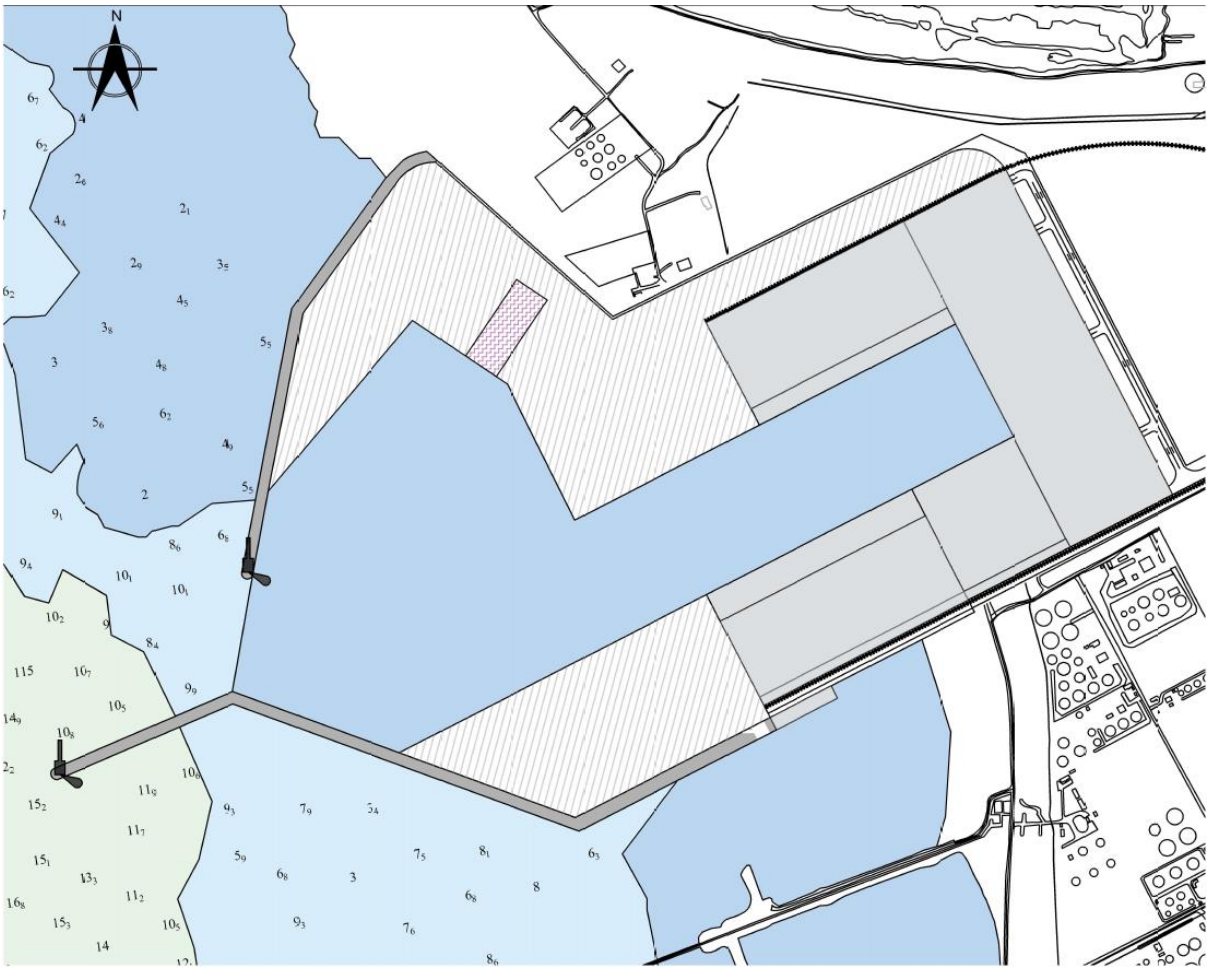
(DOKUMENTI MUND TE KETE MODIFIKIME PER FAZAT E ME TEJSHME)

AUTORITETI PORTUAL DURRËS

PLANIFIKIMI I INFRASTRUKTURËS DETARE NË ZONAT PORTUALE KOMBËTARE

MASTER PLANI STRATEGJIK DURRËS – PORTO ROMANO 2030

FAZA 1: STUDIMI I FIZIBILITETIT PËR NDËRTIMIN, PËRMIRËSIMIN DHE ZGJERIMIN E INFRASTRUKTURËS PORTUALE TË PORTO ROMANOS



PASQYRA E LËNDËS

PASQYRA E LËNDËS 2
PASQYRA E FIGURAVE 5
PASQYRA E TABELAVE 6
Hyrje 7
I. Konteksti i përgjithshëm 7
1. Analiza e Sektorit të Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale 8
1.1. Analiza e dokumenteve të planifikimit pararendës 8
1.1.1. Plani i Përgjithshëm Kombëtar i Territorit 8
1.1.2. Plani i Integruar Ndërsektorial i Brezit Bregdetar 11
1.1.3. Vizioni i Planit të Integruar Ndërsektorial të Brezit Bregdetar 13
1.1.4. Plani i Integruar Ndërsektorial i zonës ekonomike Tiranë - Durrës 14
1.1.5. Plani Kombëtar Sektorial i Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale 17
1.2. Legjislacioni Sektorial 19
1.3. Analiza e politikave / direktivave evropiane për zhvillimin e sektorit 22
II. Situata aktuale në zonat portuale Durrës - Porto Romano: 24
1. Zonat Portuale Durrës – Porto Romano 24
2. Analiza e infrastrukturës dhe kapacitetit ekzistues në portin e Durrësit dhe pasqyra e tregut në Portin aktual të Durrësit 26
2.1. Terminali i kontejnerëve 27
2.1.1. Përshkrim i përgjithshëm 27
2.1.2. Specifikime për terminalin aktual të kontejnerëve 28
2.1.3. Volumi i mallrave të përpunuara dhe normat e shfrytëzimit për terminalin aktual të kontejnerëve 29
2.1.4. Skenari referencë për terminalin e ri të kontejnerëve 31
2.2. Terminali perëndimor (ngarkesat e përgjithshme) 32
2.2.1 Përshkrim i përgjithshëm 32
2.2.2. Specifikime për terminalin perëndimor 32
2.2.3. Volumi i mallrave të përpunuara dhe normat e shfrytëzimit për terminalin perëndimor 34
2.2.4. Skenari referencë për terminalin e ri të ngarkesave të përgjithshme 35
2.3. Terminali lindor (mallra rifuxho) 37
2.3.1. Përshkrim i përgjithshëm 37
2.3.2. Specifikime për terminalin aktual të mallrave rifuxho 37
2.3.3. Volumi i mallrave të përpunuara dhe normat e shfrytëzimit për terminalin aktual të mallrave rifuxho 38
2.3.4. Skenari referencë për terminalin e ri të mallrave rifuxho 39
2.4. Analiza SWOT e Portit aktual të Durrësit: 40

3. Parimet dhe metodologjia e projektimit të Portit të Integruar të Durrësit në Porto Romano: 41
3.1. Projeksionet për terminalin e ri të kontejnerëve në Portin e Integruar të Durrësit në Porto Romano 41
3.1.1. Volumet TEU të parashikuara për vitin 2030 41
3.1.2. Anija kontejnermbajtëse referencë 42
3.1.3. Projeksionet lidhur me përbërjen e anijeve, kapacitetet për ndalesë dhe numrin e vendbregëzimeve 43
3.1.4. Projeksione lidhur me gjatësinë e kalatës së kontejnerëve 46
3.1.5. Përmbledhje e projeksioneve për terminalin e ri të kontejnerëve 48
3.2. Projeksionet për terminalin e ri të ngarkesave të përgjithshme në Portin e Integruar të Durrësit në Porto Romano 48
3.2.1. Volumet e parashikuara për vitin 2030 48
3.2.2. Anija referencë e ngarkesave të përgjithshme 50
3.2.3. Projeksionet lidhur me përbërjen e anijeve, kapacitetet për ndalesë dhe numrin e vendbregëzimeve 50
3.2.4. Projeksionet lidhur me gjatësinë e kalatës për ngarkesat e përgjithshme 53
3.2.5. Përmbledhje e parimeve për terminalin e ri të ngarkesave të përgjithshme 53
3.3. Koncepti i një terminali shumë-funksional 54
3.4. Projeksionet për terminalin e mallrave rifuxho në Portin e Integruar të Durrësit në Porto Romano 55
3.4.1. Anija referencë për mallrat rifuxho 56
3.4.2. Projeksionet lidhur me përbërjen e anijeve, kapacitetet për ndalesë dhe numrin e vendbregëzimeve 56
3.4.3. Projeksionet lidhur me gjatësinë e kalatës për mallrat rifuxho 57
3.4.4. Përmbledhja e parimeve për terminalin e ri të mallrave rifuxho në portin e Integruar të Durrësit në Porto Romano 57
III. Projekti Teknik 57
1. Parametrat funksionale të nivelit të lartë 57
2. Të dhënat lundrimore dhe batimetria 58
3. Parametrat lundrimorë 62
3.1. Distanca e akostimit 62
3.2. Rreth-rrotullimi i anijeve 62
3.3. Distanca e sigurt e lundrimit 63
3.4. Distanca midis dy balleve të kalatave 63
3.5. Kanali i hyrjes dhe i lundrimit në port 63
3.6. Thellësia e basenit dhe kanalit 64
3.7. Dallgëthyesit 65
3.8. Përmbledhja e parametrave të lundrimit 65
4. Parametrat infrastrukturore 65
4.1. Infrastruktura detare 65

4.2. Infrastruktura e terminalit 67
4.3. Përmbledhja e parametrave infrastrukturore 70
4.4. Kapaciteti mbajtës 73
5. Plani i përdorimit të tokës 73
5.1. Zona e interesit 73
5.2. Alternativat e zhvillimit të infrastrukturës 73
5.2.1. Zhvillimi i portit të ri përgjatë bregut 74
5.2.2. Zhvillimi i portit përgjatë dhe perpendikular me bregun 75
5.2.3. Alternativa me dragim në të thatë 76
5.2.4. Alternativa e rekomanduar: ndërtimi i KOMBINUAR 78
5.3. Plani i përdorimit të tokës – Planimetria e Përgjithshme 79
5.4. Faza 1: zhvendosja e veprimtarive ekzistuese portuale 84
5.5. Faza 2: zgjerimi i portit dhe terminalit 84
5.6. Faza 3: zhvillimi i logjistikës 85
IV. Bashkëpunimi me institucionet ligjzbatuese që operojnë në hapësira portuale 85

PASQYRA E FIGURAVE

Figura 1 - Harta e trafikut të transportit të mallrave në Mesdhe....9
Figura 2 - Harta e akseseve të zhvillimit të transportit multimodal në Shqipëri....10
Figura 3 - Harta e transportit detar dhe ajror....12
Figura 4 - Harta e zhvillimit ekonomik territorial....17
Figura 5 - Harta me përcaktimet e Planit Kombëtar Sektorial të Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale....18
Figura 6 - Harta e nyjeve kryesore portuale të SEE-së. Burimi: https://ec.europa.eu/neighbourhoodenlargement/ sites /near /files/pdf /projects-in-focus/donor-coordination/23_april_ 2009/working_group_transport_seeto_en.pdf....22
Figura 7 - Ortofoto e portit të Durrësit, 2020....25
Figura 8 - Ortofoto e porteve në Porto Romano, 2020....26
Figura 9 - Objekti i projektit: zonat portuale dhe terminalet në portin e Durrësit....27
Figura 10 - Terminali i kontejnerëve në portin e Durrësit....27
Figura 11 - Alternativa e dytë, zgjerimi i terminalit të kontejnerëve në kalatën nr.5....31
Figura 12 - Terminali perendimor i ngarkesave të përgjithshme në portin e Durrësit....32
Figura 13 - Skenari referencë i terminalit perendimor në portin e Durrësit....36
Figura 14 - Terminali lindor në portin e Durrësit....37
Figura 15 - Volumi i realizuar i kontejnerëve kundrejt parashikimeve të kontejnerëve 2030 (TEU)....41
Figura 16 - Flota e plotë e kontejnerëve të zbarkuar për shërbimet ndërmesdhetare (në %)....43
Figura 17 – Paraqitja e projektimit të terminalit të kontejnerëve....46
Figura 18 - : Volumi i realizuar i ngarkesave të përgjithshme kundrejt parashikimeve të volumit 2030 (tonë). Burimi: Autoriteti Portual Durrës dhe Master Plani për Portin e Durrësit....49
Figura 19 - Paraqitja grafike e projektimit të terminalit të ri të ngarkesave të përgjithshme....53
Figura 20 - Koncepti i terminalit shumëfunksional....54
Figura 21 - Ilustrim i bregëzimit të anijeve më të vogla se anijet e marra si referencë....55
Figura 22 - Volumet e përpunuara të realizuara të mallrave rifuxho kundrejt parashikimeve të volumeve për vitin 2030 (tonë)....56
Figura 23 - Vija bregdetare e interesuar nga ndërtimi i portit të Integruar të Durrësit në Porto Romano....58
Figura 24 - Gjëndja aktuale e vijës bregdetare të interesuar nga projekti....59
Figura 25 - Gjatësia e shtrirjes së cekinave nga bregu....59
Figura 26 - Propozim për zonën e vendqëndrimit në spirancë (rada)....60
Figura 27 - Distancat për arritjen e barazthellësive....61
Figura 28 - Pocizioni i Portit të Integruar të Durrësit në Porto Romano në lidhje me portet më të afërt....62
Figura 29 - Ship to Shore crane (STS)....68
Figura 30 - Mobile harbor cranes....68
Figura 31- Zona e interesit në Porto Romano....73
Figura 32 - Zhvillimi i terminalit përgjatë bregut të Porto Romanos....74
Figura 33 - Zhvillimi i terminalit përgjatë dhe diagonalisht bregut....75
Figura 34 - Sipërfaqa për dragim në të thatë....76
Figura 35 - Dragimi në të thatë me mundësinë pë zgjerim....77
Figura 36 - Ndërtimi i Kombinuar....78
Figura 37 - Planimetria e fazës së parë....79
Figura 38 - Hapsira e terminalit lindor në Portin e Integruar....80
Figura 39 - Layout-i përfundimtarë i Portit të Integruar të Durrësit në Porto Romano....82
Figura 40 - Layout-i përfundimtarë me legjendë përi Portit të Integruar të Durrësit në Porto Romano....83

PASQYRA E TABELAVE

Tabela 1 - Specifikime për terminalin e kontejnerëve 28
Tabela 2 -Volumi i mallrave të përpunuara dhe shfrytëzimi i terminalit të kontejnerëve 30
Tabela 3 - Specifikime për terminalin perendimor 33
Tabela 4 - Volumi i mallrave të përpunuara dhe shfrytëzimi i terminalit perëndimor 34
Tabela 5 - Përmasat e anijes të përpunuar në terminalin perëndimor në 2019-n 35
Tabela 6 - Specifikime për terminalin lindor 37
Tabela 7 - Volumi i mallrave të përpunuara dhe shfrytëzimi i terminalit lindor 38
Tabela 8 - Analiza SWOT e portit aktual të Durrësit 40
Tabela 9 - Skenari i rastit bazë 2030 për përbërjen e anijeve dhe kapacitetet mesatare për ndalesë për kontejnerë 45
Tabela 10 - Skenari i rastit bazë 2030 për përbërjen e anijeve dhe kapacitetet mesatare për ndalesë për kontejnerë - analiza e ndjeshmërisë për kapacitetet mesatare për ndalesë (-20%) 45
Tabela 11 - Skenari i rastit bazë 2030 për përbërjen e anijeve dhe kapacitetet mesatare për ndalesë për kontejnerë - analiza e ndjeshmërisë për përbërjen e anijeve 45
Tabela 12 - Thellësia e parashikuara afër mureve të kalatës 47
Tabela 13 - Skenari i rastit bazë 2030 lidhur me përbërjen e anijeve dhe kapacitetet mesatare për ndalesë për ngarkesat e përgjithshme dhe drithërat 52
Tabela 14 - Skenari i rastit bazë 2030 për përbërjen e anijeve dhe kapacitetet mesatare për ndalesë për ngarkesat e përgjithshme dhe drithërat (-20%) 52
Tabela 15 - Skenari i rastit bazë 2030 lidhur me përbërjen e anijeve dhe kapacitetet mesatare për ndalesë për ngarkesat e përgjithshme dhe drithërat -analiza e ndjeshmërisë për përbërjen e anijeve 52
Tabela 16 - Përmbledhja e kërkesave 65
Tabela 17 - Pëmbledhja e kërkesave infrastrukturore 71

Hyrje

Këshilli Kombëtar i Territorit, me Vendimin e tij nr.1, datë 14.10.2020, "Për miratimin e Planit Kombëtar Sektorial të Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale" ngarkoi Autoritetet Portuale që, në zbatim të legjislacionit sektorial dhe legjislacionit për planifikimin dhe zhvillimin e territorit, të marrin masat e nevojshme për sigurimin e ekspertizës më të mirë kombëtare apo ndërkombëtare lidhur me hartimin e planeve të përdorimit dhe administrimit të tokës (master plane), në përputhje me përcaktimet e Planit Kombëtar Sektorial të Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale. Më konkretisht, vendimi e ngarkoi Autoritetin Portual Durrës që të merrte masat për:

a. Hartimin e planit të ri të përdorimit dhe administrimit të tokës (master plan);

b. Hartimin e dokumenteve tekniko-ligjore që do ta orientojnë Autoritetin Portual për zhvillimin e operacioneve portuale, shërbimeve dhe investimeve në infrastrukturën detare dhe tokësore të terminaleve përkatëse, në përputhje me zonat e përcaktuara në Planin Kombëtar Sektorial të Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale (Porto Romano dhe Durrës);

c. Përgatitjen e praktikës tekniko-ligjore për miratimin e master planit në përputhje me përcaktimet e legjislacionit sektorial.

Në përputhje me vendimin e KKT-së dhe me parashikimet e "Planit Kombëtar Sektorial të Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale", për zhvillimin e infrastrukturave portuale në Durrës dhe Porto Romano, Autoriteti Portual Durrës (APD) siguroi konsulencën e nevojshme kombëtare dhe ndërkombëtare për hartimin e Master planit të zonave portuale Durrës – Porto Romano. Nën drejtimin e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE), APD-ja zhvilloi konsulencë teknike, financiare dhe ligjore me shoqërinë Ernst & Young Germany (EY GmBH) dhe portin "Antwerp International" (PAI). Gjithashtu, APD-ja ndërmori një seri konsultimesh me Forcën Detare (Shërbimi Hidrografik Kombëtar), Institutin e Transportit, Administratën Detare (në cilësinë e organit epror të Kapitenerisë së Porteve dhe Autoritetit Shtetëror të Sigurisë Portuale), si dhe me agjencitë ligjzbatuese që ushtrojnë funksione në facilitetet portuale (Polici Kufitare dhe Dogana), duke ndjekur një metodologji planifikimi të ndarë në tre faza.

Faza 1 (e cila trajtohet në këtë material) përfshin hartimin e Master planit për Ndërtimin, Përmirësimin dhe zgjerimin e infrastrukturës Portuale në Porto Romano, duke synuar krijimin e një Porti të ri mallrash me funksionet e një nyje logjistike të integruar.

Faza 2 i dedikohet përditësimit të Master planit të Zonës Portuale Urbane në Durrës, duke parashikuar shndërrimin e Portit aktual të mallrave në një facilitet portual enkas për transportin e pasagjerëve.

Faza 3 parashikon zgjerimin e Infrastrukturës Portuale në Porto Romano dhe ndërlidhjen e terminaleve të reja me transportin intermodal (hekurudhë dhe terminale logjistike tokësore).

I. Konteksti i përgjithshëm

1. Analiza e Sektorit të Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale

1.1. Analiza e dokumenteve të planifikimit pararendës

1.1.1. Plani i Përgjithshëm Kombëtar i Territorit

Analiza e dokumenteve të planifikimit të mëparshëm për territorin dhe çështje që duhen vlerësuar gjatë hartimit të Planit Kombëtar Sktorial të Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale duhet të fillojë duke ndërtuar fillimisht kontekstin vendor, evropian dhe rajonal, në të cilin operon dhe merr kuptim veprimtaria e sektorit të transportit detar. Sipas Planit të Përgjithshëm Kombëtar të Territorit (PPKT), "Shqipëria 2030", transporti detar pasqyrohet si në vijim:

- Evropa (BE/EEA) ka flotën më të madhe të anijeve në botë, duke punësuar direkt rreth 300,000 detarë në bordin e anijeve tregtare dhe 3 milionë të tjerë në veprimtaritë e lidhura me të.

- Në dokumentin e bardhë të publikuar nga Komisioni Evropian, ku janë reflektuar ambiciet dhe qëllimet e BE-së për 2050-n, shprehet si qëllim kryesor unifikimi i sistemit të transportit për të plotësuar nevojat e 500 milionë qytetarëve evropianë. Për sa i përket porteve detare, qëllimi është lidhja e tyre me transportin e mallrave dhe, aty ku është e mundur, me rrugët e brendshme ujore.

- Duke marrë në konsideratë se mbi 80% e tregtisë botërore të mallrave realizohet nëpërmjet detit, transporti detar mbetet shtylla kryesore mbështetëse e tregtisë ndërkombëtare dhe globalizimit. Për BE-në, e cila vazhdon të jetë eksportuesja më e rëndësishme në nivel botëror duke u renditur në vendin e dytë, transporti detar dhe të gjitha shërbimet e tjera detare janë thelbësore për t'i ndihmuar kompanitë evropiane që të konkurrojnë në nivel global.

- Pothuajse 40% e shkëmbimeve të mallrave midis shteteve anëtare të BE-së kryhen nga deti. Çdo vit, 400 milionë pasagjerë hyjnë dhe dalin në portet evropiane. Tregu i brendshëm për ofrimin e shërbimeve të transportit detar luan rol kyç në ecurinë e ekonomisë evropiane në tërësi, në cilësinë e jetës dhe në prosperitetit të rajoneve detare. Nga transporti detar varen veçanërisht ishujt dhe rajonet periferike.

  Portet e Evropës janë hyrje jetësore, pasi lidhin korridoret e saj të transportit me pjesën tjetër të botës. 74% e mallrave që hyjnë ose dalin nga Evropa kalojnë nga deti, çka e bën Evropën të vlerësohet për shërbimet portuale më të mira në botë. Portet luajnë një rol të rëndësishëm si në shkëmbimin e mallrave në tregun e brendshëm, ashtu edhe në lidhjen e zonave periferike dhe ishujve me kontinentin. Ato nuk janë thelbësore vetëm për lëvizjen e mallrave, por sjellin edhe punësim. Në portet evropiane janë punësuar 1.5 milionë punonjës dhe po kaq janë të punësuar në mënyrë të tërthortë në portet evropiane në 22 shtete evropiane detare. Ndërkohë bie në sy mungesa e porteve të rëndësishme shqiptare si Durrësi, Vlora,

Shëngjini dhe Saranda në “Listën e Porteve Detare Bërthamë dhe Rrjeteve Gjithëpërfshirëse” (List of Sea Ports in the Core and Comprehensive Networks).

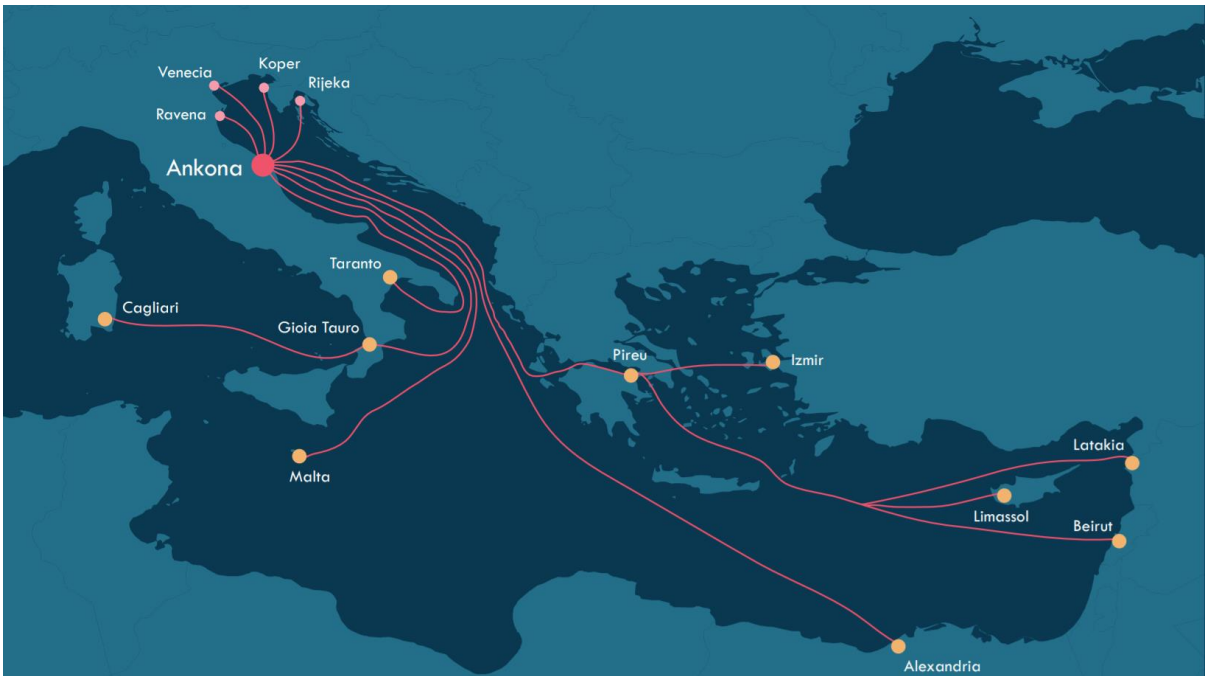


Figura 1 - Harta e trafikut të transportit të mallrave në Mesdhe

Kjo është një mungesë të cilën PPK-ja kërkon ta adresojë përmes korridoreve të propozuara dhe qendrave parësore të përforcuara, duke i kthyer këto qytete në porta hyrëse dhe dalëse për vendin, por edhe në pika të forta strategjike ku gravitojnë flukse të rëndësishme të transportit të turistëve, mallrave dhe nyjeve të shpërndarjes së energjisë. Përfshirja dhe zhvillimi i tyre në infrastrukturën kombëtare, e cila na lidh me korridoret pan-evropiane, duke fuqizuar portet kryesore, do të sjellë zhvillim dhe rrjedhimisht do të na bëjë pjesë të programeve zhvillimore të financuara nga BE-ja.

Për shembull, “Udhëzimet e reja për zhvillimin e rrjetit të transportit trans-evropian” (The new guidelines for the development of the trans-European transport network (TEN-T)) kanë identifikuar 329 porte kyçe përgjatë bregdetit evropian, që do të bëhen pjesë e një rrjeti të unifikuar, duke i dhënë hov zhvillimit dhe rritjes së konkurrueshmërisë në Tregun e Përbashkët Evropian. Në këtë mënyrë instrumenti financiar, që do të lidhë shërbimet, do të sigurojë deri në 26 miliardë € në mbështetje të infrastrukturës evropiane, përfshirë këtu portet dhe lidhjen e tyre të brendshme tokësore për periudhën 2014-2020 (PPKT, “Shqipëria 2030”).

Plani i Përgjithshëm Kombëtar i Territorit, për të mundësuar krijimin e lidhjeve dhe përmirësimit e aksesit midis Shqipërisë dhe Evropës, në kuadër të transportit detar, përcakton si prioritet strategjik realizimin dhe finalizimin e disa projekteve strategjike:

- Forcimin e strukturave ekzistuese portuale, në porte me rëndësi kombëtare dhe rajonale, me qëllim rritjen e kapacitetit të tyre në përpunimin dhe eksportimin e mallrave, si dhe në transport pasagjerësh, në nivele konkurruese për rajonin e Ballkanit dhe të Mesdheut. Shtimi i numrit të marinave turistike, në përputhje me kapacitetin fizik të bregdetit shqiptar, me qëllim zhvillimin e një sektori turistik bregdetar elitar që respekton mjedisin dhe karakteristikat fizike territoriale të peizazhit natyror dhe urban të bregdetit tonë.

- Zhvillimin e zonës Durrës – Porto Romano si pikënisje e autostradës kryesore detare në Ballkanin Perëndimor: Porti i Durrësit specializohet në funksion të transportit të pasagjerëve dhe zhvillimit turistik të integruar me mjedisin urban, ndërsa Porto Romano (aktualisht port energjetik) propozohet të përfitojë investime me qëllim shtimin e kapacitetit të tij dhe pasurimin me funksionet e transportit dhe përpunimit të mallrave (ngarkesa kontejnerike, mallra të përgjithshme dhe rifuxho) si dhe funksione mbështetëse për anijet dhe ngarkesat. Propozohet të profilizohet si port perëndimor qendrore që lidh rrugët kombëtare të Korridorit VIII me perëndimin dhe korridorin Skandinavi-Mesdhe. Gjithashtu propozohet që Porto Romano të lidhet me infrastrukturën e përshtatshme rrugore dhe hekurudhore.

PPK-ja propozon që ndërtimi i marinave të jetë i lidhur ngushtë me zhvillimin e qyteteve dhe zonave turistike. Në këtë kuptim, Plani sugjeron ndërtimin e tyre vetëm nëse shoqërohen me përmirësimin e funksionit turistik të qendrave të banuara, qofshin këto fshatra ekzistues, apo qytete dytësore bregdetare. Nuk favorizohet ndërtimi i marinave në zona të pazhvilluara që kërkon infrastrukturë të re lidhëse dhe që nuk kanë ndikim direkt në rritjen dhe fuqizimin ekonomik të qendrave ekzistuese të banuara rreth tyre. (PPKT, "Shqipëria 2030").

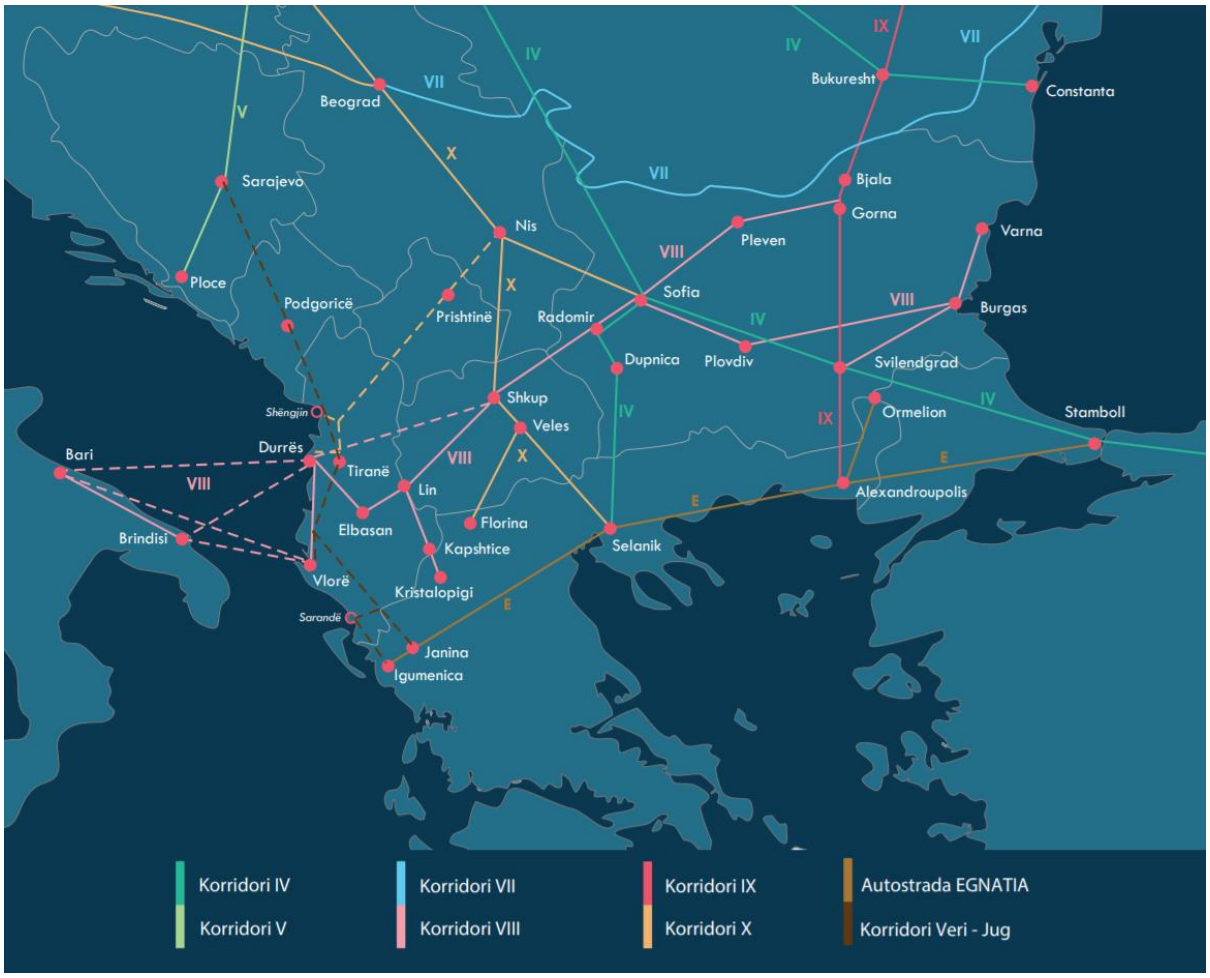


Figura 2 - Harta e akseseve të zhvillimit të transportit multimodal në Shqipëri

Aktualisht, Italia shërben si platformë logjistike për shkëmbimet midis zonës së Mesdheut dhe Evropës Veriore. Shqipëria mund ta marrë këtë rol në Ballkan dhe në Detin e Zi. Ajo mund të jetë në të ardhmen një pikë mjaft e rëndësishme kalimi për trafikun e mallrave nga Lindja e

Largët, India, Lindja e Mesme dhe Afrika Veriore, drejt Ballkanit dhe Detit të Zi. Gjatë viteve të fundit, Ankona ka siguruar një pozitë të favorshme sidomos për linjat që lidhen me Azinë dhe kryesisht me Kinën. Këtë rol mund ta luajë porti i Shëngjinit me investimet e fuqishme, si një nga portet më të thella për transport me kontejnerë. Import – eksporti i mallrave në botë dëshmon potencialin e madh të autostradës së Adriatikut, ku duhet marrë në konsideratë edhe roli i porteve shqiptare.

