



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Veprimtarinë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin

PROCESVERBAL

Tiranë, më 7.11.2023, ora: 12:30

Drejton mbledhjen:

Arben Pëllumbi – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

1. Prezantimi i projektbuxhetit të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë lidhur me shqyrtimin e projektligjit “Për buxhetin e vitit 2024”.
2. Projektligji “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim për financimin e projektit “Aftësia ripërtëritëse e parë dhe zhvillimi i gjelbër-hua për politikën e zhvillimit” (*Komision për dhënie mendimi*)

Marrin pjesë:

Arben Pëllumbi, Fadil Nasufi, Laert Duraj, Luljeta Bozo, Ismet Beqiraj, Anduel Tahiraj, Ilir Ndraxhi, Baftjar Zeqaj, Nusret Avdulla, Bujar Çela, Gëzim Ademaj, Shkëlqim Bullari, Mirela Pitushi, Edona Bilali dhe Ilir Pendavinji.

Mungojnë:

Helidon Bushati, Tatiana Piro, Flamur Hoxha, Lefter Gështenja, Ramadan Likaj, Xhelal Mziu, Agron Duka, Luan Baçi, Qani Xhafaj dhe Lodovik Hasani.

Të ftuar:

Belinda Balluku – ministre e Infrastrukturës dhe Energjisë

Viola Haxhiademi – sekretare e Përgjithshme e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë

Evis Mamaj – drejtore e Buxhetit dhe Menaxhimit Financiar në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Mimoza Dhëmbi - drejtore e Përgjithshme e Buxhetit në Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë

Gentian Opre – drejtor i Analizës dhe Programimit Buxhetor në Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë

Eugert Llazi – drejtor i Menaxhimit të Investimeve Publike në Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë

Fran Brahim i – drejtor i Financave Vendore në Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë

Ina Dhaskali - përgjegjëse Sektori në Drejtorinë e Analizës dhe Programimit Buxhetor, Sektori i Programimit Buxhetor në Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë

Vilma Çausholli - përgjegjëse Sektori në Drejtorinë e Analizës dhe Programimit Buxhetor, Sektori i Analizës së Buxhetit Qendror në Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë

Adela Xhemali – zëvendësministre e Financave dhe Ekonomisë

Kesjana Halili – drejtore e Përgjithshme në Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë

Elona Mistrovica – drejtore në Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë

HAPET MBLEDHJA

Arben Pëllumbi – Përshëndetje, të nderuar kolegë!

Fillojmë mbledhjen e Komisionit për Veprimtaritë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisit. Meqenëse kuorumin për mbledhjen e kemi, më lejoni ta filloj me pjesëmarrjen. Kemi prezentë zotin Laert Duraj, zonjën Edona Bilali, zotin Baftjar Zeqaj, zotin Ilir Ndraxhi, zotin Fadil Nasufi, zotin Gëzim Ademaj, zonjën Mirela Pitushi, zotin Bujar Çela, zotin Shkëlqim Bullari, zotin Ismet Beqiraj, zotin Ilirian Pendavinji, zotin Anduel Tahiri dhe zonjën Luljeta Bozo.

Sot në rendin e ditës kemi prezantimin e projektbuxhetit të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë në lidhje me projektligjin “Për buxhetin e vitit 2024”. Ne jemi komision për dhënie mendimi. Relator është zoti Laert Duraj.

Për shqyrtimin e këtij projektligji nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë kemi ftuar zonjën Belinda Balluku, ministre e Infrastrukturës dhe Energjisë, zonjën Viola Haxhiademi, sekretare e Përgjithshme e Ministrisë, dhe zonjën Evis Mamaj, drejtore e Buxhetit dhe Menaxhimit Financiar. Gjithashtu, nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë kemi ftuar zonjën Mimoza Dhëmbi, drejtore e Përgjithshme e Buxhetit, zotin Gentian Opre, drejtor i Analizës dhe Programimit Buxhetor, zotin Eugert Llazi, drejtor i Menaxhimit të Investimeve Publike, zotin Fran Brahimi, drejtor i Financave Vendore, zonjën Ina Dhaskali, si dhe disa përfaqësues të tjerë të kësaj ministrie.

