indicators of road inventory and budget funds for the period 2001 - 2024 are presented.

In the second section, we provide an approach to the economic impact of roads.

In the third point, we discuss through arguments whether only infrastructure or the rest of the economy should be the focus of policies and budget redistribution.

In closing, some comments are presented regarding the possibility of understanding how much an approach from what we have today is good for the health of the economy, but also for individuals and the future, and what some options could be that could be elaborated differently from the current approach.

HYRJE

Rrjeti i transportit në Shqipëri nuk është gjithëpërfshirës për të gjitha format e transportit, por çdo komunitet dhe zonë janë plotësisht të aksesueshëm të paktën me rrugë në çdo kohë.

Investimi në infrastrukturën e transportit në dekada është investuar kryesisht nga fondet e buxhetit.

Arsyetimi politik është që të bëhen udhëtimet më të shpejta, më efikase në karburant ose më të parashikueshme për sa i përket kohës së udhëtimit.

Në përgjithësi, efekti ekonomik i investimeve në rrugë është zvogëlimi i kostos së udhëtimit, kryesisht për sa i përket kostos së kohës.

Nëse rritet besueshmëria e udhëtimit, atëherë kostot që lidhen me paparashikueshmërinë dhe rrezikun gjithashtu mund të reduktohen.

Thënë kjo, ne kemi shqyrtuar se si reduktimet në koston e lëvizjes mund të ndikojnë në kapacitetin e ekonomisë në çfarëdo zone dhe komuniteti, si për të prodhuar e tregtuar, por dhe për të konsumuar.

Është gjithashtu e rëndësishme të merret parasysh nëse efektet janë në aktivitetin ekonomik në nivel kombëtar apo lokal.

Ndoshta efekti potencial më i dukshëm është se përmirësimet e infrastrukturës mund të zvogëlojnë kostot e transportit të biznesit dhe kështu të ulin kostot e përgjithshme të prodhimit duke u mundësuar kështu bizneseve të operojnë në mënyrë më efikase¹.

Duke e parë këtë nga këndvështrimi i një biznes prodhues dhe eksportues, nëse investimi i transportit çon në uljen e kostove të transportit në krahasim me konkurrentët në vende të tjera, atëherë biznesi duhet të jetë në gjendje të fitojë pjesën e tregut dhe të zgjerohet.

Si rrjedhim, bizneset në zonat ku kostot e transportit kanë rënë prirën të zgjerojnë prodhimin dhe punësimin.

Nga pikëpamja e ekonomisë kombëtare prodhimi neto mund të rritet sepse kostot e përgjithshme kombëtare janë reduktuar. Megjithatë, mund të ndodhë gjithashtu që rritja e prodhimit në nivel lokal të zhvendosë prodhimin diku tjetër.

Megjithatë, përmirësimet e transportit ndikojnë në lehtësinë e lëvizjes dhe përmirësimet e infrastrukturës e bëjnë më të lehtë për njerëzit të punojnë diku tjetër mund të çojnë në kushte më të shtrënguara të tregut lokal të punës.

¹ Në nivelin më elementar në një treg konkurrues, kostot e ndryshueshme të reduktuara normalisht do të çonin në një rritje të prodhimit.

Ky lloj ndikimi ka të ngjarë të përfitojë një zonë në kurriz të një tjetre, përveç nëse përmirësimi i transportit rrit aksesin në punësim për njerëzit që më parë nuk ishin në gjendje të siguronin fare punësim.

Rrugët janë ndoshta një nga asetet më të rëndësishme të infrastrukturës pasi ato lehtësojnë, ndikojnë dhe mund të veprojnë si një tregues i zhvillimit të qëndrueshëm ekonomik.

Ato rrisin aksesin në shërbimet publike si kujdesi shëndetësor dhe arsimit, si dhe rrisin fleksibilitetin dhe zgjedhjen. Sa më e mirë të jetë aksesin, aq më të larta janë përfitimet që mund të ndikojnë në zhvillimin e ardhshëm ekonomik dhe përmirësimet sociale, veçanërisht në zonat me një mbizotërim të shërbimeve publike.

Teoritë makroekonomike mbi rritjen dhe zhvillimin ekonomik tregojnë rëndësinë e infrastrukturës publike në procesin e zhvillimit ekonomik..

Qëllimi kryesor i një rrjeti rrugor është të sigurojë lidhje, të cilat duhet të jenë të shpejta dhe të drejtpërdrejta, ndërmjet vendeve dhe destinancioneve². Struktura e një rrjeti rrugor normalisht ndjek një qasje hierarkike, ku rëndësia e një ndërlidhjeje rrugore varet nga rëndësia e vendndodhjeve që ajo lidh.

Në këtë këndvështrim fillon edhe analiza jonë lidhur me përmbushjen e kriterit të sasisë dhe cilësisë, sipas mundësive që mban buxheti për të investuar pikërisht projektet që optimizojnë përmbushjen e objektivave.

Në gjithë dokumentet e politikave të transportit dhe strategjitë që janë miratuar nga qeveritë në 24 vitet e fundit kanë shprehur ambicien për të lidhur prodhuesit me tregjet, punëtorët me vendet e punës, studentët me shkollën, të sëmurët me qendrat e shëndetit, pasagjerët me nevojat e tyre, si dhe vizitorët me destinacionet turistike.

Për këto arsye rrugët janë justifikuar nga qeveritë se duhet të bëhen duke shërbyer si jetike për çdo axhendë zhvillimi ekonomik.

1. Projektet e rrugëve dhe Fondet e buxhetit për to, 2001 - 2024

Prej vitit 2001 në Shqipëri, nga rrjeti rrugor i kategorive të ndryshme prej [3.794,4 kilometra](#) janë në shfrytëzim në vitin 2024 [3.606 kilometra rrugë](#) (rrugë urbane dhe interurbane kryesore dhe dytësore)³, ku 74.2% e tyre janë rrugë interurbane dytësore.

Ndërkohë, rrugët e tjera të hapura nga vetë bizneset dhe individët, si dhe rrugë të trashëguara dhe që janë pjesë e rrjetit kombëtar për transport të brendshëm ([rreth 10.500 kilometra](#)) konsiderohen nga statistikat se nuk mund të përfshihen në këtë inventar si më lart. Në këto rrugë duhet të kalojnë nëpër to [939.152 mjete rrugore](#), një indeks prej 390 mjete për 1.000 banorë⁴.

² https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/work/road-2022/road-infrastructure-2022.pdf

³ https://shtetiweb.org/wp-content/uploads/2012/10/strategjia_transportit.pdf

⁴ Në vitin 2022, numri mesatar i makinave të pasagjerëve për 1 000 banorë në BE ishte 560. Gjatë dekadës 2012-2022, numri mesatar u rrit me 14,3% (nga 490 në 560 makina pasagjerësh për 1 000 banorë)

1.1. Projektet e rrugëve kryesore, modelet e financimit, afatet kohore dhe mekanizmat e mbikqyrjes dhe transaprencës për llogaridhënie

Le të shikojmë më thellë në projekte specifike dhe modele financimi të përshtatura për zhvillimin e infrastrukturës rrugore të Shqipërisë.

Këtu më poshtë është një përshkrim i zgjeruar dhe gjithëpërfshirës që mbulon projektet dhe modelet e financimit, afatet kohore, planifikimin e detajuar të projektit dhe mekanizmat e mbikqyrjes për zhvillimin e infrastrukturës rrugore të Shqipërisë.

1. Analiza e detajuar e projekteve

1.1 Korridori Adriatiko-Jonian (A5)

Rëndësia:

Pjesë e Rrjetit Trans-European të Transportit të BE-së (TEN-T). Ky korridor rrugor transporti lidh Shqipërinë veriore me bregdetin e Adriatikut dhe Greqinë.

Seksionet kryesore:

a. Thumane-Kashar:

Lehtëson fluksin e trafikut midis Tiranës dhe Shqipërisë veriore. Integrohet me rrugët hyrëse të Aeroportit Ndërkombëtar të Tiranës.

b. Kakavijë-Sarandë:

E rëndësishme për turizmin dhe tregtinë në kufirin grek.

Konsiderata mjedisore:

Jep efekte minimale ekologjike duke përdorur teknikat e ndërtimit të gjelbër.

Financimi:

Përdoren grantet e BE-së përmes WBIF për rëndësinë e tij strategjike.

Futja e tarifave për të rikuperuar kostot dhe për të ruajtur cilësinë është veprimi i nevojshëm i rikuperimit të financimit në një periudhë afatgjatë.

1.2 Korridori VIII

Rëndësia:

Lidh Adriatikon (Durrësin) me Detin e Zi nëpërmjet Maqedonisë së Veriut dhe Bullgarisë. Rrit rolin e Shqipërisë si një qendër tregtare në Ballkanin Perëndimor.

Seksionet kryesore:

a. Durrës-Tiranë-Elbasan:

Përmirëson fluksin e lëvizjes për të reduktuar mbipopullimin në këtë rrugë kritike tregtare dhe të udhëtarëve.

b. Pogradec-Kapshticë:

Përmirëson aksesin në kufirin grek dhe rrit tregtinë ndërkufitare.

Financimi:

Kredi të Bankës Botërore për korridoret e mallrave.

Bashkëfinancimi i BE-së për lidhjen ndërkufitare.

1.3 Rruga e Rivierës Shqiptare (SH8)

Rëndësia:

Lidh destinacionet kryesore bregdetare: Himarë, Dhërmi dhe Sarandë.

Mbështet industrinë e lulëzuar të turizmit në Shqipëri.

Përmirësimet:

Afron vizitorët me pamje piktoreske, zona pushimi dhe barriera sigurie.

Krijon mundësi për korsitë për çiklizëm dhe këmbësorë për të promovuar eko-turizmin.

Financimi:

Tërheqja e investitorëve privatë të turizmit për bashkëfinancim.

Lëshimi i bonove të gjelbra për veçoritë e qëndrueshme të rrugëve.

1.4 Lidhshmëria e Rajonit Malor

Rëndësia:

Hap rajone si Tropojë, Theth dhe Valbona ndaj eko-turizmit dhe tregtisë lokale.

Projektet:

a. Rruga e Thethit:

Asfaltimi dhe përmirësimi i aksesit në Parkun Kombëtar të Thethit.

b. Rrugët hyrëse në Valbonë:

Forcon aksesin në këtë pikë të nxehtë turistike në rritje.

Financimi:

Partner me organizata ndërkombëtare financimi, që promovojnë eko-turizmin.

Përdorim i kredive të buta të mbështetura nga qeveria.

1.5 Unaza e Jashtme e Tiranës

Rëndësia:

Zbutet bllokimi kronik i trafikut në kryeqytet.

Përmirësimet:

Unaza me shumë korsi me sisteme inteligjente të menaxhimit të trafikut.
Integrohet me qendrat e transportit publik dhe programet e ndarjes së biçikletave.

Financimi:

Obligacione bashkiake të emetuara nga Tirana.
PPP me firmat e zhvillimit urban.

2. Si janë zbatuar ose mundet të zbatohen si modele të financimit?

2.1 Fondet e Bashkimit Evropian (BE).

a. Korniza e Investimeve të Ballkanit Perëndimor (WBIF):
Ideale për projekte si Korridori Adriatiko-Jonian dhe Korridori VIII.
Siguroni grante, asistencë teknike dhe bashkëfinancim.

b. Instrumenti për Asistencën e Para-Aderimit (IPA):
Shqipëria, si vend kandidat, kualifikohet për financimin nga IPA.
Përdorimi i fondeve për lidhjen rrugore rurale dhe infrastrukturën turistike.

c. Plani i Rritjes⁵

2.2 Partneritetet Publiko-Privat (PPP)

I përshtatshëm për projekte në shkallë të gjerë si autostrada me pagesë dhe anashkalime urbane.

Shembuj:

Kontratat e operimit me pagesë për autostradat kryesore.
Marrëveshjet e përbashkëta të të ardhurave me zhvilluesit privatë të rrugëve.

2.3 Obligacionet e gjelbra dhe sociale

Emetimi i bonove të gjelbra për të financuar praktikat e ndërtimit miqësore me mjedisin.
Obligacionet sociale mund të synojnë zhvillimin e rrugëve rurale, duke shfaqur përfitime shoqërore.

2.4 Bankat e Zhvillimit Shumëpalësh

a. Banka Botërore:

⁵ https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/document/download/9f9ac397-ca8a-4bde-8204-998e27ab4f51_en?filename=SWD_2024_242_2_EN_autre_document_travail_service_part1_v3.pdf

Kredi për përmirësimin e lidhjes rurale dhe rajonale.

Norma të favorshme interesi dhe plane afatgjata shlyerjeje.

Banka Botërore ka investuar mbi 2 miliardë dollarë në Shqipëri që nga viti 1991

b. Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH):

Mbështetje për infrastrukturën që nxit tregtinë rajonale, por mbi të gjitha sigurohet ekspertizë teknike dhe financiare për korridoret tregtare dhe zgjerimin e ekonomisë prodhuese.

2.5 Masa të brendshme të buxhetit të shtetit

a. Pagesa dixhitale:

Instalimi i sistemeve të pagesave në autostrada si A1 dhe A5.

Të ardhurat e përdorura për mirëmbajtjen dhe zgjerimin e rrugëve.

b. Taksat e mjedisit:

Rritja e taksave të mjedisit për turistët në pikat e hyrjes në kufi për të financuar mirëmbajtjen e rrugëve.