1.1.2. Plani i Integruar Ndërsektorial i Brezit Bregdetar

Një ndër çështjet që trajton Plani i Integruar Ndërsektorial i Brezit Bregdetar lidhur me Infrastrukturën e transportit në bregdet është edhe Transporti Detar. Meqenëse 1/3 e kufirit të Shqipërisë laget nga deti, në këtë dokument, sektorit detar i kushtohet rëndësi të veçantë, duke marrë në parasysh edhe kushtet e favorshme natyrore të tij. Analiza e përmbledhur e gjendjes aktuale të porteve detare paraqet situatën e mëposhtme:

- **Porti Detar i Durrësit** ndodhet rreth 38 km larg nga Tirana, në veri të gjirit të Durrësit. Është porti më i madh i Shqipërisë, i përcaktuar tashmë si porta kryesore e korridorit VIII, ku përpunohet rreth 75% e mallrave të import-eksportit, me aftësi përpunuese rreth 5 milionë tonë mallra në vit. Në port përpunohen anijet-traget me pasagjerë, anijet RO/RO, anijet me kontejnerë dhe anijet me mallra të përgjithshme, rifuxho dhe gjenerale.
- **Porto Romano** ndodhet 6.5 km në veri të portit të Durrësit. Ky port është komponenti kryesor i parkut më të madh industrial dhe energjetik në Shqipëri dhe shërben për transportin e produkteve të naftës dhe të gazit të lëngët.
- **Porti Detar i Vlorës** është porti i dytë për nga rëndësia dhe ndodhet rreth 90 km në jug të portit të Durrësit. Ai është përcaktuar si porta e dytë hyrëse e Korridorit VIII. Në këtë port kryhet përpunimi i anijeve-traget me pasagjerë dhe i anijeve me mallra, duke mbuluar rreth 10% të mallrave të importit-eksportit.
- **Porti i Shëngjinit** është porti detar më verior i Shqipërisë. Përveç përpunimit të mallrave dhe transportit të udhëtarëve, ky port shërben edhe për anijet e peshkimit.
- **Porti i Sarandës** është porti më jugor i Shqipërisë. Pas përfundimit të ndërtimit të portit të Limjonit, porti i Sarandës përdoret vetëm si port për qëllime turistike dhe për transportin e pasagjerëve.
- **Vlora 2 (Terminali Petrolifera)** ndodhet në afërsi të portit të Vlorës dhe shërben për të transportuar produkte të naftës dhe të gazit. (PINS Brezi Bregdetar)

Dokumenti i Planit të Integruar Ndërsektorial të Brezit Bregdetar evidenton si problematikë kushtet aktuale fizike të porteve, duke e ngritur si çështje për zgjidhje nëpërmjet sigurimit të fondeve për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e porteve, për shkak të rëndësisë që kanë si pika nisjeje dhe përfundimi të itinerarit detar, si dhe të nyjeve të lidhjes së transportit detar me atë tokësor.

Figura 3 - Harta e transportit detar dhe ajror

Referuar analizës së këtij dokumenti, për sa i përket aspektit ekonomik, portet kanë potenciale ende të pashfrytëzuara, duke përfshirë këtu jo vetëm veprimtarinë që kryhet në porte, por edhe peshkimin e akuakulturën. Përveç peshkimit, një mundësi tjetër zhvillimi që ofron bregdeti janë transporti detar dhe portet turistike. Deri më sot janë shfrytëzuar disa gjire për krijimin e porteve, por Shqipëria ka ende potenciale të pashfrytëzuara. Marinat turistike dhe portet kruiser janë infrastruktura që duhen akomoduar në bregdetin tonë, por duke mbrojtur natyrën unike të një numri të larmishëm të gjireve të paprekura, që do të shërbejnë si pika autentike atraksioni për turizmin bregdetar.

1.1.3. Vizioni i Planit të Integruar Ndërsektorial të Brezit Bregdetar

Për sa i përket përmirësimit të lëvizshmërisë dhe zhvillimit të sistemit infrastrukturor, vizioni i Planit të Integruar Ndërsektorial të Brezit Bregdetar është ndërlidhja e portave hyrëse kombëtare me rrjetet tokësore, detare dhe ajrore për të krijuar lehtësi dhe konkurrueshmëri të lartë për turizmin në zonën bregdetare.

Një ndër objektivat e planit është rivitalizimi i porteve dhe moleve ekzistuese si stacione publike për transportin detar. Marinat, portet dhe molet ekzistuese mbartin potenciale të pashfrytëzuara përshtatjeje dhe rifunksionalizimi për përdorime të tjera si: krijimi i stacioneve publike detare duke dhënë kontribut në rivitalizimin e transportit detar, krijimi i veprimtarive në lidhje me sportet ujore, ngritja e shërbimeve të lundrimit në lidhje me turizmin, shkollimi profesional i lidhur me ekonominë detare dhe turizmin, edukimi i fëmijëve me kulturën e lundrimit dhe veprimtarive të lidhura me detin, rigjallërimi i traditës së peshkimit (porte peshkimi) me gjithë shërbimet e tjera që e përbëjnë këtë sektor (përgatitja e rrjetave të peshkimit, markatat e peshkut), që janë pika të forta të vendeve bregdetare me rëndësi për ekonominë vendore dhe kombëtare.

Plani i Bregdetit sikurse Plani i Përgjithshëm Kombëtar propozojnë specializimin e porteve ekzistuese sipas sektorëve ekonomikë parësorë ku operojnë, duke synuar shtimin e trafikut të kruizerave, jahteve dhe anijeve të mallrave. Gjithashtu, plani orienton zhvillimin e infrastrukturës së transportit drejt kombinimit të transportit detar me atë tokësor dhe ajror, me qëllim efikasitetin e lëvizjes së mallrave dhe pasagjerëve dhe zhvillimin ekonomik në tërësi. Ky kombinim synon të minimizojë efektet negative të transportit automobilistik në zonat e ndjeshme natyrore, ndërkohë që sjell larmi edhe në eksperiencën e turistëve në zonë. Përdorimi i infrastrukturave portuale ekzistuese (gjashtë porteve të mëdha ndërkombëtare kombëtare dhe disa porteve ekzistuese ushtarake), është prioritet për planin, i cili ofron rekomandime për ministrinë e linjës dhe 12 bashkitë bregdetare për zhvillimin e mëtejshëm të këtyre strukturave.

Pas rikualifikimit fizik të infrastrukturave të porteve dhe marinave ekzistuese që do të shërbejnë me më tepër efikasitet, plani propozon edhe 12 vendndodhje të reja, të përshtatshme për marina dhe stacione portuale të vogla, për transportin e brendshëm detar.

Gjithashtu, ky plan propozon që zhvillimi i mëtejshëm i porteve të orientohet sipas veprimtarive më dominuese që zonat përkatëse ofrojnë në perspektivën e zhvillimit rajonal e ndërkombëtar, duke garantuar kështu kushtet për specializim ekonomik të mëtejshëm. Në secilën nga 4 fashat e bregdetit sugjerohet të zhvillohet një (1) port me funksion ndërkombëtar. Pra, 4 portet e rëndësisë kombëtare (Shëngjin, Durrës-Porto Romano, Vlorë e Sarandë), duhet të zhvillojnë infrastrukturat pritëse e shpërndarëse, përfshi këtu korridoret strategjike të lëvizjes bazuar në funksionet e specializuara.

Për transportin në nivel kombëtar, plani propozon zhvillimin e 4 marinave (porte të vogla turistike), 1 për çdo zonë, për të nxitur e ndihmuar zhvillimin e turizmit. Këto porta stacionimi dhe shpërndarjeje të flukseve, mund të jenë të bashkëngjitura me zonat portuale të rëndësisë ndërkombëtare, me kusht që zhvillimi i tyre në të ardhmen të marrë parasysh hapësirat e nevojshme të zgjerimit të porteve parësore. Kjo do të thotë se në planet sektoriale si dhe në

PPV-të e bashkive bregdetare, duhet të rezervohen hapësira shtesë zgjerimi në të ardhmen, duke garantuar hapësirat e nevojshme për kalata të shtuara, për depozitim/përpunim mallrash dhe për të akomoduar flukset e udhëtarëve. Pas zhvillimit të këtyre porteve mund të zhvillohen marina të tjera apo stacione portuale të reja, sipas studimit të propozuar nga ky plan.

Ky plan synon përdorimin e porteve, pontileve dhe moleve ekzistuese, përpara ndërtimit të portave të reja, të propozuara paraprakisht në plan (si vendndodhje teknikisht më të përshtatshme në bregdetin shqiptar, që mund të ndërtohen në 15 vitet e ardhshme). Më poshtë prezantohen propozimet teknike për zhvillimin e porteve në bregdet, duke përfshirë ato ekzistuese dhe të propozuara:

- Gjiri i Ftelias në jug, në kepin e Stillos (Sarandë-Mursi-Vrinë);
- Gjiri i Tetranisit - 4 ishujt - (Ksamil);
- Gjiri i Sarandës;
- Gjiri i Limionit (Sarandë);
- Porto Palermo, Gjiri i Armeridhës dhe gjiri I Kalasë;
- Orikum;
- Radhimë (aktualisht, bazë e forcave të policisë kufitare);
- Porti tregtar Skelë-Vlorë;
- Ishulli i Sazanit;
- Kalaja e Turrës;
- Porti i Durrësit;
- Zona detare përpara sheshit Vollga-Durrës (qendra e qytetit);
- Currila-Durrës;
- Bishti i Pallës-Gjiri i Lalëzit (zona në jug të derdhjes së lumit Erzen);
- Gjiri i Peshkatarit (Shën Pjetri);
- Gjiri i Lalëzit (në fundin jugor të kepit të Rodonit);
- Porti ushtarak në Shëngjin

1.1.4. Plani i Integruar Ndërsektorial i zonës ekonomike Tiranë - Durrës

Plani i Integruar Ndërsektorial i zonës ekonomike Tiranë – Durrës, lidhur me transportin detar, bazuar në vizionin e tij, propozonte ndërhyrjet mëposhtme:

Zona portuale kombëtare Porti i Durrësit dhe porti energjetik Porto Romano janë porta strategjike detare. Plani fuqizon ndërlidhjen edhe aksesin e shpejtë të këtyre dy poleve, si dhe pajisjen e tyre me infrastrukturë bashkëkohore për të përballuar volumet e shtuara të udhëtarëve dhe të mallrave në të ardhmen.

Porti i Durrësit duhet të mundësojë akses dhe stacionim për:
1. Stacion udhëtarësh, për akostim anijesh udhëtimi me përmasa mesatare/ të vogla;
2. Stacion turistik, për akostimin e anijeve të mëdha turistike (‘kruiser’);
3. Zonë portuale shërbimi e përpunimi, për akostimin e kontejnerëve kargo;
4. Zonë portuale shërbimi, për akostimin e flotës së peshkimit;
5. Zonë portuale turistike, për akostim jahtesh.

Zonat e stacionimit të jahteve: duhet të zhvillohet me hapësira për magazinim dhe menaxhim të flukseve, duke u mbështetur me zona rezervë për shtimin e kapaciteteve në raport me flukset deri në 2030. Hapësira portuale e menaxhimit të flukseve të udhëtarëve, turistëve anijeve të mëdha turistike ('kruiser') dhe të jahteve duhet të mundësojë akses të hapur për ndërlidhje me qytetin, për të rritur atraksionin midis portit e qytetit, si dhe për të zhvilluar ekonominë vendore. Këto flukse kanë ndikim të drejtpërdrejtë në zhvillimin e turizmit të rajonit metropolitan, ndaj strategjia e ndërlidhjes hapësinore duhet mbajtur vazhdimisht në vëmendje e duhet zbatuar.

Hapja e këtyre hapësirave si zona parësore portuale duhet të shoqërohet me rijetëzimin e ballinës ujore (waterfront-it) të qytetit, si dhe me rialokimin e zonës së kontejnerëve, për grupime më funksionale. Këto struktura kanë ndikim të drejtpërdrejtë në punësimin rajonal dhe në infrastrukturën hoteliere të rajonit. Sugjerohet që hapësirat hoteliere dhe rekreative të stacionohen në afërsi të këtyre flukseve ose të krijojnë lidhje efikase me këto zona.

Porti Porto-Romano: Afërsia e kësaj nyjeve me zonën teknologjike të zhvillimit ekonomik Spitallë, si dhe lidhja e drejtpërdrejtë me korridoret rrugore kombëtare dhe zonën logjistike Shkozet, ofron mundësi për zhvillim dhe fuqizim. Plani propozon shtimin e sipërfaqeve portuale pranë portit energjetik dhe krijimin e hapësirave të nevojshme për rialokimin e kalatave të lëndëve të para nga porti i Durrësit, pranë këtij porti. Plani propozon zhvillimin e terminaleve kryesore, si:

1. Terminali i mallrave të përgjithshme dhe i drithërave;
2. Terminali i materialeve të ndërtimit, si ai i çimentos e klinkerit;
3. Terminali i mineraleve dhe i qymyreve;
4. Terminali i mbetjeve, si skrapi.

Ndryshimi i akostimit të këtyre flukseve portuale do të rrisë cilësinë e ajrit të qytetit të Durrësit, do të përmirësojë cilësinë e jetës së banorëve dhe do të krijojë më tepër mundësi për të zhvilluar qytetin drejt turizmit rajonal.

Zona teknologjike e zhvillimit ekonomik Spitallë: Si zonë parësore e zhvillimit kombëtar dhe rajonal në ekonomi, duhet mbështetur me shërbime dhe akses të shpejtë si për udhëtarët, ashtu edhe për mallrat. Lidhja e saj me rrjetin infrastrukturor mbi dhe nëntokësor, si dhe pajisja e saj me energji dhe sistem telekomunikacioni, duhet të jenë në fokus të punës e investimeve të ministrive të linjës dhe bashkisë Durrës. Eliminimi i riskut të përmbytjeve në këtë aks strategjik (Shkozet Porto Romano) duhet të shoqërohet me zhvillimin e infrastrukturave të nevojshme dhe me sistemin për menaxhimin të tyre. Lidhja rrugore e këtij korridori me sistemin unazor të qytetit të Durrësit duhet të ketë përparësi zhvillimi, me qëllim menaxhimin efikas të flukseve të lëvizjeve. Aksi ekonomik Porto Romano-Spitallë-Shkozet fuqizohet me lidhjen hekurudhore dhe me një stacion dytësor multimodal (tren mallrash, autobusë, taksi, transport i lehtë publik).

Në rrjetin e rrugëve strategjike rajonale, për të shmangur trafikun sezonal, trafikun jashtëqytetas që kalon tranzit në rajon, si dhe për të mundësuar akses të shpejtë në lidhjet e qendrave urbane me zonat e punësimit rajonal, propozohen midis të tjerash këto lidhje:

a) Porti i Durrësit - Autostrada “Veri -Jug” (PPK);
b) Porti i Durrësit - Rruga e Arbrit;
c) Porti i Durrësit - Korridori VIII;
d) Porti i Durrësit - Rruga e ‘Kombit”;
e) Aeroporti “Nënë Tereza” - ndërlidhje efikase ajrore, detare dhe tokësore për njerëz dhe mallra.

Sistemi i transportit të mallrave duhet të jetë i ndërlidhur me zyrën e menaxhimit të trafikut rajonal. Monitorimi i flukseve të lëvizjes si dhe siguria e lëvizjes duhet të gëzojë vëmendje të veçantë për të siguruar efikasitetin e lëvizjes së mallrave.

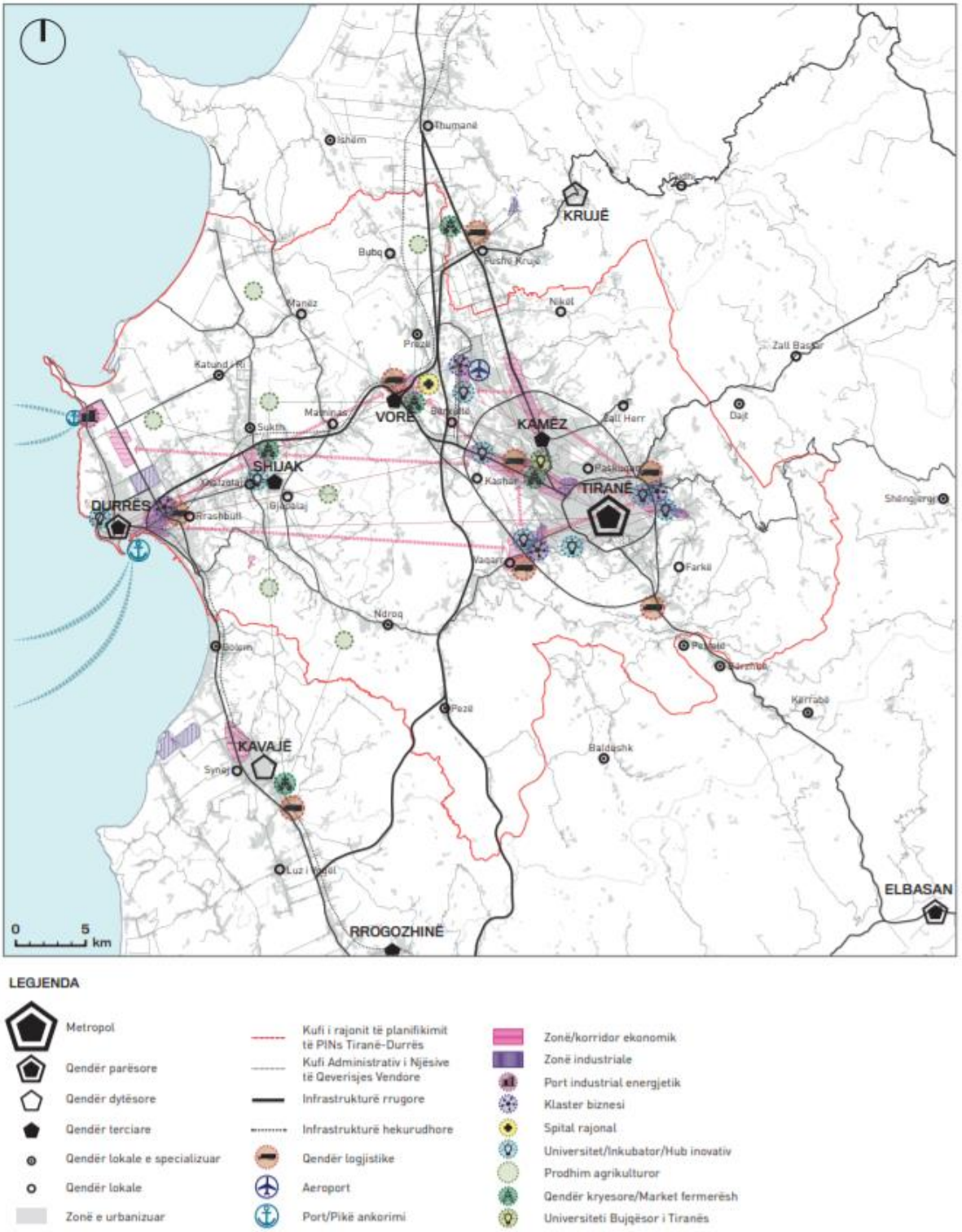


Figura 4 - Harta e zhvillimit ekonomik territorial

1.1.5. Plani Kombëtar Sektorial i Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale

Vendimi i KKT-së nr. 1, datë 14.12.2020 "Për miratimin e Planit Kombëtar Sektorial të Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale", parashikon, ndër të tjera, sa më poshtë vijon:

- Autoritetet Portuale duhet të përcaktojnë hartimin e planeve të përdorimit dhe administrimit të tokës (master plani) për vendndodhje e reja apo të zgjerimit të porteve.

- Njësitë e qeverisjes vendore duhet të integrojnë përcaktimet e master planeve portuale në Planet e Përgjithshme Vendore përkatëse.
- Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit duhet të kontrollojë përputhshmërinë e dokumenteve të planifikimit me përcaktimet e PKS TDIP-së.
- Ministritë dhe institucionet përgjegjëse për infrastrukturën, energjinë, turizmin, mjedisin, bujqësinë, si dhe çdo autoritet fusha e veprimtarisë së të lidhet me territoret subjekt të PKS TDIP-së duhet të marrë masat për zbatimin e përcaktimeve të këtij plani.
- PKS TDIP përcakton ndërtimin e një porti të ri në Porto Romano për qëllime tregtare.

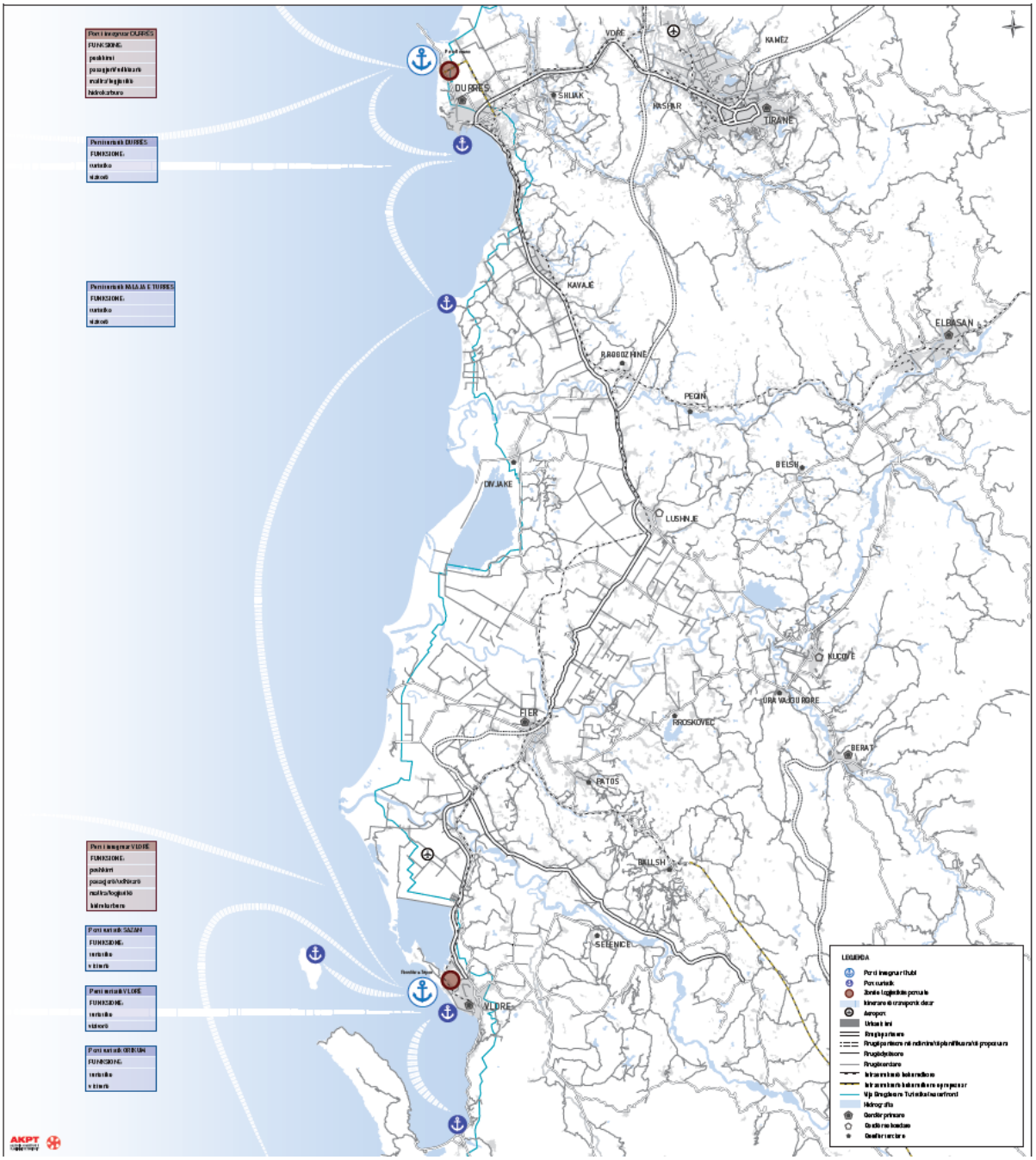


Figura 5 - Harta me përcaktimet e Planit Kombëtar Sektorial të Transportit Detar dhe Infrastrukturës Portuale

1.2. Legjislacioni Sektorial

Plani Kombëtar Sektorial që prek sektorin e transportit detar dhe infrastrukturën portuale, mbështetet në një kuadër të gjerë ligjor të përbërë nga ligje specifike, akte nënligjore në zbatim të ligjeve, si dhe në vendime të Këshillit të Ministrave. Ligji kryesor sektorial në të cilin mbështetet ky plan është Ligj Nr.9251, datë 8.7.2004 "Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë", i ndryshuar.

L I GJI Nr.9130, datë 8.9.2003 PËR AUTORITETIN PORTUAL, i cili ka për qëllim:

a) të zbatojë një strategji zhvillimi për infrastrukturën, superstrukturën, pajisjet, burimet financiare dhe njerëzore të porteve tregtare dhe detare të Republikës së Shqipërisë, si mbështetje efikase për arritjen e objektivave shoqërorë dhe ekonomikë në nivel vendor dhe rajonal, për realizimin e objektivave tregtarë konkurrues;

b) të bëjë më të frytshëm dhe më të orientuar nga ana tregtare sistemin e porteve të Shqipërisë, të rrisë konkurrencën, të ndihmojë zhvillimin ekonomik përmes investimeve të drejtpërdrejta nga sektori privat, me qëllim zvogëlimin e shpenzimeve publike dhe modernizimin e porteve;

c) t'i shndërrojë portet nga "porte shërbimi" në "porte administruese toke", për të rritur pavarësinë tregtare të portit;

ç) të përafrojë shërbimet dhe infrastrukturën portuale sipas praktikave ndërkombëtare, për standarde të njëjta ndërmjet shteteve;

d) të sigurojë një tërësi shërbimesh të nivelit të lartë, në mënyrë të tillë që të plotësojë nevojat e përdoruese me kosto të arsyeshme;

dh) të garantojë një nivel të lartë sigurie dhe mbrojtjeje mjedisore; e) të sigurojë një shkallë të lartë pavarësie për menaxhimin e portit, si dhe për operatorë të ndryshëm që kryejnë shërbimet në port;

e) të sigurojë qiradhënie ose koncesion për disa pajisje të caktuara për veprimtaritë e portit;

ë) të bashkërendojë veprimtaritë detare dhe sistemin e transportit.

Ligj Nr.9251, datë 8.7.2004 "Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë", i ndryshuar

Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë rregullon marrëdhëniet juridike, ekonomike dhe shoqërore në fushën e detarisë, duke vendosur rregulla mbi të drejtat dhe detyrimet e subjekteve që ushtrojnë veprimtari detare dhe që kanë përgjegjësi ligjore mbi hapësirën detare. Këto marrëdhënie në fushën e detarisë lindin dhe zhvillohen gjatë ushtrimit të veprimtarive detare dhe të lundrimit për përdorimin e barabartë dhe me efikasitet të burimeve detare, konservimin e burimeve të tyre të gjalla, kryerjen e studimeve shkencore detare përkatëse, mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotjet, sigurinë e lundrimit, sipas rregullave

të trafikut detar, sigurimin e shërbimeve të posaçme të kërkim-shpëtimit, si dhe transportet e mallrave në përputhje me legjislacionin përkatës.

Neni 15 "Veprimtaria në fushën e detarisë"

1. Veprimtaria në fushën e detarisë është tërësia e veprimeve të ndërgjegjshme të njeriut, që kryhet drejtpërdrejt ose në mjediset detare, me karakter ekonomik, mjedisor, kërkimor - shkencor, ushtarak, ose aspekte të tjera që lidhen me mbrojtjen e interesave kombëtarë.
2. Veprimtaria në fushën e detarisë organizohet dhe ushtrohet nga subjektet detare dhe realizohet me mjete, burime intelektuale, materiale ose financiare, në drejtime dhe forma të lejuara shprehimisht nga ky Kod ose nga dispozita të tjera ligjore.
3. Përbërësit e veprimtarisë së fushës të detarisë janë: hapësira detare, subjektet detare, mjetet lundruese, mallrat, udhëtarët dhe organizmat drejtues të veprimtarisë së fushës të detarisë dhe organet shtetërore.

Neni 18 "Portet detare"

1. Porte detare janë territore të vijës bregdetare, të përgatitura posaçërisht për akostimin e anijeve e të pajisura me mjetet për shërbimet e ngarkim-shkarkimit, mjetet e sigurisë detare, akuatoriumin, kanalin hyrës dhe radat, si dhe instalimet përkatëse të sinjalizimit dhe të komunikimit detar.
2. Porte detare mund të jenë edhe territoret lundruese të përgatitura posaçërisht.
3. Pontilet janë zgjatime të bregut, të përgatitura posaçërisht për akostimin e mjeteve lundruese.

Neni 82 "Shërbimet portuale"

1. Shërbimet portuale përfshijnë rimorkimin, ngarkim-shkarkimin, transbordimin, magazinimin, transportin, mbrojtjen nga zjarri, shërbimin e shpëtimit dhe çdo lloj veprimtarie tjetër që lidhet me mbërritjen dhe nisjen e mjeteve lundruese, si dhe me lëvizjen e pasagjerëve e të mallrave brenda dhe jashtë porteve.

Baza ligjore të tjera të rëndësishme të cilave u referohet ky plan, janë:

Ligji Nr.10 109, datë 2.4.2009 "Për administratën detare të Republikës së Shqipërisë

Neni 15 "Veprimtaria në fushën e detarisë"

1. Në fushën e detarisë, personat fizikë dhe juridikë, publikë dhe privatë, kryejnë veprimtaritë e mëposhtme:
2. a) transportin detar të mallrave dhe të pasagjerëve;
3. b) transportin detar, në linjë të rregullt, për udhëtarë dhe automjete;

Neni 16 "Lejet e ushtrimit të veprimtarisë detare"

1. Personat fizikë dhe juridikë e ushtrojnë veprimtarinë detare në përputhje me dispozitat e Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë dhe të akteve ligjore e nënligjore në fuqi.
2. Ministri miraton kriteret dhe procedurat e dhënies, pezullimit dhe heqjes së lejeve për ushtrimin e veprimtarisë në fushat e transportit detar.

Ligji Nr. 168/2013 "Për sigurinë në anije dhe në porte".

Neni 3 : "Përkufizime":

24. "Plan i sigurisë së anijes (më poshtë PSA)" është plani i hartuar për zbatimin në bordin e anijes të masave që synojnë të mbrojnë nga rreziku personat në bord, ngarkesën, mjetet për transportin e ngarkesës, dyqanet e anijes ose anijen.
25. "Plani i sigurisë së portit (më poshtë PSP)" është plani që hartohet për të garantuar zbatimin e masave që synojnë mbrojtjen dhe sigurinë e terminalit portual dhe të anijeve, personave, ngarkesave, mjeteve të transportit të ngarkesave dhe furnizimeve të anijeve, si dhe dyqaneve në terminalin portual nga risku i një incidenti të sigurisë.

Neni 7 : "Detyrat dhe përgjegjësitë e Autoritetit Shtetëror të Sigurisë Portuale"
c) Të shqyrtojë dhe të përgatisë për miratim plane sigurie për operatorët që veprojnë në transportin detar;

Neni 24 : "Planet e sigurisë së portit sigurisë së portit"
1. Plani i sigurisë së portit ka si objektiv kryesor garantimin e zbatimit të masave që synojnë mbrojtjen dhe sigurinë e terminalit portual dhe të anijeve, personave, ngarkesave, mjeteve të transportit të ngarkesave dhe furnizimeve të anijeve, si dhe dyqaneve në terminalin portual nga risku i një incidenti lidhur me sigurinë.

Neni 26 : "Zona e sigurisë në port"
2. Kufizimet e veçanta në zonën e sigurisë në port përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozimin e ministrit përgjegjës për transportin detar dhe ministrit përgjegjës për rendin dhe sigurinë publike.

- Ligji nr. Nr. 107/2014 "Për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit", i ndryshuar;
- VKM Nr. 686, date 22.11.2017 "Për miratimin e Rregullores së Planifikimit të Territorit" e ndryshuar;
- VKM Nr. 408, datë 13.5.2015 "Për Miratimin e Rregullores së Zhvillimit të Territorit", e ndryshuar;
- VKM Nr. 504, datë 13.09.2017 "Për përcaktimin e fushës së përgjegjësisë shtetërore të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë";
- Ligji nr. 10 431, datë 9.6.2011, "Për mbrojtjen e mjedisit", i ndryshuar;
- Ligji Nr.81 datë 04.05.2017 "Për zonat e mbrojtura";
- Ligji Nr.91 datë 28.02.2013 "Për Vlerësimin Strategjik Mjedisor";
- Ligji Nr. 111, Viti 2012 "Për menaxhimin e integruar të burimeve ujore" i ndryshuar.