Ne dje bëmë edhe një dëgjese me ministrin e Financave, i cili në terma të përgjithshëm na prezantoi buxhetin e shtetit, sot do të hyjmë më në detaje me diskutimet për këtë projektbuxhet në lidhje me ministrinë e linjës që ka komisioni ynë, kështu që po ia kaloj menjëherë fjalën zonjës Belinda Balluku.

Zonja Balluku, faleminderit që jeni me ne!

Belinda Balluku - Përshëndetje të gjithëve!

Faleminderit për këtë seancë të sotme!

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, siç jeni në dijeni, tashmë ka një sërë programesh buxhetore, të cilat mbajnë një peshë të rëndësishme sa i përket zhvillimit ekonomik të vendit. Sigurisht, ky ka qenë një buxhet i vështirë për t'u detajuar dhe dizenuar, pasi, siç jeni të gjithë në dijeni, peshën kryesore e ka pasur rritja e pagave që do të ndodhë në muajin prill, që ka qenë një nga prioritetet për qeverinë shqiptare, duke na vënë të gjithëve para përgjegjësisë për

të qenë sa më efikasë në vazhdimin e projekteve dhe hapjen e projekteve të reja, por sigurisht duke menduar të gjitha ato shpenzime korrente, të cilat do të shtohen në buxhetin e vitit 2024 për shkak të rritjes së pagave, indeksimit të pensioneve dhe gjithçka tjetër.

Po e nis menjëherë me pjesën e buxhetit të vitit 2024, i cili i është akorduar Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, një buxhet i cili në total shkon në vlerën e 52,87 miliardë lekëve, nga të cilat: shpenzimet korrente janë në vlerën 5,67 miliardë lekë, ndërkohë që shpenzimet kapitale janë në vlerën 47,2 miliardë lekë.

Shpenzimet kapitale përbëhen nga financimi i brendshëm në vlerën 27,66 miliardë lekë dhe nga financim i huaj në vlerën 19,54 miliardë lekë.

Në projektligjin për buxhetin e vitit 2024 Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë ka ulje të tavanëve buxhetore në total 366,3 milionë lekë ose me 0,69% krahasuar me tavanet buxhetore të ligjit të buxhetit të vitit 2023. Kjo ulje e tavanëve buxhetore konsiston në:

- Rritje të tavanit për shpenzimet korrente, që kanë të bëjnë me pagat kryesisht, në vlerën 519,4 milionë lekë;
- ulje të tavanit për shpenzimet kapitale me financim të brendshëm me 1,51 miliardë lekë;
- rritje të tavanit për shpenzimet kapitale me financim të huaj me 631,3 milionë lekë.

Duhet thënë se programet që na shërbejnë për të përmbushur detyrimet e fushave tona të përgjegjësisë për vitin buxhetor janë 11, nga ku shpërndarja e fondeve rezulton si më poshtë:

- Transporti rrugor 23,18 miliardë lekë;
- transporti detar 8,8 miliardë lekë;
- transporti hekurudhor 4,27 miliardë lekë;
- transporti ajror 27 milionë lekë;
- furnizimi me ujë dhe kanalizimet 11,54 miliardë lekë;
- mbështetja për energjinë 3,2 miliardë lekë;
- mbështetje për burimet natyrore 390 milionë lekë;
- mbështetja për industrinë 413,6 milionë;
- planifikimi urban 196,2 milionë lekë;
- mbështetje për rrjetet e komunikacionit 120 milionë lekë;
- planifikim, menaxhim dhe administrim 553,9 milionë lekë.

Do të ndalem te programi për transportin rrugor, i cili është programi më i rëndësishëm dhe që mban peshën më të madhe buxhetore për Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë, pasi edhe infrastruktura rrugore mbetet një ndër prioritet e qeverisë shqiptare edhe për periudhën buxhetore afatmesme 2024-2026, prioritetet mbi të cilin ne kemi hartuar me shumë kujdes projektbuxhetin e vitit 2024 dhe atë afatmesëm 2024-2026, duke pasur parasysh që, krahas problemeve që janë me rëndësi, pjesë e mirë këtyre projekteve të rëndësishme jo strategjike, ne jemi munduar, siç e thashë në fillim, të jemi eficientë për të hapur projekte të reja. Ky buxhet konsiston në:

- Mbështetjen buxhetore për vazhdimin e financimit të akseve rrugore prioritare në ndërtim, si dhe projekteve koncesionare që po implementohen në infrastrukturën rrugore;
- mbështetjen buxhetore për financimin e mirëmbajtjes së akseve rrugore të ndërtuara;
- mbështetjen buxhetore për projekte të reja të infrastrukturës rrugore;
- mbështetjen buxhetore për projektet e sinjalistikës dhe sigurisë rrugore, që është një projekt i vazhdueshëm;
- mbështetjen buxhetore për kryerjen e procedurave të shpronësimit të pronarëve të pasurive të paluajtshme, që mundëson vazhdimin e projekteve ndërtimore;
- mbështetjen buxhetore të zërit të TVSH-së dhe të kostove lokale për të gjitha projektet me financim të huaj.

Sigurisht, një nga prioritetet që ne kemi, që është politikë e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, e cila ndiqet tashmë prej 5 vjetësh, është moskrijimi i detyrimeve të prapambetura, si kërkesë permanente e FMN-së, gjë të cilën e kemi kryer me sukses dhe asnjë nga projektet e hapura 5 vjetët e fundit nuk mbart detyrime të prapambetura, kështu planifikojmë të vazhdojmë edhe në të ardhmen.

Në projektligjin e buxhetit për vitin 2024 tavanit buxhetor për këtë program është në vlerën 23,18 miliardë lekë, me një ulje në vlerën 3 miliardë lekë, krahasuar me mbështetjen buxhetore në ligjin e buxhetit të vitit 2023.

Shpenzimet kapitale janë buxhetuar në vlerën 20,2 miliardë lekë dhe përbëhen nga:

- Financimi i brendshëm në vlerën 17,6 miliardë lekë, ka ulje të tavanit buxhetor me 988 milionë lekë, gjithmonë krahasuar me ligjin e buxhetit 2023;

- financim i huaj në vlerën 2,58 miliardë lekë, ka ulje të tavanit buxhetor me 2,22 miliardë lekë krahasuar me ligjin e buxhetit 2023.

Ndërkohë, për sa i përket aparatit të MIE, projektet me PPP-të për vitin 2023 janë të buxhetuara në vlerën 5,2 miliardë lekë ose 30% të buxhetit me financim të brendshëm për këtë program.

Projekti koncensionar “Për përmirësimin, ndërtimin, operimin dhe mirëmbajtjen e Rrugës së Arbrit”, për të cilin vazhdon likuidimi i kësteve vjetore sipas kushteve kontraktuale. Pavarësisht se jeni të gjithë në dijeni, por po e përsëris, ndërtimi i plotë kësaj vepre përfundon në mars të vitit 2025, kjo për shkak të kompleksitetit gjeologjik që kemi hasur në tunelin e Murrizit, për të cilin kemi marrë edhe vendimin e shtyrjes së afatit të punimeve. Për të sqaruar komisionin dhe të gjithë ata që na ndjekin, MIE, gjatë të gjitha shtyrjeve kohore, nuk ka shtuar asnjë qindarkë për këtë proces, pra të ndërtimit të tunelit të Murrizit.

Ndërkohë, një tjetër projekti koncensionar është “Subvencioni i kontratës koncensionare për ndërtimin, përmirësimin, shfrytëzimin, mirëmbajtjen dhe rehabilitimin e autostradës Milot-Morinë”, për të cilin vazhdon likuidimi i kësteve vjetore sipas kushteve kontraktuale. Realizimi i punimeve fizike për projektin në urën mbi lumin Drin do të përfundojë në qershor të vitit 2024 dhe shlyerja financiare e veprës nga buxheti i shtetit do të vazhdojë deri në vitin 2032.

Projekti tjetër koncensionar “Për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e rrugës Porti i Jahteve, bajpas Orikum -Dukat”, për të cilin ka filluar zbatimi i punimeve ndërtimore në fillim të vitit 2021. Ndërtimi i kësaj vepre, sipas kushteve kontraktuale, përfundon në fillim të vitit 2024. Deri më tani janë kryer 89% e volumeve të punimeve. Është një rrugë që është aksesuar nga të gjithë drejtuesit e automjeteve gjatë verës së vitit 2023, tani do të përmbyllet edhe ajo përqindje që ka mbetur, pra rreth 11%, dhe, sigurisht, në fillim të sezonit të vitit që po vjen, rruga do të jetë përfundimisht e mbyllur si projekt. Do të vazhdojë mbështetja buxhetore për këtë vepër, që ka filluar në 6-mujorin e parë të vitit 2022 dhe do të përfundojë në vitin 2033, sipas marrëveshjes kontraktuale.