3. Fazat e përshtatshme dhe efektive të zbatimit të projekteve

Kush do të ishin afatet e nevojshme për të konsideruar efektive investimet në infrastrukturën rrugore.

a. Në terma Afatshkurtër (1-3 vjet) do të ishte:

Përfundimi i projekteve me ndikim të shpejtë si p.sh. Rruga e Thethit, Valbonës, Unaza e Tiranës, apo përmirësimet e rrugës së Rivierës për të mbështetur turizmin do të kishin dhënë një efekt të dukshëm në zhvillimin e këtyre rajoneve që fillojnë dhe mbarojnë këto rrugë.

Qasja e mundshme e financimit të mirëmbajtjes për projekte, si p.sh. rrugët turistike do të ishin mbështetja në tarifatat private, e cila mund të rëndojë qytetarët dhe bizneset e zonave, por në çdo rast studiohet mundësia e subvencioneve ose tarifave të kufizuara për përdoruesit lokalë, si u veprua në rastin e Rrugës së Kombit.

Një qasje tjetër do të ishin *Obligacionet e gjelbra*, për të financuar projekte miqësore me mjedisin ([p.sh.](#) përmirësimet e rrugës së Rivierës me korsi biçikletash), ku mund të tërhiqen investitorë vendas dhe të huaj të interesuar për zhvillim të qëndrueshëm.

Komenti jonë: Në fakt shumë nga rrugët e planifikuara (unaza e Tiranë) është duke e humbur efektivitetin nga zgjatja tej afateve të planifikuara.

b. Në terma Afatmesëm (3-7 vjet) do të ishte:

Nisja e seksioneve kryesore të [Korridorit Adriatiko-Jonian](#)⁶, fokusimi në përmirësimet e [Korridorit VIII](#)⁷, si dhe Bypass-et Urbane (p.sh. Bypass-i i Portit të Durrësit dhe zgjerimi i anashkalimeve dytësore të qytetit)

Qasja më e zgjuar do të ishin përdorimi nga Fondet e Bashkimit Evropian (Korniza e Investimeve të Ballkanit Perëndimor (WBIF).

Shembull: EBIF financoi më parë 28 milionë euro për infrastrukturën në Shqipëri.

Komenti jonë: Edhe për afatet për kryerjen e këtyre investimeve ende vijon që të mos përfitohet efektiviteti i nevojshëm në ekonomi, megjithë investimin në kohë dhe burime financiare dhe njerëzore, si dhe fokusin e madh të qeverisë.

c. Në terma Afatgjatë (7+ vjet) do të ishin:

Zgjerimi i rrjeteve rrugore rurale në rajone të largëta si Dibër dhe Kukës, finalizimi i lidhjeve të Korridorit VIII me Maqedoninë e Veriut dhe Greqinë, përfundimi i korridoreve rajonale dhe turistike, si dhe mirëmbajtja dhe përmirësimi i infrastrukturës së tarifave me teknologji të avancuara duke prezantuar dhe futur praktikën e munguar të sistemeve të automatizuara të mbledhjes së tarifave.

Qasja efektive për financim është Instrumenti për Asistencën e Para-Aderimit (IPA), për të përafuar Shqipërinë me standardet e BE-së duke bashkëpunuar me partnerët e BE-së për të siguruar financimin e IPA III për 2024–2027.

Komenti jonë: Në këto planifikime do të duhet një dialog i hapur dhe i gjatë lokal mbi edukimin dhe ndërgjegjësimin e komunitetit duke inkurajuar kontributin e qytetarëve për prioritetet dhe shqetësimet e rrugëve rurale.

4. Monitorimi dhe mbikëqyrja e projekteve

Ky moment është mjaft delikat dhe nevojitet një reformatim i procesit se si qytetarët dhe shoqëria civile do të hyjë në të dhëna të aksesueshme publikisht për afatet kohore të projektit, buxhetet dhe progresin.

Komenti jonë: Lejimi i qytetarëve në platformë diskutimi të hapur që të ndjekin zhvillimet dhe të raportojnë shqetësimet.

Mbikëqyrja mund të arrihet me krijimin e një paneli me përfaqësues nga qeveria, shoqëria civile dhe donatorët ndërkombëtarë duke përfshirë edhe auditime të rregullta për të siguruar llogaridhënie.

⁶ Seksionet kryesore: (a) Thumane-Kashar dhe (b) Kakavijë-Sarandë.

⁷ Seksionet kryesore: (a) Përmirësimi Durrës-Tiranë-Elbasan dhe (b) Pogradec-Kapshticë.

<https://monitor.al/devijimet-e-kushtueshme-te-korridorit-viii-2/>

Mbajtja e forumeve publike pa ndërprerje për të mbledhur informacion mbi prioritetet e rrugëve rurale, si dhe përdorimi i aplikacioneve celulare për komente mbi cilësinë e ndërtimit dhe sigurinë rrugore është qasja më e mirë e përbushjes së mbikqyrjes nga shoqëria civile dhe qytetarët.

Rezultatet e pritshme nga gjithë kjo qasje në afat kohor do të ishte:

Rritja ekonomike: Rritja vjetore e PBB-së 5–8% nga përmirësimi i tregtisë dhe turizmit.

Krijimi i vendeve të punës: Dhjetëra mijëra vende pune direkte dhe indirekte në ndërtim dhe mirëmbajtje.

Integrimi rajonal: Lidhje më të forta tregtare me fqinjët ballkanikë dhe BE-në.

Përmirësimi i standardeve të jetesës: Qasje më e lehtë në shërbime dhe tregje për komunitetet rurale.

1.2. Fondet e buxhetit për rrugët, 2001 - 2024

Në gjithë këto vite (2001 – 2024), buxheti i shtetit ka shpenzuar deri në 7.2 miliard Euro fonde të brendshme dhe të huaja për ndërtimin e disa rrugëve të reja dhe veprave të artit, si dhe mirëmbajtjen e rrugëve egzistuese⁸.

Gjatësia e rrugës për frymë ofron një perspektivë të rëndësishme ekonomike, pasi është e lidhur me [investimet në infrastrukturë dhe kostot e mirëmbajtjes për frymë](#). Treguesi i indeksuar i rrugëve varion nga 200 në Suedi në më pak se 35 në Letoni, Rumani dhe Maltë. Treguesi tenton të jetë më i ulët në shtetet anëtare lindore sesa në pjesën tjetër të BE-së.

Nëse këtë indeks e ndjekim për vendet e [Ballkanit Perëndimor](#) (rrugë kryesore dhe dytësore), shikojmë që në [Malin e Zi](#) është 11 kilometra për 1.000 banorë, në [Maqedoninë e Veriut](#) është 8 kilometra për 1.000 banorë, në [Serbi](#) është 7 kilometra për 1.000 banorë, në Bosnjë-Hercegovinë është 6 kilometra për 1.000 banorë dhe në [Kosovë](#) është 2 kilometra për 1.000 banorë.

Në Shqipëri indeksi është edhe më pak dhe arrin në 5.5 kilometra për 1000 banorë (nëse përfshijmë edhe gjatësinë e rrugëve të pashtruara dhe që nuk janë në të [dhënat statistikore](#) për gjatësinë e rrjetit rrugor).

⁸ Gjatë dekadës së fundit, [geveritë në BE](#) kanë shpenzuar mbi 300 miliardë euro në vit për transport. Investimet publike në transport arrijnë në 112 miliardë euro në vit, që përbën afërsisht një të katërtën e totalit të investimeve publike.

Ndërkohë investimet që shpenzohen për rrugët çdo vit janë 200 deri 220 Euro për banorë apo 200.000 – 220.000 euro për 1000 banorë.

Nga kjo shumë, [kostot e mirëmbajtjes](#) së rrugëve për frymë janë mesatarisht [10 Euro](#) për banor, me rritje 14% në raport me periudhën 2001 - [2011](#)⁹.

Përtej logjikës së hyrjeve dhe daljeve të rrugëve nga inventari i regjistrave të institucioneve të qeverisjes qendrore dhe vendore duket se mesatarja e shpenzimit për kilometër rrugë (bashkë me vepra arti) është dukshëm në vlerën 1.99 milion Euro.

Nga të dhënat e [INSTAT](#), inventari i rrugëve gjithsej është pakësuar me 213 kilometra edhe pse alokimet për fondin e rrugëve është sa 42% e gjithë investimeve të buxhetit për 24 vitet e fundit (2001 – 2024). Rrugët kanë përfituar fonde më shumë sesa është investuar për arsim, për shëndetësi dhe për shërbime sociale së bashku.

Edhe pse rrugë të reja janë bërë dhe efekti në ekonomi me gjasa është ndier sipas kontributit në rritjen ekonomike vjetore, një konstatim i rëndësishëm gjatë analizës sonë është mungesa e të dhënave të plota dhe konsistente, çfarë ndikon në transparencën e detyrueshme dhe llogaridhënien e domosdoshme, për një nga sektorët që ka përfituar fondet më të mëdha prej buxhetit (nga Taksat dhe Borxhet).

Nëse referohemi qeverisjeve për këto 24 vite, ato i përshkruajnë investimet në infrastrukturën rrugore, si një formë efektive të shpenzimeve qeveritare që kanë nxitur aktivitetin ekonomik jo vetëm në planin afatgjatë, por edhe në periudha më të shkurtra.

Në fakt, ndërsa është financuar sistematikisht për çdo vit nga 1% deri 2.1% e prodhimit të brendshëm, shihet se rritja ekonomike afatgjatë gjatë 24 viteve është mesatarisht 2.1% (nuk përfshihet viti 2020).

Vitet	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Investimet në rrugë	3.0%	1.8%	1.8%	2.0%	1.9%	2.6%	2.7%	5.2%	4.7%	2.7%	2.4%	2.1%	2.4%
Investimet e tjera	4.5%	2.7%	2.7%	3.1%	2.8%	3.2%	3.3%	3.4%	3.8%	2.7%	2.9%	2.5%	4.8%
Investimet gjithsej	7.4%	4.5%	4.5%	5.1%	4.7%	5.8%	6.0%	8.6%	8.5%	5.4%	5.3%	4.6%	7.3%
Rritja ekonomike	8.3%	4.5%	5.5%	5.5%	5.5%	5.9%	6.0%	7.5%	3.3%	3.7%	2.5%	1.4%	1.0%

Burimi: MF, BSH, INSTAT

⁹ https://arkiva.financa.gov.al/wp-content/uploads/2017/12/permbledhese_e_rregjistrit_te_borxhit_gjastemujori_2010.pdf

Investimet publike në rrugë dhe sektorët e tjerë të ekonomisë, 2014 - 2023 ¹⁰											(% PBB)
Vitet	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
Investimet në rrugë	2.1%	1.8%	1.0%	1.5%	1.4%	1.4%	1.7%	1.9%	1.8%	1.7%	
Investimet e tjera	2.3%	2.6%	3.1%	2.9%	3.3%	3.0%	3.4%	3.4%	3.6%	3.0%	
Investimet gjithsej	4.4%	4.4%	4.0%	4.4%	4.7%	4.4%	5.2%	5.3%	5.4%	4.7%	
Rritja ekonomike	1.8%	2.2%	3.3%	3.8%	4.0%	2.1%	-3.3%	8,9%	4,8%	3,9%	

Burimi: MF, BSH, INSTAT

Fondet e investimeve në rrugë në vite të caktuara (2009, 2012, 2013, 2014, 2020) kanë kaluar edhe rritjen e prodhimit të brendshëm, fakt që tregon pikërisht natyrën kundërciklike të ndërtimit të rrugëve.

Këto investime nuk e kanë dhënë efektin në ekonomi në periudhën e zbatimit, por të paktën disa vite mbrapa. Madje edhe kjo në rastin më të mirë kur është investuar bazuar mbi studime dhe analiza shteruese fizibiliteti (aty ku ndërli dhe prodhimi me konsumin, popullsinë dhe destinacionet e tregut).

Ndërkohë, nëse konsiderohen edhe [vonesat](#) në mbylljen e projekteve në afatet e planifikuara duket se investimet kanë krijuar një kosto edhe më të madhe për këtë arsye, që ndikon si në efektivitetin e fondeve, por edhe në mungesën e kontributit në ekonomi në kohën e planifikuar.

Problematikat e mëdha të zbatimit të projekteve janë kushtëzuar si nga faturat e mëdha të shpronësimeve, por edhe nga përzgjedhja e gabuar e projekteve, si dhe kontraktorëve zbatuesë.

Projektet e infrastrukturës rrugore në periudhën 2001 – 2024 kanë patur tre momente kulmore të financimeve në fonde të mëdha buxhetore, periudhat 1999 – 2001, 2006 – 2010 dhe 2021 – vazhdon) Në periudhën e parë (1999 – 2001) u synuan në mënyrë pjesërisht efektive rajonet veriore minerare dhe dalja drejt Kosovës dhe Maqedonisë së Veriut¹⁰, ndërkohë që shkëmbimet e mallrave ishin në nivele të ulëta dhe mbetën në po ato nivele.

Në periudhën e dytë (2006 – 2010), u vijua edhe më tej të zbatoheshin projektet e infrastrukturës rrugore veri-jug dhe lindje perëndim, si dhe financime në infrastrukturën interurbane dytësore.