Më poshtë renditet përmbledhja paraprake e tërësisë së fushave të kuadrit ligjor, që u përdor si bazë dhe referencë në procesin e hartimit të PKS–së. Aktet ligjore apo nënligjore të sektorëve të veçantë, që kanë ndikim në procesin planifikues të transportit detar dhe infrastrukturës portale renditen si më poshtë:
1. Kuadri ligjor i transportit;
2. Kuadri ligjor i transportit detar;
3. Kuadri ligjor i infrastrukturës portuale;
4. Kuadri ligjor i bujqësisë dhe zhvillimit rural;
5. Kuadri ligjor i energjisë;
6. Kuadri ligjor i turizmit;

7. Kuadri ligjor ushtarak;
8. Kuadri ligjor në fushën e të drejtave të pronësisë
9. Kuadri ligjor për zhvillimin rajonal;
10. Kuadri ligjor i planifikimit dhe zhvillimit të territorit;
11. Kuadri ligjor për Zhvillim dhe Integrim, etj.

1.3. Analiza e politikave / direktivave evropiane për zhvillimin e sektorit

Observatori i Transportit për Evropën Juglindore (South-East Europe Transport Observatory) (**SEETO**) publikon periodikisht dokumente ku bashkërendohen projektet e rëndësishme të infrastrukturës lidhëse për vendet e Ballkanit Juglindor. Aktualisht, në projektet e përbashkëta të këtij rrjeti vetëm porti i Durrësit dhe i Vlorës figurojnë si portet më të rëndësishme në Shqipëri. Më poshtë paraqitet harta përkatëse:

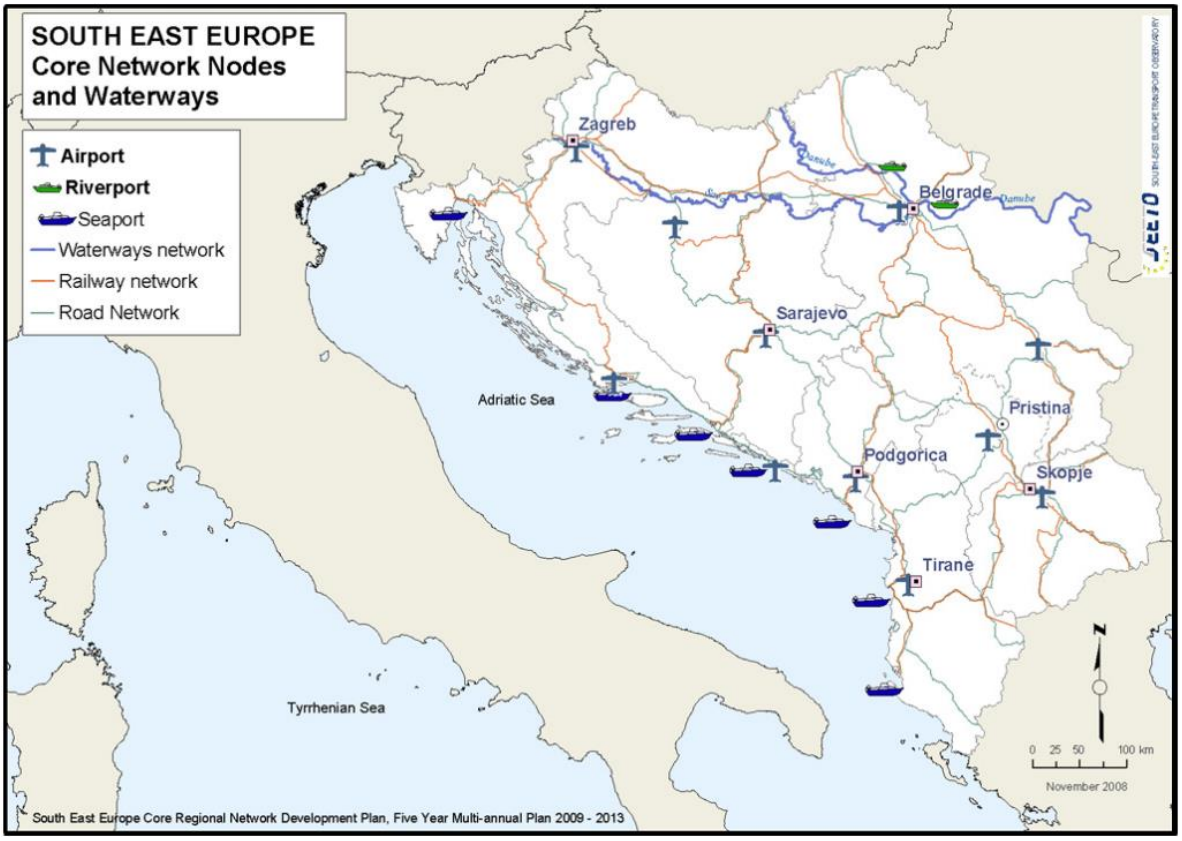


Figura 6 - Harta e nyjeve kryesore portuale të SEE-së. Burimi: https://ec.europa.eu/neighbourhoodenlargement/ sites /near /files/pdf /projects-in-focus/donor-coordination/23_april_ 2009/working_group_transport_seeto_en.pdf

Kapitulli 11 i dokumentit të përmbledhur për këndvështrimin e politikave, hartuar nga OECD-ja me titull "Konkurrueshmëria në Evropën Juglindore, 2018"("Competitiveness in South East Europe, 2018") paraqet vlerësimin e politikave, strategjive, proçeseve dhe institucioneve në gjashtë ekonomitë e Evropës Juglindore. Pas pasqyrës së shkurtër të rezultateve të konkurrueshmërisë së transportit në Evropën Juglindore (EJL), përfshirë performancën e ekonomive kundrejt treguesve të ndryshëm globalë, ky kapitull përqendrohet më pas në tre nëndimensione thelbësore që kontribuojnë në performancën e përgjithshme të transportit. Nëndimensioni i parë, **planifikimi**, mat shkallën e procesit të rregullt, koherent, të

qëndrueshëm dhe transparent për zhvillimin e politikës dhe infrastrukturës së transportit. Nëndimensioni i dytë**, qeverisja dhe rregulloret**, përcakton se sa mirë rregullohen dhe operohen infrastruktura dhe rrjetet e transportit, me fokus të veçantë te hekurudhat, aviacioni dhe rrugët. Nën-dimensioni i tretë dhe i fundit, **qëndrueshmëria**, mat progresin kundrejt eficiencës së burimeve, mbrojtjes së mjedisit, zvogëlimit të ndikimeve në shëndet dhe rritjen e sigurisë në rrugë. Kapitulli jep sugjerime për përmirësimin e politikave në secilën prej këtyre nëndimensioneve, për të përmirësuar performancën e transportit dhe për të nxitur konkurrencën e tyre ekonomike. Më poshtë është shkëputur një paragraf nga materiali, ku theksohet rëndësia e zhvillimit të logjistikës efikase multimodale për të shtuar suksesin në konkurrueshmërinë kombëtare të një vendi.

Në raportin e OECD-së të titulluar "Dokumentet e Punës së OECD-së për Zhvillim Rajonal 2013-2024" ("OECD Regional Development Working Papers 2013-2024") eksplorohet metoda ekonomike për vlerësimin e porteve duke u fokusuar kryesisht te raporti midis portit dhe qytetit. Raporti ofron disa metoda për vlerësimin ekonomik të porteve, analizat për zgjerimin e tyre dhe eksternalitetet që e shoqërojnë, si dhe efektet ekonomike në rizhvillimin e ballinave të tyre ujore. Më poshtë është shkëputur një paragraf nga raporti, ku vlerësohet ndikimi që ka rizhvillimi i ballinës ujore (waterfront-it) në lidhjen e portit me qytetin dhe ekonominë e tij.

ESPON-i ka zhvilluar një studim mjaft interesant nëpërmjet programit kërkimor ENSURE. Hulumtimi ENSURE zbulon që qytetet portuale janë të rëndësishme për rigjenerimin e qëndrueshëm urban. Duke marrë parasysh ndjeshmërinë e konteksteve urbane dhe portuale, dhe zgjidhjet e miratuara në të gjitha qytetet portuale evropiane, hulumtimi paraqet një sërë politikash kryesore në mënyrë që të ndihmojë planifikimin dhe të menaxhojë procesin e rigjenerimit.

Ky udhëzues u drejtohet tre grupeve të përdoruesve të mundshëm:
- vendimmarrësve, të cilët janë kryesisht politikanë dhe persona të emëruar si përfaqësues të organeve me kompetenca vendimmarrëse.
- politikbërësve, p.sh. drejtuesve publikë dhe zyrtarëve të ngarkuar me qeverisjen urbane në administratat vendore që janë përgjegjës për të zbuar programe, strategji, projekte që lidhen me qytetet portuale.
- praktikuesve dhe profesionistëve, në kontekstin privat ose publik, që janë të angazhuar në sektorin urban dhe në procesin e rigjenerimit në qytetet e vogla / të mesme portuale.

Sidoqoftë, në kontekstet e qyteteve portuale, thelbi i qeverisjes (kryesisht përtej sistemit qeveritar) është që të angazhojë një gamë të gjerë aktorësh dhe institucionesh joqeveritare. Dokumenti organizohet në tre tema kryesore:
- analizën para-planifikuese të qytetit portual.
- mundësitë për të përdorur një qasje të përshtatshme planifikimi.
- aspektet në lidhje me miratimin e modeleve të përshtatshme të qeverisjes dhe financimit.

II. Situata aktuale në zonat portuale Durrës - Porto Romano:

1. Zonat Portuale Durrës – Porto Romano

Porti i Durrësit ndodhet 38 km larg nga Tirana, në veri të gjirit të Durrësit. Ai përpunon tragetet e pasagjerëve, anijet Ro-Ro, anijet me kontejnerë e ngarkesa të përgjithshme, si dhe anijet për mallra rifuxho, ndërkohë që operacionet e naftës dhe të gazit janë zhvendosur në Porto Romano.

Porti i Durrësit përfaqëson pothuajse 90% të tregtisë detare të Shqipërisë, një trend ky në rritje edhe për efekt të rritjes së kontejnerizimit të mallrave që transportohen në rrugë detare. Porti ka një sipërfaqe totale prej 79 ha (793.000 m^2), ku vetëm baseni ka një sipërfaqe prej 67 ha (674.000 m^2). Kanali hyrës ka një gjatësi prej 6,7 km dhe gjerësia arrin deri në 115 m. Karakteristikat teknike bazë të Portit të Durrësit janë:

11 kalata me një thellësi që luhatet nga 7.5 m, në kalatat 1 dhe 2, deri në 11.5 m në kalatën 11. Gjatësia e kalatave për përpunim është 2.275 km dhe kapaciteti përpunues është rreth 5 milion tonë/vit. Porti aktualisht është i organizuar në katër terminale:

- Terminali Lindor
- Terminali i Trageteve
- Terminali i Kontejnerëve
- Terminali Perëndimor

Porti aktualisht funksionon pjesërisht si "Port me pronar toke (land lord)" ku operacionet e dy prej terminaleve kryhen nga sektori privat (rifuxho dhe tragete), ndërsa dy terminalet e tjera (kontejnerë dhe mallra gjeneralë) operohen nga Autoriteti Portual Durrës. Gjatë dekadës së fundit, Porti i Durrësit ka zbatuar vetëm 30% të Master planit fillestar të miratuar në vitin 2009, dhe është kufizuar ndjeshëm nga presioni urbanistik që e rrethon. Në dekadën e fundit, i vetmi investim në infrastrukturën portuale që Autoriteti Portual Durrës ka mundur të realizojë me vetëfinancim ka qenë thellimi (ende në proçes) i basenit dhe kanalit hyrës.

Porti i Durrësit është i lidhur jo vetëm me rrjetin rrugor, por edhe me rrjetin kombëtar hekurudhor, ndonëse vetëm përmes terminalit lindor. Edhe pse ka lidhje të tjera hekurudhore në zonat portale, këto nuk janë të lidhura me rrjetin kombëtar. Dy terminalet e para operohen nga kompani koncesionare private, ndërsa ai i kontejnerëve dhe terminali perëndimor janë aktualisht nën administrimin e Autoritetit Portual Durrës. Për shkak të tërmetit të 26 Nëntorit 2019 magazina nr.4/5 me një sipërfaqe prej 5249 m^2 u shemb totalisht. Edhe kalatat 1,2 dhe terminali i trageteve (kalata 9B) kanë pësuar dëme, duke ulur ndjeshëm kapacitetet e tyre përpunuese.

Figura 7 - Ortofoto e portit të Durrësit, 2020

Bazuar në analizën e situatës aktuale urbane të territorit përreth Portit të Durrësit, rezulton se aktualisht Porti i Durrësit nuk ka hapësirë për zgjerim për shkak të mjedisit urban që e rrethon, dhe ka hasur shumë problematika për sa i përket standardeve mjedisore dhe sfida të ndryshme të sigurisë.

Master plani i tij aktual është hartuar më shumë se dhjetë vjet më parë dhe nuk pasqyron përparësitë dhe tendencat aktuale të tregtisë detare në Shqipëri dhe Evropën Adriatiko-Joniane. Vlerësohet se vetëm 30% e investimeve të planifikuara në infrastrukturë në Master planin fillestar janë zbatuar deri më tani për efekt të kufizimeve hapësinore.

Për më tepër, pas shpërthimit në Portin e Bejrutit dhe incidenteve të tjera të porteve mesdhetare që operojnë brenda hapësirave urbane, vlerësohet e nevojshme zhvendosja e veprimtarive të Portit të Durrësit në një facilitet të ri portual që mund të ndërtohet jashtë zonës urbane, në Porto Romano.

Porto Romano: ky port ndodhet 6.5 km në veri të Portit të Durrësit. Ky port është komponenti kryesor i parkut më të madh Industrial dhe Energjetik në Shqipëri dhe shërben për transportin e produkteve të naftë dhe të gazit të lëngët. Është në proçes investimi për përmirësimin e kushteve të infrastrukturës dhe sigurisë. Është drejt përfundimit ndërtimi i një dallgëthyesi në kalatën jugore për mbrojtjen nga dallgët në drejtimin jug-perëndim gjatë periudhës së dimrit. Një dallgëthyes i ngjashëm është planifikuar dhe në pjesën veriore. Aktualisht në Porto Romano operojnë dy terminale koncesionare dhe mungon mbikëqyrja e tyre nga një Autoritet Portual, çka bie në kundërshtim me kuadrin ligjor dhe praktikat e mira evropiane të fushës.

Figura 8 - Ortofoto e porteve në Porto Romano, 2020

Bazuar në analizën e situatës aktuale urbane të territorit përreth Portit të Porto Romanos, rezulton se ka potencial për zgjerim të mëtejshëm duke u shtrirë drejt Veri-Lindjes së portit. Ky territor ofron mundësi zgjerimi për shkak të mungesës së urbanizimit aktual në zonë dhe pranisë së tokave bujqësore, duke lejuar në këtë mënyrë edhe shtimin e funksioneve.

Nga pikëpamja e miradministrimit të hapësirave portuale në tërësi, lipset që hapësirat portuale në Porto Romano dhe Durrës të vihen nën administrimin e Autoritetit Portual Durrës, të cilit do t'i duhet të harmonizojë praktikat, politikat tarifore, sigurinë portuale dhe të planifikojë zhvillimin e infrastrukturës portuale në det dhe në tokë. Menaxhimi i integruar nga APD-ja do të mundësojë gjithashtu planifikimin e zhvendosjes se operacioneve portuale, hartimin e Master planit të integruar dhe shfrytëzimin e sinergjive logjistike që do të lindin nga zona e lirë ekonomike në Spitallë.

2. Analiza e infrastrukturës dhe kapacitetit ekzistues në portin e Durrësit dhe pasqyra e tregut në Portin aktual të Durrësit

Ky kapitull do të përqendrohet te përpunimi i kontejnerëve, ngarkesave të përgjithshme dhe mallrave rifuxho (ose përpunimi i ngarkesave në terminalin e kontejnerëve, terminalin lindor dhe atë perëndimor). Biznesi i trageteve dhe lundrimit detar është lënë jashtë objektit, pasi nuk synohet zhvendosja e këtyre veprimtarive në vendndodhjen e re. Terminalet dhe zonat përkatëse portuale paraqiten në figurën 9.

Figura 9 - Objekti i projektit: zonat portuale dhe terminalet në portin e Durrësit

Në këtë fazë nuk janë vlerësuar ende veprimtaritë përreth, si ato në zonat logjistike, zonat e parkimit dhe zonat administrative. Megjithatë, në detajimin e kërkesave funksionale dhe të planimetrisë së propozuar për portin e ri, do të përfshihet edhe nevoja për infrastrukturën e parkimit, zonat e administrimit dhe hapësirat e shërbimit.

2.1. Terminali i kontejnerëve

2.1.1. Përshkrim i përgjithshëm

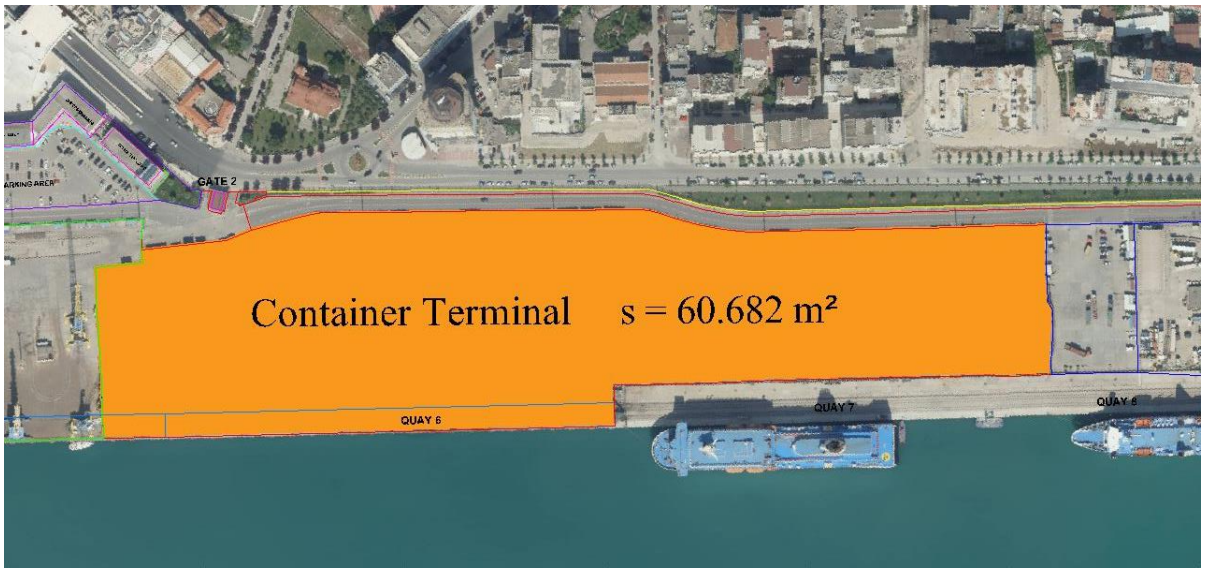


Figura 10 - Terminali i kontejnerëve në portin e Durrësit

Terminali i kontejnerëve ndodhet në brendësi të basenit të portit dhe kufizohet me terminalin perëndimor dhe terminalin e trageteve. Në pjesën tokësore, terminali i kontejnerëve

kufizohet me qendrën e qytetit të Durrësit. Kalata e parë (kalata 6) u ndërtua në vitin 1996 dhe u rikonstruktua në vitet 1999-2000. Koncesioni për operimin e terminalit iu dha Sipërmarrjes së Përbashkët 'Durrës Kurum Shipping' dhe 'Global Liman Isletmeleri' në vitin 2012 për një periudhë 35-vjeçare, por kohët e fundit ky koncesion u ndërpre. Që prej ndërprerjes së koncesionit, terminali operohet nga Autoriteti Portual Durrës. Nuk ka asnjë informacion për projekte investimesh që mund të lëvrohen ose që mund të fillojnë në plan afatshkurtër.

2.1.2. Specifikime për terminalin aktual të kontejnerëve

Tabela 1 paraqet një përmbledhje të specifikimeve të terminalit lidhur me infrastrukturën e terminalit të kontejnerëve të portit të Durrësit.

Operatori:	APD	Sipërfaqja:	6,1 ha
Kapaciteti:	180.000 TEU	Rendimenti i sheshit:	29.500 TEU/ha
Gjatësia e kalatës:	265 m	Rendimenti i kalatës:	670 TEU/m
Numri i vendbregëzimeve:	1	Kufizimet e anijes:	1.700 TEU
Gjerësia minimale e sheshit të terminalit:	88 m	Thellësia e parashikuar:	-9.85 m CD
Gjerësia maksimale e sheshit të terminalit:	128 m	Thellësia e pastruar:	-9.85 m CD
Ngarkesa e parashikuar për kalatë:	4 tonë / m²	Draft maksimal anësor:	9 m
Ngarkesa e parashikuar për shesh:	6 tonë / m²	Kufizime në draft:	7 m

Tabela 1 - Specifikime për terminalin e kontejnerëve

Për sa u përket këtyre specifikimeve, duhen bërë disa vëzhgime lidhur me:

Formën e terminalit të kontejnerëve: kalata 7 përdoret për akostimin e trageteve. Për rrjedhojë, terminali i kontejnerëve ka vetëm 1 vendakostim (kalata 6), çka do të thotë se vetëm një anije kontejnermbajtëse mund të përpunohet në një kohë të caktuar dhe se mund të ofrohet fleksibilitet shumë i kufizuar lidhur me mbërritjen e anijeve. Megjithëse në përgjithësi një terminal kontejnerësh ka formë drejtkëndore, ku e gjithë gjatësia e terminalit lidhet me ujin, një pjesë e konsiderueshme e terminalit të kontejnerëve në Durrës (pra zona e sheshit pas kalatës 7) nuk lidhet direkt me murin e kalatës. Gjerësia e kalatës është e kufizuar, sidomos në zonën e sheshit pas kalatës 7. Kjo mund të sjellë mungesë efikasiteti për operacionet që kryhen në shesh.

Kapacitetin përpunues të terminalit: kapaciteti përpunues i terminalit vlerësohet të jetë 180.000 TEU. Kjo do të thotë se rendimenti i sheshit të terminalit arrin një kapacitet prej rreth 29.500 TEU/ha/vit. Ky kapacitet është shumë i lartë krahasuar me shifrat e rendimentit të terminaleve ndërkombëtare të kontejnerëve, veçanërisht kur marrim parasysh vëzhgimin e mëparshëm për formën e terminalit. Në bazë të shifrave krahasuese ndërkombëtare, rendimenti i sheshit prej 26.500 TEU/ha/vit do të ishte më realist. Në këtë rast, kapaciteti i sheshit do të ishte 161.650 TEU/vit.

Thellësinë e lundrimit të anijes: thellësia anësore e kalatës së kontejnerëve (kalata 6) është - 9.85 m CD. Duke pasur parasysh ndryshimet e vogla baticore, mund të supozohet një distancë prej 10% ndërmjet pikës më të ulët të trupit të anijes dhe pikës më të lartë të shtratit të kanalit, duke përcaktuar në këtë mënyrë draftin maksimal të lundrimit anës terminalit të kontejnerëve prej 9 m. Megjithatë, për shkak të kufizimeve të draftit në kanalin hyrës dhe në basen, drafti aktual maksimal i lundrimit vlerësohet të jetë nga 7 në 7,5 m, çka do të thotë se shumica e anijeve kontejnermbajtëse nuk do të jenë në gjendje të akostohen me kapacitet të plotë ngarkese. Ka plane për përmirësimin e aksesueshmërisë detare nëpërmjet thellimit të kanalit hyrës deri në - 10,5 m CD dhe të basenit deri në -10,2 m CD. Me përfundimin e punimeve të thellimit, në terminalin e kontejnerëve do të mundësohet akostimi i anijeve kontejnermbajtëse me draft deri në 9m (çka është ende i kufizuar, siç do të tregohet më poshtë në raport).

Kufizimet e anijeve: në master planin e vitit 2008 përmendet se kapaciteti maksimal i mundshëm i anijeve kontejnermbajtëse kufizohet në 1.700 TEU, çka kufizohet nga vetë konfigurimi i portit. Kjo shifër duket mjaft e ulët, por që prej asaj kohe nuk është ofruar informacion i detajuar mbi anijet kontejnermbajtëse që janë përpunuar në terminalin e kontejnerëve të Durrësit gjatë viteve të fundit, dhe nuk ka një mënyrë për ta verifikuar këtë. Prandaj, do të ruhet kufizimi në kapacitet prej 1.700 TEU.

2.1.3. Volumi i mallrave të përpunuara dhe normat e shfrytëzimit për terminalin aktual të kontejnerëve

Volumi i mallrave të përpunuara TEU për 2018:	133.474 TEU	Volumi i mallrave të përpunuara në ton për 2018:	1.501.500 tonë
Volumi i mallrave të përpunuara TEU për 2019:	145.762 TEU	Volumi i mallrave të përpunuara në tonë për 2019:	1.727.000 tonë
nr. i ndalesa të anijeve kontejnermbajtëse për 2018:	185	Kapaciteti mesatar TEU për ndalesë për 2018:	720 TEU
nr. i ndalesa të anijeve kontejnermbajtëse për 2019:	192	Kapaciteti mesatar TEU për ndalesë për 2019:	760 TEU
Kapaciteti mesatar i ulët për ndalesë për 2019:	628 TEU	Kapaciteti mesatar i lartë për ndalesë për 2019:	876 TEU

Pesha/TEU e importit për 2018:	12.9 tonë/TEU	Pesha/TEU e eksportit për 2018:	9.4 tonë/TEU
Pesha/TEU e importit për 2019:	14.7 tonë/TEU	Pesha/TEU e eksportit për 2019:	9 tonë/TEU
Raporti kontejnerë plot/bosh:	Nuk ka	Raporti 20'/40':	Nuk ka
Raporti import/eksport	56% / 44%		

Tabela 2 -Volumi i mallrave të përpunuara dhe shfrytëzimi i terminalit të kontejnerëve

Në përgjithësi, kapaciteti operacional i sheshit të terminalit të kontejnerëve vlerësohet në 80% të kapacitetit total të terminalit. Për shkak të shfrytëzimit në masën 80%, fillojnë të shfaqen edhe vonesa dhe mungesë e efikasitetit operacional. Sapo terminali të arrijë në kapacitetin e tij të plotë prej 100%, ngjeshja strukturore është e sigurt. Në vitin 2019, në terminalin e kontejnerëve të portit të Durrësit u përpunuan në total rreth 145.000 TEU. Duke pasur parasysh kapacitetin e (rishikuar) të terminalit prej 161.650 TEU në vit, kjo shifër është e barabartë me një normë shfrytëzimi të kapacitetit prej 90%. Në krahasim me kapacitetin "zyrtar" të terminalit prej 180.000 TEU, norma e shfrytëzimit ishte 81%. Prandaj, mund të arrihet në përfundimin se terminali i kontejnerëve në Portin e Durrësit i ka tejkaluar kufijtë e vet të efikasitetit operacional dhe se do të fillojnë të shfaqen probleme me ngjeshjen.

Në kalatën e terminalit, norma e shfrytëzimit të vendbregëzimit prej 60% konsiderohet si maksimumi operacional në nivel ndërkombëtar. Për shkak të shfrytëzimit në masën 60% e më tej, fillojnë të shfaqen edhe vonesa dhe mungesa lidhur me efikasitetit operacional. Nuk ka informacion të disponueshëm për kohën mesatare të qëndrimit të anijes në terminalin e kontejnerëve dhe për shfrytëzimin përkatës të vendbregëzimit. Prandaj, si kohë mesatare të qëndrimit të anijes në port supozojmë 17,5 orë.

Ky projeksion bazohet në faktorin TEU prej 1,55 (760 TEU = 490 kontejnerë), në përdorimin e 2 vinçave ku secili bën 20 lëvizje/orë (zhvendosja nga anija në terminal ose anasjelltas e 40 kontejnerëve në orë) dhe në 5 orë shtesë për bregëzim/largimin nga vendbregëzimi dhe fillimin/përfundimin e operacioneve të terminalit.

Duke pasur parasysh një plan pune me 2 turne në ditë, supozohet se koha mesatare e qëndrimit të anijes në vendakostim është 1 ditë pune. Shumëzuar me 192 ndalesa anijesh në vitin 2019, kjo sjell një normë të përllogaritur të shfrytëzimit të kalatës të terminalit të kontejnerëve prej 54%. Aktualisht, disponueshmëria e vendbregëzimit duket se është problem më pak i ngutshëm sesa kapaciteti i sheshit.

Për pjesën e kontejnerëve bosh në volumin e mallrave të përpunuara TEU, mund të supozohet mesatarisht një peshë ngarkese prej 10 tonë/TEU dhe peshë pa ngarkesë e kontejnerit prej 2 tonë. Pra, pesha mesatare bruto e një kontejneri të ngarkuar 20' është 12 tonë. Teksa shohim shifrat e peshës/TEU për vitet 2018 dhe 2019 mund të arrijmë në përfundimin se numri i kontejnerëve bosh është i kufizuar, si në aspektin e importit ashtu edhe të eksportit.

2.1.4. Skenari referencë për terminalin e ri të kontejnerëve

Megjithëse kapaciteti operacional i sheshit duket se po ezaurohet, në vendndodhjen aktuale mund të mendohet edhe për një zgjerim të mundshëm të terminalit të kontejnerëve brenda nivelit të arsyeshëm të investimit. Në teori, ka 2 alternativa:

Alternativa e parë do të ishte zgjerimi i terminalit duke përfshirë kalatën nr.7. Megjithatë, kjo do të rriste vetëm gjatësinë e kalatës, pa zgjeruar në mënyrë të konsiderueshme sheshin e terminalit. Duke qenë se sheshi i terminalit është aktualisht faktori kufizues, ky zgjerim i terminalit vështirë se do të rrisë kapacitetin e terminalit, dhe rrjedhimisht nuk mund të konsiderohet realist. Për më tepër, kjo do të pengonte operacionet e bregëzimit të trageteve në kalatën 8 (bregëzim mesdhetar).

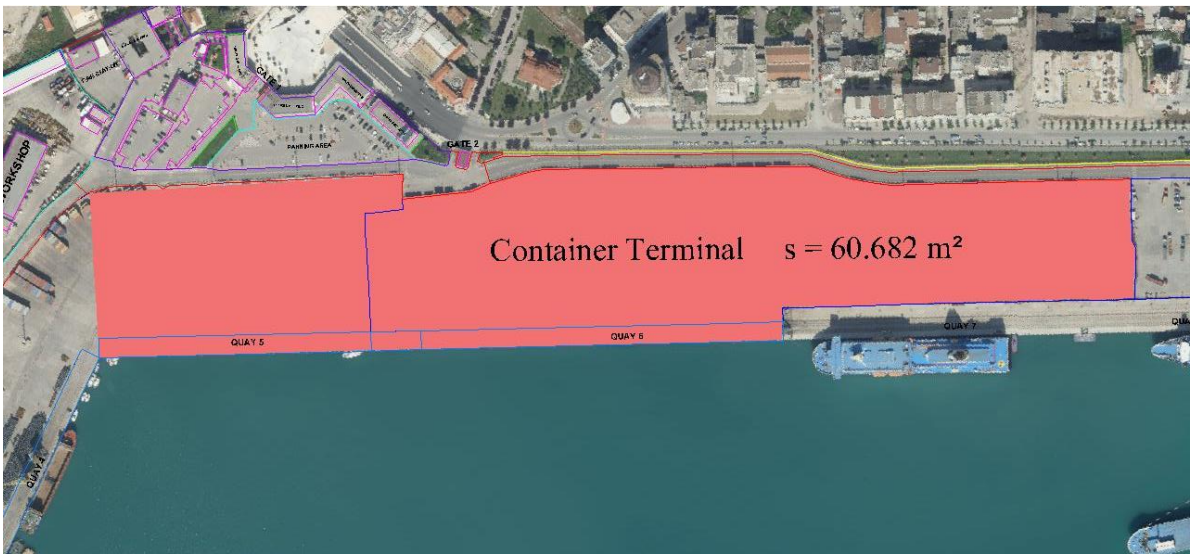


Figura 11 - Alternativa e dytë, zgjerimi i terminalit të kontejnerëve në kalatën nr.5

Alternativa e dytë do të ishte zgjerimi i terminalit në kalatën nr.5 dhe në zonën e sheshit pas murit të kësaj kalate (siç ilustrohet në figurën 11). Gjatësia e kalatës do të rritej me rreth 500 m dhe sheshi i terminalit me rreth 9 ha. Nëse supozojmë një rendiment të sheshit prej 26.500 TEU/ha (çka është e arsyeshme kur marrim parasysh planimetrinë jotipike të terminalit dhe gjerësinë e kufizuar të tij prej rreth 128 m), kapaciteti do të rritej me rreth 238.500 TEU. Duke qenë se ky zgjerim do të rriste në mënyrë të konsiderueshme kapacitetin në plan afatshkurtër, duke kërkuar vetëm investim të kufizuar, është e më se e qartë se kjo është alternativa më realiste. Prandaj, sugjerojmë ta përdorni këtë terminal të zgjeruar të kontejnerëve si rast referencë për projektimin e terminalit të ri të kontejnerëve në Porto Romano. Duhet theksuar

se kjo alternativë do të reduktojë kapacitetin e terminalit perëndimor (terminali i ngarkesave të përgjithshme).