Projektet e ndërtimit dhe të mbikëqyrjes për vitin 2024 janë të buxhetuara në vlerën 7,7 miliardë lekë ose 43% të buxhetit me financim të brendshëm për këtë program, nga të cilat:

Projekti “Ndërtimi i tunelit të Llogarasë” i buxhetuar në vlerën 7,2 miliardë lekë ose 40% të buxhetit me financim të brendshëm për këtë program. Ndërtimi i kësaj vepre, sipas kushteve kontraktuale, përfundon në vitin 2024. Deri më tani janë kryer 70% e volumeve të punimeve.

Ndërtimi i kësaj veprë përfundon, sipas kontratës, në vjeshtë të vitit 2024, por, sipas marrëveshjes publike që kemi bërë me ndërtuesit, do të dorëzohet në qershor të vitit 2024. Mbështetja buxhetore për këtë projekt është e plotë deri në përfundim të tij.

Për sa i përket ARRSH-së, projektet rrugore që implementohen nga ky autoritet me financim të brendshëm për vitin 2024 janë buxhetuar në vlerën 4,68 miliardë lekë, si vijon:

- Ndërtim dhe sistemim rrugësh - janë buxhetuar në vlerën 3 miliardë lekë;
- projekte të sigurisë rrugore - janë buxhetuar në vlerën 242 milionë lekë;
- kosto lokale dhe TVSH - janë buxhetuar në vlerën 1,2 miliardë lekë;
- studim projekte - janë buxhetuar në vlerën 70 milionë lekë;
- mbikëqyrje punimesh - janë buxhetuar në vlerën 168 milionë lekë.

Projektet e infrastrukturës rrugore për ndërtim dhe sistemim rrugësh në vazhdim janë:

- Ndërtimi i unazës veriore të Tiranës (lotin 4, 5, 6 dhe 7)
- Zgjerimi i rrugës “Elbasan Qafë-Thanë” (faza I +II +III +IV)
- Qendra e Monitorimit të Trafikut (200 km) – faza I
- Ndërtimi i rrugës Berat – Ballaban, loti 3
- Rikonstruksioni i aksit rrugor Maliq - Lozhan i ri, Strelcë
- Ndërtimi i rrugës Porto Romano - Durrës, loti 3
- Ndërtimi i rrugës lidhëse të Aeroportit Ndërkombëtar të Vlorës (VIA) -

Autostrada Fier – Vlorë

- Rehabilitimi i segmentit rrugor Fier - Vlorë (rruga e vjetër)
- Sistemimi dhe rivitalizimi i skarpatave në Shkallën e Tujanit dhe Plani i Bardhë
- Ndërtimi i rrugës Palas – Dhërmi
- Ndërtimi i rrugës Korçë – Erseke, loti 2
- Ndërtimi i rrugës, lidhja e Autostradës Milot- Morinë me Aeroportin e Kukësit
- Sistemim-asfaltim i rrugës Peshkopi - Maqellarë, loti 3
- Sistemim – asfaltim i rrugës Qafa e Buallit – Martanesh
- Ndërtimi i rrugës Porto Romano, loti 3

Politikat e reja me financim të brendshëm parashikojnë buxhetim me financim të brendshëm në vlerën 1,9 miliardë lekë ose 10% e tavanit buxhetor të programit me financim të brendshëm. Vlera e këtyre projekteve llogaritet 9, miliardë lekë.

Politikat e reja prioritare për vitin 2024, të cilat përfshihen në programin e transportit rrugor, janë:

- Qendra e Monitorimit të Trafikut (200 km), faza II
- Zgjerimi i superstradës Tiranë - Durrës, faza I + II
- Përmirësimi i sinjalistikës dhe sigurisë rrugore kombëtare
- Punime në rrugët dytësore bajpas Plepa - Kavajë – Rrogozhinë
- Studime, projekte

Mbështetja buxhetore për investimet kapitale me financim të brendshëm mbulon 80% të nevoja reale në këtë program, duke lënë kështu 20% pa mbuluar.