Efkti në rritjen ekonomike industrisë më të prekura nga recesionet - ndërtimi dhe mallrat e qëndrueshme, por aftësia për të synuar një rajon specifik është më e ulët se programet e punësimit në shërbimin publik dhe ndarjes së të ardhurave. Në këto dy periudha regjistrohet edhe një rritje ekonomike për 8 vite të njëpasnjëshme me rritje nga 4.5% në vitin 2002 deri në 7.5% në vitin 2008.

Në periudhën e tretë (2021 – vazhdon) pesha e financimeve të buxhetit të shtetit në infrastrukturë është më e madhe në vlerë, por më e vogël në raport me PBB-në (krahasuar me dy periudhat e mëparshme).

¹⁰ <https://www.instat.gov.al/media/1472/foreign-trade-2005-2009.pdf>, faqe 14 dhe 24

Kjo qasje në vlerë ka një tendencë të ruajë një peshë specifike më të vogël se investimet në sektorët e tjerë të ekonomisë, por ndërkohë ka më shumë projekte në zbatim, të cilat kanë problem mbylljen e tyre me vonesë dhe si rrjedhim në humbje të efektit në kohë reale në ekonomi.

Në këtë periudhë, duket se kostot për të përfunduar punimet e pambyllura të investimeve të periudhës së dytë (si më lart), të cilat zgjatën kryesisht deri në vitin 2019, si dhe mirëmbajtja e stokut të rrugëve të investuara në këto periudha ka ndikuar në alokimin e një pjese të fondeve të buxhetit në këto drejtime, duke mos krijuar efektivitet, pasi llogariten për investime të kaluara dhe jo të reja.

2. Ndikimi i rrugëve në ekonomi

Shqipëria ka qenë e fokusuar në projekte rrugore, si Korridori Blu (autostrada Adriatiko-Joniane) dhe nisma të tjera kyçe të mbështetura nga Bashkimi Evropian dhe institucionet financiare ndërkombëtare. Këto projekte synojnë të integrojnë Shqipërinë me tregjet e BE-së dhe të përmirësojnë infrastrukturën e brendshme, duke sinjalizuar një rritje potenciale ekonomike afatgjatë.

Në përgjithësi, investimet e mirëplanifikuara në infrastrukturën rrugore në Shqipëri kontribuojnë ndjeshëm në rritjen ekonomike, integrimin rajonal dhe zhvillimin social. Megjithatë, suksesi i tyre varet nga ekzekutimi efektiv, mirëmbajtja dhe përafrimi i politikave.

Nga të dhënat fiskale të buxhetit të shtetit për gjithë periudhën shikojmë se investimet në infrastrukturën rrugore kanë shërbyer për qeveritë si elementë kryesorë të stimulit ekonomik në funksion të zhvillimit të ekonomisë. Periudhat prej vitit 2008 e në vijim duket se kanë një spirale të rritjes së financimit nga buxheti i shtetit me të paktën 80% më lart se në periudhat e mëparshme pas vitit 1992.

Si qasje politike, çdo qeveri ka zbatuar programe infrastrukturore në disfavor të investimeve në sektorët e tjerë (Arsim, shëndetësi) me synimin politik, që nëpërmjet këtyre investimeve në rrugë të nxiste zhvillimin në sektorët kryesorë ekonomikë, si:

- Turizmi, duke zhvilluar ekonomitë rajonale bazuar te peizazhet piktoreske, vendet historike dhe zonat bregdetare, të cilat varen nga transporti i aksesueshëm. Rrugët më të mira tërheqin më shumë turistë, duke rritur të ardhurat në hoteleri dhe sektorë të ngjashëm.
- Bujqësia, ku fermerët duhet të përfitonin nga kostot e reduktuara dhe dërgimi më i shpejtë i mallrave në tregje, duke rritur konkurrencën dhe të ardhurat.
- Prodhimi dhe Logjistika, ku infrastruktura e përmirësuar duhet të mbështeste zonat industriale dhe rrjetet logjistike, duke inkurajuar investimet e huaja direkte (IHD).

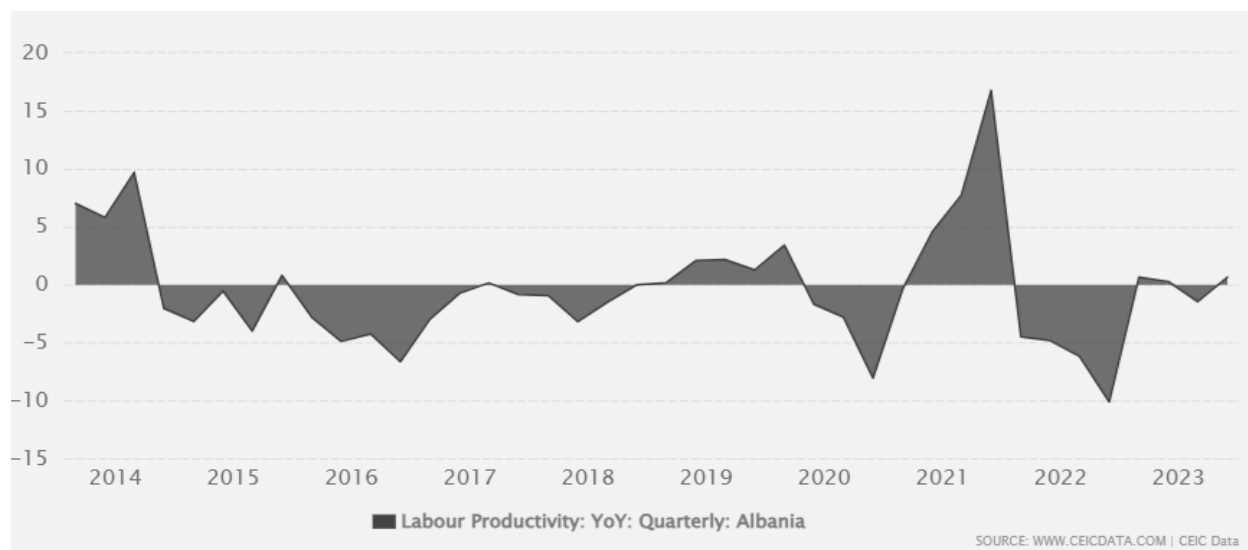
2.1. A ka ndihmuar realisht infrastruktura në tërësi rritjen ekonomike?

Po, infrastruktura ka kontribuar në rritjen ekonomike në mënyra të ndryshme.

Elementët kryesorë të infrastrukturës si transporti (rrugët, hekurudhat, portet), energjia (energji elektrike, gazi, burimet e rinovueshme), rrjetet e komunikimit (interneti, telekomunikacioni) dhe infrastruktura sociale (kujdesi shëndetësor, arsimi, strehimi) luajnë të gjitha role vendimtare në zhvillimin ekonomik.

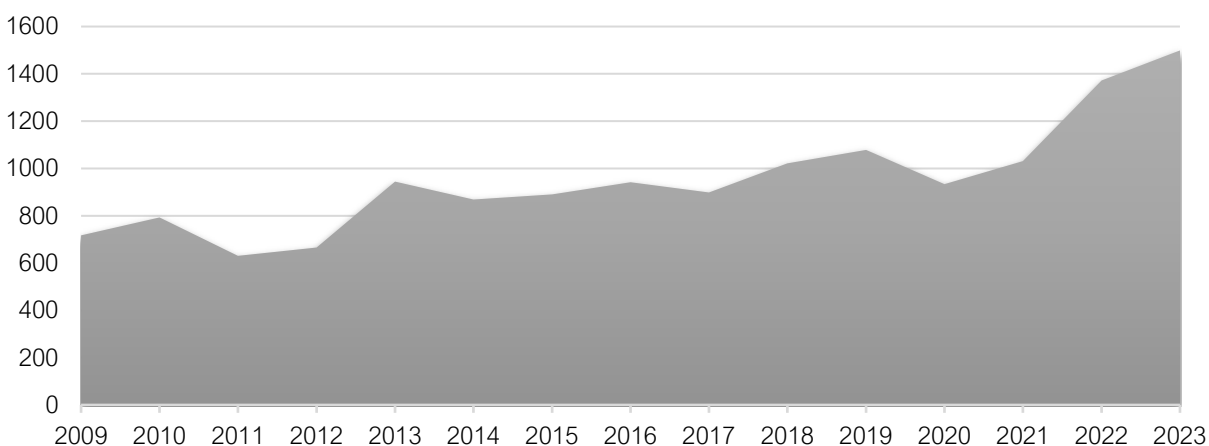
Ja se si ka ndihmuar infrastruktura në tërësi:

1. *Produktiviteti i përmirësuar*. Infrastruktura efikase u mundëson bizneseve të operojnë në mënyrë më efikase, të ulin kostot operacionale dhe të zgjerojnë prodhimin, duke çuar në produktivitet më të lartë dhe prodhim ekonomik. Nëse shikojmë grafikun më poshtë shihet se ende infrastruktura në tërësi nuk ka ndikuar në një rritje të madhe të produktivitetit, madje shihen edhe luftime të mëdha të tij në periudhat 2015 – 2018 dhe në 2020 dhe 2023.



2. *Tërheqja e investimeve të huaja*. Nëse shikojmë nxitjen e investitorëve vendas dhe të huaj për të investuar në Shqipëri nisur nga infrastruktura më tërheqëse si për investitorët, ashtu si mund të shihet edhe nga grafiku ka një rritje të volumit të investimeve në vlerë absolute. Infrastruktura rrugore shihet se ka forcuar pozitën e Shqipërisë si një vend tranzit në Ballkan.

Vlera IHD, 2009 - 2023 (mln. Euro)

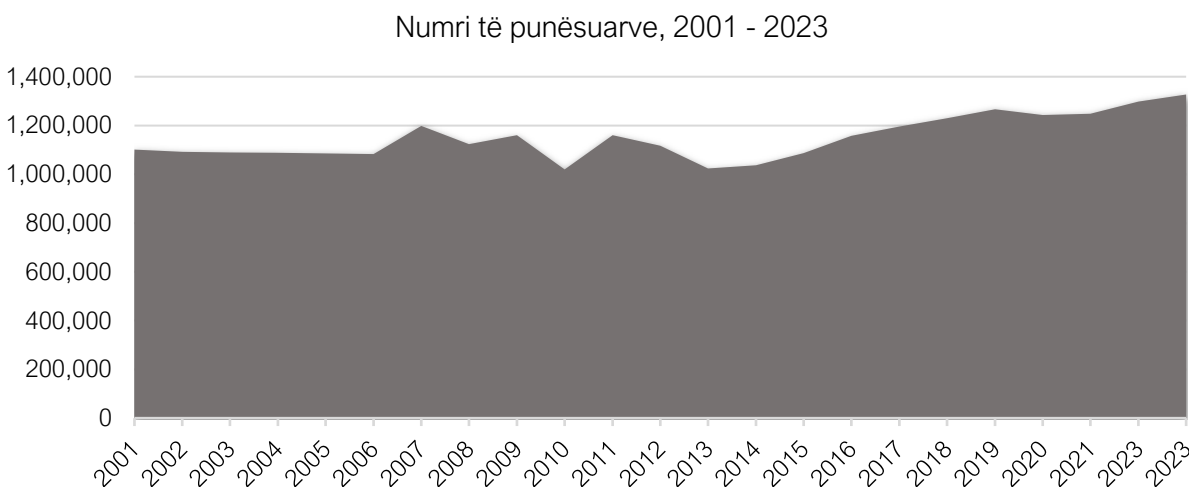


Nëse analizojmë [stokun e investimeve të huaja](#), shihet se 36% e tyre janë në industrinë nxjerrëse, 20% janë në transport dhe telekomunikacion, 6% në shërbimet financiare dhe

pjesa tjetër 38% më së shumti mbizotërohet nga pasuritë e paluajtshme, prodhime për ndërtimin, por dhe më pak në sektorë të tjerë të ekonomisë.

Këto të dhëna na tregojnë se infrastruktura është ende në zhvillim dhe nuk ka arritur të tërheqë investimet e huaja drejt kërkesave për një rritje cilësore ekonomike.

3. *Krijimi i vendeve të punës.* Projektet infrastrukturore krijojnë vende të shumta pune, si drejtpërdrejt në ndërtim ashtu edhe në mënyrë indirekte në industritë e ndërlidhura (prodhim, shërbime). Në grafikun më poshtë, shikojmë se vendet e punës nga viti në vit kanë një rritje mesatare me 226 mijë punëtorë më shumë krahasuar me vitin 2001.



Projektet e infrastrukturës rrugore kanë krijuar vende pune në ndërtim, inxhinieri dhe shërbime përkatëse të lidhura me to. Por, kjo ka arritur të sigurojë stimulim ekonomik afatshkurtër dhe zhvillim të aftësive për punëtorët në pak sektorë dhe aktivitete të palidhura me gjithë ekonominë.