2.2. Terminali perëndimor (ngarkesat e përgjithshme)

2.2.1 Përshkrim i përgjithshëm

Figura 12 - Terminali perendimor i ngarkesave të përgjithshme në portin e Durrësit

Terminali perëndimor ndodhet në krahun e majtë të hyjes në basenin e portit dhe kufizohet me zonën e destinuar për forcën detare dhe agjensitë ligjzabtuese si policia e dogana nga njëra anë, dhe me terminalin e kontejnerëve dhe zonën administrative dhe logjistike nga ana tjetër. Kalatat fillestare (kalatat nr.1-4) u ndërtua në vitet 1949-1951 dhe u rikonstruktua në vitin 1994. Më vonë, konkretisht në vitin 1996 terminali u zgjerua me kalatën 5. Terminali operohet nga Autoriteti Portual Durrës dhe përpunon ngarkesa të ndryshme të përgjithshme dhe drithëra. Terminali është i pajisur me 5 silose drithërash.

Ka plane për rindërtimin e magazinës me një sipërfaqe prej 5249 m^2 që u shkatërrua gjatë tërmetit të vitit 2019 dhe për rindërtimin dhe zgjerimin e kalatave 1 dhe 2, për të mundësuar përpunimin e anijeve më të mëdha. Është e paqartë se sa konkrete janë këto plane ose se cila është periudha e planifikuar për zbatimin e tyre.

2.2.2. Specifikime për terminalin perëndimor

Njësoj si në rastin e terminalit të kontejnerëve, në tabelën 1 më poshtë paraqitet përmbledhja e specifikimeve lidhur me infrastrukturën. Për sa u përket këtyre specifikimeve, duhen bërë disa vëzhgime lidhur me:

Kapacitetin përpunues të terminalit: nëse marrim në konsideratë një kapacitet terminali prej 1,5 milionë tonë, rendimenti i sheshit (pra kapaciteti përpunues për hektarë i sheshit të terminalit) përllogaritet në 162.000 tonë/ha. Ky është rendiment i lartë për një terminal të ngarkesave të përgjithshme. Shifrat krahasuese ndërkombëtare tregojnë një rendiment

mesatar të sheshit midis 40.000 tonë/ha dhe 100.000 tonë/ha. Për projektimin e një terminali të ri të ngarkesave të përgjithshme rekomandohet të punohet me një rendiment mesatar sheshi prej 70.000 tonë/ha.

Operatori:	APD	Sipërfaqja:	9,25 ha
Kapaciteti:	1.500.000 tonë	Rendimenti i sheshit:	162.000 tonë/ha
Gjatësia e kalatës:	700 m	Rendimenti i kalatës:	2.143 tonë/m
Numri i vendbregëzimeve:	3 / 4	Kufizimet e anijes:	Nuk ka
Gjerësia minimale e sheshit të terminalit:	90 m	Gjerësia maksimale e sheshit të terminalit:	128 m
Thellësia e parashikuar:	-7.35 m CD (Q2,4)	Thellësia e pastruar:	-7.35 m CD (Q2,4)
	-9,85 m CD (Q5)		-9,85 m CD (Q5)
Ngarkesa e parashikuar për kalatë:	4 tonë / m²	Drafti maksimal	6,6 m deri në 9 m

Tabela 3 - Specifikime për terminalin perendimor

Shifrat e rendimentit të lartë lidhen më shumë me operacionet e kalatës sesa me sheshin e terminalit. Siç tregohet në master plan, të gjitha volumet e ngarkesave të përgjithshme përpunohen praktikisht nëpërmjet operacioneve direkte, ku kamionët parkohen përgjatë anijes dhe ngarkesa ngarkohet direkt në kamion për t'u dërguar në pjesën tokësore. Magazinimi në terminal bëhet vetëm në rrethana të veçanta. Kjo konfirmohet edhe nëpërmjet disa fotografive që janë bërë gjatë kohës në terminalin perëndimor, të cilat tregojnë sipërfaqe të hapësirës boshe të sheshit të terminalit. Pra, mund të arrihet në përfundimin se potenciali i magazinimit të sheshit të terminalit është kryesisht i pashfrytëzuar, çka është një aspekt i rëndësishëm për t'u përfshirë në planimetrinë e portit të ri, që nënkupton se duhet të mundësohet nënkompensimi i sheshit të terminalit dhe t'i kushtohet më shumë vëmendje procedurave efikase të qarkullimit të kamionëve në terminal, sesa sigurimit të hektarëve shtesë të sheshit të terminalit.

Gjatësinë e kalatës, numrin e vendakostim dhe sheshin e terminalit: aktualisht, terminali perëndimor përfshin 3 kalata të ndryshme për shkak të këndeve dhe cepave në planimetrinë e murit të kalatës nr.2 (293m), kalatës nr.4 (173,8 m) dhe kalatës nr.5 (235,9 m). Kjo do të thotë se vinçat e terminalit mund të përdoren vetëm nën optimale në 1 kalatë, çka sjell mungesa të mundshme të efikasitetit operacional dhe nënshfrytëzim të pajisjeve. Gjithashtu, kjo nënkupton se gjatësia e terminalit mund të përdoret vetëm nën optimale, si rrjedhojë e hapësirës boshe përpara dhe pas anijes së akostuar.

Terminali siguron 3 deri në 4 vendbregëzime, në varësi të LOA-s së anijeve në akostim:

- Kalata nr.2 ka një gjatësi prej 293 m, e cila duhet të jetë e mjaftueshme për të përpunuar 2 anije të ngarkesave të përgjithshme deri në 100 m L_{OA}. Megjithatë, thellësia pranë murit të kalatës, e cila lejon vetëm anijet me draft deri në 6,6 m, është një kufizim i rëndësishëm. Madje edhe pas punimeve të thellimit në basenin dhe kanalin hyrës të portit, ky kufizim do të vijojë të ekzistojë deri në përfundim të projektit të rinovimit të murit të kalatës.
- Kalata nr.4 ka një gjatësi prej 174 m, e cila duhet të mundësojë akostimin e 1 anijeje me L_{OA} deri në rreth 130 m. Megjithatë, edhe këtu drafti i kufizuar i lundrimit përbën një kufizim të konsiderueshëm.
- Kalata nr.5 ka një gjatësi prej 236 m, e cila duhet të mundësojë akostimin e 1 anije me L_{OA} deri në 180 m. Pas thellimit të basenit dhe kanalit hyrës, ky vendakostim do të lejojë anije me draft deri në 9 m.

Sheshi i terminalit: megjithëse terminali i ngarkesave të përgjithshme ka në përgjithësi një formë drejtkëndore, sheshi i terminalit perëndimor ka një planimetri mjaft jotipike, me gjerësi të kufizuar dhe me shumë cepa e kënde. Kjo do të sillte mungesë të efikasitetit operacional kur sheshi mund të përdorej në mënyrë efikase për magazinim, duke mbështetur vëzhgimin e mëparshëm për rendimentin e sheshit. Duke qenë se pjesa më e madhe e volumit transportohet direkt dhe nuk magazinohet në terminal, ky aspekt është tashmë më pak thelbësor. Në projektimin e terminalit të ri, qëllimi do të jetë sigurimi i një planimetrie drejtkëndore, duke parashikuar magazinim të mundshëm në terminal në të ardhmen.

2.2.3. Volumi i mallrave të përpunuara dhe normat e shfrytëzimit për terminalin perëndimor

Volumi i mallrave të përpunuara në tonë për 2018:	669.454 tonë	Volumi i mallrave të përpunuara në tonë për 2019:	773.319 tonë
nr. i ndalesave të anijeve për 2018:	251	nr.i ndalesave të anijeve për 2019:	277
Kapaciteti mesatar për ndalesë për 2018:	2.667 tonë	Kapaciteti mesatar për ndalesë për 2019:	2.788 tonë
Kapaciteti mesatar minimal mujor për ndalesë për 2019:	2.091 tonë	Kapaciteti mesatar maksimal mujor për ndalesë për 2019:	3.262 tonë
Raporti import/eksport	96% / 4%		

Tabela 4 - Volumi i mallrave të përpunuara dhe shfrytëzimi i terminalit perëndimor

Ndryshe nga terminali i kontejnerëve, për terminalin e ngarkesave të përgjithshme ka më pak kuptim që të punohet me shifra të përgjithshme për të bërë krahasimin e standardizuar dhe/ose vlerësimin e veprimtarive. Ndërkohë që kontejnerët janë mjaft të standardizuar, ngarkesat e përgjithshme mund të mbulojnë gamë të gjerë ngarkesash (të projektit). Për llojin

e ngarkesave të përpunuara në terminalin perëndimor nuk është vënë në dispozicion më shumë informacion.

Megjithatë, mund të nxirren disa përfundime dhe/ose vëzhgime në funksion të projektimit të ri të ngarkesave të përgjithshme në Porto Romano, veçanërisht mbi numrin e ndalesave të anijeve dhe kapacitetit për ndalesë.

Në vitin 2019, në terminalin perëndimor u përpunuan 277 anije, kryesisht të vogla, sipas specifikimeve të mëposhtme:

LOA e anijes	nr. i ndalesa	LOA mesatare	GT mesatare	DWT mesatare
60m – 80m	59	75m	1.400 tonë	1,800 tonë
80m – 100m	137	86m	2,100 tonë	3,600 tonë
100m – 120m	50	108m	3,450 tonë	5,100 tonë
120m – 140m	24	135m	5,400 tonë	6,500 tonë
140m – 160m	4	148m	9,850 tonë	14,600 tonë
+ 160m	3	184m	27,000 tonë	42,300 tonë

Tabela 5 - Përmasat e anijes të përpunuar në terminalin perëndimor në 2019-n

Fatkeqësisht, nuk ka detaje të mëtejshme të disponueshme për kapacitetin mesatar të përpunuar për ndalesë në funksion të L_{OA}-eve, por nga kjo përmbledhje duhet të qartësohet se shumica e ndalesave të anijeve me ngarkesa të përgjithshme në Portin e Durrësit kanë një L_{OA} maksimale prej 120 m. L_{OA}-ja mesatare e përgjithshme në vitin 2019 ishte 94 m.

Raporti midis L_{OA}-së dhe draftit maksimal është linear, por ne mund të supozojmë se anijet me ngarkesa të përgjithshme me gjatësi mesatare deri në 120 m kanë një draft maksimal nga 6 deri në 7m, prandaj mund të ndalojnë në terminalin perëndimor plotësisht të ngarkuara. 10% e anijeve më të gjata kanë me draft maksimal më të madh. Kjo varet nga natyra e ngarkesës, nëse këto anije mund të ngarkohen ose jo plotësisht në terminalin perëndimor.

Siç duket, terminali perëndimor mund të përdoret edhe për bregëzimin e anijeve të pasagjerëve, por nuk është e qartë se në çfarë mase ndikon kjo në statistikat e terminalit. Megjithatë, mund të supozohet se disa nga anijet më të mëdha që ndalojnë në terminalin perëndimor janë anije pasagjerësh. Ky projeksion është në përputhje me master planin, ku përmendet një L_{OA} mesatare prej 130 m për anijet e pasagjerëve në Portin e Durrësit.

2.2.4. Skenari referencë për terminalin e ri të ngarkesave të përgjithshme

Përveç projektit të synuar për rinovimin e murit të kalatës, siç përmendet në pikën 2.2.1, nuk ka asnjë të dhënë lidhur me plane të mundshme për zgjerimin e terminalit. Përkundrazi, nëse terminali i kontejnerëve do të zgjerohej duke përfshirë kalatën nr.5, gjatësia e kalatës dhe

sheshi i terminalit perëndimor do të zvogëloheshin. Gjatësia e kalatës së re do të ishte rreth 530 m, me një sipërfaqe terminali prej rreth 7,7 ha.

Duke marrë në konsideratë potencialin e përgjithshëm të rritjes të segmentit të kontejnerëve, kjo do të ishte më logjike. Prandaj, terminali perëndimor i reduktuar me murin e rinovuar të kalatës (siç tregohet në figurën 8) do të përdoret si referencë/pikë fillestare për projektimin e terminalit të ri të kontejnerëve në Porto Romano.

Figura 13 - Skenari referencë i terminalit perendimor në portin e Durrësit

2.3. Terminali lindor (mallra rifuxho)

2.3.1. Përshkrim i përgjithshëm

Figura 14 - Terminali lindor në portin e Durrësit

Terminali lindor operohet nga EMS Shipping dhe Trading GmbH, dhe përpunon ngarkesa të ndryshme të mallrave rifuxho. Koncesioni u dha në vitin 2013 për një periudhë 35-vjeçare (nga e cila mbeten edhe 28 vite). Kalata e terminalit shtrihet në kalatën 10 (e ndërtuar në vitin 1978 dhe e rinovuar në vitin 2012) dhe kalatën 11 (e ndërtuar në vitet 1994-1997). Aktualisht, ai është terminali i vetëm me lidhje hekurudhore. Duhet theksuar se hekurudha nuk është funksionale.

2.3.2. Specifikime për terminalin aktual të mallrave rifuxho

Operatori:	EMS-APO	Sipërfaqja:	25,7 ha
Kapaciteti:	Nuk ka	Rendimenti i sheshit:	Nuk ka
Gjatësia e kalatës:	435 m	Rendimenti i kalatës:	Nuk ka
Numri i vendbregëzimeve:	2/3	Kufizimet për anije:	Nuk ka
Gjerësia minimale e sheshit të terminalit:	Nuk ka		
Thellësia e parashikuar:	-9,85 m CD (Q10)	Thellësia e pastruar:	-9,85 m CD (Q10)
Thellësia e parashikuar:	-11,5 m CD (Q11)		
Ngarkesa e parashikuar për kalatë:	4 tonë / m²	Drafti maksimal :	9m – 10m
Ngarkesa e parashikuar për shesh:	6 tonë / m²	Kufizime të draftit:	7m

Tabela 6 - Specifikime për terminalin lindor

Mund të bëhen dy vëzhgime të rëndësishme lidhur me:

Gjatësinë e kalatës: kalata e terminalit lindor shtrihet në kalatën nr.10 dhe kalatën nr.11 me një sipërfaqe totale prej rreth 430 m. Duhet theksuar se kalata nr.10 (me gjatësi totale prej 269 m) është pjesërisht e kufizuar, për shkak të distancës së ngushtë nga skela e sheshit të vjetër të anijeve, duke vendosur kufizime të konsiderueshme detare. Duke marrë në konsideratë kufijtë e lundrimit të sigurt sa dyfishi i gjerësisë maksimale të anijes, kjo do të thotë se gjatësia prej 80 m e kalatës nr.10 mund të përdoret vetëm për bregëzimin e anijeve shumë të vogla të mallrave rifuxho. Në fakt, kjo alternativë nuk është realiste. Prandaj, në këtë fazë sugjerohet të merret në konsideratë vetëm distanca 350 m si gjatësi e përdorshme e kalatës. Mendohet se një distancë tjetër prej 95 m do të ishte më pak e kufizuar, pasi distanca me skelën e sheshit të vjetër të anijeve në këtë zonë është rreth 79m. Kjo duhet të lejojë kalimin e anijeve me gjerësi maksimale prej rreth 25 m.

Sheshin e terminalit: sheshi ka një sipërfaqe rreth 25,7 ha. Megjithatë, një pjesë e konsiderueshme prej 6,4 ha nuk është zhvilluar ende. Aktualisht, në përdorim janë vetëm 19,3 ha. Për më tepër, zona e sheshit ka formë jotipike, ku vetëm një pjesë e kufizuar e sheshit (rreth 4,5 deri në 5 ha) lidhet direkt me pjesën ujore, çka do të thotë se hapësira e mbetur e përdorur e terminalit prej rreth 14,3 ha ndodhet në një distancë më të gjatë nga operacionet e kalatës. Kjo ndikon në rendimentin e terminalit.

2.3.3. Volumi i mallrave të përpunuara dhe normat e shfrytëzimit për terminalin aktual të mallrave rifuxho

Volumi i mallrave të përpunuara në ton për 2018:	547,366 tonë	Volumi i mallrave të përpunuara në tonë për 2019:	667,430 tonë
nr. i ndalesa të anijeve për 2018:	115	nr. i ndalesa të anijeve për 2019:	127
Kapaciteti mesatar për ndalesë për 2018:	4,760 tonë	Kapaciteti mesatar për ndalesë për 2019:	5,255 tonë
Kapaciteti mesatar minimal mujor për ndalesë për 2019:	ll 3.605 tonë	Kapaciteti mesatar maksimal mujor për ndalesë për 2019:	ll 7.128 tonë
Raporti import/eksport	61% / 39%		

Tabela 7 - Volumi i mallrave të përpunuara dhe shfrytëzimi i terminalit lindor

Ashtu si edhe ngarkesat e përgjithshme, mallrat rifuxho janë larg të qenit të standardizuara. Si udhëzim, në faqen e internetit të operatorit të terminalit përmendet se terminali ka në dispozicion pesë vinça kalatash të pajisur me kapëse të specializuara për skrap, qymyr, klinker, krom dhe hekur-nikel. Shifrat për volumin e mallrave të përpunuara të marra nga Autoriteti

Portual Durrës paraqesin specifikimet e mëposhtme për vitin 2018 dhe 2019 (% e volumit total të mallrave të përpunuara).

- Skrap (import): 26%
- Qymyr (import): 42%
- Çimento (eksport): 31%
- Krom (eksport) 1% (pas një rënieje të drastike në vitin 2015 dhe 2016)
- Nikel (eksport): 0% (që prej vitit 2016)

2.3.4. Skenari referencë për terminalin e ri të mallrave rifuxho

Duke pasur parasysh faktin se volumet e mallrave rifuxho kanë qenë mjaft të qëndrueshme gjatë viteve të fundit, ne supozojmë se nuk ka nevojë të ngutshme për zgjerim të mëtejshëm të sipërfaqes së sheshit duke zhvilluar pjesën e mbetur prej 6,4 ha. Mesa duket nuk ka ndonjë plan për largimin e skelës së sheshit të vjetër të anijeve, duke hequr kufizimet detare dhe përmirësuar aksesueshmërinë detare të kalatës 10. Megjithatë, kjo do të ishte një alternativë realiste për të përmirësuar aksesueshmërinë detare të terminalit lindor. Prandaj, ne sugjerojmë përdorimin e gjatësisë së terminalit ekzistues prej 430 m si skenar referencë.

2.4. Analiza SWOT e Portit aktual të Durrësit:

	Pikat e forta	Pikat e dobëta	Mundësitë	Kërcënimet
		Kapacitetit aktual përpunues në Portin e Durrësit është i kufizuar, sidomos për përpunimin e kontejnerëve. Për më tepër, terminalet kanë prirjen të kenë planimetri jotipike me gjerësi të kufizuar të sheshit dhe me shumë kënde e cepa, si në muret e kalatës, ashtu edhe në shesh. Kjo mund të sjellë mungesë të efikasitetit operacional dhe nënshfrytëzim të pajisjeve të terminalit.	Në planin afatmesëm deri në atë afatgjatë, mund të realizohen disa projekte optimizuese (zgjerimi i terminalit të kontejnerëve, rinovimi i murit të kalatës të terminalit perëndimor, zgjerimi i sheshit të terminalit lindor, thellimi i basenit dhe kanalit hyrës). Megjithatë, këto projekte kërkojnë një investim total të përllogaritur në mbi 61 milionë euro (sipas informacionit të marrë).	Vlera prej +61 milionë eurosh për investime nga afatshkurtra në afatmesme do të mbeten nën optimale, duke kufizuar potencialin për zhvillim në të ardhmen të Portit të Durrësit. Ekziston një rrezik i konsiderueshëm se Porti i Durrësit do të përballet ende me pamjaftueshmëri të kapacitetit. Prandaj, në planin afatgjatë, mund të nevojitet që projektet e zgjerimit strukturor të portit (në përputhje me master planin e vitit 2008) të mundësojnë vendosjen e Portit të Durrësit në pozicione konkurruese në rajon dhe të mundësojnë realizimin e ambicies. Pa këto projekte, të cilat kanë kosto investimi të konsiderueshme, Porti i Durrësit mbart rrezikun e ngjeshjes, dhe rrjedhimisht është më i kushtueshëm/më pak atraktiv për shoqëritë dhe linjat e transportit.
Aksesi Detar	Porti i Durrësit ofron akses direkt nga deti në basenin e portit dhe në vendbregëzime.	Megjithatë, thellësia e basenit dhe e kanalit hyrës është shumë e kufizuar, duke reduktuar draftin aktual maksimal deri në 7m/7,5m. Prandaj, pjesa më e madhe e anijeve të ngarkesave nuk mund të hyjnë në port me kapacitet të plotë ngarkese.	Në varësi të hyrjes së portit në - 10,5m CD dhe të baseni në - 10,2m CD, të arrihet drafti maksimal deri në rreth 9 m.	Në planin afatgjatë, niveli prej 9m vijon të kufizojë ende tërheqjen për anije të mëdha kontejnerësh, ngarkesa të përgjithshme, dhe mallrash rifuxho, të cilat priren të kenë një drafti të parashikuar prej 12,5 metrash dhe më shumë.
Fluksi Detar		Realizimi i projekteve afatshkurtra deri në ato afatmesme për investime në kapacitete dhe i thellimit të aksesit detar dhe basenit (siç përshkruhet më sipër), do të krijojë mundësi të reja për të akomoduar dhe përpunuar anije më të mëdha. Këto anije më të mëdha mund të mbajnë kapacitete më të mëdha për ndalesë. Për kontejnerët, kjo do të thotë se Durrësi mund të tërheqë më shumë shërbime të transportit nga anija në anije dhe të transportit detar me rreze të shkurtër.	Kapaciteti i parashikuar dhe aksesi detar mund të mos jenë të mjaftueshme për portin e Durrësit për të ngjitur shkallë dhe për të kryer operacione të përmasave të mëdha, sidomos në segmentin e kontejnerëve ku mund të pritet konkurrencë e shtuar nga portet e tjera qendrore në Mesdhe dhe në Detin e Zi, jo vetëm në pjesën tokësore ndërkufitare, por edhe në tregjet shqiptare.	Pavarësisht aksesit direkt, drafti i kufizuar, konfigurimet e terminalit dhe kapaciteti i kufizuar bëjnë që në port të hyjnë vetëm anije të vogla ngarkesash. Prandaj, potenciali detar i portit të Durrësit është i kufizuar në kapacitete të vogla për ndalesë dhe transport nga anija në anije.
Ndërlidhja me pjesën tokësore	Porti i Durrësit ndodhet në ose pranë korridoreve të rëndësishme të transportit (rrugor dhe hekurudhor) ndërkufitar. E ndërthurur me vendndodhjes e tij gjeografike drejt vendeve fqinje pa dalje në det, ky është një pozicion i mirë për të përpunuar volumet tranzite drejt dhe nga këto vende.	Porti i Durrësit ndodhet në qytetin e Durrësit, çka do të thotë se i gjithë transporti drejt dhe nga porti duhet të bëhet përmes qytetit. Duke qenë se mungon një lidhje e mirë hekurudhore, transporti rrugor përbën rreth 100% të ndarjes modale.	Në fazën e parazbatimit ekziston një projekt hekurudhor për të ndërtuar lidhjen e munguar hekurudhore ndërmjet Tiranës dhe portit të Durrës. Sipas informacionit të ofruar, BE-ja ka vënë në dispozicion një fond prej 35,4 milionë eurosh për të financuar këtë projekt me vlerë 90.5 milionë eurosh.	Megjithatë, lidhja hekurudhore është e mjaftueshme vetëm kur në port përpunohen volume të mjaftueshme. Kjo do të kërkojë operacione të përmasave më të mëdha sesa mund të ofrohen sot, dhe madjedo të kërkonte realizimin dhe shfrytëzimin e plotë të kapacitetit të master planit.
Gjenerimi i ngarkesave	Krahas vendndodhjes së tij gjeografike, Porti i Durrësit është porti detar kryesor në Shqipëri. Tregjet shqiptare të konsumatorëve dhe prodhuesve mund të konsiderohen (të paktën pjesërisht) si tregje të "kapura".	Fakti se porti rrethohet nga qyteti dhe aktualisht mund të akomodojë vetëm anije të vogla, së bashku me konkurrencën në tregjet shqiptare dhe ndërkufitare nga portet e tjera detare në rajon, e redukton kapjen e këtyre tregjeve.	Me rritjen e kapacitetit përpunues dhe aksesueshmërisë detare, do të bëhet e mundur që në Durrës të ndalojnë anije më të mëdha dhe me kapacitete më të mëdha për ndalesë. Rrjedhimisht, kjo sjell nxitjen e ekonomisë së shkallës, duke e bërë më interesant caktimin e itinerarit të ngarkesës nëpërmjet Durrësit.	Kapaciteti përpunues dhe aksesi detar duhet të jenë të atij niveli që të mundësojnë ndalesa të anijeve më të mëdha sesa ato që ndalojnë sot. Do të nevojiten investime të konsiderueshme, të pakën për realizimin e master planit të vitit 2008, për të qenë në pajtim me pritshmëritë e përdoruesve të portit.
Kllasteri detar			Të gjitha sa më lart, të ndërthurura me mundësitë e kufizuara të zgjerimit të logjistikës dhe shërbimeve të tjera të lidhura me ngarkesat nënkuptojnë se do të jetë e vështirë që të zhvillohet një kllaster portual detar dhe logjistik (për të rritur në aspektin strukturor vlerën e shtuar të portit dhe punësimin).	

Tabela 8 - Analiza SWOT e portit aktual të Durrësit

Porti i ri në Porto Romano duhet të kapërcejë pikat e dobëta të vendndodhjes së portit aktual, dhe të lejojë realizimin e mundësive të sipërpërmendura, duke shmangur kërcënimet e mundshme që mund të ndodhin.

3. Parimet dhe metodologjia e projektimit të Portit të Integruar të Durrësit në Porto Romano:

Ndërkohë që në kapitullin 2 u identifikua skenari referencë për kontejnerët, ngarkesat e përgjithshme dhe mallrat rifuxho (për të përshkruar situatën "SI ËSHTË"), ky kapitull përfshin potencialin për zhvillim të portit të Durrësit, për të përcaktuar skenarin për të ardhmen (ose situatën "SI DO TË JETË"). Të dyja këto aspekte janë të rëndësishme për zhvillimin me faza të portit për të përcaktuar:

- zhvillimin e fazës 1: kompensimi për skenarin referencë
- zhvillimin e fazës 2: përfshirja e kërkesave për zgjerimin e portit dhe terminalit në planin konceptual planimetrik të portit për të mundësuar zhvillimin në të ardhmen.

3.1. Projeksionet për terminalin e ri të kontejnerëve në Portin e Integruar të Durrësit në Porto Romano

3.1.1. Volumet TEU të parashikuara për vitin 2030

Master plani i vitit 2008 paraqet skenarë të ndryshëm të rritjes së volumeve të kontejnerëve në Portin e Durrësit deri në vitin 2030. Skenarët e rritjes së ulët dhe mesatare parashikohen në figurën 15 dhe krahasohen me volumin e mallrave të përpunuara TEU të realizuar në periudhën 2015 – 2019[1]. Ky grafik ilustron qartësisht se volumi i mallrave të përpunuara TEU ndjek skenarin

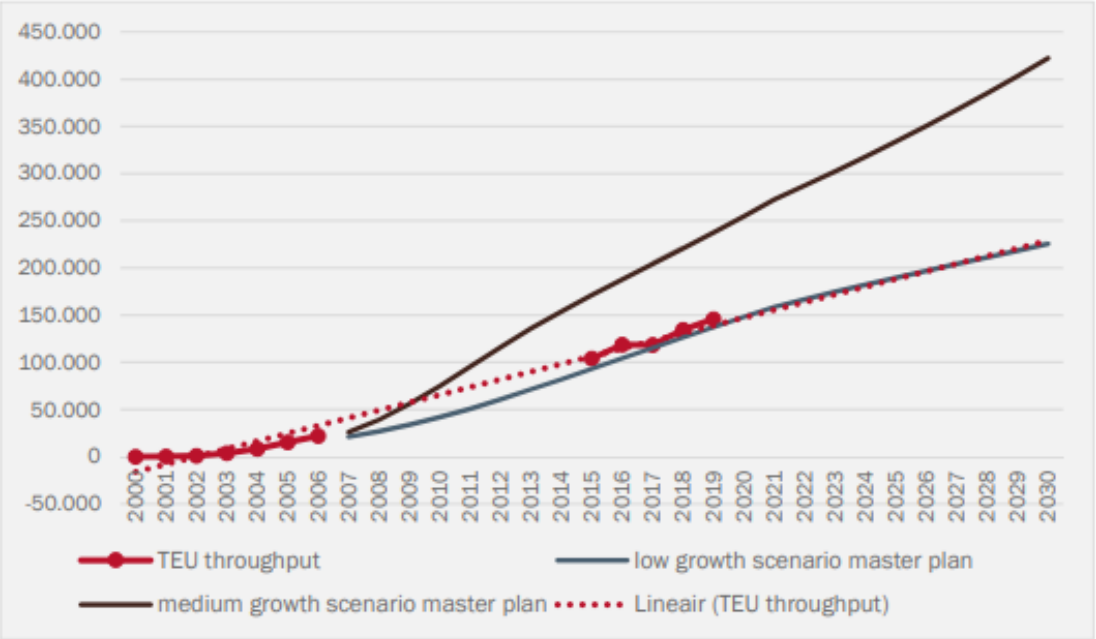


Figura 15 - Volumi i realizuar i kontejnerëve kundrejt parashikimeve të kontejnerëve 2030 (TEU)

e rritjes së ulët të master planit. Volumi i mallrave të përpunuara TEU në vitin 2030 do të jetë 225.500 TEU.

Për hir të qartësisë, duhet theksuar se togfjalëshi "skenari i rritjes së ulët" është disi çorientues. Megjithëse mund të sugjerojë një nivel të ulët ambicieje, ky skenar përfaqëson një nivel CAGR prej 4,05% midis vitit 2019 dhe 2030. Në shumë porte, kjo normë rritjeje konsiderohet ambicioze ose e lartë.

Volumi i parashikuar i mallrave të përpunuara prej 225.500 TEU është vlerë referencë për të përllogaritur kërkesat mbi kapacitetin për terminalin e ri të kontejnerëve në Porto Romano. Për të shmangur ngjeshjen dhe mungesën e efikasitetit operacional në terminalin e ri, ky volum i mallrave të përpunuara duhet të mbetet nën 80% të shifrës së shfrytëzimit të kapacitetit të sheshit. Pra, kapaciteti total i terminalit duhet të jetë rreth 282.000 TEU. Bazuar në shifrat krahasuese ndërkombëtare për rendimentin e sheshit, sheshi përkatësi i terminalit mund të përllogaritet në 10 ha, duke supozuar një rendiment mesatar të sheshit nga 28.000 TEU/ha në 28.500 TEU/ha. Rendimenti më i lartë i sheshit mund të arrihet duke eliminuar bllokimet ekzistuese të terminalit aktual dhe duke instaluar pajisje moderne të terminalit.

Numri përkatës i vendqëndrimeve tokësore TEU (TGS 20') vlerësohet të jetë 1.520 të tilla. Ky vlerësim bazohet në:

- Përqindjen prej 90% të kontejnerëve plot dhe 10% të kontejnerëve bosh (duke marrë në konsideratë peshën mesatare për TEU mbi importin dhe eksportin si në tabelën 2);
- Kohën mesatare të qëndrimit në terminal prej 5 ditësh për kontejnerët plot;
- Kohën mesatare të qëndrimit në terminal prej 14 ditësh për kontejnerët bosh;
- Faktorin e pikut prej 1.25

3.1.2. Anija kontejnermbajtëse referencë

Kapitulli 10.5.1 i master planit të vitit 2008 paraqet projeksionet e mëposhtme për anijet kontejnermbajtëse për t'u përpunuar në terminalin e kontejnerëve deri në vitin 2030:

- Mesatarja: Anije me 1.300 TEU me L_{OA} 100 m dhe kapacitet mesatar për ndalesë prej 382 TEU
- Maksimumi: Anije me 1.700 TEU me L_{OA} 200m dhe kapacitet mesatar për ndalesë prej 550 TEU

Kapaciteti mesatar i parashikuar për ndalesë duket i nënvlerësuar krahasuar me kapacitetin mesatar për ndalesë që është realizuar në vitin 2018 dhe 2019, me përkatësisht 720 TEU dhe 760 TEU për ndalesë anijesh. Prandaj, për projektimin e terminalit të ri të kontejnerëve do të përdoren kapacitete mesatare më të mëdha për ndalesë.

Gjithashtu, kapaciteti maksimal i parashikuar për anije kontejnermbajtëse prej 1.700 TEU dhe L_{OA} prej 200 m duket mjaft konservator. Për terminalin e ardhshëm rekomandohet që si referencë mesatare dhe maksimale të merren në konsideratë anije më të mëdha kontejnermbajtëse.

Figura 16 tregon klasifikimin e kapacitetit të flotës së kontejnerëve plot aktualisht të zbarkuar në shërbimet ndërmesdhetare. Kur supozojmë si vlerë maksimale një anije kontejnermbajtëse prej

1.700 TEU me një L_{OA} prej 200 m, terminali i ri i kontejnerëve do të projektohet për të akomoduar vetëm rreth 55% deri në 60% të flotës përkatëse të kontejnerëve.