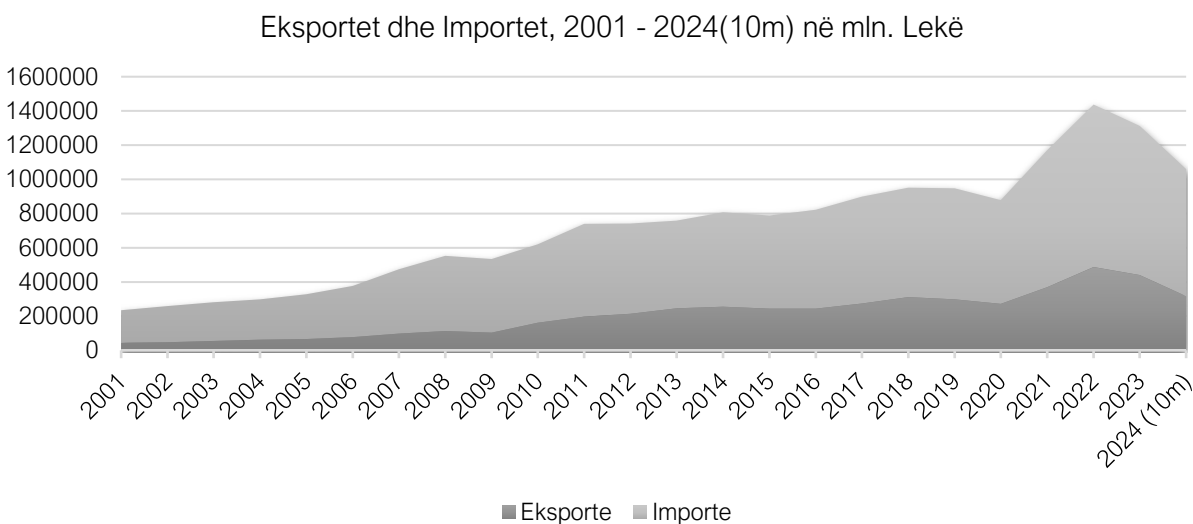
4. *Qasja në tregje.* Rrjetet më të mira të transportit dhe komunikimit lehtësojnë tregtinë dhe aksesin në tregjet kombëtare dhe ndërkombëtare, duke promovuar tregtinë dhe aktivitetin ekonomik.

Lidhshmëri e zonave dhe tregtia e zgjeruar, si rregull duhet të bazohet te (a) *Lidhshmëria e brendshme*, duke lidhur zonat rurale dhe urbane në mënyrë më efektive dhe nxitjen e integritimit ekonomik rajonal dhe aksesit në tregje për prodhuesit ruralë dhe (b) *Tregtia Ndërkombëtare*, ku vendndodhja strategjike e Shqipërisë si një portë për në Ballkan dhe Adriatik e bën infrastrukturën rrugore kritike për tregtinë ndërkombëtare dhe ndihmë në integrimin e Shqipërisë në zinxhirët e furnizimit evropian dhe global.

Nga treguesit e [tregtisë me jashtë](#) shihet se Shqipëria ka rritur vlerën e eksporteve në tregjet fqinje (përveç Serbisë), ku shihet se kemi më shumë eksporte sesa importe duke treguar indirekt një rritje të prezencës së prodhimeve dhe mallrave [nga Shqipëria](#).

Nga Grafiku më poshtë, sipas llogaritjeve tona rezulton se vlera e eksporteve është rritur me 272.7 miliard Lekë më shumë në harkun kohor të 24 viteve (rritur mesatarisht 13.6 miliard Lekë/vit).

Importet për të njëjtën periudhë janë shtuar me 552.4 miliardë Lekë më shumë (rritur mesatarisht 27.6 miliard Lekë/vit). Rritja mesatare e vlerës së eksporteve (2005 – 2024) është 21% në vit, ndërsa për importet është 11% në vit. E gjithë panorama e qasjes së tregtisë dhe shkëmbimit të mallrave (që kryhet edhe me format e transportit ujor, ajror dhe hekurudhor) tregon për një ndikim të infrastrukturës në rritje të moderuar vit pas viti.

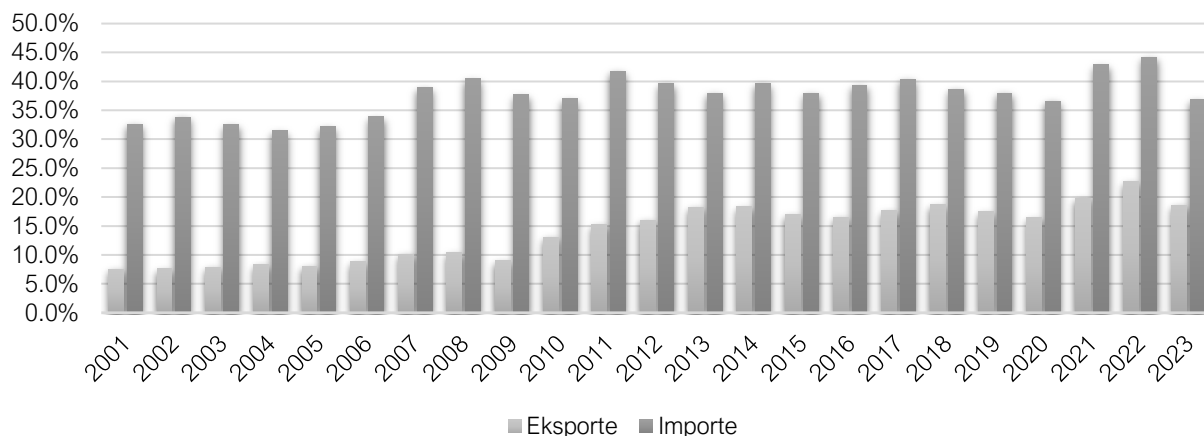


Edhe pse ka shumë faktorë, që mund të ndikojnë në vendimet e bizneseve lidhur me llojin e transportit që përdorin kur tregtojnë mallra, të tilla si: vendi i destinacionit të tregut, madhësia dhe pesha e mallrave që transportohen, shpejtësia e dorëzimit (p.sh. , mallrat që prishen), rregullat dhe rregulloret (për shembull, në lidhje me transportin e kafshëve), konsideratat mjedisore ose të sigurisë (për shembull, mallrat e rrezikshme), në fakt transporti rrugor llogaritet se është e vetmja mundësi kryesore për transportin e mallrave në vend.

Ndërkohë nëse shikojmë ndikimin e kostos së ulur të transportit në vlerën e eksporteve (prodhimit vendas) duket se ndikimi është ende në nivele të ulta. Nisur nga [treguesit statistikorë të vendeve të BE-së](#), ku transporti rrugor përbën 24.1% të eksporteve dhe 18.7% të importeve, atëherë shihet se vlera e transportit mesatarisht është faktor ndikues në vlerën e shtuar të eksporteve.

Në vitin 2001 eksportet e ekonomisë shqiptare janë 44.1 miliard lekë (Grafiku më poshtë) dhe në vitin 2011 ato janë 197.4 miliard lekë, për të arritur në vitin 2023 në 440 miliard lekë, me një pritshmëri jo shumë më të lartë edhe për vitin 2024, për arsye të rënies së eksporteve vendase të goditura nga zhvlerësimi i Euros (valuta e eksportuesve).

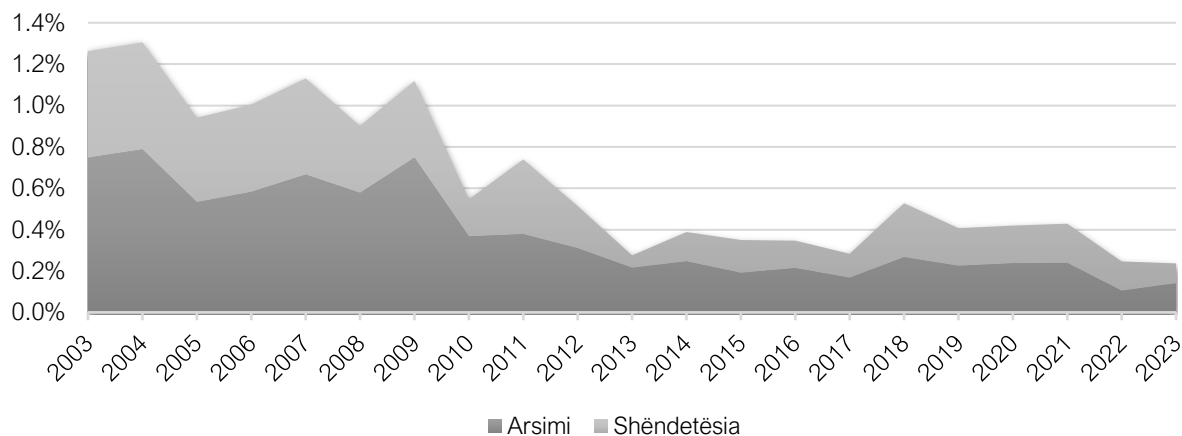
Pesha e Eksporteve dhe Importeve në PBB, 2001 - 2023



5. *Zhvillimi i kapitalit njerëzor.* Infrastruktura në arsim dhe kujdes shëndetësor mund të përmirësojë kapitalin njerëzor, duke çuar në një fuqi punëtore më të shëndetshme dhe më të kualifikuar, e cila nga ana e saj nxit produktivitetin dhe inovacionin.

Nga të dhënat e buxheteve të shtetit për vitet 2003 – 2023, shihet një kontribut mjaft i ulët dhe në rënie me kalimin e viteve i investimeve në infrastrukturën në arsim dhe kujdes shëndetësor, e cila ka ndikuar edhe në një zhvillim të dobët të kapitalit njerëzor.

Investimet në infrastrukturën arsimore dhe shëndetësore, 2003 - 2023 (% PBB)



Investimet e buxhetit për infrastrukturën në arsim në vitin 2003 ishin sa 0.7% e PBB-së dhe në 2013 ato ishin 0.2% e PBB-së, ndërsa në 2023 janë sa 0.1% e PBB-së.

Investimet e buxhetit për infrastrukturën në shëndetësi në vitin 2003 ishin sa 0.5% e PBB-së dhe në 2013 ato ishin 0.1% e PBB-së, ndërsa në 2023 janë sa 0.1% e PBB-së.

Në krahasim me investimet në [infrastrukturën e arsimit në BE](#) në vitet e fundit është sa 4.7% e PBB-së, ndërsa për investimet në [infrastrukturën e shëndetit](#) janë investuar sa 0.5% e PBB-së.

Kjo qasje e investimeve të vendeve të BE-së tregon për nevojat e larta në investimet në arsim dhe ato që lidhen me shëndetin publik, i cili në këto vende ka një reformim dhe harmonizimi të lartë me sektorin privat nëpërmjet skemave të ndryshme të sigurimit shëndetësor.

6. *Reduktimi i varfërisë.* Zhvillimi i infrastrukturës në zonat rurale dhe të pashërbyer mund të përmirësojë kushtet e jetesës, aksesin në shërbime dhe mundësitë ekonomike, duke kontribuar kështu në uljen e varfërisë.

Nëse shikojmë [raportin e vitit 2001](#) për varfërinë shihet se ka një rënie nga [813.196 inividë](#) të varfër në 622.214 individë të varfër në 2019 dhe në vitin [2022](#) vlerësohen në të njëjtin nivel një numër rreth 576.316 individësh, që jetojnë nën kufirin e rrezikut për të qenë të varfër, kundrejt rreth 622.705 individë të vlerësuar në vitin 2021.

Nga gjithë sa analizuar më lart, përmirësimet e infrastrukturës vazhdojnë të luajnë një rol me peshë në zhvillimin ekonomik të Shqipërisë. Qeveria shqiptare ka investuar shumë në përmirësimin e infrastrukturës rurale dhe urbane për të nxitur sektorë si bujqësia, turizmi dhe tregtia rajonale. Për shembull, rehabilitimi i rrugëve rurale, i mbështetur shpesh nga partnerë ndërkombëtarë si Banka Botërore, ka përmirësuar ndjeshëm aksesin në tregje, ka rritur sigurinë dhe ka reduktuar kohën e udhëtimit, gjë që është veçanërisht e dobishme për komunitetet bujqësore dhe turizmin në zonat e largëta.

Për më tepër, buxheti i Shqipërisë për vitin 2024 akordon një pjesë të konsiderueshme për investimet në infrastrukturë, të cilat konsiderohen prej qeverisë thelbësore për strategjinë e rritjes së vendit. Këto projekte synojnë të plotësojnë kërkesat në rritje nga sektorët që mbështeten shumë në rrjetet efikase të transportit, si turizmi, ku rrugët më të mira ndihmojnë në tërheqjen e më shumë vizitorëve (pasagjerëve).

Ndërsa këto investime vazhdojnë, ato pritet të nxisin rritjen ekonomike duke nxitur krijimin e vendeve të punës, duke përmirësuar produktivitetin dhe duke rritur lidhjet tregtare rajonale dhe ndërkombëtare. Kështu, infrastruktura po luan një rol kyç në përpjekjet e Shqipërisë për të stabilizuar dhe zgjeruar ekonominë e saj në vitin 2024.

Në periudhën që kemi analizuar, duket se investimet në infrastrukturën rrugore kanë ndikuar për shkëmbimet tregtare me vendet fqinje¹¹, me disa herë në vlerë dhe volume.

Por, në këto vite të fundit, në mjaft raste partneriteti i qeverisë me sektorin privat ka patur ndikime edhe për pamundësi të fondeve të financimit në kohën e duhur të zbatimit të projektit, të ndikuara edhe nga kapacitetet dhe logjistika e dobët e kontraktuesve duke

¹¹ <https://www.instat.gov.al/media/12949/tj-dhjetor-2023.pdf>, faqe 6

ndikuar në rritjen e vlerës së projekteve të infrastrukturës ndjeshëm përtej vlerës fillestare të dakordësuar mes palëve.

Në këto marrëdhënie partneriteti duket se ende nuk kanë ndikim të dukshëm dhe me rëndësi për ecurinë ekonomike të rajoneve të vendit, pasi shpenzimet për infrastrukturën nga fondet private ende vijojnë të mos jenë shumë ciklike¹².

Në të tre periudhat e investimeve, me alokimet e fondeve në infrastrukturën rrugore në financime më të mëdha se në periudhat e tjera shihet se është synuar nga qeveritë që të (1) stabilizojnë kushtet makroekonomike, (2) shpërndanin në një qasje të preferuar të burimeve dhe (3) alokonin burimet buxhetore edhe në interes të tregut privat për të ruajtur punësimin dhe stabilitetin e çmimeve, veçanërisht për të zbutur luhatshmërinë e rritjes ekonomike.

Nëpërmjet vendimeve që kanë marrë qeveritë në periudhën 2001 – 2024 kanë përdorur politikën fiskale kundërciklike¹³ për të stabilizuar buxhetet e tyre dhe ofrimin e shërbimeve gjatë periudhave që është parashikuar se mund të kishte rënie ekonomike, e ndikuar nga tregjet e jashtme (me peshë në ecurinë ekonomike shqiptare për arsye të varësisë nga importi), si dhe mungesa e diversifikimit të ekonomisë në ato sektorë që mund të ndihmonin në rast të rënies ekonomike.

Në fakt, financimet e buxhetit të shtetit në infrastrukturë rrugore dha efekte afashukurtra në një ecuri ekonomike me rritje të dukshme. Këto financime edhe në ato periudha, por edhe në vitet e fundit kanë funksionuar si mekanizma kundërciklike fiskale për të rritur stabilizimin e buxhetit të shtetit.

Ashtu si mund të lexohen edhe programet prioritare për transportin rrugor edhe në [Strategjinë e transportit 2016 - 2020](#) dhe të krahasuara me [planet e investimeve të buxhetit](#) për periudhën prej 2013 e deri më sot shihet se janë zbatuar një pjesë e dukshme e tyre.

Ndërkohë, nëse shikon vazhdimin e politikave të transportit (në mungesë të një strategjie të re) të cilat përmbledhen si qasje politike [Strategjinë Kombëtare](#) për Zhvillim dhe Integrim European 2030 duket se transporti ende është *“një nga prioritetet kryesore të Qeverisë Shqiptare që synon:*

- i) krijimin e parakushteve për zhvillimin e sektorëve të tjerë të ekonomisë, sidomos turizmit,*
- ii) rritjen e aksesit të mallrave dhe pasagjerëve në tregtinë dhe ofrimin e shërbimeve, në tregun rajonal dhe european; si dhe*
- iii) kontributin e ndjeshëm në rritjen dhe zhvillimin e përgjithshëm ekonomik të vendit”.*

¹² Investimet ciklike njihen për ndjekjen e cikleve të një ekonomie përmes zgjerimit, pikut, recesionit dhe rimëkëmbjes.

¹³ Masat fiskale kundërciklike janë masa politikash të cilat kundërveprojnë efektet e ciklit ekonomik (zgjerimi, kulmi, tkurrja dhe ringritja). *Për shembull*, veprimet kundërciklike të politikës fiskale kur ekonomia po ngadalësohet do të përfshinin rritjen e shpenzimeve qeveritare ose uljen e taksave për të ndihmuar në stimulimin e rimëkëmbjes ekonomike.

Nisur nga monitorimi i progresit të investimeve dhe politikave që përmendet në [Progres raportin 2024 për Shqipërinë](#) të Komisionit European konstatohet se *“Infrastruktura e transportit është përmirësuar, por mangësitë në infrastrukturë mbeten ende”*

Kështu, ne analizojmë se synimet e qeverisë janë ende larg përbushjes së objektivave si më lart.

Në masë të madhe kjo situatë ndikohet nga mos kryerja apo finalizimi i reformave të filluara nga qeveritë për ristrukturimin e ekonomisë në hapjen dhe zhvillimin e sektorëve të rinj prodhuesë dhe për eksport, por dhe në gjallërimin e aktiviteteve që i përkisnin agrobujqësisë, blegtorisë, peshkimit dhe përpunimit industrial të tyre, si dhe dështimi në privatizimet në industrinë nxjerrëse, në zonat minerare dhe përpunuese të tyre ndikuan në ekonomi negativisht duke e zbehur rolin që mund të kishin dhënë shpenzimet për rrugët.

Më tej, kostoja ose efekti i zgjerimit të tregut u ndikua nga mosbyllja e punimeve në kohë, dhe e pakoordinuar me tendencat e zhvillimit të sektorëve dhe zonave të ndryshme (mungesa e ndërlihdjes së rrugëve) duke dhënë ndikim të pandjeshëm për industritë që përdorin shërbimin e transportit më intensivisht.

Vlerësimet e zhvillimit ekonomik të sektorëve të bujqësisë dhe industrisë zbulojnë lidhjen shkakësore midis përmirësimit të rrugës dhe zgjerimit të tregut ose kursimit të kostos së furnizimeve. Kështu, zhvillimi i rrugëve në mënyrën që është investuar në Shqipëri rezulton të jetë i pafavorshëm për strategjinë e qarkullimit të ekonomisë me kosto më të ulët.

Në përputhje me treguesit e zhvillimit të ekonomisë dhe të sektorëve domethënës të saj, infrastruktura rrugore në Shqipëri nuk duket se është e lidhur pozitivisht dhe në mënyrë të konsiderueshme me madhësinë e tregut, duke konfirmuar efektin e kostos ende të lartë të transportit të mallrave.

Arsyeja që shpesh e përmendim është e lidhur negativisht dhe në mënyrë të konsiderueshme me përzgjedhjen e projekteve, koston e tyre dhe kohën e e hyrjes në shfrytëzim, duke konfirmuar efektin e kostos së transportit që ka një rënie të pandjeshme nëse e marrim në tërësinë e shpenzimeve që kryhen për shpërndarjen e mallrave brenda vendit dhe në destinacionet e eksportit.

Ndërkohë, në përbushjen e plotë të efektit pozitiv në ekonomi të rrugëve, të paktën për dekadën e fundit, i krijuar si një efekt dytësor nga fokusi i politikave kryesisht tek infrastruktura është pafuqia e kapacitetit fiskal për të përballuar fluksin e madh të projekteve të filluara apo nënshkruara (me fonde publike apo fonde mikse me privatën).

Në këtë moment, përballimi nga buxheti i shtetit i investimeve të pambyllura, si dhe atyre që janë hapur si investime të reja është në përballje të fortë me një kufizim të madh për shkak të burimeve të kufizuara të fondeve drejt stabilizimit të buxhetit të shtetit për periudhat e ardhme.

Vijimësia e investimeve të buxhetit tashmë është e duke u kushtëzuar edhe nga rritja e presionit social nga shtresat e varfëra, por edhe nga bizneset e varfëruara duke krijuar një problem në rritje për buxhetin e vogël shqiptar, i cili në vitin 2025 trashëgon një inventar të borxhit publik më të madh se vitet e mëparshme, por me gjasa në rritje të mëtejshme, për arsye të daljes në treg për një borxh të ri.

Edhe pse ky borxh do të merret në Euro dhe do të ketë një ulje të kostos së pagimit të tij, për arsye të zhvlerësimit të mëtejshëm të Euros brenda vendit, natyrisht që duhet të konsiderohet presioni në rritje nga taksapaguesit, të cilët prezantojnë një shtrenjtim të jetesës së tyre dhe një korrupsion në rritje, që pengon të përfitojnë si dhe sa duhet nga fondet publike.

2.2. Është fitimprurëse për të investuar në infrastrukturë kur rritja ekonomike mesatare është rreth 3% deri në 4%?

Investimi në infrastrukturë mund të jetë ende fitimprurës kur rritja ekonomike është midis 3% - 4%, por konteksti ka rëndësi të madhe.

Ndërsa një normë rritjeje prej 3% - 4% tregon një zgjerim të moderuar ekonomik, investimet në infrastrukturë mund të jenë ende fitimprurëse, veçanërisht nëse:

- Projektet adresojnë nevoja kritike.
- Kushtet e financimit janë të favorshme.
- Rreziqet menaxhohen në mënyrë efektive.

Këtu më poshtë janë faktorët kryesorë për t'u marrë parasysh:

1. Natyra e investimit

Perspektiva afatgjatë. Investimet në infrastrukturë, të tilla si transporti, energjia ose ndërlidhja dixhitale, shpesh japin kthimet e financimeve gjatë disa dekadave. Në mjediset me rritje të moderuar, ato mund të gjenerojnë flukse monetare të qëndrueshme dhe të parashikueshme.

Partneritetet Publiko-Privat. Nëse investimet në infrastrukturë nuk kryhen të gjitha përmes financimeve nga buxheti i shtetit, por alternohen dhe strukturohen në mënyrë efektive me partneritetet nga sektori privat, atëherë ato mund të zvogëlojnë rrezikun dhe të rrisin përfitimin përmes kostove dhe përgjegjësive të përbashkëta.

2. Efekti i shumëzuesit ekonomik

Shpenzimet në infrastrukturë priren të kenë një efekt shumëfishues të lartë, duke stimuluar aktivitete ekonomike shtesë. Një normë rritjeje prej 3%*4% sugjeron një zgjerim të qëndrueshëm, por jo shpërthyes, që do të thotë se infrastruktura mund të ndihmojë në ruajtjen ose përshejtimin e rritjes duke përmirësuar efikasitetin dhe produktivitetin.

3. Kostoja e financimit

Nëse normat e interesit për financimin e rrugëve dhe infrastrukturës në sektorë të tjerë janë të ulëta, atrëherë financimi i projekteve të infrastrukturës bëhet më i lirë, duke rritur gjasat e përfitimit. Me një rritje ekonomike të moderuar si kjo që po performon vitet e fundit ekonomia shqiptare, qeveria dhe investitorët mund të gjejnë kushte të favorshme huamarrjeje.

4. Kërkesat për investime dhe shfrytëzimi i tyre

Rritja e Popullsisë, turizmi dhe urbanizimi. Në zonat me kërkesë në rritje, kthimet nga investimi ka të ngjarë të jenë më të larta.

Mangësitë aktuale të infrastrukturës, veçanërisht në rajonet apo sektorët e pazhvilluar, është një arsye për të rritur infrastrukturën për të ndikuar në një normë modeste të rritjes ekonomike, e cila në rastin kur harmonizohen mirë gjithë burimet e brendshme dhe të jashtme mund të sinjalizojë potenciale rritëse të konsiderueshme.

Por pyetja që shtrohet në vitet e fundit është:

- A ka nevoja në rritje për transport, shërbime publike apo infrastrukturë dixhitale kur emigron mbi 20% e popullsisë?

Përgjigja jonë do të ishte se kur mbi 20% e popullsisë largohet nga vendi, ndikimet në transport, shërbimet publike dhe infrastrukturën dixhitale mund të jenë të rëndësishme, pasi jemi në kushtet e një kërkesë të reduktuar për shërbime transporti brenda vendit.

Ndërkohë, ruajtja e infrastrukturës ekzistuese të transportit mund të bëhet sfiduese me më pak njerëz dhe të ardhura potencialisht të reduktuara.

Por, kur mbi 20% e popullsisë migron dhe ardhjet e turistëve kalojnë mbi 25%, ka një rritje të ndjeshme të kërkesës për transport, shërbime publike dhe infrastrukturë dixhitale. Ja pse:

- Rritja e nevojave për lëvizshmëri, ku si hyrje-daljet e migrantëve, por po ashtu edhe të turistëve kontribuojnë në kërkesën më të lartë për sistemet e transportit lokal dhe ndërqytetës.

Kujdes! Të mos harrojmë që emigrantët që lenë vendin e mbajnë kërkesën për rrugë, strehim, ujë, energji elektrike dhe sisteme të menaxhimit të mbetjeve në rritje, për arsye të tendencës së rritjes së konsumit. Ndërkohë, turistët bëjnë presion të përkohshëm, por intensiv mbi këto shërbime në fusha kyçe.

Eksodi i një pjese kaq të madhe të popullsisë mund të ketë efekte të thella dhe komplekse, duke kërkuar planifikim dhe përshtatje të kujdesshme për të siguruar që nevojat e popullsisë së mbetur të përmbushen në mënyrë të qëndrueshme.

5. Rreziqet dhe Sfidat

Rreziqet politike dhe rregullatore: Investimet në infrastrukturë shpesh përfshijnë angazhime afatgjata. Ndryshimet në politikat e qeverisë mund të ndikojnë në kthimet e investimit, aq më tepër nëse vullneti politik është me qasje afatshkurtër dhe elektorale dhe korruptohet gjatë fazës së zbatimit infrastrukturor. Vonesat dhe tejkallimet e kostos mund të gërryejnë përfitimin.

Një sfidë tjetër është edhe garancia e ulët e qëndrueshmërisë ekonomike me një rritje prej 3% - 4%, ku goditjet e jashtme ose ngadalësimet mund të zbehin kthimet e pritshme.

Investitorët duhet të vlerësojnë projektin specifik, vendndodhjen dhe kushtet më të gjera ekonomike për të siguruar një kthim të qëndrueshëm nga investimi.

2.3. Orientimi i buxhetit dhe borxhit publik në infrastrukturë dhe ekonominë tjetër

Në gjithë këtë periudhë, një pjesë e madhe e investimeve të kryera nuk u arritën të përmbillen dhe mbetën për tu finalizuar si investime të plota në vitet pasardhëse

- (a) duke ndikuar në [dëmtimin e tyre](#) dhe nevojën për [kosto shtese](#)¹⁴ si dhe
- (b) duke mos arritur dot të ndiknin efektivisht sipas llogaritjes së vlerës që duhej të rimerrej nga ekonomia prodhuese bujqësore dhe industriale.