Nga ana tjetër, përshtatja e projektimit të fazës së parë për një anije 3.500 TEU me një L_{OA} prej 245 m dhe draft të parashikuar prej 12,5 m do të mbulonte rreth 90% të anijeve të zbarkuara për

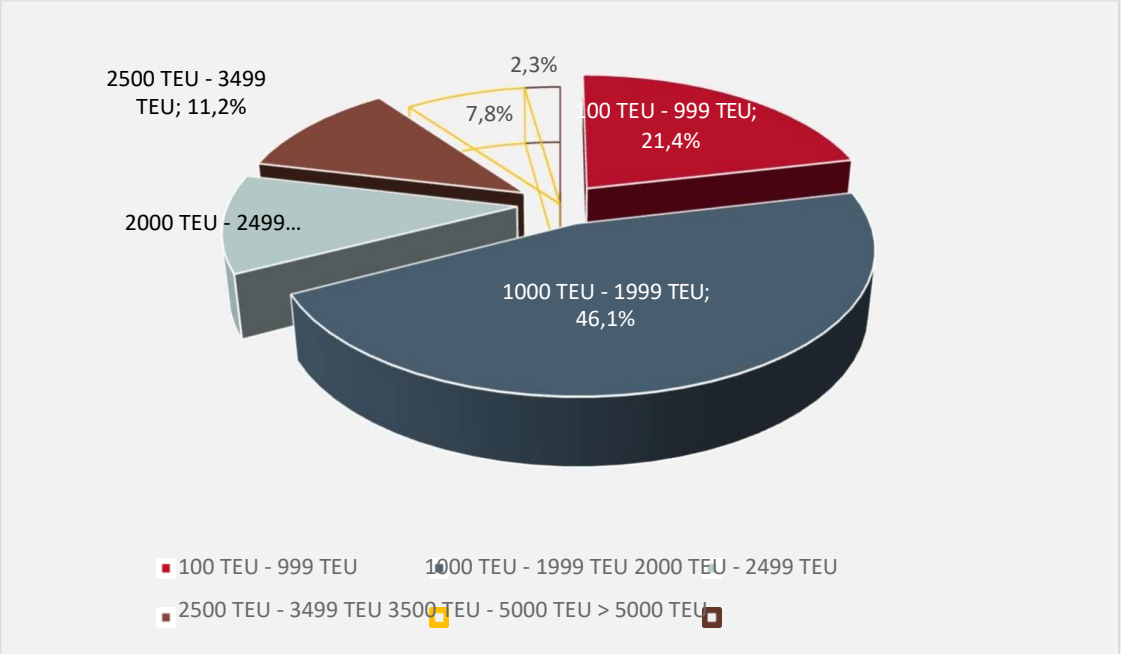


Figura 16 - Flota e plotë e kontejnerëve të zbarkuar për shërbimet ndërmesdhetare (në %)

kategoritë përkatëse të tregtisë (transport nga anija në anije, transport detar me rreze të shkurtër, transport ndërrajonal). Kjo do të lërë të hapura më shumë alternativa për Portin e Durrësit për të shtuar veprimtaritë e tij lidhur me kontejnerët.

Duke pasur parasysh rritjen e vazhdueshme të shkallës së anijeve kontejnermbajtëse, për fazën e dytë rekomandohet që zhvillimi i terminalit dhe portit të marrë në konsideratë një anije kontejnermbajtëse referencë më të madhe me kapacitet nga 5.000 TEU në 7.500 TEU (me L_{OA} deri në 320 m, gjerësi maksimale anijeje deri në 45 m dhe draft të parashikuar deri në 14,5 m).

3.1.3. Projeksionet lidhur me përbërjen e anijeve, kapacitetet për ndalesë dhe numrin e vendbregëzimeve

Duke qenë se informacioni mbi anijet dhe kapacitetet për ndalesë në master planin e vitit 2008 duket i papërditësuar, duhet të bëhen përllogaritje të reja lidhur me numrin e pritshëm të ndalesave dhe kapacitetin mesatar për ndalesë, për të vlerësuar numrin e vendbregëzimeve të kontejnerëve që do të nevojiten për të përpunuar në mënyrë efikase kapacitetin e parashikuar prej 225.000 TEU deri në vitin 2030 (çka kërkon një kapacitet përpunues prej 282.000 TEU). Këto parametra kombinohen në "skenarin 2030" të nivelit të lartë bazuar në projeksione të ndryshme të paraqitura në tabelën 9.

Në bazë të këtyre projeksioneve, sipas skenarit bazë, deri në vitin 2030, në Portin e Durrësit do të ketë 310 ndalesa të anijeve kontejnermbajtëse. Nëse supozojmë një qëndrim në port prej 1 ditë pune për ndalesë, koha e qëndrimit në vendakostim do të jetë 310 ditë, duke barazuar normën e shfrytëzimit të vendbregëzimit prej 87%. Në rast të normave të shfrytëzimit mbi 60%,

rekomandohet disponueshmëria e një vendakostim të dytë për të shmangur kohën e pritjes dhe ngjeshjen. Respektimi i kalendarit të lundrimit ka rëndësi maksimale sidomos për shërbimet e kontejnerëve.

Mesa duket, ky është vetëm 1 skenar i mundshëm i bazuar në projeksione të përgjithshme. Duhet theksuar se një analizë më e thelluar e skenarit është në vetvete një studim dhe nuk është pjesë e këtij projekti konsulence. Nëse pranojmë faktin se disa parametra janë jashtë spektrit të kontrollit të operatorit të terminalit (si përbërja e anijeve dhe kapaciteti mesatar për ndalesë), për këto parametra është kryer një analizë ndjeshmërie. Aspekte të tjera, si dendësia e vinçave (numri i vinçave) dhe rendimenti i tyre (numri i lëvizjeve për vinç në orë) mund të ndikohen nga operatori i terminalit, dhe rrjedhimisht është menduar të mos përfshihen në analizën e ndjeshmërisë. Në këtë rast, projeksioni është që operatori të sigurojë arritjen e një rendimenti të pranueshëm në terminal, duke instaluar pajisje të mjaftueshme dhe të përshtatshme për operacionet, dhe duke mundësuar menaxhim dhe organizim të mirë.

Analiza e parë e ndjeshmërisë (tabela 10) redukton kapacitetet mesatare për ndalesë me 20%; parametrat e tjerë janë mbajtur konstantë. Për rrjedhojë, numri i ndalesave për anije rritet në 387 ndalesa. Sërish, nëse supozojmë si kohë qëndrimi në port 1 ditë pune për ndalesë, norma e shfrytëzimit të vendaksotimit do të ishte 109%.

Në këtë rast, vendbregëzimi i dytë nuk rekomandohet, por kërkohet si rezervë për vendbregëzimin e parë të kontejnerëve.

Duhet theksuar se në rastin e 2 vendbregëzimeve, norma e shfrytëzimit të vendbregëzimit do të ulej në 54%, çka do të thotë se do të ketë kapacitet të lirë.

Një analizë e dytë e ndjeshmërisë (tabela 11) supozon se nuk do të ketë ndalesa për anije me kapacitet nga 2.500 TEU në 3.500 TEU. Në këtë skenar, numri i ndalesave rritet në 433 ndalesa dhe norma e shfrytëzimit të vendbregëzimit rritet më tej në 122%, duke nxjerrë sërish në pah rëndësinë e një vendbregëzimi të dytë për kontejnerët (me të njëjtin vëzhgim që të krijojë kapacitet të lirë).

Mund të arrihet në përfundimin se 1 vendbregëzimit nuk do të jetë i mjaftueshëm, ndërsa 2 vendbregëzime ofrojnë kapacitet purpunues më optimal.

Përbërja e supozuar e anijeve dhe kapacitetet për ndalesë					Totali
Përbërja e supozuar e anijeve:	1,000 TEU	1,700 TEU	2,500 TEU	3,500 TEU	
Kapaciteti mesatar TEU i supozuar për ndalesë[2]:	300 TEU	800 TEU	1,200 TEU	1,600 TEU	
Kapaciteti mesatar i kontejnerëve i supozuar për ndalesë (faktori TEU 1,55)[3]:	194 kontejnerë	516 kontejnerë	774 kontejnerë	1,032 kontejnerë	
Numri i supozuar i ndalesave të anijeve[4]:	128 ndalesa	104 ndalesa	52 ndalesa	26 ndalesa	310 ndalesa
Volumi i mallrave të përpunuara TEU për diapazon kapaciteti anijesh:	38,400 TEU	83,200 TEU	62,400 TEU	41,600 TEU	225,600 TEU

Tabela 9 - Skenari i rastit bazë 2030 për përbërjen e anijeve dhe kapacitetet mesatare për ndalesë për kontejnerë

Përbërja e supozuar e anijeve dhe kapacitetet për ndalesë					Totali
Përbërja e supozuar e anijeve:	1,000 TEU	1,700 TEU	2,500 TEU	3,500 TEU	
Kapaciteti mesatar TEU i supozuar për ndalesë:	240 TEU	640 TEU	960 TEU	1,280 TEU	
Kapaciteti mesatar i kontejnerëve i supozuar për ndalesë (faktori TEU 1,55):	155 kontejnerë	413 kontejnerë	619 kontejnerë	826 kontejnerë	
Numri i supozuar i ndalesave të anijeve:	160 ndalesa	130 ndalesa	65 ndalesa	32 ndalesa	387 ndalesa
Volumi i mallrave të përpunuara TEU për diapazon kapaciteti anijesh:	38,400 TEU	83,200 TEU	62,400 TEU	40,960 TEU	224,960 TEU

Tabela 10 - Skenari i rastit bazë 2030 për përbërjen e anijeve dhe kapacitetet mesatare për ndalesë për kontejnerë - analiza e ndjeshmërisë për kapacitetet mesatare për ndalesë (-20%)

Përbërja e supozuar e anijeve dhe kapacitetet për ndalesë					Totali
Përbërja e supozuar e anijeve:	1,000 TEU	1,700 TEU	2,500 TEU	3,500 TEU	
Kapaciteti mesatar TEU i supozuar për ndalesë:	300 TEU	800 TEU	1,200 TEU	1,600 TEU	
Kapaciteti mesatar i kontejnerëve i supozuar për ndalesë (faktori TEU 1,55):	194 kontejnerë	516 kontejnerë	774 kontejnerë	1,032 kontejnerë	
Numri i supozuar i ndalesave të anijeve:	242 ndalesa	191	0	0	433 ndalesa
Volumi i mallrave të përpunuara TEU për diapazon kapaciteti anijesh:	72,600 TEU	152,800 TEU	0	0	225,400 TEU

Tabela 11 - Skenari i rastit bazë 2030 për përbërjen e anijeve dhe kapacitetet mesatare për ndalesë për kontejnerë - analiza e ndjeshmërisë për përbërjen e anijeve

2 Përllogaritja e kapaciteteve mesatare për ndalesë bazohet në kapacitetet mesatare për ndalesë të një kampioni ndërkombëtar të terminaleve të kontejnerëve

3 Në përgjithësi, faktori TEU varion nga 1,5 në 1,6

4 Në përputhje me master planin dhe ndalesat aktuale të kontejnerëve në Durrës, përqindja e anijeve me kapacitet deri në 1.700 TEU supozohet të jetë ende në 75% të numrit total të ndalesave të parashikuara për anije kontejnermbajtëse

3.1.4. Projeksione lidhur me gjatësinë e kalatës së kontejnerëve

Për vendbregëzimin e parë të anijeve kontejnermbajtëse në terminalin e ri të kontejnerëve, si referencë do të përdoret një anije me kapacitet 3.500 TEU me L_{OA} prej 255m.
Nëse supozojmë kufij bregëzimi 2x15m dhe një distancë prej 10 m nga fillimi i kalatës në kalunën e parë, gjatësia përkatëse e kalatës do të jetë 295 m. Në përgjithësi, si referencë përdoret një vinç për kalatë me gjatësi 100 m; prandaj, kur të rriten volumet në të ardhmen, terminali i ri duhet të mundësojë përdorimin e 3 vinçave-urë STS në shina hekurudhore (ose 1 vinç për gjatësi kalate 100 m).

Për vendbregëzimin e dytë, i cili mund të konsiderohet si vendbregëzim rezervë, do të përdoret një anije me kapacitet 1.000 TEU me L_{OA} prej 155 m. Sipas projeksione të njëjta me ato të vendbregëzimit të parë të kontejnerëve, gjatësia përkatëse e kalatës, e cila do të jetë 205 m, duhet të pajiset me 2 vinça (të lëvizshëm) kontejnerësh.

Gjatësia e kalatës që kërkohet është minimalisht 500 m, siç ilustrohet në figurën 17.

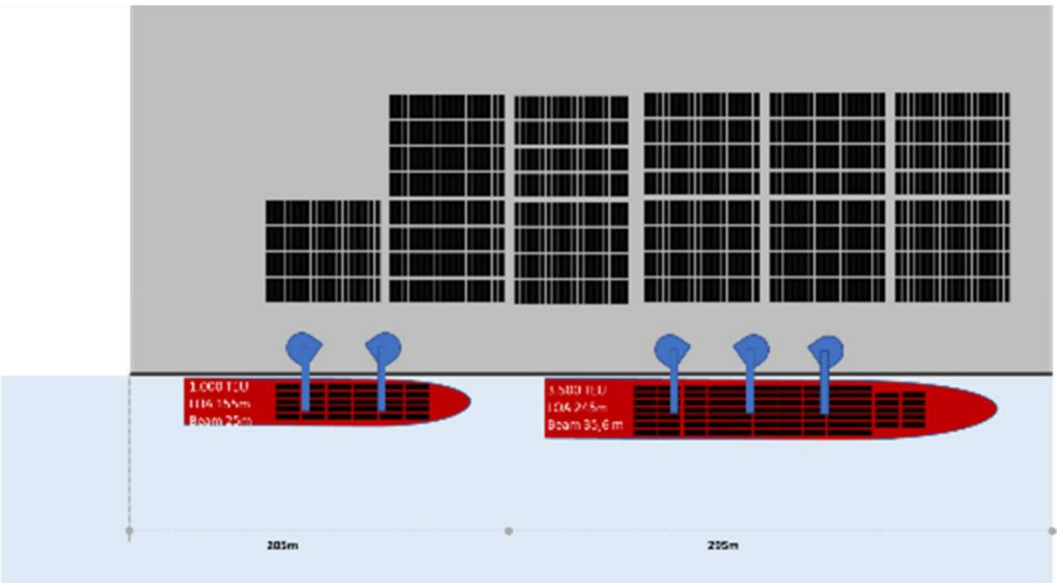


Figura 17 – Paraqitja e projektimit të terminalit të kontejnerëve

Drafti i parashikuar i një anije kontejnermbajtëse prej 3.500 TEU (si anija referencë për projektimin e portit të integruar të Durrësit në Porto Romano) është rreth 12,5 m. Megjithatë, në realitet, drafti maksimal i parashikuar vështirë se mund të arrihet ndonjëherë, dhe drafti aktual i përgjithshëm varion nga 85% në 95% të draftit të parashikuar. Prandaj, kështillohet që projektimi i mureve të kalatës të lejojë drafte anijesh kontejnermbajtëse deri në 12 m. Nëse marrim në konsideratë distacën midis linjës së kilit dhe pikës më të lartë të tabanit të kanalit prej 10%, të kufizuar në 1 m për anijet në vendbregëzim, thellësia përkatëse e parashikuar e murit të kalatës duhet të jetë të paktën -13 m CD. Lidhur me këtë aspekt dhe duke marrë në konsideratë kufizimet në thellësi dhe draft në portin aktual të Durrësit, është e rëndësishme të theksojmë se thellësia e parashikuar e mureve të kalatës mund të jetë e ndryshme nga thellësia e pastruar. Mund të ndërtohet një mur kalate në nivelin -14 m CD, i cili lejon pastrimin në të njëjtën thellësi në një fazë të mëvonshme.

Siç tregohet në tabelën 2, drafti deri në 12 m do të lejonte edhe rritje të mundshme të shkallës së ndalesave të anijeve kontejnermbajtëse në Durrës, duke iu mundësuar anijeve me kapacitet 5.000 TEU - 7.000 TEU të ndalojnë në Durrës me draft maksimal të parashikuar në nivelin 80%-85%.

Skenari i portit të ri të Durrësit			Porti aktual i Durrësit pas thellimit:						
Thellësia e parashikuar (m)	-13,0		-10						
UKC 10% < 1 m	-1,0		-1,0						
Drafti maksimal (m)	12,0		9,0						
Kategoria TEU	Drafti i parashikuar @ 60% (m):	Drafti i parashikuar @ 65% (m):	Drafti i parashikuar @ 70% (m):	Drafti i parashikuar @ 75% (m):	Drafti i parashikuar @ 80% (m):	Drafti i parashikuar @ 85% (m):	Drafti i parashikuar @ 90% (m):	Drafti i parashikuar @ 95% (m):	Drafti i parashikuar @ 100% (m):
1,500 TEU	6,6	7,2	7,7	8,3	8,8	9,4	9,9	10,5	11,0
2,000 TEU	7,2	7,8	8,4	9,0	9,6	10,2	10,8	11,4	12,0
2,500 TEU	7,2	7,8	8,4	9,0	9,6	10,2	10,8	11,4	12,0
3,000 TEU	7,5	8,1	8,8	9,4	10,0	10,6	11,3	11,9	12,5
3,500 TEU	7,5	8,1	8,8	9,4	10,0	10,6	11,3	11,9	12,5
5,000 TEU	8,1	8,8	9,5	10,1	10,8	11,5	12,2	12,8	13,5
7,500 TEU	8,7	9,4	10,2	10,9	11,6	12,3	13,1	13,8	14,5

Tabela 12 - Thellësia e parashikuara afër mureve të kalatës

3.1.5. Përmbledhje e projeksioneve për terminalin e ri të kontejnerëve

Terminali i ri i kontejnerëve duhet të synojë një kapacitet të plotë vjetor prej rreth 282.000 TEU. Supozohet një rendimenti më i lartë i sheshit prej 28.000 TEU (krahasuar me rendimentin prej 26.500 TEU në vendndodhjen aktuale). Kjo mund të arrihet duke shmangur mungesën e efikasitetit infrastrukturor në projektimin e terminalit të ri dhe duke instaluar (investuar në) pajisje të reja të terminalit me rendiment më të lartë. Do të nevojitet një sipërfaqe terminali prej rreth 10 ha, duke ofruar rreth 1.520 një TGS (Twentyfoot Container ground Slot).

Për të mundësuar operacione pa probleme, për përpunimin e anijeve kontejnermbajtëse duhet të ketë në dispozicion 2 vendbregëzime, ku vendbregëzimi i parë, i cili do të konsiderohet si kryesori, duhet të sigurojë përpunimin e anijeve me kapacitet 3.500 TEU.
Për këtë do të kërkohet një gjatësi kalate prej rreth 295m, me thellësi të rekomanduar prej -12 m CD, në fazë të parë.

Duhet theksuar se kapaciteti 3.500 TEU nuk do të jetë ndalesë e vështirë. Kjo kategori anijesh është përdorur si referencë, jo si vlerë maksimale. Terminali do të jetë në gjendje të akomodojë anije më të mëdha kontejnermbajtëse, edhe pse për këto anije të mëdha do të përdoren 2 vendbregëzimet e terminalit. Për të ofruar rendiment të pranueshëm kalate, mund të nevojiten pajisje të shumta dhe më të mëdha vinçash.

Këto specifikime e tejkalojnë performancën e terminalit (mundësisht të zgjeruar) të kontejnerëve në portin e Durrësit. Gjithashtu, vlen të përmendim se ato janë në përputhje me atë çka cilësohet në master plan si faza 3 e zhvillimit të terminalit të kontejnerëve (f622; 3-30), me kapacitet rreth 300.000 TEU dhe gjatësi kalate prej rreth 480 m.

Duke pasur parasysh faktin se kontejnerët do të mbeten një segment në rritje dhe se rritja e shkallës së anijeve kontejnermbajtëse është ende e ngadaltë, këshillohet që në planin konceptual planimetrik të përfshihet mundësia për një zgjerim të ardhshëm të terminalit të kontejnerëve dhe murit të kalatës me një gjatësi lineare deri në 750 m, që do shoqërohet edhe me zgjerimin e sheshit pranë tyre.

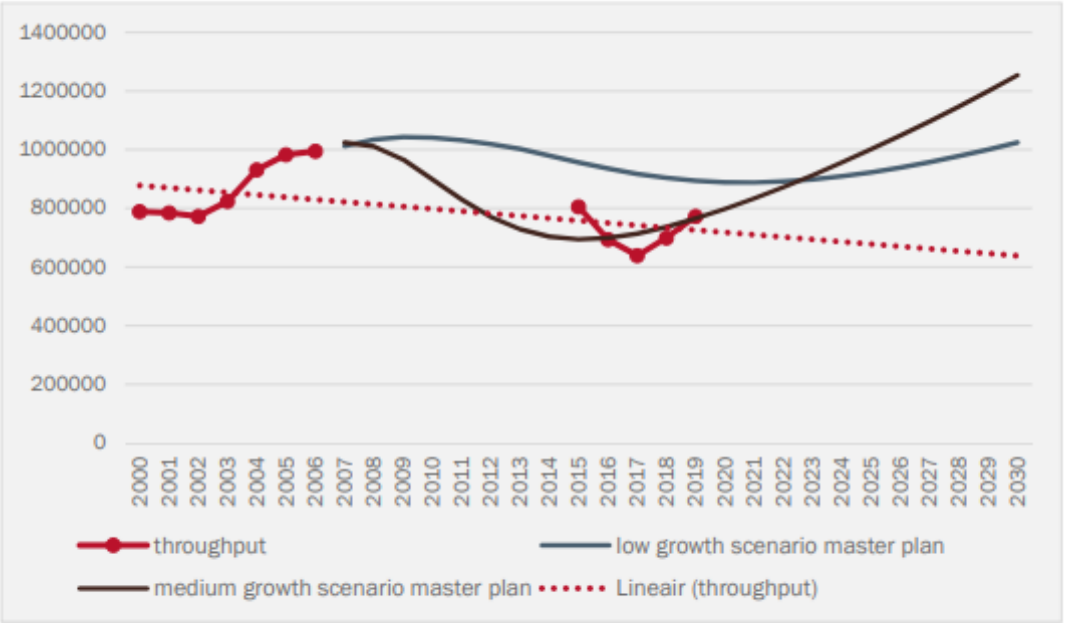
3.2. Projeksionet për terminalin e ri të ngarkesave të përgjithshme në Portin e Integruar të Durrësit në Porto Romano

3.2.1. Volumet e parashikuara për vitin 2030

Master plani i vitit 2008 paraqet skenarë të ndryshëm të rritjes për ngarkesat e përgjithshme në Portin e Durrësit deri në vitin 2030. Skenarët e rritjes së ulët dhe mesatare parashikohen në figurën 13 dhe krahasohen me volumin e mallrave të përpunuara të ngarkesave të përgjithshme të arritur në periudhën 2015 – 2019.

Kjo shifër sugjeron se volumi i mallrave të përpunuara të ngarkesave të përgjithshme ndjek skenarin e rritjes mesatare të master planit, me një volum të parashikuar të mallrave të përpunuara të ngarkesave të përgjithshme prej 1.250.000 tonë deri në vitin 2030. Kjo do të përbënte një nivel CAGR prej 4,5% midis viteve 2019 dhe 2030, çka është shumë i lartë po të marrim parasysh faktin se ngarkesat e përgjithshme po stabilizohen në mbarë botën falë

kontejnerizimit të vazhdueshëm. Sipas master planit, në Durrës pritet e njëjta tendencë, ku përllogaritet se norma e kontejnerizimit të ngarkesave të përgjithshme do të rritet më tej deri në 70-90%, çka nënkupton se potenciali i rritjes për ngarkesat e përgjithshme do të shkojë kryesisht për segmentin e kontejnerëve. Një tjetër vëzhgim është se shifrat për volumin e mallrave të përpunuara të terminalit perëndimor përfshijnë importe të drithërave, ndërsa këto flukse nuk përfshihen në projeksionet e ngarkesave të përgjithshme të master planit. Prandaj, në realitet volumet e ngarkesave të përgjithshme janë më të ulëta sesa në skenarin e rritjes mesatare.



Source: Durrës Port Authority and Master plan for the port of Durrës

Figura 18 - : Volumi i realizuar i ngarkesave të përgjithshme kundrejt parashikimeve të volumit 2030 (tonë). Burimi: Autoriteti Portual Durrës dhe Master Plani për Portin e Durrësit

Duke marrë në konsideratë sa më sipër, rekomandojmë përdorimin e projeksionit të volumit të mallrave të përpunuara prej 1.000.000 tonë deri në vitin 2030, çka është në përputhje me skenarin e rritjes së ulët të master planit. Ky projeksion do të sigurojë kapacitet të mjaftueshëm për të realizuar rritjen e mëtejshme në segmentin e ngarkesave të përgjithshme. Duhet theksuar se kapaciteti prej 1 milion tonë është më i ulët sesa kapaciteti i supozuar i terminalit prej 1,5 milionë tonë i terminalit perëndimor, por aktualisht ky kapacitet po përdoret pjesërisht. Kompensimi i plotë i këtij kapaciteti mbart rrezikun e krijimit të një kapaciteti të tepërt.

Përllogaritja e kapacitetit depozitues që do të nevojitet në terminal nuk është e qartë. Siç u përmend edhe më parë, pjesa më e madhe e volumit transportohet direkt me anë të kamionëve në destinacionin e tyre ose në një venddepozitim të ndërmjetëm në pjesën tokësore. Megjithatë, projektimi i terminalit të ri duhet të sigurojë hapësirë depozitimi në terminal. Rekomandohet që sheshi të ketë një sipërfaqe prej 5 ha. Kjo do të mundësonte kapacitet depozitues për rreth 35% të kapacitetit përpunues (ose një kapacitet depozitues prej
375.000 tonë, nëse supozojmë një rendiment të sheshit prej 75.000 tonë). Mund të nevojitet edhe sipërfaqe shtesë për të siguruar qarkullimin pa probleme të kamionëve në terminal për ngarkim direkt nga anija në kamion.

3.2.2. Anija referencë e ngarkesave të përgjithshme

Sipas master planit pritet që L_{OA} mesatare për anijet e ngarkesave të përgjithshme të jetë rreth 80 m deri në vitin 2030, me kapacitet mesatar për ndalesë prej 1.500 tonë. Për importet e drithërave, pritet që L_{OA} mesatare të rritet deri në 130 m, me kapacitet mesatar për ndalesë prej 8.000 tonë. Pritet që L_{OA} maksimale në terminal të arrijë deri në 180 m, me kapacitet mesatar për ndalesë prej 30.000 tonë. Megjithatë, statistikat e terminalit për vitin 2019 tregojnë një L_{OA} mesatare prej rreth 95 m në vitin 2019 dhe një kapacitet mesatar për ndalesë prej 2.788 tonë. Për rrjedhojë, projeksionet mbi kapacitetin e anijeve dhe kapacitetin për ndalesë në master plan duket se janë të papërditësuara dhe paraqesin një nënvlerësim.

Duke pasur parasysh këtë shpërndarje ndërmjet L_{OA}-eve mesatare, propozojmë që për projektimin e terminalit të ri të punohet me dy anije referencë. Duke marrë në konsideratë një devijim nga master plani dhe mundësimin e një rritjeje të mundshme në L_{OA}-it mesatar të anijeve të ngarkesave të përgjithshme, ne do të rekomandonim:

- Për anijen e parë referencë, një L_{OA} prej 120 m me kapacitet mesatar për ndalesë prej 2.500 tonë. Kjo korrespondon me rreth 89% të ndalesave të anijeve në portin e Durrësit për vitin 2019.
- Për anijen e dytë referencë, një anije me L_{OA} prej 180 m me kapacitet mesatar për ndalesë prej 30.000 tonë (në përputhje me importet e drithërave të përshkruara në master plan). Për draftin, ne sugjerojmë të përdoren kufijtë e draftit të Kanalit të Panamasë, i cili synon të vendosë një normë globale në një draft prej 12,20 m.
- Kur supozojmë një thellësi projektimi të murit të kalatës prej **-**14 m CD dhe marrim në konsideratë një nivel UKC-je prej 10% të kufizuar në 1 m, kjo do të korrespondonte me pothuajse 100% të draftit të parashikuar të anijes referencë të sipërpërmendur.

3.2.3. Projeksionet lidhur me përbërjen e anijeve, kapacitetet për ndalesë dhe numrin e vendbregëzimeve

Duke qenë se terminali i ri i ngarkesës së përgjithshme në potin e Intergruar të Durrësit në Porto Romano do të jetë në gjendje të akomodojë anije më të mëdha, është e arsyeshme të supozohet që këto anije më të mëdha do të kenë kapacitete më të mëdha për ndalesë. Për sa i përket përllogaritjes së numrit të vendbregëzimeve që do të nevojiten, në përdorim kombinimin (përbërjen) e anijeve të paraqitur në tabelën 13.

Supozohet që të gjitha anijet me ngarkesë të përgjithshme dhe drithëra do të qëndrojnë të paktën 1 ditë në port për ndalesë, me përjashtim të anijeve më të mëdha të drithërave prej L_{OA}190 m dhe kapacitet për ndalesë prej 30.000 tonë, për të cilat do të nevojiten 2 ditë qëndrimi në port. Kjo i korrespondon me shfrytëzimin e vendbregëzimeve prej 298 ditësh/vit, e barabartë me normën e shfrytëzimit të vendbregëzimeve prej 84%. Duke qenë se kjo përkon me një nivel shfrytëzimi mbi 60%, sërish rekomandohet që të mbahet një vendakostim i dytë në dispozicion për të shmangur kohët e pritjes dhe bllokimet.

Për sa i përket skenarit të rastit bazë të kontejnerëve, duhet të theksohet se analiza e thelluar e skenarit është studim më vete dhe nuk është pjesë e këtij projekti konsulence. Duke pasur parasysh numrin e projeksioneve dhe faktin se disa prej parametrave nuk kontrollohen nga operatori i terminalit (si përbërja e anijeve dhe kapacitetet mesatare për ndalesë), është kryer

një analizë ndjeshmërie. Supozohet se operatori i terminalit do të ofrojë pajisje të mjaftueshme për të siguruar kapacitetin e ngarkim/shkarkimit dhe rendiment të arsyeshëm.

Analiza e parë e ndjeshmërisë (tabela 14) redukton kapacitetet mesatare për ndalesë me 20%, ndërsa parametrat e tjerë janë mbajtur konstantë. Si rrjedhojë, numri i ndalesave të anijeve rritet në 367 ndalesa. Në bazë të të njëjtave projeksione sikurse në skenarin e rastit bazë, norma e shfrytëzimit të vendbregëzimeve do të rritej në 105%. Ndaj vendbregëzimi i dytë do të duhet si rezervë. Duhet të theksohet se në rastin e 2 vendbregëzimeve, norma e shfrytëzimit do të ulej në 52%, që do të thotë se do ketë kapacitet të lirë.

Analiza e dytë e ndjeshmërisë (tabela 15) supozon se nuk do të ketë ndalesa për anije me LOA 180m dhe numri i ndalesave për anijet me LOA 120 m dhe LOA 130 m përgjysmohet në krahasim me skenarin e rastit bazë. Në këtë skenar, numri i ndalesave rritet në 425 ndalesa dhe norma e shfrytëzimit të vendbregëzimit rritet më tej në 120%, duke nxjerrë sërish në pah rëndësinë e një vendbregëzimi të dytë (me të njëjtin vëzhgim që të krijojë kapacitet të lirë).

Sikurse për segmentin e kontejnerëve, mund të arrihet në përfundimin që 1 vendakostim nuk do të jetë i mjaftueshëm, ndërsa 2 vendbregëzime ofrojnë kapacitet të lirë.

Përbërja e supozuar e anijeve dhe kapacitetet për ndalesë	**Ngarkesa e Përgjithshme**		**Drithëra**		**Gjithsej**
Përbërja e supozuar e anijeve:	LOA 100m	LOA 120m	LOA 130m	LOA 190m	
Kapaciteti mesatar i supozuar për ndalesë (ton):	2000	3000	8000	30000	
Numri i supozuar i ndalesave të anijeve:	142	110	40	3	**295 ndalesa**
Volumi TEU i mallrave të përpunuara për diapazon kapaciteti të anijeve	284.000 tonë	330.000 tonë	320.000 tonë	90.000 tonë	**1.024.000 tonë**

Tabela 13 - Skenari i rastit bazë 2030 lidhur me përbërjen e anijeve dhe kapacitetet mesatare për ndalesë për ngarkesat e përgjithshme dhe drithërat

Përbërja e supozuar e anijeve dhe kapacitetet për ndalesë	**Ngarkesa e Përgjithshme**		**Drithëra**		**Gjithsej**
Përbërja e supozuar e anijeve:	LOA 100m	LOA 120m	LOA 130m	LOA 190m	
Kapaciteti mesatar i supozuar për ndalesë (ton):	1600	2400	6400	24000	
Numri i supozuar i ndalesave të anijeve:	177	137	49	4	**367 ndalesa**
Volumi TEU i mallrave të përpunuara për diapazon kapaciteti të anijeve	283.200 tonë	328.800 tonë	313.600 tonë	96.000 tonë	**1.021.600 tonë**

Tabela 14 - Skenari i rastit bazë 2030 për përbërjen e anijeve dhe kapacitetet mesatare për ndalesë për ngarkesat e përgjithshme dhe drithërat (-20%)

Përbërja e supozuar e anijeve dhe kapacitetet për ndalesë	**Ngarkesa e Përgjithshme**		**Drithëra**		**Gjithsej**
Përbërja e supozuar e anijeve:	LOA 100m	LOA 120m	LOA 130m	LOA 190m	
Kapaciteti mesatar i supozuar për ndalesë (ton):	2000	3000	8000	30000	
Numri i supozuar i ndalesave të anijeve:	350	55	20	-	**425 ndalesa**
Volumi TEU i mallrave të përpunuara për diapazon kapaciteti të anijeve	700.000 tonë	165.000 tonë	160.000 tonë	-	**1.025.000 tonë**

Tabela 15 - Skenari i rastit bazë 2030 lidhur me përbërjen e anijeve dhe kapacitetet mesatare për ndalesë për ngarkesat e përgjithshme dhe drithërat - analiza e ndjeshmërisë për përbërjen e anijeve

3.2.4. Projeksionet lidhur me gjatësinë e kalatës për ngarkesat e përgjithshme

Duke u nisur nga një anije referencë me L_{OA} 120 m dhe një anije e dytë referencë me L_{OA} 190 m, me kufij bregëzimi prej 2 x 20 m dhe distancë 10 m nga fillimi i kalatës deri në kalunën e parë, gjatësia përkatëse e kalatës do të jetë 250 m, sikurse paraqitet në figurën 19.