Efekti në buxhet ka qenë i ndjeshëm, nisur edhe nga mënyra se si janë orientuar borxhet e marra nga qeveria në tregjet e huaja në funksion të ekonomisë

Le të shikojmë si ka qenë situata e stokut të borxhit dhe si është orientuar ai në fund të dy periudhave, nga 2001 deri në fund 2013 dhe nga 2014 deri në fund 2023.

Vitet	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Investimet në rrugë	3.0%	1.8%	1.8%	2.0%	1.9%	2.6%	2.7%	5.2%	4.7%	2.7%	2.4%
Borxhi publik	58.54%	62.84%	58.82%	56.45%	57.43%	56.07%	53.42%	54.75%	59.67%	57.71%	59.40%

Burimi: MF

Vitet	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Investimet në rrugë	2.1%	2.4%	2.1%	1.8%	1.0%	1.5%	1.4%	1.4%	1.7%	1.9%	1.8%	1.7%
Borxhi publik	62.00%	64.82%	70.0%	72.7%	72.4%	70.1%	66.6%	65.0%	73.9%	74.1%	64.1%	57.5%

Burimi: MF

¹⁴ <https://panel.klsh.org.al/storage/phpJuZ2E4.pdf>

Në [2013](#) stoku borxhit publik ishte [885 mld. leke](#) (6.3 mld Euro)¹⁵
Borxhi publik ishte i ndarë në:

- Stoku borxhit brendshëm ishte 3.8 mld. Euro (sa 60% e totalit të borxhit publik)
- Stoku i Borxhit të huaj ishte 2.5 mld. Euro (sa 40% e totalit të borxhit publik)

Deri në 56% e borxhit të jashtëm ishte i huazuar në Euro.

Borxhi i marrë për gjithë periudhën nga qeverisja qendrore ishte drejtuar si më poshtë:

- Ujesjelles-Kanalizime - 260 mln Euro (sa 6% e totalit të borxhit)
- Rruge, hekurudha porte, urbanizim dhe vepra arti - 1.3 mld (sa 32% e totalit të borxhit)
- Mbështetje për kompanitë publike të Energjisë elektrike - 574 mln. Euro (sa 14% e totalit të borxhit)
- Bujqësia, blegtoria, peshikim, pyjet - 200 mln. Euro (sa 5% e totalit të borxhit)
- Arsimi - 69 mln. Euro (sa 2% e totalit të borxhit)
- Shëndetësia - 101 mln. Euro (sa 2.5% e totalit të borxhit)
- Mjedisi dhe turizmi - 6 mln. Euro (< 1% e totalit të borxhit)
- Politikat sociale - 50 mln. Euro (sa 1% e totalit të borxhit)
- Mbështetje buxhetit, administratës, ekonomisë tjetër, mbrojtjes, pagesa bilanci tregtar - 1.4 mld. Euro (sa 36% e totalit të borxhit)

Nëse shikojmë tabelat më lart, borxhi publik arriti pikun e tij te stokut ne 2021 me 1.38 triliard Lekë (apo 11.45 miliard Euro). Borxhi u ul ne 2022 në 1.37 triliard Lekë (apo 12.07 miliard Euro), vijoi uljen në 2023 në 1.36 triliard lekë (13.12 miliard Euro) dhe në fund të 9-mujorit 2024 është 1.35 triliard lekë (13.66 miliard Euro).

Në [2023](#) stoku borxhit publik ishte 1.36 triliard lekë (13.12 mld Euro)¹⁶

Borxhi publik ishte i ndarë në:

- Stoku borxhit brendshëm ishte 7.8 mld. Euro (sa 56% e totalit të borxhit publik)
- Stoku i Borxhit të huaj ishte 5.8 mld. Euro (sa 44% e totalit të borxhit publik)

Deri në 77% e borxhit të jashtëm është i huazuar në Euro.

Borxhi i marrë për gjithë periudhën nga qeverisja qendrore ishte drejtuar si më poshtë:

- Ujesjelles-Kanalizime - 560 mln Euro (sa 5% e totalit të borxhit)
- Rruge, hekurudha porte, urbanizim dhe vepra arti – 2.1 mld (sa 21% e totalit të borxhit)

¹⁵ Kursi kembimit 140.21 euro

¹⁶ Kursi kembimit 100.7 euro

- Mbështetje për kompanitë publike të Energjisë elektrike – 1.1 mld. Euro (sa 11% e totalit të borxhit)
- Bujqësia, blegtoria, peshikim, pyjet - 211 mln. Euro (sa 2% e totalit të borxhit)
- Arsimi - 74 mln. Euro (sa 1% e totalit të borxhit)
- Shëndetësia - 178 mln. Euro (sa 2% e totalit të borxhit)
- Mjedisi dhe turizmi - 13 mln. Euro (< 1% e totalit të borxhit)
- Politikat sociale - 50 mln. Euro (sa 1% e totalit të borxhit)
- Mbështetje buxhetit, administratës, ekonomisë tjetër, mbrojtjes, pagesa bilanci tregtar – 3.8 mld. Euro (sa 37% e totalit të borxhit)

Në të dy periudhat është marrë borxh më shumë nga infrastruktura, energjia, dhe ujësjellës-kanalizimet si dhe administrata dhe nevojat e buxhetit.

Shpenzimet për bujqësinë, për shëndetësinë dhe për arsimin e politikat sociale kanë një nivel që në periudhën nga 2001 deri në 2013 janë përdorur vetëm 10% e huas së marrë buxhetore dhe në periudhën 2014 – 2023 është deri 4.5% e huas buxhetore.

Në krahasimin e strukturës së borxhit publik midis dy dekadave shikojmë se është rritur

Struktura e borxhit publik dhe borxhit në Euro

Borxhi publik	2013	2023	Ndryshimi
Borxh i brendshëm	60%	56%	-4%
Borxh i Jashtëm	40%	44%	4%
Borxh në Euro	56%	77%	21%

varësia ndaj borxhit të jashtëm, si dhe është rritur varësia ndaj borxhit në Euro.

Këto fakte tregojnë që politikat e buxhetit do të ndërtohen kryesisht sipas politikave që zbaton banka Qendrore Europiane, dhe po ashtu edhe politikat orientuese nga FMN, dhe vendet e lindjes së mesme që janë huazuesit kryesorë të buxhetit të shtetit.

Ndërsa efektiviteti i shpenzimeve në adresimin e sfidave ekonomike afatgjata duket se ka pikëpyetje në analizën tonë, borxhi publik gjithnjë e më shumë duket se është shndërruar në një mjet për stabilizimin politik dhe jo në një mekanizëm për zgjidhjen e problemeve ekonomike.

Qeveritë, në plan të parë janë treguar të kujdesshme ndaj pasojave politike nëse do të rritnin taksat apo do të linin pa përmbushur programet e tyre për investimet në infrastrukturë. Në vend të kësaj, me kalimin e viteve ato kanë vazhduar të marrin hua për të ruajtur status quo-në në vend që të investonin në të ardhmen.

Ky ndryshim në rolin e borxhit publik, nga një instrument ekonomik në një mjet politik është bërë veçanërisht i dukshëm në kushtet e një ecurie ekonomike nën potencialet e saj duke konsideruar edhe fragmentimin politik konsistent në gjithë këto vite.

Në vend që nëpërmjet borxhit publik të trajtoheshin çështjet strukturore ekonomike, qeveritë zgjodhën të ruanin pjesën e tyre të madhe të shpenzimeve aktuale në infrastrukturë dhe të shkurtonin investimet në drejtim të përmirësimit të mirëqenies publike.

Në shumë raste, nevoja për të ruajtur stabilitetin politik e ka tejkaluar arsyetimin ekonomik afatgjatë për zgjerimin e ekonomisë tjetër të financuar nga borxhi në krahasim me shpenzimet kapitale për infrastrukturën.

Borxhi publik, nga një levë për zhvillimin ekonomik, tani është bërë një mjet për të shuar presionet elektorale dhe për të mbështetur jo vetëm ndryshimet demografike dhe një ecuri ekonomike që është mbështetur nga fondet buxhetore dhe shpenzimet e larta jo efikase, por edhe vendimet e gabuara politike fiskale dhe arsytet politike - elektorale.

E gjithë kjo qasje e shpenzimeve qeveritare në infrastrukturë, si dhe orientimi i huave qeveritare drejt sektorëve me kthim investimi të ngadaltë dhe me kosto të lartë rimarrje ka nxitur edhe një situatë investimesh private spekulative në pasuri të paluajtshme dhe në ndërtime civile që po furnizojnë me para të njëjtin sektor që bën edhe qeveria, ndërtimin.

Por, në momentin kur të dy këto investime që janë investuar bazuar mbi arsytetime të pabazuara të kërkesa e tregut dhe ekonomisë vjen momenti që nuk mund të furnizohen edhe më tej me më shumë para, pasi kërkesa për fonde rritet në përmasa më të mëdha se përpara.

Së pari kërkohen fonde për përfundimin e projekteve të nisura dhe *së dyti* do të kërkohen para për mirëmbajtjen.

Për të dy momentet e kërkesës vjen një pikë ku buxheti nuk do të arrijë më të mbajë këtë barrë dhe do të kërkojë burime shtesë nëpërmjet tarifimit për përdorimin e infrastrukturës rrugore, si dhe nuk do të ketë më para për të përballuar kërkesat në rritje nga ekonomia tjetër, ku përfshihen edhe sektorët që bëjnë politika të drejtpërdrejta sociale.

Ne priremi ta shohin investimin në infrastrukturë, si një formë efektive të politikës fiskale që mund të nxisë ekonominë dhe të ofrojë përfitime të prekshme, ku kryesori është fuqia efektive e rritjes së shpejtë të punësimit në ndërtim dhe aktivitetet e lidhura direkt me të (punëtorë të kualifikuar dhe të pakualifikuar).

Por, kjo qasje si e kemi vërejtur nga periudhat e kaluara ka vlejtur për periudhën kur është realizuar si fazë investimi dhe nuk ka lënë jashtë fokusit gjithpërfshirjen e ekonomisë dhe krijimin e rritjes reale të mirëqenies bazuar mbi këto kontribute të sektorëve jetikë.

Një politikë që ka furnizuar me fonde buxhetore me shumicë një sektor dhe ka lënë shumë sektorë të tjerë me çfarë ka mjaftuar, është pjesa e munguar e zhvillimit të ekonomisë. Kjo qasje ka ndikuar në rritjen e ulët të të ardhurave të disponueshme (të ardhurat që mbeten për shpenzime pas tatimit dhe kontributeve), si dhe në ndikimin e dobët në uljen e varfërisë, si një faktor kryesor afatgjatë për frenimin e largimit jashtë vendit të të rinjve dhe qytetarëve në përgjithësi.

Një situatë e tillë e stërzgatur e fokusimit vetëm te infrastruktura ka ndikuar edhe në humbjen e interesit të qytetarëve të perspektiva ekonomike e vendit.

Nëse shihet se rrugët kanë përfituar fonde direkte në nivelet e përmendura, duhet të shihet se pjesa tjetër e ekonomisë që nuk kanë përfituar së bashku me të edhe pse ekonomia konsiderohet në tërësi si qëndrestare ndaj sfidave.

Por, kjo rezistencë ekonomisë ka ardhur për arsye të mosekspozimit të tregut financiar dhe ekonomisë shqiptare ndaj tregjeve të huaja (një e keqe e mirë), si dhe për arsye se ekonomia shqiptare është një ekonomi e vogël në zhvillim, e ngjashme me ekonomitë fqinje me të dhe që nuk janë ekspozuar ende ndaj rrisqeve të tregut të hapur, sikundër ka ndodhur me vendet e zhvilluara.

Edhe pse aktualisht duket sikur boirxhi publik është përkohësisht duke u ulur, ekspozimi i lartë ndaj euros dhe mbajtja e regjimit të lirë të kursit të këmbimit është një nga arsyet që ky borxh do të jetë kështu përkohësisht sa të vazhdojnë edhe hyrja e Euros në treg në mënyrë të pakontrolluar nëpërmjet burimeve formale dhe informale.

Por, kjo ulje e nivelit të boirxhit publik ndaj PBB-së është një rrisht i lartë për tu rritur, për sa kohë ekonomia do të kufizojë informalitetin dhe kjo klasë politike nuk do t'i ketë të gjitha nën zotërim.

Ritmet e larta të shpenzimeve qeveritare (shihet te vlera e buxhetit për shpenzime me ritme të larta vit pas viti) po e detyrojnë qeverinë të marrë përsëri borxh të ri në euro në 2025 dhe ky borxh që do të rriti koston e projekteve të kombinuara me rritjen e ulët ekonomike, së bashku me një frenim të rritjes së të ardhurave tatimore (krahasuar me vitet inflacioniste) do ta rritin përsëri borxhin, në rast se nuk ndodh që presionet sociale të krijojnë premisa për një model të ri politik dhe qeverisje që nuk bazohet vetëm te infrastruktura.

Një model që mund të përdoret ndoshta me gjasa për vitin 2025 është edhe politika monetare e lehtësimit sasior, e cila do të konsistojë në blerjen e më shumë asetëve qeveritare nga Banka qendrore.