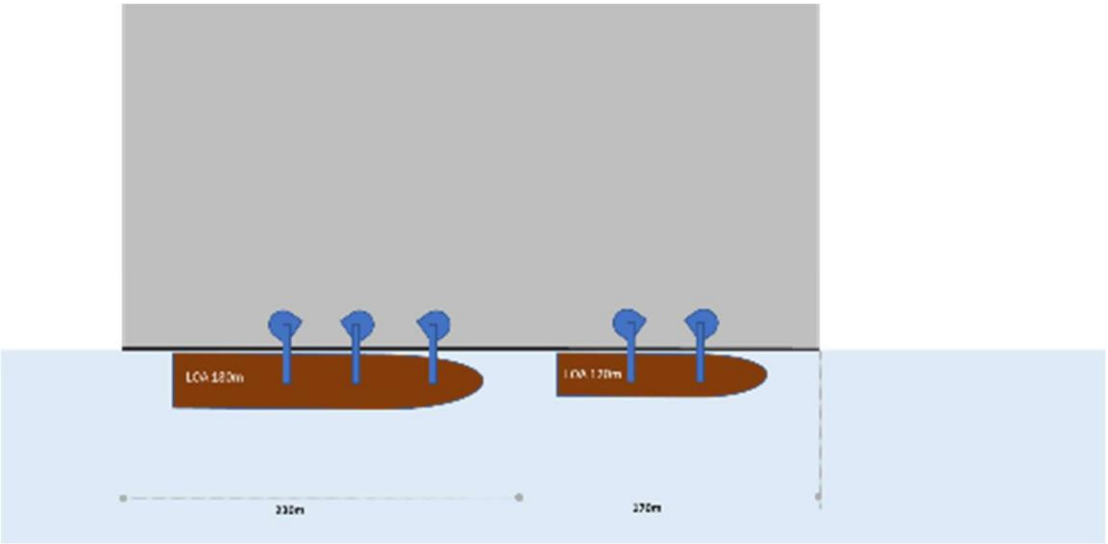


Figura 19 - Paraqitja grafike e projektimit të terminalit të ri të ngarkesave të përgjithshme

3.2.5. Përmbledhje e parimeve për terminalin e ri të ngarkesave të përgjithshme

Terminali i ri i ngarkesave të përgjithshme duhet të synojë një kapacitet vjetor përpunimi prej 1.000.000 tonë. Janë sugjeruar dy anije referencë: një anije e parë prej 190 m me një kapacitet mesatar për ndalesë prej 30.000 tonë, dhe një anije e dytë referencë prej 120 m me një kapacitet mesatar për ndalesë prej 3.000 tonë dhe një kapacitet maksimal për ndalesë që mund të arrijë deri në 6000 tonë. Me qëllim sigurimin e mbarëvajtjes së operacioneve, duhet të jenë të disponueshme 2 vendbregëzime për akomodimin e anijeve me ngarkesë të përgjithshme, ku vendbregëzimi i parë, që do të konsiderohet si vendbregëzim kryesor, duhet të mundësojë akomodimin e anijeve me L_{OA} 190 m. Për këtë do të nevojitet një kalatë me gjatësi rreth 400 m. Për të qenë sa më realistë, duhet mbajtur një thellësi e projektimit të murit të kalatës prej -14 m CD sikurse në terminalin e kontejnerëve.

Duke qenë se shumica e volumeve transportohen drejtpërdrejt me kamion për në destinacionin e tyre ose në një vend të ndërmjetëm ruajtjeje në tokë, sheshi nuk duhet medoemos të përkojë me kapacitetin e kalatës. Megjithatë, rekomandohet që sheshi të ketë një sipërfaqe prej 5 ha për ruajtjen e ngarkesave. Duke supozuar një rendiment të sheshit prej 75.000 tonë/ha, kjo do të siguronte një kapacitet ruajtjeje në terminalin për ngarkesat e përgjithshme prej afërsisht 375.000 tonë, ose 37.5% të volumeve të parashikuara. Mund të nevojitet më shumë sipërfaqe terminali për të siguruar mbarëvajtjen e qarkullimit të kamionëve në terminal. Sikurse për terminalin e kontejnerëve, duhet të theksohet se L_{OA} prej 190 m nuk do të jetë një vlerë përfundimtare. Kjo gjatësi anijeje është përdorur si referencë, jo si vlerë maksimale. Terminali do të jetë në gjendje të akomodojë anije më të mëdha.

3.3. Koncepti i një terminali shumë-funksional

Deri më tani, terminali i kontejnerëve dhe terminali perëndimor janë konsideruar si dy terminale të veçanta. Megjithatë, nuk është e pazakontë që, veçanërisht në portet e vogla dhe/ose për terminalet që përballojnë rreth 300.000 TEU në vit, këto dy terminale të kombinohen në një terminal shumëfunksional. Kjo gjë nënkupton që një terminal me një operator terminali përpunon si ngarkesat e përgjithshme, po ashtu dhe kontejnerët. Në realitet, kështu ndodh aktualisht në portin e Durrësit, ku Autoriteti Portual Durrës është si operatori i terminalit të kontejnerëve, ashtu edhe i terminalit perëndimor. Megjithatë, planimetria aktuale e terminalit të portit nuk mundëson integrimin efikas të veprimtarive të ndryshme në një terminal të vetëm.

Duke respektuar parimet e përcaktuara më sipër, ky koncept shumëfunksional mund të kryhet sipas paraqitjes në figurën 20.

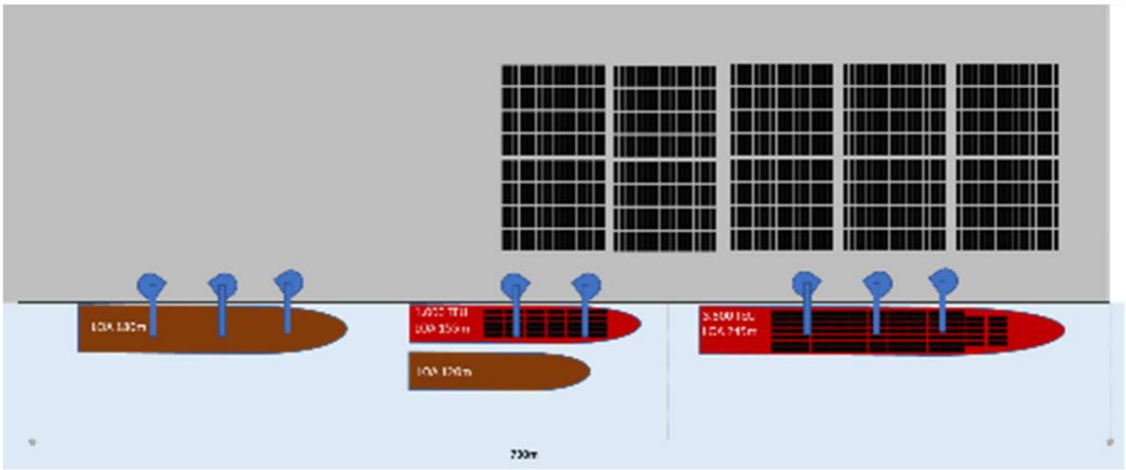


Figura 20 - Koncepti i terminalit shumëfunksional

Ky koncept do të bënte të mundur përdorimin më intensiv të hapësirës, çka nënkupton që duhet të zhvillohet më pak hapësirë, por pa humbur kapacitetin. Sikurse është përcaktuar më lart, dy terminalët e veçantë kërkojnë një gjatësi kalate prej 900 metrash, ndërsa koncepti shumëfunksional i kombinuar do të kërkonte afërsisht vetëm 750 metra. Krahas një vendbregëzimi të posaçëm për kontejnerët dhe një vendbregëzimi të posaçëm për ngarkesat e përgjithshme, mund të përdoret një vendbregëzimi i përbashkët për akomodimin e kontejnerëve (të vegjël) dhe anijeve për ngarkesë të përgjithshme.

Një tjetër avantazh me rëndësi krahas përdorimit më optimal të hapësirës, është rritja e fleksibilitetit për operacionet në kalatë. Megjithëse skenari referencë supozon tre vendbregëzime, do të jetë e mundur që të akostohen njëkohësisht edhe katër anije (të vogla), sikurse paraqitet në figurën 21. Kjo do të reduktonte presionin ndaj normës së shfrytëzimit të vendbregëzimeve, duke bërë të mundur realizimin e ekonomive të shkallës dhe arritjen e normave më të larta të shfrytëzimit të pajisjeve në terminal.

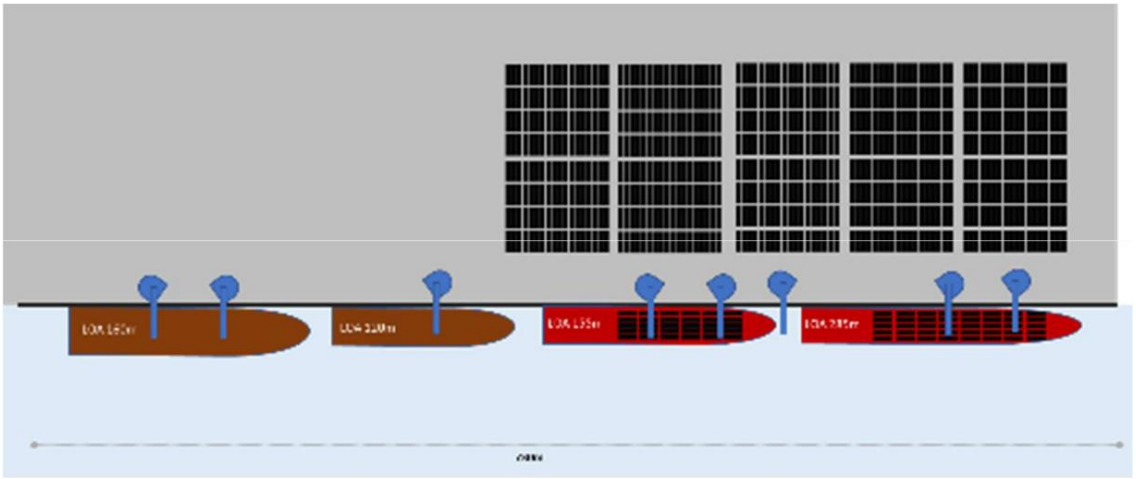


Figura 21 - Ilustrim i bregëzimit të anijeve më të vogla se anijet e marra si referencë

Sikurse është përmendur më herët, projektimi i portit të ri të Durrësit duhet të mundësojë dhe zgjerimin e mëtejshëm në të ardhmen. Në këtë fazë nuk do të kryhet vlerësim i mëtejshëm pasi zhvillimi i fazës së dytë është jashtë objektit të këtij projekti. Megjithatë, rekomandohet që të përfshihet një zgjerim i mundshëm i terminalit prej të paktën 500 m në planimetrinë konceptuale, që lejon shtimin e dy vendbregëzime për kontejnerët në të ardhmen, si dhe ndarjen e mundshme në të ardhmen të veprimtarive shumëfunksionale në dy terminale të ndryshme kurdo që të shihet e nevojshme.

3.4. Projeksionet për terminalin e mallrave rifuxho në Portin e Integruar të Durrësit në Porto Romano

Sikurse për kontejnerët dhe ngarkesën e përgjithshme, në figurën 17 paraqitet referenca ndaj skenarëve të rritjes së ulët dhe mesatare për mallrat rifuxho në master planin e vitit 2008. Është bërë një korrigjim për drithërat pasi ato trajtohen në terminalin perëndimor, ndaj përfshihen në parashikimet për ngarkesën e përgjithshme.

Kjo figurë paraqet një hendek të madh ndërmjet volumeve të përpunuara faktikisht dhe skenarit në master plan, ku volumet faktike janë shumë më poshtë krahasuar me skenarin e rritjes së ulët. Fatkeqësisht, kjo na çon në përfundimin se master plani nuk mund të përdoret më si referencë për veprimtaritë e ardhshme të mallrave rifuxho në Portin e Durrësit. Duhet të theksohet se planet e zgjerimeve në shkallë më të gjerë të përfshira në këtë master plan lidheshin me mallrat rifuxho.

Duke marrë në konsideratë ecurinë e volumeve të përpunuara gjatë viteve të fundit dhe mungesën e planeve konkrete për zgjerimin e terminalit për mallrat rifuxho, sugjerohet që të supozohet një parashikim i qëndrueshëm i volumit të mallrave rifuxho. Megjithatë, duhet të pranohet se ekziston një nivel i lartë pasigurie dhe paparashikueshmërie. Ndaj, është e

rëndësishme që të përfshihen alternativa të mjaftueshme për zgjerimin e terminalit në planimetrinë konceptuale të portit të ri.

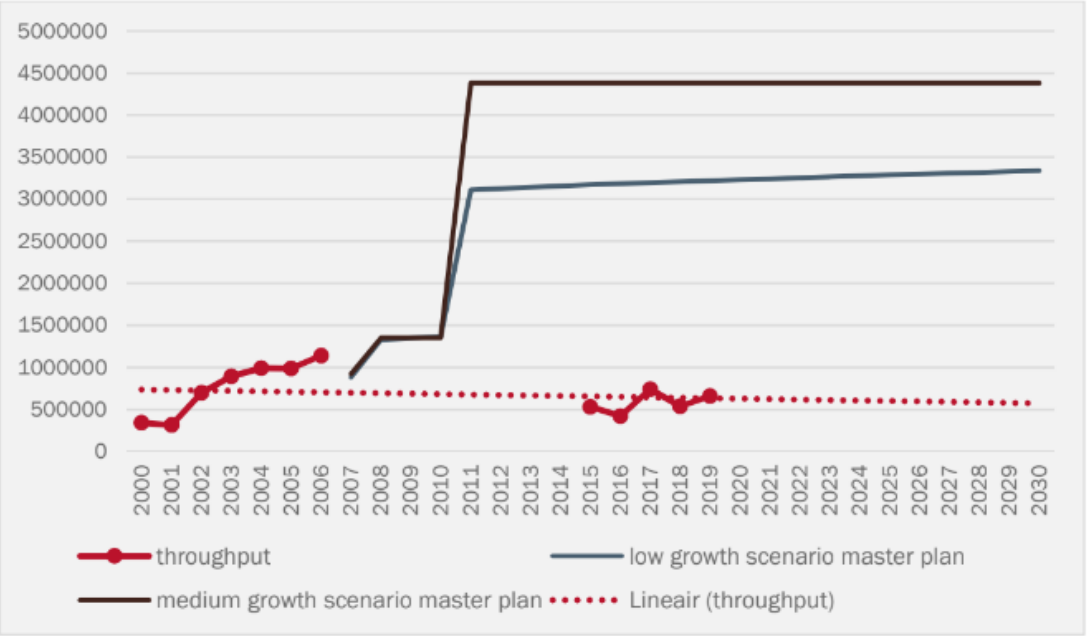


Figura 22 - Volumet e përpunuara të realizuara të mallrave rifuxho kundrejt parashikimeve të volumeve për vitin 2030 (tonë)

3.4.1. Anija referencë për mallrat rifuxho

Lidhur me përbërjen aktuale të anijeve që mbwrrijnë në terminalin lindor të portit aktual të Durrësit nuk është ofruar asnjë informacion. Ndaj, i është referuar master planit të vitit 2008. Shtojca 8 e këtij dokumenti parashikon gjatësitë maksimale të anijeve kundrejt vitit 2030 në 180 m për thuajse të gjithë segmentet e ngarkesave të mallrave rifuxho. Kjo përkon me klasën Handymax/Supramax me specifikimet referencë si vijon:

- DWT: 30.000 – 60.000
- LOA: 190 m
- Gjerësia e anijes: 28 m – 35 m
- Drafti i anijes: 11-12 m

Rekomandohet që kjo klasë anijesh të konsiderohet si referencë për zhvillimin e fazës 1. Megjithatë, sikurse për kontejnerët, rekomandohet gjithashtu që të konsiderohet një anije më e madhe mallrash si anije referencë për zhvillimin e fazës së dytë, referuar klasës Panamax 60.000 DWT – 80.000 DWT me L_{OA} referencë prej 230 m, gjerësi anijeje referencë 35 m dhe draft referencë prej 14 m.

3.4.2. Projeksionet lidhur me përbërjen e anijeve, kapacitetet për ndalesë dhe numrin e vendbregëzimeve

Për shkak të pajisjeve dhe rrethanave të veçanta, jo të gjitha ngarkesat e mallrave rifuxho mund të përpunohen në të njëjtat vendbregëzime. Ndaj, rekomandohet krijimi i dy vendbregëzimeve:

- Një vendakostim anijesh për çimenton, zgjyrën, skrapin dhe qymyrin
- Një vendakostim për ferrokromin, ferronikelin dhe minerale të tjera
- Duke marrë në konsideratë volumet e pritshme gjatë zhvillimit të fazës së parë, mjafton një vendbregëzim për secilën kategori. Megjithatë, duhet të përfshihet alternativa për zgjatimin e murit të kalatës me kalimin e kohës.

3.4.3. Projeksionet lidhur me gjatësinë e kalatës për mallrat rifuxho

Duke marrë në konsideratë dy vendbregëzime për anijet deri në 190 m, 2 x 20 m për kufijtë e vendbregëzimit dhe 10 m distancë ndërmjet skajit të terminalit dhe kalunës së parë, gjatësia totale e kalatës përllogaritet të jetë 480 m. Kur hapësira e bregbregëzimit ndërmjet dy anijeve është më e vogël, mund të arrihet të punohet me 430 m. Kjo përkon në mënyrë krejt rastësore por të përkryer me gjatësinë e kalatës ekzistuese të terminalit të mallrave rifuxho, por duhet të konsiderohet si një përmirësim i konsiderueshëm për shkak se terminali aktual ka kufizime detare që nuk do të gjejnë zbatim në terminalin e portit të ri.

3.4.4. Përmbledhja e parimeve për terminalin e ri të mallrave rifuxho në portin e Integruar të Durrësit në Porto Romano

Në mungesë të informacionit më të detajuar është e arsyeshme që të ndiqet koncepti i terminalit lindor ekzistues. Kjo mund të nënkuptojë një gjatësi kalate prej 480 m dhe një sipërfaqe terminali prej rreth 21 ha, prej të cilave 10 ha duhet të kenë akses të drejtpërdrejt me kalatën.
Projektimi i terminalit të ri duhet të bëjë të mundur zgjerimin e murit të kalatës dhe/ose terminalit në fazën e dytë. Nevojitet më tepër informacion mbi tregun dhe ngarkesat për të bërë parashikimin e duhur të nevojave për zgjerim në të ardhmen. Megjithatë, kjo nuk është pjesë e objektit të këtij projekti. Ndaj, ne rekomandojmë që zhvillimet t'i përmbahen master planit të vitit 2008 për portin. Në këtë dokument janë parashikuar dy skenarë, që varen nga fakti nëse mund të përfshihet apo jo sipërfaqja e tokës së kantierit të vjetër detar. Nëse po, në portin e Durrësit mund të ndërtohen 5 vendbregëzime për trajtimin e mallrave rifuxho. Nëse jo, do të jenë të disponueshme vetëm 4 vendbregëzime. Duhet të theksohet se master plani vërtet i përfshin importet e drithërave në volumet e mallrave rifuxho, por në realitet, këto volume përpunohen në terminalin e ngarkesës së përgjithshme. Ndaj ne sugjerojmë që të synohet një potencial prej 4 vendbregëzimesh, që nënkupton se faza 2 duhet të bëjë të mundur ndërtimin e 2 vendbregëzimeve shtesë për anijet e mallrave rifuxho, ose një zgjatim të terminalit me 450 m në të njëjtën linjë me terminalin ekzistues.

III. Projekti Teknik

1. Parametrat funksionale të nivelit të lartë

Bazuar në përfundimet e kapitulit II, ky kapitull përshkruan kërkesat funksionale të nivelit të lartë që do të përfshihen në planin e përdorimit të tokës në portin e ri të Integruar të Durrësit në Porto Romano. Janë përfshirë temat e mëposhtme:
- Të dhënat lundrimore dhe batimetria
- Parametrat lundrimorë

- Kapaciteti mbajtës

Për shtjellimin e këtyre kërkesave, kemi supozuar një terminal shumëfunksional (siç përcaktohet në Seksionin II në nënkapitullin 3.3) dhe një terminal për mallrat rifuxho (siç përcaktohet në Seksionin II në nënkapitullin 3.4). Duhet pasur parasysh që kërkesat do të diskutohen në nivelin e lartë, për të bërë të mundur hartimin e një plani konceptual. Në një stad të mëvonshëm të hartimit të master planit do të nevojitet specifikim i mëtejshëm. Aspektet që janë trajtuar në seksionin e mësipërm do të trajtoheën në këtë kapitull do të trajtohen në mënyrë më të përmbledhur.

2. Të dhënat lundrimore dhe batimetria

Ndërmjet kodrës së fundit veriore të Durrësit (kodra e Portës) me lartësi 90 m dhe kodrës së parë të vargut të Bishtit të Pallës ndodhet rajoni me emrin **Porto-Romano.** Nga pikëpamja lundrimore Porto Romano është e pozicionuar në 41.22.59N dhe 19.24.57E rreth 5 milje në Veri të Porti të Durrësit.

Vija bregdetare e gjirit të Porto-Romanos është e ulët, ranore dhe në ndryshim të përhershëm. Është bregdet gërryes sidomos në veri të gjirit dhe ka tendencën për t'u bashkuar me Radën e Kepit të Palit.

Figura 23 - Vija bregdetare e interesuar nga ndërtimi i portit të Integruar të Durrësit në Porto Romano

Figura 24 - Gjëndja aktuale e vijës bregdetare të interesuar nga projekti

Nga Durrësi deri në rajonin e Porto-Romanos, vargu i kodrave të Durrësit është i valëzuar, me qafa të thella dhe me maja konike, ku maja më e lartë është 186 m. Kodrat nga ana e detit janë shumë të pjerrëta dhe bien thikë mbi vijën bregdetare. Vija bregdetare e këtyre kodrave është e drejtë, pa thepisje.

Gjatë gjithë shtrirjes së bregdetit prej Kepit të Durrësit e deri në Porto-Romano shtrihen shkëmbinj gurorë të mbiujshëm dhe nënujshëm dhe cekina 1-2 kab nga vija bregdetare, gjë që bën të rrezikshëm afrimin e anijeve në këtë rajon. Për të arritur thellësi të sigurta dhe barasthellësinë 20 m, anijet duhet të kalojnë afërsisht 1,5 milje nga bregu deri në hyrje të kanalit.

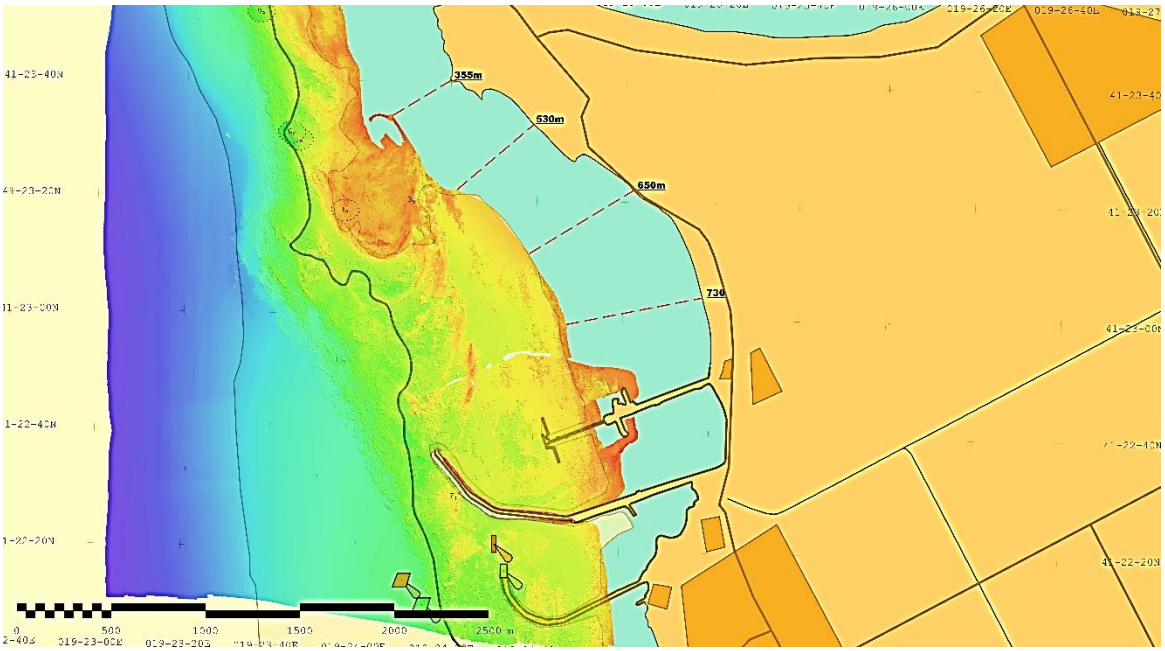


Figura 25 - Gjatësia e shtrirjes së cekinave nga bregu

Tabani i fundit i detit në largësinë 1 milje nga vija bregdetare është lym, ndërsa në afërsi të vijës bregdetare është kryesisht shkëmbor. Vija shkëmbore është vazhdim i kodrës së Durrësit, e cila bashkohet me kodrat e Kepit të Palit. Thellësitë e rajonit ku është parashikuar ndërtimi i portit vijnë duke krijuar gradualisht një pjerrësi të lehtë deri në barasthëllësinë 20 metra dhe mandej bëhet e sheshtë, e cila shërben si vendqëndrim për spirancat (radat).
Duke analizuar të dhënat e mëparshme batimetrike të zonës me të dhënat batimetrike të 2010-2018-2020, ndryshimet në nivelin e detit dhe strukturave batimetrike janë të pakta me sedimente solide e të qëndrueshme, me përjashtim në afërsi të vijës së bregdetit dhe në zona të vogla të izoluara në të gjithë rajonin.
Shumica e ndryshimeve batimetrike ose ndodhin ngadalë ose shoqërohen me një ose më shumë ngjarje në të shkuarën. Ndryshimet kanë ardhur kryesisht nga erërat dhe dallgëzimi nga jug-perëndimi. Modelet e ndryshimeve batimetrike, të cilat pasqyrojnë bregdetin afatshkurtër dhe afatgjatë, si dhe proceset e sedimenteve, mund të përmblidhen si më poshtë:
Kreshtat e batullave të rërës dhe shkëmbinjve nënujorë shtrihen në drejtim të detit të hapur (7-10 m thellësi) duke u ngritur në drejtim të veriut.

Afrimi në zonën e parashikuar portuale është i përshtatshëm dhe i sigurt nga të gjitha rrugëkalimet detare deri në zonën e radës dhe mandej me kurse të këshilluara dhe sinjalistikë lundrimore në drejtim të portit nëpërmjet kanalin hyrës.

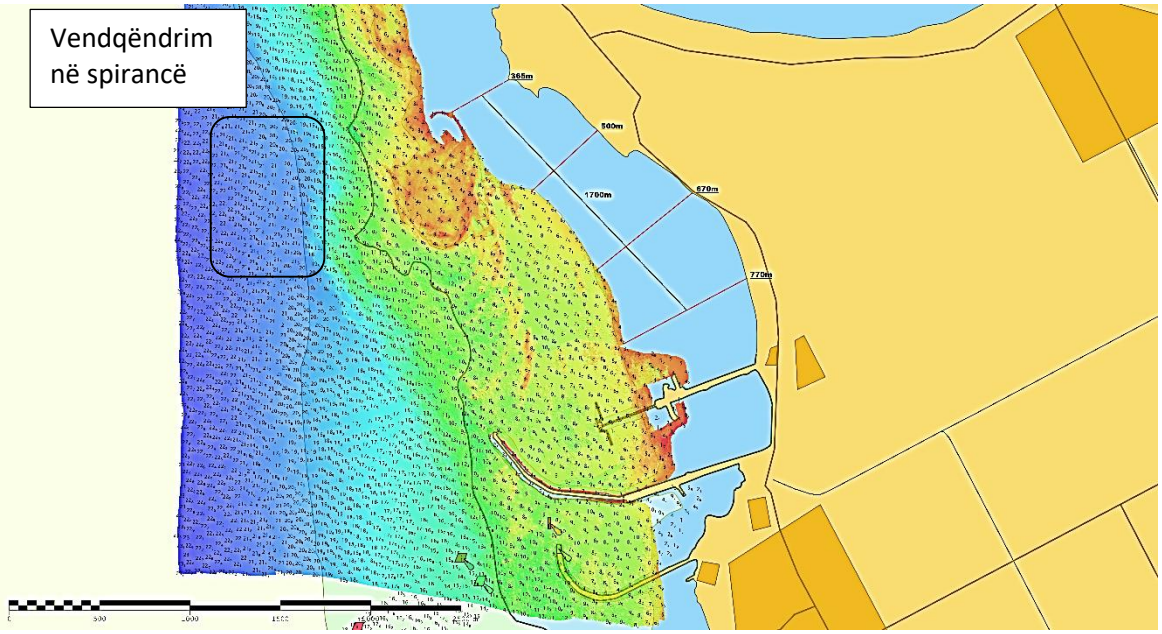


Figura 26 - Propozim për zonën e vendqëndrimit në spirancë (rada)

- Barasthellësia 5 metra arrihet afërsisht në distancën 750 metra
- Barasthellësia 10 metra arrihet afërsisht në distancën 1500 metra
- Barasthellësia 15 metra arrihet afërsisht në distancën 2000 metra
- Barasthellësia 20 metra arrihet afërsisht në distancën 2500 metra

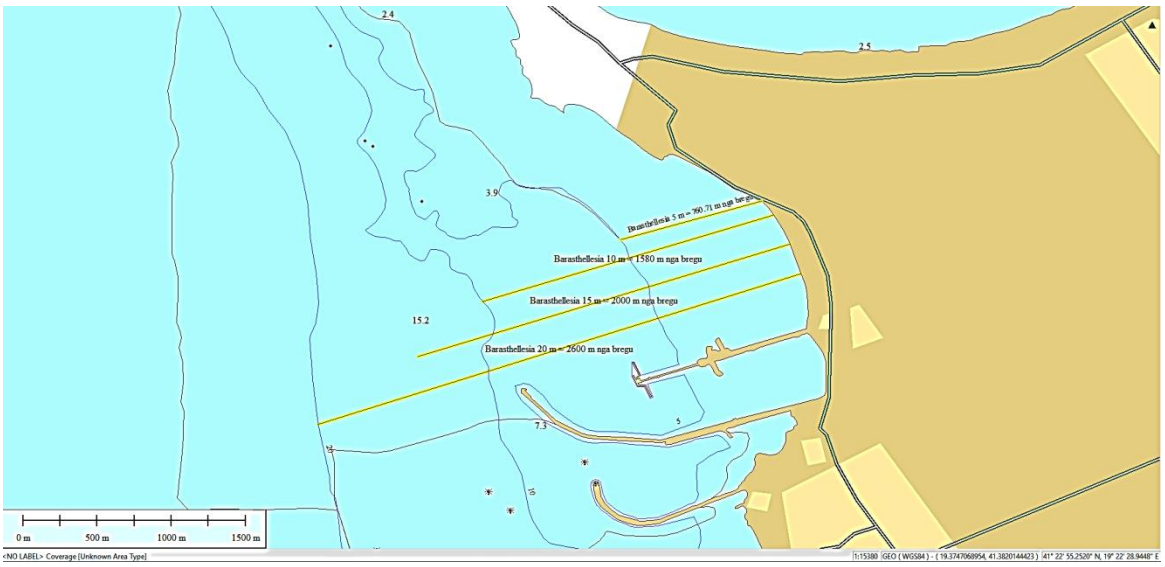


Figura 27 - Distancat për arritjen e barazthellësive

Duke u bazuar në të dhënat gjeologjike për ndërtimin e kanalit hyrës për portin e ri, ndërtimi i skarpatës së kanalit do të kalojë në dy procese: gërmimin në tabanin e ngurtë shkëmbor dhe gërmimin në taban argjilë. Ndërtimi i skarpatës në taban shkëmbor është i vështirë por pas ndërtimit të skarpatës do kërkojë më pak mirëmbajte thellimi në të ardhmen. Edhe karakteristikat gërryese të bregdetit të Porto Romanos nga dallgët do të dobësohen së tepërmi me ndërtimin e dallgëthyeseve të portit.

Lëvizja e nivelit të detit. Gjatë periudhës 24-orëshe, nivelet e detit ndikohen nga batica gjysmë-ditore. Ka dy nivele të larta dhe dy nivele të ulëta gjatë baticës. Batica në zonën e Porto Romanos fillon nga 0.4 m duke iu referuar stacionit të baticës së vendosur ne Bazën Detare te Kepit të Palit, rreth 3.5 Km nga vendndodhja e portit.

Rreziqet natyrore.