Megjithë ritmet mesatare të larta të financimeve të projekteve të infrastrukturës rrugore, shihet se ndikimi ekonomik mbeten subjekt i një debati të rëndësishëm, ku ne e shohim këtë formë të shpenzimeve qeveritare si një qasje që mund të përkufizohet si "rrugë për rrugë".

Me këtë duam të tregojmë se shpenzimet e kryera me një peshë deri 2-3% të prodhimit të brendshëm kanë sjellë më pak përfitime ekonomike për vlerën e shpenzuar, e karakterizuar nga tejkalime të mëdha të kostove dhe një përdorim me efektivitet të ulët të burimeve.

Rritja e PBB-së për frymë pasi janë kryer investimet në infrastrukturë me të paktën [3.73 herë](#) për periudhën 2001 – 2024 është një tregues i mirë në dukje, por me shpërndarje jo të drejtë dhe të barabartë nëse shikojmë se pagat sipas sektorëve të ekonomisë nuk kanë evoluuar njësoj, por edhe përfitimet e tjera fiskale.

Kështu, ndërsa pritej që pagat në sektorin publik dhe privat të ishin në një rritje që reflektonte produktivitetin në punë, në fakt janë bërë pa e vlerësuar dhe respektuar këtë element, pasi

janë ndikuar nga vendimet politike për sektorin publik, si dhe nga tregu informal për sektorin privat.

Ndërkohë, në vitet e fundit pas pandemisë ka një rritje të ndjeshme të kostos së jetesës për gjithë kategoritë e punëmarrësve me paga të ulëta dhe të mesme.

Këtë moment të pandodhur kaq masivisht dhe shpejt sa po ndodh këto vite të fundit e ka detyruar të bëjë lëvizjet e saj me shpejtësi dhe pa i matur mirë qeverinë në rritjen e [pagës minimale](#), si dhe rritjen e pagave për gjithë punonësit publikë pa u motivuar nga performanca dhe produktiviteti, si dhe pa u konsultuar me grupet e interesit dhe analizat e tregut dhe tendencave.

Sipas këtij interpretimi të analizuar edhe më përpara prej nesh¹⁷, shihet se një goditje fillestare nga kjo qasje e sforcuar e qeverisë po vjen pikërisht nga sektori privat, i cili ka ulur kontributin në rritjen ekonomike (Eksporti dhe prodhimi agrobujqësor)¹⁸

Nga ana tjetër, kapitali i ri i autostradës shkakton produktivitet më të lartë në sektorët me intensitet të transportit, duke ulur çmimet e mallrave dhe duke rritur kërkesën.

Në fund të fundit, rritja e aktivitetit ekonomik rrit të ardhurat nga taksat e shtetit dhe si rezultat rrit shpenzimet e qeverisë shtetërore.

Konsideratat tona lidhur me zbatimin e politikave të shpërndarjes së borxhit lidhen me rishikimin dhe analizën e:

Prioriteteve, ku qeveritë duhet të sigurohen që fondet e alokuara të shpenzohen në projekte me ndikim më të madh në zhvillimin ekonomik dhe social se deri më sot duke u shpërndarur nga projekte të personalizuara, me tendencë përfitimi të vogël.

Transparencës dhe Llogaridhënies, ku zhvillimi i mekanizmave për monitorimin e shpenzimeve dhe parandalimin e shpërndarjes së gabuar ose korrupsionit ende nuk konsiderohet problem i adresuar, megjithë përpjekjet për krijim strukturash të reja për monitorim dhe auditim.

Ndikimit në mjedis, ku projektet infrastrukturore duhet të balancojnë zhvillimin, urbanizimin me qëndrueshmërinë mjedisore, ndryshe nga ndikimi i fortë që kanë deri më sot në rritjen e [ndotjes nga punimet në infrastrukturë](#).

Partneriteteteve Publiko-Privat (PPP), pasi bashkëpunimi me subjektet private mund të ndihmojë në rritjen e fondeve dhe ekspertizës shtesë, por më së pari nevojitet vettingu financiar dhe fiskal për të qartësuar pastërtinë fiskale, ku fondet nuk duhet të vijnë nga burime offshore.

¹⁷ <https://altax.al/product/dixhitalizimi-vleresimi-i-performances-i-administrates-qendrore-dhe-vendore-rritja-e-pagave-dhe-marredhenia-me-korrupsionin/>

¹⁸ <https://www.instat.gov.al/media/14081/pbb-tr2-2024.pdf>

3. Rrugët apo ekonomia tjetër?

Projektet e infrastrukturës nga analiza jonë e mbështetur nga mjaft analiza të brendshme dhe të jashtme shihet si një qasje tërheqëse për politikanët, kryesisht si një formë stimulimi fiskal, por edhe mekanizmi për përfitime politike.

Vendet e shumta të ndërtimit që krijojnë shpenzimet e infrastrukturës janë një kujtesë e dukshme për votuesit se qeveria po punon për të adresuar një krizë të caktuar apo probleme të trashëguara. Ato shpesh cilësohen si metoda të shkëlqyera të stimulit fiskal¹⁹, pavarësisht nga përfitimet e produkteve përfundimtare që prodhojnë.

Gjithsesi, përtej qasjes së vendimit të politikës, ne analizojmë faktin tjetër pas këtij vendimiri ku infrastruktura e zhvilluar mirë duhet të krijojë ndërlidhjen dhe të jetë efikase për ekonominë në stimulim të saj drejt rritjes dhe zhvillimit.

Ky efikasitet kuptohet kur infrastruktura e transportit të mallrave dhe pasagjerëve harmonizohet veçanërisht në fushat e infrastrukturës së përgjithshme, TIK-ut, energjisë dhe ujit ku investimet prioritetizohen për të adresuar nevojën për të krijuar një mjedis të përshtatshëm për rritje të qëndrueshme ekonomike.

Për të gërmuar më thellë në interpretim të argumenteve tona, ne kemi analizuar treguesit kur sektorët ekonomikë të lidhur direkt nga intensiteti i përdorimit të transportit (tregtia e mallrave) kanë përjetuar në fakt një rritje/rënis apo stanjacion të aktivitetit (e shprehur në vlerë të shtuar ekonomike) rreth kohës apo mbrapa periudhës, kur kapitali i investuar nga buxheti i shtetit dhe partneritetet publike-private duhet të nxitin reagimin e PBB-së dhe bilancit tregtar (i cili ndikohet edhe nga kosto të tjera zinxhir).

Efektiviteti është i lidhur kryesisht me faktin se rritja e shpenzimeve të buxhetit për infrastrukturën së pari krijon një sasi shtesë të shpenzimeve të sektorit privat, pasi rrit konsumin zinxhir që qarkullon nga sektori publik drejt atij privat, ku kjo kuptohet me rritje të vlerës së shtuar ekonomike dhe më shumë punëtorë e kështu me radhë.

Madhësia e këtij efekti varet nga vendi ku shpenzohen ato dollarë. Nëse dollarë u jepen njerëzve që do t'i kursejnë, atëherë efekti i shumëzuesit do të jetë i vogël, por nëse qeveria ua jep ato dollarë njerëzve që do t'i shpenzojnë - duke i lejuar ata të rrjedhin në ekonomi - atëherë shumëzuesi do të jetë më i madh.

Kjo mund të lejojë që një stimul fiskal të ketë një efekt dukshëm më të madh në ekonomi sesa vetëm numri i dollarëve të shpenzuar nga qeveria, duke lejuar që ekonomia të dalë nga recesioni duke minimizuar shpenzimet e deficitit.

¹⁹ Ideja e shpenzimeve të infrastrukturës si një stimul ekonomik është i rrënjësor në ekonominë kejniane. Në *teorinë kejniane*, kur ndodh një recesion, ekonomia mund të ngecë me papunësi të lartë të qëndrueshme dhe një GDP të ndenjtur për një periudhë të zgjatur për shkak të mungesës së kërkesës agregate.

Në [periudhën](#) 2001 – 2011 [investimet](#) në infrastrukturën rrugore janë përqëndruar kryesisht në zonën qendrore dhe veriore, si dhe një pjesë e tyre në zonën jugore të vendit²⁰. Periudha e mëvonshme 2012 – 2024, investimet kanë një rishpërndarje më të drejtë, por me një tendencë rritëse në zonat jugore turistike.

3.1. Ndikimi i infrastrukturës në vlerën e shtuar ekonomike

Nëse shikojmë tendencën e **vlerës së shtuar bruto** për zonën *Veri/Durrësi* ajo është rritur me 87% për periudhën 2001 – 2012 dhe 30% për periudhën 2013 – 2021.

Në gjithë periudhën 2001 - 2021 shikojmë se në fillim (vitet 2000 – 2002) u investua më shumë se 35% e fondeve për infrastrukturën te rruga Fushë-Krujë – Milot. Në mes dhe fund të kësaj periudhe (2004 – 2011) investimet për rrugët në masën mbi 45% të tyre shkuan në autostradën Milot – Morinë dhe kryesisht në aksin [Rrëshen-Kalimash](#) dhe degëzimet e tjera në veri të vendit.

Po kështu, në periudhën 2012 – 2021 u zhvillua projekti i partneritetit publik privat për rrugën e Arbrit, rruga Shkodër – Velipojë, Han i Hotit – Tamarë – Vermosh – Dogana, Koplik – Dedaj – Bogë, Fushë Krujë – Krujë etj., apo bypass i Durrësit, i Rogozhinës, nuk ka pësuar rritje në ato vite kur investimet kanë qenë më të mëdha në infrastrukturën rrugore, për arsyet e rimarrjes së investimit dhe efektit në ekonomi vite më prapa dhe kur investimi mbyllet dhe ndërlihet me zonat e tjera. Pra shihet se qëllimi kryesor i ndërtimit të rrugëve (stimulimi i ekonomisë) nuk është përmbushur .

Në po të njëjtën ecuri të **vlerës së shtuar bruto** e shikojmë edhe ekonominë në *zonën e Qendrës (Tiranë-Elbasan)*, ajo rritur me 94% për periudhën 2001 – 2012 dhe 55% për periudhën 2013 – 2021.

Përtej investimeve të mëdha të kryera përgjatë periudhës 2009 – 2011 në aksin e rrugës Tiranë – Elbasan, Elbasan – Korçë, Elbasan – Banjë, Plepa – Rogozhinë, rrugë dytësore në drejtim të Vorës, Unazat e Tiranës etj., për duket se nuk ka ndikimin e pritshëm si në vitet e flukseve më të mëdha të fondeve të buxhetit, por edhe në vitet pas tyre.

Ndërkaq, në *jugun e vendit* **vlera e shtuar bruto** është rritur me 99% për periudhën 2001 – 2012 dhe 19% për periudhën 2013 – 2021

ka të njëjtin ndikim të pandjeshëm në stimulimin ekonomik në gjithë këto vite edhe pse janë kryer investime në vlera të mëdha Lushnjë – Fier, Lushnjë – Berat, Levan – Gjirokastrë, Fier – Vlorë, Kardhiq – Delvinë, Palasë – Dhërmi, Himarë – Sarandë, Sarandë – Butrint, Vlorë – Qeparo, Qukës – Qafë-Pllaçë, Lin – Pogradec, Korçë – Ersekë, etj. bypass i Vlorës, i Fierit, i Tepelenës etj.

²⁰ <https://www.arrsh.gov.al/projekte-financim-geverise-shqiptare.html>
<https://www.arrsh.gov.al/projekte-financim-huaj-donacione.html>

Pesha e investimeve për rrugët në PBB dhe vlera e shtuar bruto rajonale ndaj PBB-së, 2001 - 2011											% PBB
Vitet	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Investimet në ruge	3.0%	1.8%	1.8%	2.0%	1.9%	2.6%	2.7%	5.2%	4.7%	2.7%	2.4%
Veri/Durrësi	24.8%	24.6%	24.3%	24.3%	24.0%	24.0%	23.9%	23.6%	23.9%	24.7%	23.9%
Qendër/Tiranë-Elbasan	45.2%	45.2%	45.5%	45.7%	46.4%	46.5%	47.0%	47.8%	48.0%	46.8%	45.3%
Jug	30.1%	30.1%	30.2%	30.1%	29.6%	29.5%	29.1%	28.6%	28.1%	28.5%	30.8%
<i>Numri të punësuarve</i>	1,101,000	1,092,000	1,089,000	1,088,000	1,085,000	1,083,000	1,197,684	1,123,000	1,160,000	1,020,000	1,160,500

Burimi: INSTAT

Pesha e investimeve për rrugët në PBB dhe vlera e shtuar bruto rajonale ndaj PBB-së, 2012 - 2021											% PBB
Vitet	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Investimet në ruge	2.1%	2.4%	2.1%	1.8%	1.0%	1.5%	1.4%	1.4%	1.7%	1.9%	
Veri/Durrësi	24.0%	23.7%	23.2%	23.7%	23.7%	23.4%	23.0%	23.0%	22.5%	22.4%	
Qendër/Tiranë-Elbasan	46.1%	44.9%	45.3%	47.3%	47.5%	48.8%	49.3%	49.4%	49.8%	50.4%	
Jug	29.9%	31.5%	31.4%	29.4%	29.0%	27.8%	27.6%	27.6%	27.7%	27.2%	
<i>Numri të punësuarve</i>	1,117,000	1,023,700	1,037,100	1,086,600	1,157,200	1,195,000	1,230,000	1,266,000	1,243,300	1,248,700	

Burimi: INSTAT

Punësimi është rritur me 5% për periudhën 2001 – 2011 dhe 12% për periudhën 2012 – 2021. Në analizën e tendencës së punësimit të lidhur me investimin në infrastrukturën rrugore shihet se punësimi është i lartë në vitet kur investimet janë të larta, si një tregues që e paraqet efektin në kohë reale, për arsye të zbatimit të fondeve dhe kërkesës për fuqi punërtore shtesë në treg.