Rreziqet natyrore të tilla si përmbytjet dhe stuhitë mund të kenë ndikim minimal në vijat bregdetare përreth portit, duke mos ndikuar ndjeshëm në zhvillimin e qëndrueshëm të synuar. Erozioni bregdetar, kryesisht në dekadën e fundit ka qenë veçanërisht i dukshëm në zonën e Porto Romanos, i shkaktuar sidomos nga ngritja e nivelit të detit, por edhe erozioni i shkaktuar nga njeriu.

Në kontekstin e ndryshimit të klimës, problemi i erozionit bregdetar në zonë duhet të llogaritet mbi ndryshimet që priten të ndodhin pas 3 apo 4 dekadave, pasi bregdeti në zonën e portit është i ulët dhe ka tendencën të ndikojë në ultësirën lindore. Ndikimet e lidhura me ndryshimin e klimës dhe veprimtaritë njerëzore aktuale duhet të analizohen duke u përqendruar në të gjitha aspektet, si gjeomorfologjike, klimatike, njerëzore etj, për t'iu përshtatur ndryshimit të klimës nga ngritja e nivelit të detit. Për këtë qëllim duhet pasur parasysh përforcimi i strukturave bregdetare përreth portit.

Distancat nga portet më të afërta me Porto Romanon

- Bari ITA 116 nm
- Brindisi ITA 78 nm

- Ancona ITA 295 nm
- Bar MNG 45 nm

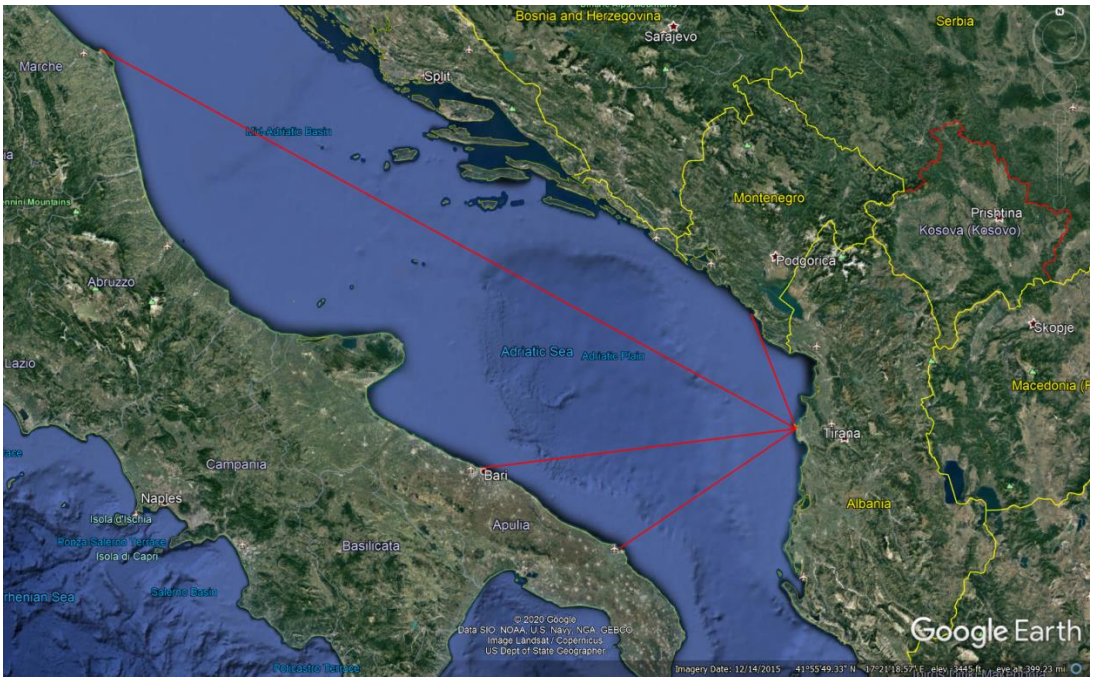


Figura 28 - Pocizioni i Portit të Integruar të Durrësit në Porto Romano në lidhje me portet më të afërt

3. Parametrat lundrimorë

3.1. Distanca e akostimit

Distanca e akostimit i referohet hapësirës ndërmjet dy anijeve të akostuara. Për projektimin është supozuar një distancë akostimi prej 2 x 15 m për terminalin e kontejnerëve dhe 2 x 20 m për terminalet e tjerë, çka sjell një distancë prej 30 m dhe 40 m ndërmjet anijeve të akostuara, gjatësi kjo që mbahet si referencë vetëm gjatë manovrimit (në kalatë anijet lëvizin permes cimave, ndaj dhe mund të afrohen me njera tjetren edhe më shumë se 20 m). Megjithatë, në rastin e kushteve të favorshme ose në rastin e anijeve më të vogla, mund të merret në konsideratë një distancë më e vogël akostimi.

3.2. Rreth-rrotullimi i anijeve

Duke marrë në konsideratë manovrueshmërinë e anijeve dhe kushtet e erës/valës, anijet do të akostohen me kiçin në drejtimin e jashtëm për ti lejuar një dalje sa më të shpejtë nga porti, si procedurë standarde dhe në përputhje me praktikën më të mirë globale. Në çdo rast, duhet të mundësohet rreth-rrotullimi për të bërë të mundur rrotullimin (kthimin) e sigurt të anijes, qoftë në ujëra të mbrojtura, ose afër kalatave. Referuar PIANC, përcaktohet se në kushte të mbrojtura, rreth-rrotullimi duhet të jetë të paktën 1,75 herë sa L_{OA} e anijes. Bazuar në anijen referencë prej 3.500 TEU me një L_{OA} prej 255 metra, rreth-rrotullimi duhet të ketë një diametër afërsisht 447 m. Megjithatë kjo është një vlerë treguese dhe që varet nga simulimet e manovrimit dhe nga monitorimi i kushteve të veçanta vendore si valët dhe era. Mund të nevojitet korrigjim gjatë shtjellimit të master planit.

Për lundrim dhe manovrim të sigurt, rekomandohet që rreth-rrotullimi të tregohet me anë të ndriçimit orientues.

Për zhvillimin e fazës së dytë, mund të nevojitet një rreth-rrotullim më i madh për të akomoduar anije më të mëdha. Megjithatë, kjo nuk është pjesë e objektit të këtij projekti, por do të merret në konsideratë në shkallën më maksimale të mundshme. Në këtë stad, ne supozojmë një anije kontejner prej 7.500 TEU me një L_{OA} prej 320 m si referencë për rreth-rrotullimin e fazës 2, që do të thotë se në të ardhmen mund të nevojiten 600 m.

3.3. Distanca e sigurt e lundrimit

Distanca e sigurt e lundrimit përcakton distancën minimale që nevojitet midis një anijeje në lundrim dhe një anijeje të bregëzuar për kalimin e sigurt të anijes. Kjo distancë është një përcaktor i rëndësishëm për të vlerësuar distancën e nevojshme ndërmjet dy kalatave të pozicionuara përballë njëra-tjetrës dhe/ose kanalit të portit. Standardi i përdorur për këtë varion nga gjysma e gjerësisë së anijes në secilën anë të anijes në lundrim deri në gjerësinë e plotë të anijes në secilën anë. Duke marrë në konsideratë disa pasiguri lidhur me kushtet e veçanta në Porto Romano, ne supozojmë një kufi të gjerësisë së plotë të anijes për redaktimin e planit konceptual.

Po të marrim si anije referencë një anije me gjerësi mesatare prej 35 m, kjo do të thotë se në kanal duhet të mundësohet në çdo kohë një distancë e sigurt prej 105 m në kanal.

3.4. Distanca midis dy balleve të kalatave

Duhet të theksohet se gjerësia e nevojshme e kalimit ndwrpjet dy kalatave përcaktohet nga një sërë faktorësh të kombinuar:

- Sa më i gjatë të jetë kalimi, aq më shumë gjerësi do të nevojitet për lundrim të sigurt. Kjo është veçanërisht e nevojshme në rastin kur parashikohet zgjatim i portit në të ardhmen nëpërmjet zgjatimit të kalatave (shihni më tej kapitullin 4).

- Nëse rreth-rrotullimi i anijeve gjatë manovrimit do të realizohet ose jo midis dy balleve të kalatave.

Duke u bazuar në një gjerësi referencë anijeje prej 35 m, ne supozojmë një gjerësi prej 245 m që bën të mundur kalimin e sigurt të anijeve në dok. Megjithëse anijet e vogla me një L_{OA} prej maksimalisht 140 m mund të rrotullohen në këtë dok, rreth-rrotullimi i anijeve për anijet më të mëdha do duhet të vendoset jashtë dokut. Megjithatë, sikurse u përmend më sipër, zgjatimi i portit dhe terminalit në fazën e dytë duhet të bëjë të mundur akomodimin e anijeve më të mëdha me gjerësi më të madhe (deri në 45 m). Ndaj, rekomandohet të supozohet një distancë midis dy balleve të kalatave prej 275 m.

3.5. Kanali i hyrjes dhe i lundrimit në port

Kanali i hyrjes duhet të mundësojë lundrim të sigurt, duke përfshirë dhe lëvizjet e anijes drejt dhe nga vëndet e bregëzimit. Nuk ka informacion të saktë mbi kushtet detare (si era dhe valët), por, në përputhje me udhëzimet e PIANC-së për projektimin e kanaleve të aksesit në port, në këtë

stad supozohet një kanal hyrjeje dhe lundrimi prej 210 m. Me hartimin e master planit të mëparshëm, do duhet të kryhet një përllogaritje më e saktë, duke përfshirë, ndër të tjera:

- Korsitë për Manovrimin Bazë për anije
- Faktorët Mjedisorë (era, rrymat, valët,...)
- Gjerësinë shtesë për Pastrimin e Bregut
- Gjerësinë shtesë për Distancën e Kalimit me lëvizje në dy drejtime.
- Gjerësinë shtesë për Diapazonin e Gjerë Baticor

Për zhvillimin e fazës së dytë të portit, lidhur dhe me mundësimin e akomodimit të anijeve të mëdha, kanali i hyrjes mund të kërkojë zgjerim. Megjithëse është jashtë objektit, do të merret në konsideratë në projektimin konceptual.

Duhet të bëhet një koment lidhur me ndalesën e anijeve në Porto Romano. Nuk është dhënë informacion lidhur me ndalesat konkrete të anijeve, por nga shqyrtim i dokumentacionit, u arrit në përfundimin se instalimet për bregëzimin janë projektuar për të akomoduar anije çisterna deri në 60.000 DWT. Kjo përkon me klasifikimin e mallrave nga Handymax/Supramax sipas së cilit, përmasat e anijeve përkojnë me ato të anijes referencë të përdorur për terminalin e mallrave rifuxho, duke pasur një gjerësi anijeje deri në 35 m dhe një draft projektimi rreth 12 m deri në 12,5 m. Ndaj, nuk pritet që ndalesat aktuale në portin e Porto Romanos të kërkojnë përmasa më të mëdha të kanalit të hyrjes dhe lundrimit në port.

3.6. Thellësia e basenit dhe kanalit

Sikurse u përmend në seksionin II, për fazën e parë të Portit të Integruar të Durrësit në Porto Romano është marrë në konsideratë një draft referencë prej 12 m (që është i barasvlershëm me një draft prej 90%-95% të draftit të projektimit të anijes referencë). Megjithatë, për zhvillimin e fazës së dytë, mund të duhet të merret në konsideratë një draft më i thellë për thellësinë e projektimit të mureve të reja të kalatës.

Përcaktimi i thellësisë korresponduese të pastrimit të kanalit të hyrjes dhe lundrimit varet kryesisht nga ndryshimet baticore dhe nga përllogaritja e distancës së kërkuar ndërmjet vijës së kilit dhe pikës më të lartë të shtratit të kanalit (UKC). UKC minimale përcaktohet nga një gamë e gjerë faktorësh (që ndikohen nga rrethana të veçanta mjedisore vendore) sikurse përshkruhet në "Udhëzimet ndërkombëtare për distancën e sigurt ndërmjet vijës së kilit dhe tabanit të kanalit", që aplikohet dhe nga PIANC-ja. Si rregull i përgjithshëm, në ujëra të kufizuara dhe për aksesin në port, do të mbahet në çdo kohë një UKC dinamike minimale prej 10% e draftit të anijes. Kjo UKC prej 10% është përdorur edhe në këtë raport për të përcaktuar thellësinë e projektimit të mureve të kalatës në fazën 1, që do të thotë se thellësia e pastruar për fazën 1 supozohet të jetë -13,3 m CD. Sërish, duhet të theksohet se kjo thellësi mund të arrihet me kalimin e kohës, me anë të punimeve ndërtimore të pastrimit që synojnë një draft të ngjashëm si ai që mund të arrihet në vendndodhjen aktuale dhe në përputhje me nevojat e draftit të ndalesave ekzistuese në Porto Romano.

Në fazën e dytë të zhvillimit, për sa u përket anijeve më të mëdha që do të akomodohen në zgjatimet e ardhshme të portit, mund të duhet të merret në konsideratë një draft më i thellë dhe, si rrjedhojë, një thellësi më e madhe e portit dhe kanalit të hyrjes.

3.7. Dallgëthyesit

Sa më sipër janë bazuar në projeksionin se anijet mund të lundrojnë, të manovrojnë dhe të akostohen në kushte të mbrojtura. Duke qenë se nuk ka informacion të saktë për këto kushte, është bërë një parashikim bazuar në pozicionimin e dallgëthyeseve ekzistues në Porto Romano dhe në informacionin e ofruar për vendndodhjen aktuale të Portit të Durrësit. Bazuar në sa më lart, mund të arrihet në përfundimin se do të nevojitet dy dallgëthyes. Përveç funksionit kryesor, të frenimit të intensitetit të dallgëve gjatë stuhive, dallgëthyeset duhet të kontribuojnë edhe në uljen e volumeve të sedimenteve. Kjo do të favorizonte reduktimin e sasive për dragim. Pozicionimi, përmasat si dhe shtrirja e dallgëthyeseve, do t'i nënshtrohen një studimi më të detajuar. Në këtë stad, në mungesë të informacionit të kërkuar, në planin konceptual të planimetrisë do të përfshihen një sërë alternativash treguese për valëthyesin.

3.8. Përmbledhja e parametrave të lundrimit

Tabela 16 paraqet një përmbledhje të kërkesave detare të diskutuara në pikat 3.1 deri në 3.7:

Distanca e akostimit:	2 x 15 m për kontejnermbajtëse; 2 x 20 m për anijet e tjera	
Rreth-rrotullimi i anijeve:	Faza 1	450 m duke supozuar një anije referencë prej 255 m
	Faza 2	600 m duke supozuar një anije referencë prej 340 m
Rreth-rrotullimi i anijeve do të tregohet nga ndriçimi orientues		
Distanca e sigurt e lundrimit:	Faza 1	105 m për një anije referencë me gjerësi 35 m
	Faza 2	135 m për një anije referencë me gjerësi 45 m
Distanca midis dy balleve të kalatave	Faza 1	275 m që përmbush kushtet për kalimedhe për anijen referencë të fazës së dytë 265 m
Kanali i hyrjes në port*	Faza 1	180 m, me bovë
	Faza 2	240 m
Thellësia e dragimit	Faza 1	- 11 CD
	Faza 2	- 14 CD
Dallgëthyesit*	Parashikim bazuar në dallgëthyeset ekzistues në Porto Romano	
* Përllogaritje bazuar në informacionin e disponueshëm, por që do t'i nënshtrohet një analize të mëtejshme dhe më të detajuar		

Tabela 16 - Përmbledhja e kërkesave

4. Parametrat infrastrukturore

4.1. Infrastruktura detare

Infrastruktura detare lidhet me të gjitha aspektet për ofrimin e shërbimeve të sigurta, efikase, të mjaftueshme dhe të qëndrueshme për anijet në terminalin bregdetar. Ajo përfshin, por pa u kufizuar, aspektet e mëposhtme:

<u>Gjatësinë e kalatës:</u>

Sikurse u përshkrua në kapitullin 3, terminali shumëfunksional duhet të ketë një gjatësi kalate afërsisht 750 m, që përfshin 3 vendbregëzime për anijet kontejnermbajtëse dhe shumëfunksionale:

- Vendbregëzimi 1: kontejnerët

- Vendbregëzimi 2: shumëfunksional (kontejnerë dhe ngarkesë e përgjithshme)
- Vendbregëzimi 3: ngarkesë e përgjithshme

Në një fazë të dytë, duhet të mundësohet zgjatimi i kalatës me të paktën 500 m të tjera për të përballuar rritjen e volumeve në të ardhmen.

Terminali i mallrave rifuxho duhet të ketë një gjatësi kalate afërsisht 480 m për të mundësuar 2 vendbregëzime për anijet e mallrave rifuxho në fazën e parë, që do të jetë e zgjerueshme me 450 m shtesë në fazën e dytë.

Thellësinë e projektimit të murit të kalatës:

Kalatat duhet të kenë një thellësi projektimi prej -14 m CD, që i lejon anijet të akostohen me një draft deri në 12 m në fazën e parë, dhe të lejojnë dragimin deri në -14 m CD për të bërë të mundur akomodimin e anijeve më të mëdha në fazën e dytë. Sikurse u cilësua më parë, kjo nuk do të thotë që sipërfaqja e vendbregëzimit duhet të jetë e thelluar në të njëjtën thellësi që prej fillimit.

Ngarkesën e projektimit të kalatës:

Për të dy terminalet (shumëfunksional dhe për mallrat rifuxho) është supozuar një ngarkesë projektimi prej 6 tonë/m^2. Kjo përkon me normën e përgjithshme.

Kalunat dhe fenderat:

Në përgjithësi, distanca ndërmjet kalunave luhatet nga 15 m deri në 30 m. Nga harta e portit aktual të Durrësit, mund të konstatohet se distanca ndërmjet kalunave është aktualisht afro 25 deri në 35 metra. Megjithatë, për të bërë të mundur përdorimin më fleksibël të gjatësisë së disponueshme të kalatës për anije të madhësive të ndryshme, ndërmjet kalunave rekomandohet të përdoret një distancë prej 25m.

Për sa i përket tonazhit të kalunave dhe fenderave, nevojiten përllogaritje më të detajuara, që janë jashtë objektit të këtij projekti. Kalunat në portin aktual të Durrësit janë projektuar për 30 tonë; përllogaritja fillestare për projektimin e terminalit të ri sugjeron se në të ardhmen do të nevojiten kaluna të tonazhit 90 deri në 100 tonë, për të akomoduar anije prej 3.500 TEU Dhe/ose të tipit Handymax/Supramax.

Shkallët e emergjencës:

Në përputhje me udhëzimet e PIANC-së dhe EN 14329, distanca maksimale ndërmjet shkallëve të emergjencës është 40 metra. Për terminalin shumëfunksional të fazës 1, kjo përkon me minimumi 19 shkallë emergjence, ndërsa për terminalin e mallrave rifuxho të fazës 1, kjo nënkupton minimumi 12 shkallë.

Furnizimin e anijeve me energji elektrike nga porti:

Gjatë fazës së parë, do të jetë më pak e mundshme që të ofrohet energji elektrike nga porti për anijet. Megjithatë, duke marrë në konsideratë nismat e ndryshme në këtë drejtim në nivel ndërkombëtar dhe evropian, rekomandohet që të krijohen modalitete për të ofruar furnizimin nga porti në përputhje me standardet ndërkombëtare, të tilla si ISO/IEC/IEEE 8005 në një stad të mëvonshëm. Kjo do të thotë se projektimi i terminalit duhet që të përfshijë paraprakisht pika furnizuese me energji elektrike nga porti (për të cilat rekomandohet të planifikohet një pikë

furnizimi për çdo 100 m deri në 120 m gjatësi kalate) dhe linja pritjeje për t'i lidhur pikat e furnizimit me stacionin e transformimit.

4.2. Infrastruktura e terminalit

Infrastruktura e terminalit lidhet me të gjitha aspektet e operacioneve të sigurta, efikase, të mjaftueshme dhe të qëndrueshme të terminalit ndaj transportuesve, shoqërive të transportit, pronarëve të ngarkesave dhe kujtdo të përfshirë në zinxhirin e logjistikës. Ajo përfshin, por pa u kufizuar, aspektet e mëposhtme:

Kapacitetin e terminalit:

Terminali shumëfunksional duhet të ofrojë një kapacitet maksimal prej rreth 282.000 TEU deri në vitin 2030, që do të sjellë një kapacitet operacional prej 225.500 TEU për përpunimin e kontejnerëve. Kjo përkon me instilacione tokësore prej afro 1.520 TEU. Kapaciteti për veprimtaritë e ngarkesës së përgjithshme vlerësohet të jetë 1 milion ton në vit. Nuk u arrit të përllogaritej si duhet kapaciteti për terminalin e mallrave rifuxho bazuar në informacionin e disponueshëm.

Sipërfaqen e terminalit:

Për veprimtaritë e lidhura me kontejnerët, hapësira e kërkuar e terminalit është përllogaritur të jetë afërsisht 10 ha në fazën 1. Për të arritur këtë dhe për të siguruar operacione efikase në shesh, është propozuar një shesh terminali prej 250 m. Duhet pasur parasysh se kjo sipërfaqe nuk përfshin administratën, depon e kontejnerëve, kompleksin e hyrjes etj.

Duke marrë në konsideratë lëvizjet e përgjithshme të drejtpërdrejta nga anija në kamion (ose nga kamioni në anije në rastin e eksportit), përllogaritja e sipërfaqes së nevojshme të terminalit për veprimtaritë e ngarkesave të përgjithshme është më pak e realizueshme. Megjithatë, siç përcaktohet në pikën 2.3.2, rekomandohet një shesh me sipërfaqe rreth 5 ha. Gjithashtu, rekomandohet të përfshihet mundësia për ta zgjatuar sheshin e ngarkesave të përgjithshme në rast se do të nevojitet hapësirë ruajtëse shtesë në terminal.

Për veprimtaritë e lidhura me mallrat rifuxho, sugjerohet të përdoret e njëjta sipërfaqe sheshi si në terminalin lindor aktual, që është rreth 19 ha gjithsej, dhe që mund të zgjerohet me 6 ha shtesë. Një pikë me rëndësi që duhet të merret në konsideratë është se veprimet me dhe ruajtja e mallrave rifuxho mund të krijojë pluhur në hapësirën përreth. Ndaj, kështillohet që terminali i mallrave rifuxho të pozicionohet larg zonave me erëra të forta, me qëllim minimizimin e ndikimit të pluhurit në veprimtaritë e tjera të portit. Për portin e ri të Durrësit, kjo do të thotë që terminali duhet të vendoset mundësisht në drejtim të pjesës veriore/verilindore të portit.

Ngarkesën e projektimit të terminalit:

Si për terminalin shumëfunksional, ashtu edhe për atë të mallrave rifuxho, është supozuar një ngarkesë e projektimit të sheshit prej 6 tonë/m^2.

Pajisjet e terminalit:

Për terminalin shumëfunksional sugjerohet një kombinim i vinçave-urë STS (ship-to-shore) të vendosur në shina dhe vinçave të lëvizshëm në port me një dendësi 1 vinç për çdo 100 m kalatë, shinat për lëvizjen e të cilëve duhet të përfshihen në projektimin e murit të kalatës. Projektimi

duhet të marrë në konsideratë dhe potencialin për vendosjen e vinçave më të mëdhenj kur të rritet volumi.

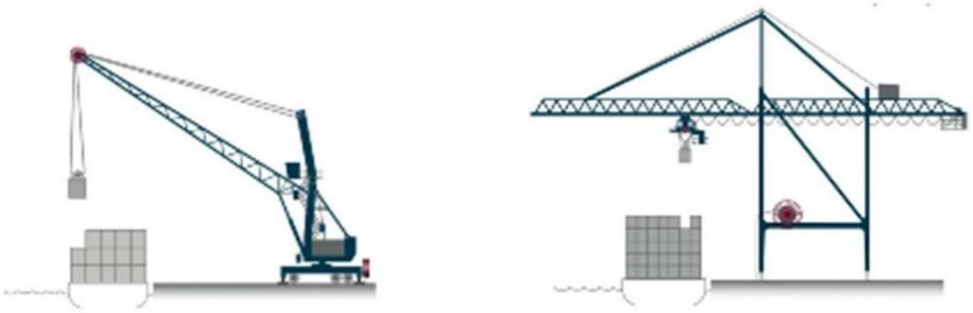


Figura 29 - Ship to Shore crane (STS)

Për sheshin e kontejnerëve, operacionet me transportuesin vinç (straddler) supozohen në planin afatmesëm në afatgjatë me rritjen e volumeve, duke bërë të mundur përdorimin më optimal të sheshit të terminalit. Për planin afatshkurtër deri në atë afatmesëm, operacionet (e lidhur me kontejnerët) mund të bëhen me anë të stivuesve të kontejnerëve.

Figura 30 - Mobile harbor cranes

Për manovrim të sigurt ndërmjet murit të kalatës dhe sheshit të ruajtjes, në planin konceptual do të përfshihet një distancë prej 75 m për pjesën e përparme të kalatës.

Për terminalin e mallrave rifuxho, supozohet ofrimi i 5 vinçave-urë.

<u>Infrastrukturën tjetër të terminalit në brendësi të hapësirës së kufizuar të terminalit:</u>

Për terminalin shumëfunksional, një pjesë e objekteve nuk ishin përfshirë në sipërfaqen e lartpërmendur të terminalit prej 26 ha, ndaj do të konsiderohen veçmas por brenda hapësirës së kufizuar të terminalit për të siguruar mbarëvajtjen e operacioneve në terminal, të tilla si:

- Hapësira e kompleksit të hyrjes/daljes për të hyrë ose për t'u larguar nga terminali shumëfunksional (do t'i nënshtrohet një analize më të detajuar të qarkullimit, duke përfshirë një zgjerim të mundshëm të terminalit në të ardhmen, por në këtë stad supozohet një ka. prej 0,7 ha ose 100 m x 70 m).
- Zona e shkëmbimit të kamionëve për marrjen ose dorëzimin e kontejnerëve në terminal, e përllogaritur me

- ka. 0,6 ha ose 100 m x 60 m (që duhet të mundësojë rreth 20 korsi shkëmbimi). Duhet pasur parasysh që shkëmbimi për ngarkesat e përgjithshme është i përfshirë në sipërfaqen e sheshit prej 5 ha për shkak të nivelit të lartë të lëvizjeve të drejtpërdrejta anije-kamion.
- Rruga e brendshme për kamionët ndërmjet kompleksit të hyrjes dhe zonës së shkëmbimit
- Zona e parkimit të pajisjeve të terminalit për vendosjen e pajisjeve të mëdha të terminalit si transportuesit vinç (straddler), stivuesit e kontejnerëve dhe pirunët gjatë kohës që nuk janë në përdorim
- Punishtja e mirëmbajtjes dhe riparimit të pajisjeve të terminalit
- Veprimtaritë e mbushjes dhe zbrazjes së kontejnerëve supozohet të kryhen në sheshin e ngarkesave të përgjithshme, ndaj në këtë stad nuk është rezervuar sipërfaqe shtesë për këto veprimtari.

Nga ana tjetër, për terminalin e mallrave rifuxho, duke qenë se terminali i ri do të bazohet gjerësisht në terminalin ekzistues, të gjitha funksionet shtesë janë të përfshira në sipërfaqen prej 19 ha të terminalit.

Infrastrukturën tjetër të terminalit jashtë hapësirës së kufizuar të terminalit:

Pranë terminalit duhet të ngrihet një godinë për administratën, të krijohen hapësira parkimi për makinat e stafit, punëtorëve të portit dhe vizitorëve, si dhe pranë kompleksit të hyrjes duhet të krijohen hapësira për parkimin e kamionëve. Për terminalin shumëfunksional rekomandohet të rezervohet një hapësirë shtesë prej 2 ha për këtë qëllim. Për terminalin e mallrave rifuxho, kjo sipërfaqe sërish është supozuar të përfshihet në hapësirën prej 19 ha.

Depozitimin e kontejnerëve:

Rekomandohet që të rezervohet hapësirë për shërbimet e depozitimit të kontejnerëve (si ruajtja, pastrimi dhe riparimi) në një vend qendror në terminal me lidhje të drejtpërdrejtë me zonën e shkëmbimit të kamionëve. Kur volumet të rriten dhe të nevojitet më shumë hapësirë për këto shërbime të depozitimit, mund të merret në konsideratë një tjetër vendndodhje aty pranë. Kjo do të përcaktohet në planin konceptual.

Aksesin rrugor:

Vazhdon projekti për një lidhje me infrastrukturën rrugore për rrugën **interurbane kryesore Sh 85 nga K/Rr. Nr.2** (Shkozet) - Porto Romano. Kjo rrugë e kategorisë B, me 2 karrexhata, me nga dy korsi secila karrexhatë, nuk ka përfunduar ende plotësisht. Loti 1+2 i kësaj rruge, nuk është i pajisur me sinjalistikë. Ndërsa Loti 3, që lidh Porto Romanon me rrugën urbane dytësore Sh 51, ka nisur të ndërtohet më 08.09.2020 për 12 Muaj kalendarik.

Alternativë tjetër do ishte ndërtimi i një rruge të re ndërmjet portit të ri të Durrësit dhe rrjetit rrugor shqiptar. Zgjidhja më logjike duket të jetë lidhja e rrugës që të çon në port me SH49 për në Durrës. Megjithatë, nevojitet kryerja e analizave të mëtejshme të qarkullimit, duke përfshirë edhe qarkullimin nga/drejt urave të bregëzimit dhe instalacioneve të cisternave, si dhe zhvillimeve të mëtejshme të mundshme në rajon, si logjistika portuale. Duke qenë se kjo nuk është pjesë e objektit të këtij projekti, plani konceptual planimetrik për portin do të fokusohet kryesisht në rrugët e brendshme të portit, duke përfshirë dhe mundësitë për një ndarje të ardhshme të veprimtarive të terminalit shumëfunksional në një terminal për ngarkesa të përgjithshme dhe një terminal për kontejnerët (që nënkupton përfshirjen e mundësisë së një aksesi të dytë në terminal në projektim) si dhe duke përfshirë nevojat për ndërlidhjen e midis zgjatimit të portit dhe terminalit në të ardhmen.

Aksesi hekurudhor:

Aktualisht, hekurudha nuk përdoret si mënyrë transporti në portin e Durrësit. Megjithatë, kjo nuk do të thotë se nuk mund të hartohet një plan për vendosjen e hekurudhës në të ardhmen, duke marrë në konsideratë edhe ambiciet e Qeverisë Shqiptare për ta lidhur portin me sistemin hekurudhor ndërkombëtar, konkretisht me Korridorin VIII Pan-evropian, duke lidhur Durrësin me Maqedoninë e Veriut dhe madje dhe me Sofjen dhe Varnën, dhe duke zgjeruar tokën natyrore të portit. Ky korridor është pjesë e Rrjetit Trans-evropian të Transportit dhe lidhet në Shkup me korridorin nëpërmjet Evropës Lindore dhe Qendrore (Korridori X Pan-evropian).

Ndaj, sugjerohet që të rezervohet hapësirë e mjaftueshme për lidhjet hekurudhore. Për terminalin e mallrave rifuxho, duhet të planifikohet një ndërlidhje e drejtpërdrejtë, ndërsa kontejnerët mund të trajtohen në një pikë hekurudhore me shumë përdorues jashtë terminalit. Ndërtimi i shinave hekurudhore dhe i një pike të konsolidimit të hekurudhës duhet të kryhet në një fazë të mëvonshme të zhvillimit të portit. Edhe aksesi i drejtpërdrejtë hekurudhor në terminalin e kontejnerëve, që i shërben dhe instalacionit të cisternave fqinje mund të projektohet lehtësisht në konceptin planimetrik.

Porto Romano ka pasur në plan të realizojë ndërlidhjen hekurudhore të zonës industriale me rrjetin kombëtar me një linjë prej 8 km por akoma është në fazat paraprake të përgatitjes së projektit. Projekti i ndërlidhjes hekurudhore me parkun energjitik të Porto Romanos është miratuar me urdhrin e Ministres së MIE-s me nr. 40, datë 21.01.2020 për miratimin e Planit PKT3.

Aspekte të tjera si rrjeti i energjisë elektrike dhe i furnizimit me ujë dhe i sistemit të ujësjellës-kanalizimeve për ujërat e ndotura dhe ujërat nga reshjet nuk janë të përfshira në objektin e planit konceptual të portit dhe janë subjekt i përllogaritjeve më të detajuara. Ndaj ato janë përjashtuar nga konsolidimi në këtë stad.

4.3. Përmbledhja e parametrave infrastrukturore

Sikurse për kërkesat detare, përmbledhja e kërkesave infrastrukturore të nivelit të lartë të diskutuara në pikën 1.2.1 dhe 1.2.2. është paraqitur në tabelën 17.