Kjo shihet në vitin 2001 me një rritje, por në vitet më pas ka rënie të ndikuar kryesisht edhe nga ky shkak, pasi ndërtimi ka vizuar përgjatë gjithë viteve si punëdhënsi më i madh në tregun e punës.

Në vitin 2007 dhe deri në vitin 2009 ka përsëri një rritje, e cila lidhet me investimet e mëdha në infrastrukturën rrugore edhe pse një pjesë u pajtua nga kompanitë zbatuese dhe nuk u likujdua nga qeveria në atë periudhë.

Ndërkohë, deri në vitin 2016 kur filloi të ndihet se projektet për rrugët u rikthyen përsëri²¹, shihet edhe një rritje e punësimit e cila prezantohet si një arritje në rritjen e punësimit në ekonomi dhe uljen e papunësisë. Kjo situatë ka vijuar në rritje, që shkon në përpjrtim të drejtë me rritjen e fondeve të buxhetit për infrastrukturën rrugore.

Duket se përfitimi kryesor ka ardhur nga rritja e fluksit të pasagjerësve, të cilët janë dhe shfrytëzuesit me kosto shumë të ulët (pra pa paguar asnjë tarifë përdorimi) të rrugëve që kanë marrë miliarda lekë për vit nga buxheti, si prezantuar edhe më lart.

²¹ <https://monitor.al/rikthimi-te-rruget-2/>

Në mbyllje,

Rrugët dhe ekonomia janë vendimtare, por ato janë thellësisht të ndërlidhura.

Rrugët mundësojnë qarkullimin e qetë të mallrave dhe shërbimeve, duke ulur kostot e transportit, duke nxitur tregtinë dhe duke lehtësuar rritjen ekonomike.

Një infrastrukturë rrugore e zhvilluar mirë mund të rrisë produktivitetin, të tërheqë investime dhe të përmirësojë aksesin në tregje, ndërkohë që një ekonomi e fortë është thelbësore për financimin e projekteve të infrastrukturës.

Në thelb, rrugët dhe ekonomia janë pjesë e një binomi.

Rrugët mbështesin zhvillimin ekonomik dhe një ekonomi e lulëzuar mbështet përmirësimin e vazhdueshëm të infrastrukturës. Të dyja janë të rëndësishme për përparimin e përgjithshëm të një kombi.

Edhe pse është arritur që Shqipëria të renditet në [vendein e parë në rajon](#) për cilësinë e rrugëve të saj, ne konstatojmë se cilësia më e lartë e rrjetit rrugor ka arritur proporcionalisht pak përmirësime në konsumin dhe të ardhurat e familjeve.

Është fakt që rrugët kanë mundësuar krijimin e vendeve të punës në sektorin e infrastrukturës, por kjo nuk ka ardhur nga ndonjë zhvendosjeje e tregut të punës nga bujqësia në infrastrukturë, por thjesht kanë përfituar ata që kanë patur aftësinë teknike për të punuar në këtë sektor me fitime të larta.

Për shkak se pagat në sektorin e prodhimit nuk ndryshojnë me ndryshimin e cilësisë së rrugëve, ne mendojmë se investimet në rrugë duhet të ishin sinkronizuar edhe me investimet që rrugët mundësonin aktivizimin dhe ndërlidhjen e burimeve dhe potencialeve.

Vendimi për të investuar më shumë në infrastrukturë ose në prodhim varet nga disa faktorë, duke përfshirë prioritetet ekonomike, fazën e zhvillimit dhe synimet afatgjata të një rajoni të vendit ose gjithë vendin, por gjithmonë duke u kushtëzuar nga aftësia e buxhetit për të paguar dhe rimarrë në kohë financimin e kryer. Të dy sektorët janë thelbësorë për rritjen e qëndrueshme ekonomike dhe shpesh janë të ndërvuar.

Përparësitë e investimit në infrastrukturën rrugore do të ishin te ndikimi në ekonomi, si:

- katalizator i Rritjes Ekonomike. Projektet e infrastrukturës (rrugët, portet, energjia dhe komunikimi) përmirësojnë lidhjen dhe reduktojnë kostot e logjistikës, duke nxitur tregtinë dhe tregtinë.
- gjenerues i vendeve të punës. Ndërtimi dhe mirëmbajtja e infrastrukturës krijon punësim të menjëhershëm dhe nëse ndërthuret me ekonominë tjetër ky punësim shndërrohet në afatgjatë.

- thithës i investimeve. Infrastruktura e zhvilluar mirë tërheq si investimet vendase ashtu edhe ato të huaja, duke përfshirë firmat prodhuese.

Por këto përparësi vlejnë nëse prioritizohen:

- në rajonet në zhvillim apo të pazhvilluara ku mungon infrastruktura bazë.
- për të mundësuar industrializim/novacion më të gjerë dhe rritje të sektorit privat.
- në krijimin e një mjedisi të favorshëm për ekonominë tjetër, përfshirë prodhimin.

Nëse, investimi nga buxheti do ndërronte vendet midis infrastrukturës dhe ekonomisë tjetër prodhuese, atëherë ajo do të kishte ndikim në:

- rritjen e eksportit. Investimi në teknologjinë prodhuese dhe në kapitalin njerëzor rrit prodhimin e mallrave që mund të eksportohen, duke përmirësuar bilancin tregtar.
- industrializimin dhe diversifikimin ekonomik²². Ky investim dhe focus nga buxheti redukton varësinë nga importet dhe ndërton një ekonomi më pak të varur nga jashtë dhe më të vetë-mbështetur të burimet e brendshme duke rritur premiset e qëndrueshmërisë afatgjatë. Këto investime ndërthuren me infrastrukturën në nivelet e mjaftueshmërisë, për të ndikuar direkt mbi papunësinë të lartë apo aktivitetet e kufizuara prodhuese.
- zhvillimin e aftësive dhe njohurive. Ekonomia tjetër inkurajon punët e bazuara në aftësi dhe zhvillimin e fuqisë punëtore duke shtyrë limitet e saj drejt produktivitetit më të lartë dhe rritjes së mirëqenies, si rrjedhim edhe të konsumit dhe të ardhurave buxhetore. Kjo qasje bashkë me zhvillimin e infrastrukturës arsimore dhe të gjelbër mund të forcojë pozitat e pordhimit në konkurrencën globale dhe inovacionin për të arritur prodhimtari me vlerë të lartë
- efektin e shumëzuesit në sektorët aleatë si ato të lëndëve të para, të logjistikës dhe të shërbimeve mbështetëse.

Por, në një shikim të treguesve fiskalë të buxhetit shikojmë një paradoks, nëse mund të themi se tashmë është zgjedhur infrastruktura rrugore për të qenë në qendër të politikës së zhvillimit ekonomik.

Kjo qasje politike nuk shkon në sinkron me bilancin e buxhetit, i cili është me suficit primar (balancë pozitive të ardhurash dhe shpenzimesh për 6-mujorin e parë) gjatë viteve të fundit jo për periudhën e parë të vitit por deri afër fundit të tremujorit të tretë fiskal.

Kjo në fakt është tregues më së shumti i problemeve që kanë programet buxhetore kryesisht të infrastrukturës me zbatimin e afateve sipas ligjit.

Në rastin kur ato nuk arrijnë të zbatohen brenda vitit të miratuar, fondi i dedikuar nuk shpenzohet dhe ky mosrealizim konsiderohet nga financat publike, si tregues pozitiv buxheti.

²² Nëse qëllimi është diversifikimi i ekonomisë ose zvogëlimi i mbështetjes në sektorët e bujqësisë ose të shërbimeve turistike

Në fakt ky problem është madhor për ekonominë në tërësi, pasi dukshëm institucionet nuk arrijnë dot të performojnë atë që kanë program dhe natyrisht që kjo mban mbrapa gjithë angazhimet dhe të ardhmen e qëndrueshme të njerëzve dhe ekonomisë.

Vonesat në realizimin e shpenzimeve të buxhetit jo vetëm që mund të zvogëlojnë ndikimin në një krizë potenciale ekonomike, por gjithashtu mund të jenë kundërproduktive nëse vijnë shumë vonë dhe kontribuojnë në çorientimin e ekonomisë.

Për të stimuluar ekonominë tjetër, shpenzimet duhet të bien në duart e njerëzve dhe institucioneve, që dinë t'i shpenzojnë efektivisht dhe në kohën e planifikuar për të shumëfishuar ndikimin e investimeve rrugore. Faktet e gjithë këtyre viteve na kanë treguar se programimi nga politika infrastrukturore nuk e ka përmbushur besimin e dhënë nga buxheti.

Në situatë performance normale, buxheti dhe politika e qeverisë tashmë duhet të kishin mbyllur faturat kryesore të infrastrukturës, dhe prej të paktën dy viteve të fundit duhet të kishin filluar të orientonin fokusin drejt rrugëve rurale dhe ndërlidhëse me zonat e thella për të ndihmuar sektorët dhe banorët, që janë më të shqetësuar ekonomikisht nga rënia e tyre e tregut.

Mungesa e këtij fokusi në zbatim dhe shpërndarja e fondeve pa dhënë llogari të taksapaguesit, duke përqëndruar burimet e buxhetit të shtetit dhe politikat në pak sektorë shihet se ka prishur barazinë në rishpërndarje. Natyrisht ka shtuar edhe mundësinë që stimuli buxhetor i pakufizuar për infrastrukturën ka krijuar shtrembërime të padëshirueshme mikroekonomike në ekonomi.

Projektet e ndërtimit të infrastrukturës për shkak të vonesës në zbatim nuk e kanë arritur kulmin e tyre, pasi ende janë pak vite pas funksionimit të tyre jo të plotë, kohë në të cilën ekonomia i ka të nevojshme që të rimëkëmbet.

Në këtë rast, efekti i madh i lidhur me shpenzimet e buxhetit me gjasa po kthehet edhe drejt kundërproduktivitetit, duke u ekzagjeruar me financimin e tyre dhe duke mos e zbutur dot periudhën rënëse të ciklit të ekonomisë shqiptare.

Në rastin shqiptar, ku infrastruktura po zbatohet vetëm për qëllimin e ofrimit të stimullit ekonomik, jo sepse ofron ndryshime në zhvillimin ekonomik rajonal që ne dëshirojmë, po shkakton efekte të forta negative afatgjata, pasi nuk po merren parasysh pikërisht implikimet afatgjata në ekonominë tjetër.

Investimet e derisotshme në infrastrukturë e kanë patur të kufizuar në ndikimin në rritjen ekonomike dhe treguesit e tjerë makroekonomikë, pasi nuk ka arritur dot të shpërndajë efektin nxitës dhe uljen e ndjeshme të kostove në bizneset rajonale dhe pasagjerët.

Nëse prioritizimi i nevojave për infrastrukturë do të përkonte me shpërndarjen gjeografike të nevojave të ekonomive rajonale dhe ndërlidhjes së destinacioneve me burimet dhe njerezit, atëherë rritja ekonomike do të justifikonte sakrificat buxhetore në emër të zhvillimit dhe rritjes së mirëqenies.

Shpërndarja e shpenzimeve për infrastrukturën, ashtu si ne theksuam më lart sipas vlerës së shtuar ekonomike të zonave të vendit ka qenë e lidhur me stimulin politik dhe shpesh është ndikuar nga konsideratat politike dhe elektorale.

Sfida për t'u marrë parasysh?

Qëndrueshmëria. Projektet duhet të jenë të qëndrueshme për mjedisin për të shmangur dëmtimin afatgjatë ekologjik.

Korrupsioni. Transparenca në prokurimin dhe menaxhimin e projekteve është thelbësore për të siguruar që fondet të përdoren në mënyrë efektive.

Menaxhimi i borxhit. Investimet në infrastrukturë në shkallë të gjerë shpesh mbështeten në kredi, të cilat kanë nevojë për planifikim të kujdesshëm për të shmangur nivelet e paqëndrueshme të borxhit.

Një strategji e ekuilibruar është shpesh ajo që bazohet te:

- Planifikimi i Integruar, ku investimet në infrastrukturë mund të synohen për të mbështetur zonat e prodhimit ose grupimet industriale.
- sinergjitë e sektorit, apo ndërthurja e infrastrukturës së energjisë, infrastrukturës sociale dhe edukuese me atë të transportit

Një strategji dhe buxhetim të lidhur fort me realitetin e ekonomisë do të shërbenin krijimit të më shumë rajoneve të qëndrueshme ekonomike duke integruar transportin më të mirë dhe planifikimin e përdorimit të burimeve në dispozicion të politikëbërësve të djeshëm dhe të sotëm.

Tiranë, Dhjetor 2024

SHKARKONI
FALAS
APP



Ne publikojmë dhe shpërndajmë informacione, analiza dhe studime në vijimësi. Nëse komunikoni përmes adresave të mediave sociale apo nëse shkarkoni Aplikacionin, JU jeni vendosur në fokusin tonë dhe ne jemi në vëmendjen tuaj duke krijuar së bashku Një marëdhënie mbi të përbashkëtat që na bashkojnë në jetën e përditshme.