Tabela 17 - Përmbledhja e kërkesave infrastrukturore

Terminali shumëfunksional	Terminali i mallrave rifuxho
Infrastruktura detare	Infrastruktura detare
Gjatësia e kalatës: Faza 1: ka. 750 m Faza 2: ≥ 500 m **Thellësia e projektimit:** Faza 1: -12 m CD Faza 2: -14 m CD **Drafti i projektimit të anijes**: Faza 1: -12 m CD; Faza 2: -14 m CD **Ngarkesa e projektimit:** 6 tonë/m^2 **Kaluna:** Distanca: 25m **Rreth Rrotullimi :** Faza 1: 450 m, Faza 2: 600 m **Shkallët e emergjencës:** Faza 1: minimumi 19 shkallë emergjence **Furnizimi i anijeve me energji elektrike :** modalitetet si pikat e furnizimit me energji nergji elektrike nga porti**;** elektrike në port dhe linjat e pritjes që do të ndërtohen	**Gjatësia e kalatës:** Faza 1: ka. 480 m Faza 2: ka. 460 m **Thellësia e projektimit:** Faza 1: -12 m CD Faza 2: -14 m CD **Drafti i projektimit të anijes:** Faza 1: -12 m CD; Faza 2: -14 m CD Ngarkesa e projektimit: 6 tonë/m^2 **Kaluna:** Distanca: 25m **Shkallët e emergjencës:** Faza 1: minimumi 12 shkallë emergjence **Furnizimi i anijeve me energji elektrike :** modalitetet si pikat e furnizimit me energji nergji elektrike nga porti**;** elektrike në port dhe linjat e pritjes që do të ndërtohen
Infrastruktura e terminalit	Infrastruktura e terminalit
Përpunimi i kontejnerëve: Fazës 1: 300.000 TEU Fazës 2: nuk përfshihen në objekt **Ngarkesa e përgjithshme:** Fazës 1: 1.000.000 tonë Fazës 2: nuk përfshihet në objekt **TEU i vendeve të përcaktuara: Ka. 1.617 TGS** **Sipërfaqja e terminalit:** Fazës 1: 13.5 ha; Fazës 2: 18.3 ha **Sipërfaqa për Ngarkesa e përgjithshme:** Fazës 1: 6.25 ha, e zgjerueshme	**Kapaciteti i terminalit**: jo me pake se 1,2 milion tonë, duke përfshirë këtu edhe 400.000 tonë çimento **Sipërfaqja e terminalit:** Faza 1: 21.5 ha e zgjerueshme; mundësisht të pozicionohet në pjesën veriore/verilindore të portit

Ngarkesa e projektimit:	6 tonë/m^2	**Ngarkesa e projektimit:**	6 tonë/m^2
Pajisjet e terminalit:	vinça porti (të vendosur në shina) me potencial për të vendosur vinça më të mëdhenj	**Pajisjet e terminalit:**	Vinça-urë/të lëvizshëm porti
Funksione të tjera të terminalit:	Nevojitet sipërfaqe shtesë brenda hapësirës së kufizuar të terminalit për kompleksin e hyrjes, rrugëve të zonës së shkëmbimit, garazhit të terminalit, depos së kontejnerëve; Sipërfaqe shtesë për administrimin dhe parkimin hapësirën e kufizuar të terminalit	**Funksione të tjera të terminalit:**	Përfshirë në 21.5 ha
Aksesi rrugor:	I kufizuar në rrugët e brendshme të portit që lidhin portin me rrjetin rrugor shqiptar	**Aksesi rrugor:**	I kufizuar në rrugët e brendshme të portit që lidhin me rrjetin rrugor shqiptar
Aksesi hekurudhor:	Pikë hekurudhore me shumë përdorues jashtë terminalit	**Aksesi hekurudhor:**	Akses hekurudhor i drejtpërdrejtë në terminal

4.4. Kapaciteti mbajtës

Kapaciteti mbajtës i referohet parametrave më tepër teknikë dhe inxhinierikë për ndërtimin e infrastrukturës së portit, si:

- Zhvillimi strategjik i hapësirave
- Në nivelin e shtratit të detit
- Parametrat e valëve
- Vjetërsia e projektimit
- Standardet e qëndrueshmërisë
- Ngarkesat e projektimit
- Ndjeshmëria për tërmetet

Për shkak të natyrës së tyre teknike, këto parametra duhet të trajtohen në nivelin e studimit të detajuar teknik. Megjithatë, për qëllime plotësie, ata janë përmendur në këtë paragraf meqenëse kanë ndikim në projektimin dhe koston e përgjithshme të projektit dhe do të jenë, për rrjedhojë, pjesë e rëndësishme në hapat e mëtejshëm të projektit (shihni në vijim, kapitullin 7).

5. Plani i përdorimit të tokës

5.1. Zona e interesit

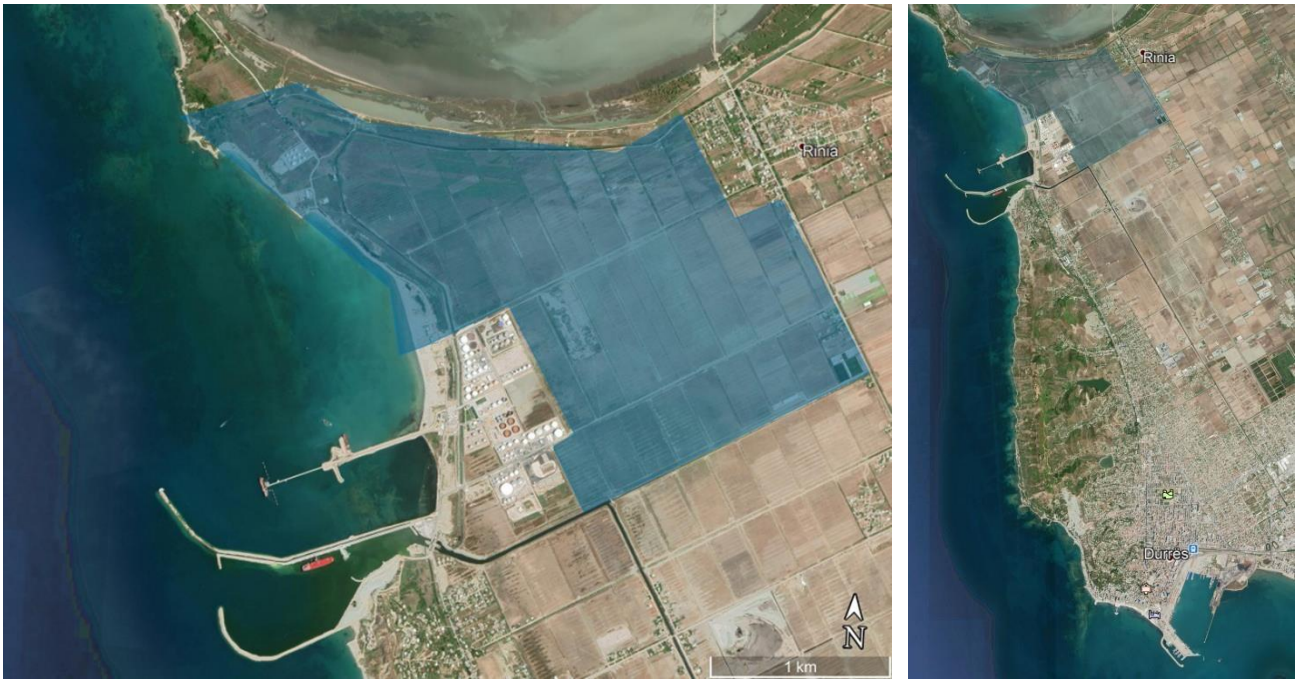


Figura 31- Zona e interesit në Porto Romano

Zona e interesit është një sipërfaqe prej afro 300 ha dhe shtrihet në pjesën veriore dhe lindore të portit të ri në afërsi të Parkut industrial dhe Zonës së lirë të Spitallës (TIDA).

5.2. Alternativat e zhvillimit të infrastrukturës

Për zonën e projektit në pjesën veriore të instalimeve ekzistuese portuale në Porto Romano mund të merren në konsideratë një sërë alternativash. Këto alternativa, së bashku me përshkrimin e shkurtër të avantazheve dhe disavantazheve të tyre, janë paraqitur në seksionet vijuese, duke vënë në ekuilibër si interesat e klientëve, ashtu edhe ato të Qeverisë Shqiptare, së cilës do t'i duhet rrjedhimisht që të miratojë planet për portin e ri. Imazhet e përdorura janë thjesht skica, qëllimi i vetëm i të cilave është të ilustrojnë avantazhet dhe disavantazhet. Ato nuk duhet të konsiderohen si plane konceptuale planimetrike.

5.2.1. Zhvillimi i portit të ri përgjatë bregut

Kjo alternativë supozon ndërtimin e terminalit të ri përgjatë bregut, sikurse paraqitet në figurën 18. Avantazhi i kësaj alternative është se niveli i bonifikimit të tokës nën ujë është relativisht i kufizuar, duke ruajtur tokën bujqësore dhe duke ofruar hapësirë të mjaftueshme për operacionet e sinjalizimit dhe regjistrimit në terminal dhe operacione dhe logjistika të tjera që lidhen me portin.

Figura 32 - Zhvillimi i terminalit përgjatë bregut të Porto Romanos

Megjithatë, zgjerimi i portit dhe/ose terminalit në të ardhmen është vështirë të realizohet në këto kushte. Veçanërisht, do të pengohet shtrirja e mëtejshme në të ardhmen e veprimtarive që lidhen me kontejnerët. Gjithashtu, ka gjasa të nevojiten më shumë punime pastrimi për ndërtim dhe mirëmbajtje, pasi do duhet të thellohet një hapësirë më e gjerë detare e cekët, çka e bën këtë alternativë të pafavorshme duke marrë në konsideratë planin afatmesëm dhe afatgjatë.

Valëthyesi i ri do duhet të mbrojë një hapësirë më të gjerë. Duket se disavantazhet janë më të shumta se sa avantazhet.

5.2.2. Zhvillimi i portit përgjatë dhe perpendikular me bregun

Figura 33 -: Zhvillimi i terminalit përgjatë dhe diagonalisht bregut

Avantazhet e kësaj alternative janë bonifikimi i kufizuar i tokës në ujë, ruajtja e tokës bujqësore dhe ofrimi i hapësirës së nevojshme për operacionet e sinjalizimit dhe regjistrimit në terminal, si dhe logjistikën apo operacionet e tjera që lidhen me portin.

Në këtë situatë, bilanci i tokës do të jetë negativ duke qenë se pjesa më e madhe e portit është ndërtuar në ujë. Kjo gjë sjell edhe disa sfida lidhur me ndërlidhjen e terminalit shumëfunksional me rrjetin rrugor dhe hekurudhor (veçanërisht në rast të zgjerimit të terminalit). Megjithëse kjo alternative duket e realizueshme, paraqet disa pengesa.

5.2.3. Alternativa me dragim në të thatë

Siç tregohet në figurën 34, në fazën e parë realizohen të gjitha hapësirat, superstrukturat dhe facilitetet që përbëjnë kompleksin portal, të cilat do të ndërtohen pa asnjë lloj ndërhyrjeje për bonifikim. Kjo alternativë parashikon gërmimin e një kanali (xhepi) që do të krijojë një hapësirë lundrimore midis terminaleve, siç ilustrohet me ngjyrë blu në figurë. Në fazën e parë ësht parashikuar realizimi i dy terminaleve: një terminal shumëfunksional në pjesën jugore të portit dhe një terminal për mallrat rifuxho në pjesën veriore. Faza e dytë e zgjerimit mund të realizohet duke i zgjeruar terminalet në drejtim të pjesës ujore, megjithëse për terminalin e mallrave rifuxho, zgjerimi do të ishte i mundur edhe në drejtimin verior. Ofrimi i hapësirës së mjaftueshme për sheshet e terminaleve dhe operacionet e sinjalizimit dhe regjistrimit në terminal nuk përbën problem për këtë alternativë. Megjithatë, po ta krahasojmë me alternativat e tjera, kjo alternativë kërkon punime gërmimi të konsiderueshme për realizimin e akuariumit për fazën e parë. Realizimi i kësaj alternative do të sjellë me shumë gjasa bilanc negativ të tokës ku sasi mjaft të konsiderueshme materiali që derivojnë nga gërmimet do të duhen të largohen diku tjetër, mbase për t'u përdorur në një moment të dytë për realizimin e fazës tjetër.

Figura 34 - Sipërfaqa për dragim në të thatë

Sikundër alternativa 2, edhe kjo alternativë në parim duket se është realizueshme, megjithëse sipas analizës sipërfaqësore paraqet një sërë vështirësish.

Figura 35 - Dragimi në të thatë me mundësinë pë zgjerim

Një prej versioneve të kësaj alternative do ishte realizimi i hapësirave më të mëdha që në fazën e parë, të cilat do të lejonin zgjerimin e ardhshëm të veprimtarive portale përmes rritjes së dimensioneve të kalatave me anë të bonifikimit të tokës në ujë dhe krijimin e hapësirave të reja në pjesën lindore të facilitetit portal. Edhe pse zgjerimi i hapësirave do realizohej lehtësisht, kjo alternativë vetëm sa do t'i përforcojë më tej disavantazhet e përmendura më lart. Prandaj, këshillohet që realizimi i saj në këtë formë të mos merret në konsideratë si alternativë e arsyeshme.

5.2.4. Alternativa e rekomanduar: ndërtimi i KOMBINUAR

Siç tregohet në figurën 36, kjo alternativë është kombinimi i alternativës 2 dhe 3. Kombinimi nga njëra anë zbut disavantazhet kryesore dhe nga ana tjetër nxjerr n pah edhe më shumë avantazhet e secilës prej alternativave të mëparshme, duke reduktuar nivelin e bonifikimit (të konsiderueshëm) dhe duke eliminuar çnivelimet e bazamentit, por duke ruajtur njëkohësisht edhe avantazhet.

Figura 36 - Ndërtimi i Kombinuar

Siç mund të vërehet në këtë kapitull, alternativa 4 duket se është më e preferuara deri më tani (studimet e mëtejshme si studimet batimetrike, prova mekanike e depërtimit të konit, vlerësimet e ndikimit mjedisor dhe socio-ekonomik, të cilat pritet të realizohen përpara hartimit të master planit të portit të ri të Durrësit, mund të nxjerrin në pah bllokime të reja që mund të kërkojnë ndryshimin e këtij plani konceptual). Kjo alternativë do të detajohet më tej në kapitullin 6 ku do të diskutohet edhe plani konceptual planimetrik i portit të ri të Durrësit (që është edhe produkti i këtij projekti).

5.3. Plani i përdorimit të tokës – Planimetria e Përgjithshme

Plani konceptual planimetrik i portit i përkthen gjetjet e kapitullit 2 deri në 4 në një plan të nivelit të lartë. Ky plan planimetrik shihet si hartë konceptuale e përdorimit të tokës, ku përcaktohen objektivat dhe vendndodhja e operacioneve fizike në port, duke dhënë disa detaje të caktuara. Kjo hartë planimetrike do të jetë e qartë, transparente, logjike dhe e lehtë për t'u kuptuar, ku të tregohen qartësisht qëllimet dhe objektivat. Ajo do të shërbejë si bazë për hartimin e master planit, megjithëse nuk paraqet ende nivelin teknik të master planit. Plani konceptual planimetrik i portit, i paraqitur në këtë kapitull, ndjek qasjen e ndarë në faza.

Faza I parashikon ndërtimin e alternativës së kombinuar, ku për ndërtimin e një pjese të terminaleve do të ketë nevojë për bonifikim.
Ne figurën 37 jane ilustruar të gjitha hapësirat e facilitetit të ri portal. Në pjesën veriore është pozicionuar terminali i mallrave rifuxho me një sipërfaqe prej 10 ha. Në pjesën jugore është pozicionuar terminali shumëfunksional që përfshin hapësirat e destinuara për kontejnerët me sipërfaqe prej 12 ha dhe terminali i mallrave të përgjithshëm më sipërfaqe prej 9 ha. Terminalet ndahen me 275 m nga njëri-tjetri nëpërmjet sipërfaqes së gërmuar qëllimisht për krijimin e akuariumit të fazës së parë. Hapësira në pjesën lindore të terminaleve është e destinuar për të gjitha veprimtaritë për mbarëvajtjen e operacioneve në terminale si dhe për pozicionimin e të gjitha godinave të organeve që do operojnë në portin e ri.

Figura 37 - planimetria e fazës së parë

Një nga avantazhet thelbësore të këtij pozicionimi të facilitetit të ri portual është edhe aksesueshmëria e tij. Janë parashikuar dy linja hekurudhore të dedikuara për secilin terminal. Përveç aksesit të dedikuar të linjave hekurudhore, terminalet kanë edhe akses të dedikuar rrugor, avantazh jo pak i vogël ky që shton sigurinë e qarkullimit nëpër terminale dhe zvogëlon kohën e qëndrimit të mjeteve në terminale.

Figura 38 - Hapsira e terminalit lindor në Portin e Integruar

Në pjesën lindore janë mirë identifikuar të gjitha hapësirat e destinuara për të gjitha veprimtaritë që lidhen me akseset në terminale, zonat e destinuara për stokazhin e drithërave dhe çimentos, mbarëvajtjen e operacioneve në terminale, si dhe për pozicionimin e të gjitha godinave të

organeve që do të operojnë në portin e ri. Figura 37 i ilustron këto hapësira në mënyrë të detajuar.

Gjatë hartimit të planit për përdorimin e tokës janë marrë në konsideratë të gjitha nevojat për një funksionim sa më optimal të një strukture të rëndësishme siç është një facilitet portual. Nuk janë lënë jashtë nevojat e agjencive ligjzbatuese dhe të forcave detare të cilat do të realizohen që në fazën e parë.

Zgjerimi i portit në fazën e dytë është themelor për realizimet e objektivave përfundimtare të master planit. Modeli i zgjedhur për përdorimin e tokës i vjen në ndihmë shtimit të hapësirave. Është planifikuar shtimi i gjatësisë së kalatës në pjesën jugore prej 750m, që do të mund të dyfishojë volumin e përpunimit dhe prej 450 m në terminalin e mallrave rifuxhio. Zgjerim i mëtejshëm ne anën veriore te portit mund të realizohet përmes bonifikimit.
Është parashikuar çdo aspekt i përdorimit të tokës që lidhet me funksionimin optimal te veprimtarive përpunuese dhe lundrimore. Në këtë kontekst është parashikuar edhe realizimi i një doku të thatë për operacione si pastrim, riparim dhe lyerje të anijeve. Dimensionet e këtij të fundit, të paktën në fazën konceptuale, janë 200 m x 80 m dhe mund të akomodojë me siguri të plotë anije deri në 20.000 DWT.

Figura 24 dhe figura 25 vijojnë të tregojnë planimetrinë përfundimtare të përdorimit të tokës. Përveç dimensioneve të superstrukturave, hapësirave në shërbim të operacioneve për përpunimin e mallrave, pocizionimin e godinave dhe hapësirave të operatorëve portualë dhe të organeve ligjzbatuese janë ilustruar dhe disa nga parametrat më të rëndësishëm lundrimorë si thellësia e nevojshme për dragim, diametri për rrotullim në basen dhe gjerësia e hyrjes në port.

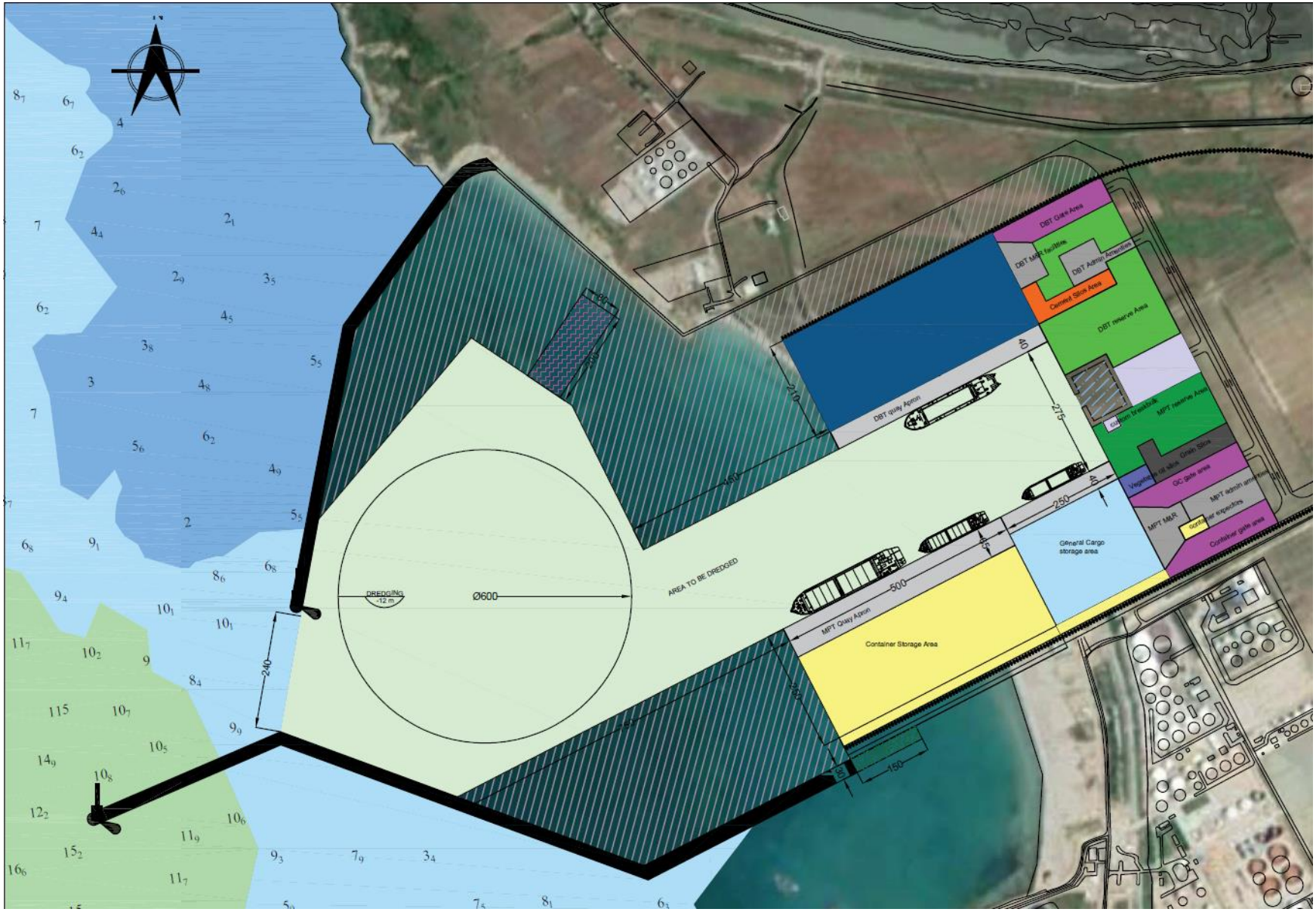


Figura 39 - Layout-i përfundimtarë i Portit të Integruar të Durrësit në Porto Romano

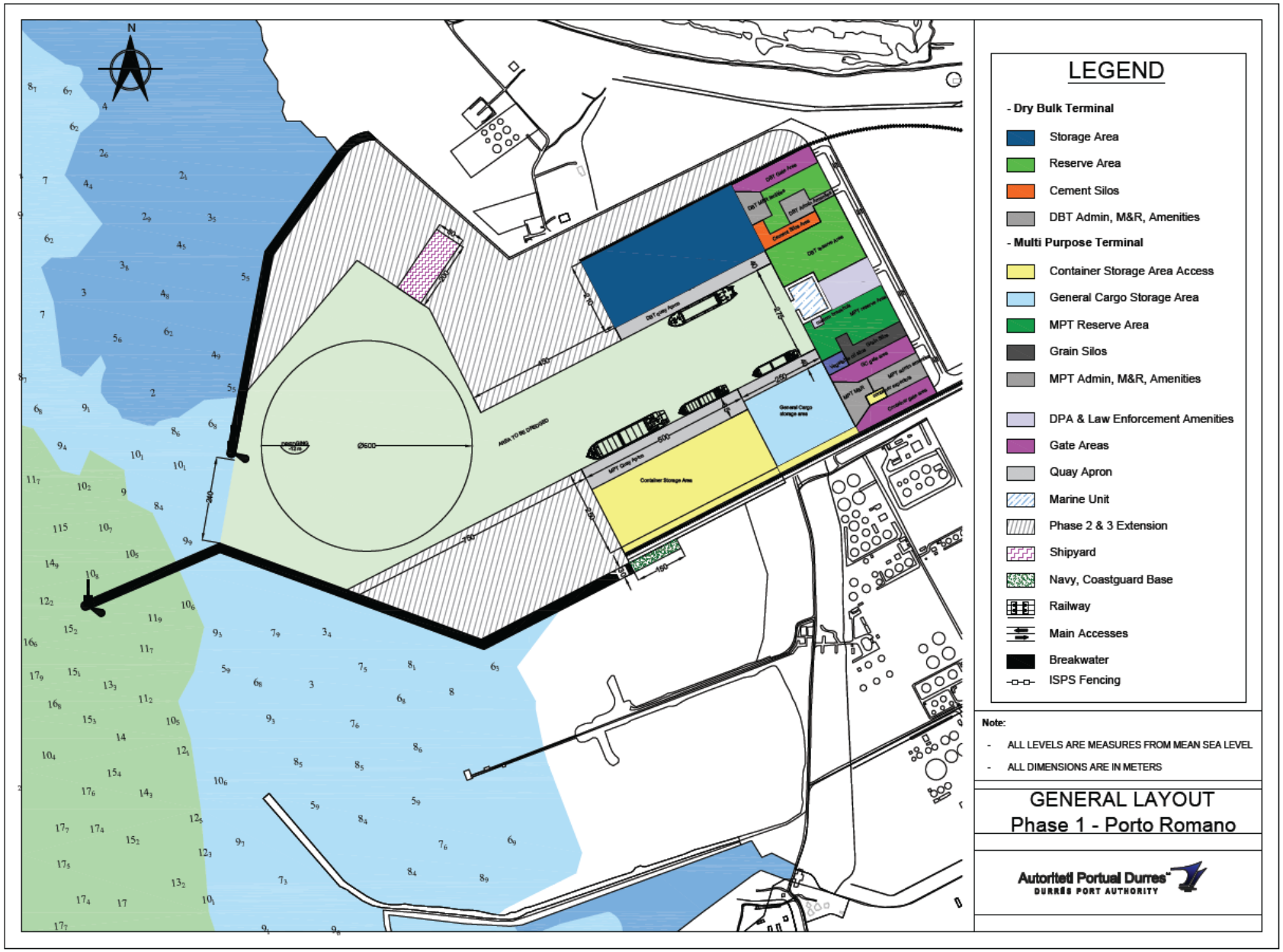


Figura 40 - Layout-i përfundimtarë me legjendë përi Portit të Integruar të Durrësit në Porto Romano

5.4. Faza 1: zhvendosja e veprimtarive ekzistuese portuale

Faza 1 ofron infrastrukturën e nevojshme në plan afatshkurtër dhe afatgjatë për veprimtaritë portuale të lidhura me ngarkesën të zhvendosura nga vendndodhja aktuale në portin e Durrësit në vendndodhjen e re të Porto Romanos. Kjo fazë parashikon kompensimin e infrastrukturës ekzistuese dhe përfshin edhe planet afatshkurtra deri afatmesme për optimizimin e kapacitetit si thellimin ose rinovimin e murit të kalatës. Duhet vërejtur se megjithëse këto projekte afatshkurta deri afatmesme për optimizimin e kapaciteteve në vendndodhjen aktuale në portin e Durrësit do të kërkojnë një investim prej më shumë se 60 milionë eurosh, këto kapacitete do të mbeten sërish nën kapacitetin optimal. Në këtë drejtim, faza I e zhvillimit të portit do ta tejkalojë potencialin afatshkurtër deri në afatmesëm të portit në vendndodhjen e tij aktuale:

- Terminali shumëfunksional ka një sipërfaqe totale prej 26 ha, përfshi edhe funksionet e mbështetjes së terminalit të nevojshme për një terminal të ardhshëm me potencial zgjerimi, si dhe ofron qasje të përmirësuar, si nga pikëpamja e përdorimit efikas dhe fleksibël të gjatësisë së kalatës, ashtu edhe nga pikëpamja e draftit të anijes.

- Terminali i mallrave rifuxho ka një sipërfaqe prej 21,5 ha dhe ofron qasje të përmirësuar si nga pikëpamja e gjatësisë së përdorshme të kalatës, ashtu edhe nga pikëpamja e draftit të anijes.

- Të dy terminalet mund të zgjerohen më tej në fazën e dytë të zhvillimit të portit duke ofruar infrastrukturë shtesë për kalatat dhe sheshet në përputhje me fazën 1 të zhvillimit. Valëthyesi dhe rreth-rrotullimi i anijes pozicionohen në mënyrë të tillë që të mos e pengojnë këtë zgjerim.

- Objekti i fazës 1 përkon me kërkesat për kapacitete deri në 2030-n, siç vlerësohet edhe në kapitullin 3, gjë që është e arsyeshme duke marrë parasysh edhe faktin se i gjithë procesi nga përcaktimi i objektit te realizimi i projektit dhe fillimi efikas i operacioneve do të zgjasë për disa vjet.

5.5. Faza 2: zgjerimi i portit dhe terminalit

Faza 2 e zhvillimit të portit të ri përfshin edhe mundësinë për të zgjeruar infrastrukturën e terminalit në mënyrë që të ofrohet kapacitet shtesë manovrimi në terminal dhe që të mundësohet akomodimi dhe menaxhimi i anijeve më të mëdha në të ardhmen, duke e përafruar fazën 2 të zhvillimit me master planin e 2008-s për portin e Durrësit:

- Terminali shumëfunksional mund të zgjerohet edhe me 21 ha të tjerë. Zgjerimi në drejtim të pjesës ujore do të bëhet 500 m në pjesën e pasme të terminalit. Për shkak të valëthyesit, zgjerimi i murit të kalatës do të rritet me 650 m. Pra, me fjalë të tjera, terminali shumëfunksional mund që të zgjerohet gati dyfish në fazën 2.

- E njëjta gjë ndodh edhe me terminalin e mallrave rifuxho, ku kalata mund të zgjerohet me 450 m dhe sheshi me 11,5 m.
- Në total, sipas këtij koncepti mund të përftohet një kalatë me gjatësi 1.110 m dhe një terminal shtesë prej afro 32 ha.

Faza 2 e zgjerimit mund të lejojë edhe ndarjen e terminaleve, ku terminali shumëfunksional do të ndahet në terminal kontejnerësh dhe në terminal të ngarkesave të përgjithshme. Plani konceptual planimetrik përfshin disa mundësi për qasjen e terminalit shumëfunksional. Në pjesën veriore, zgjerimi mund të konsiderohet si koncesion më vete për terminalin.

Duke u shndërruar në 2 ose 3, apo edhe në 4 terminale në të ardhmen, ky terminal mund të ofrojë mundësi të reja për tërheqjen e operatorëve të tretë të terminaleve, duke i mundësuar Autoritetit Portual Durrës evoluimin drejt një modeli porti me pronarë.

5.6. Faza 3: zhvillimi i logjistikës

Faza 3 parashikon mundësinë për të zhvilluar veprimtari dhe shërbime logjistike me vlerë të shtuar me bazë në tokë për të mbështetur veprimtari detare, si dhe për të mundësuar ndërlidhjen me Korridorin Pan-Europian VIII në të ardhmen, brenda rrjetit ndërkombëtar hekurudhor (shihni kapitullin 4.2.2). Me fjalë të tjera, faza 3 paraqet edhe tablonë përfundimtare të portit të ri të Durrësit. Në këtë fazë nuk merret parasysh zgjerimi i mëtejshëm i portit, i cili nuk është objekt i këtij projekti. Megjithatë, plani konceptual planimetrik i portit për fazën 3 do të hartohet në mënyrë të tillë që të lejojë zgjerimin e mëtejshëm të portit përtej fazës 3 në po të njëjtën zonë, si në anën ujore, ashtu edhe në anën tokësore.

IV. Bashkëpunimi me institucionet ligjzbatuese që operojnë në hapësira portuale

Në kuadër të bashkëpunimit me institucionet ligjzbatuese që operojnë në territore portale, APD ka komunikuar dhe zhvilluar mbledhje me përfaqësues të këtyre institucioneve për t'i vënë në dijeni për hapësirat e nevojshme që secili institucion kërkon t'i vihet në dispozicion në portin e ri për të patur një planifikim sa më gjithëpërfshirës dhe sa më të saktë. Këto nevoja janë marrë në konsideratë, si sipërfaqe, gjatë planifikimit dhe do të zhvillohen më tej (në bashkëpunim me institucionet e tjera) gjatë fazave të mëtejshme të planifikimit dhe projektimit. Nga mbledhjet dhe komunikimet me institucionet që operojnë në zona portuale kanë dalë këto kërkesa për sipërfaqe shfrytëzimi:

Drejtoria e Përgjithshme Detare:

- Kullë 3 kate – 60m^2 për kat + 7 vendparkime (në kërkesë kulla është e përcaktuar së bashku me pajisjet funksionale, të cilat parashikohen të shqyrtohen dhe diskutohen gjatë hartimit të projektit).

Drejtoria Vendore e Kufirit dhe Migracionit:

- Kapanon skanimi pranë pikës së kontrollit të detajuar;
- Ambiente administrative (e papërcaktuar në sipërfaqe, por e përcaktuar në hapësira dhe pajisje për secilën hapësirë funksionale dhe do të detajohet gjatë hartimit të projektit).

Drejtoria e Përgjithshme e Doganave

- Administrata qendrore – 3450 m^2 (e detajuar sipas ndarjeve funksionale, për t'u shqyrtuar gjatë hartimit të projektit);
- Sheshi i kontejnerëve për skanim, kontroll, peshim, qarkullim - 15050 m^2 (e detajuar sipas ndarjeve funksionale, për t'u shqyrtuar gjatë hartimit të projektit);
- Ambiente në sheshin e anijeve për peshore dhe zyra – 300 m^2.

Forcat Detare

- Gjatësi bankine – 120 ml për akomodimin e 2 ose më shumë anijeve të Rojës Bregdetare;
- Hapësira për akomodim personeli për nevoja shërbimi, ruajtje, stërvitjeje dhe pushimi – 3000-3600m^2.