Nisur në prioritet mbi të cilat kemi hartuar këtë buxhet, konkretisht vijimin e mbështetjes së projekteve prioritare ekzistuese me financim, pa krijuar detyrime të prapambetura, është mundësuar mbështetja buxhetore vetëm për projektet e reja të sipërcituara.

Politikat e reja prioritare për vitin 2025 janë:

- Zgjerimi i rrugës Elbasan - Qafë Thanë (faza VI + VII)
- Zgjerimi i rrugës së Ksamilit, (faza I + II)
- Ndërtimi i aksit rrugor Elbasan – Lekaj, Korridori 8, faza I
- Zgjerimi i rrugës Levan - Gjirokastër, faza I
- Qendra e Monitorimit të Trafikut, faza II
- Ndërtimi rrugës Berat - Ballaban, loti 2

Ndërkohë, për vitin 2026 politikat e reja prioritare të transportit rrugor janë:

- Zgjerimi i rrugës Elbasan - Qafë Thanë (faza VIII)
- Ndërtimi rrugës Berat - Ballaban, loti 1
- Zgjerimi i superstradës Tiranë – Durrës, faza III
- Përmirësimi i sinjalistikës horizontale, vertikale dhe pajisjeve të sigurisë rrugore kombëtare

Ndërkohë, politikat ekzistuese me financim të huaj për vitin 2024, në zërin e financimit të huaj do të vazhdojë financimi i politikave ekzistuese në projektet me financim të huaj, në formë grante/kredie, të financuara nga donatorët (BEI, BERZH-i, Banka Botërore, Banka Islamike).

Për zërin e shpenzimeve kapitale direkte me financim të huaj do të vazhdojë financimi i politikave ekzistuese në zërat ndërtim, konsulencë, monitorim të kontratave, asistencë teknike, supervizion punimesh e konkretisht:

- Projekti "Ndërtimi i rrugës Qukës Qafë – Plloçë (lotet 1-3)".

Në dhjetor të vitit 2022 është ratifikuar në Kuvend marrëveshja ndryshuese e financimit me një financim shtesë në vlerën 49 milionë dollarë, 25 milionë nga të cilat për të plotësuar vlerën e pamiruar më parë të projektit fillestar, si kontribut i qeverisë shqiptare, dhe 24 milionë dollarë financim për realizimin e plotë të punimeve të kësaj vepre.

Realizimi fizik:

- Loti 1, 80%
- Loti 2, 77%
- Loti 3, 40%

Në politikat e reja, të cilat pritet të fillojnë në vitin 2024 janë:

- Projekti "Përmirësimi dhe rehabilitimi i urave" me ndërtimin e urës së Beshirit, urës së Viroit dhe urës së Vjosës (projekte që mbështeten nga Banka Botërore).
- Tashmë kemi të akorduar fondin për ndërtimin e rrugës bajpasit të Tiranës, i kemi nisur procedurat për këtë vepër.
- Parashikohet, gjithashtu, ndërtimi i byjpasit të Elbasanit, si një politikë e ndjekur prej kohësh tashmë, që byjpasit të jemi munduar t'i financojmë me fondet e bankave të BE-së.

Ndërkohë, sa u përket detajimit të shpenzimeve korrente në këtë program janë buxhetuar në vlerën 2,99 miliardë lekë. Ka rritje të tavanit për këto shpenzime me 163 milionë lekë, krahasuar me ligjin e buxhetit të vitit 2023.

Në detajimin e shpenzimeve korrente janë mbajtur në konsideratë fondet buxhetore për zërat e pagave, sigurimeve shoqërore, shpenzimet operative për funksionimin administrativ të Autoritetit. Peshën kryesore në këto shpenzime e zë mirëmbajtja e akseve rrugore të ndërtuara.

ARRSH-ja administron njërrjet rrugor prej 3 mijë e 606, 05 kilometrash, të cilat mirëmbahen nëpërmjet kontratave me palët e treta, nga të cilat ndahen në 1 mijë 400 kilometra rrugë primare dhe 2 mijë e 206,05 kilometra rrugë sekondare.

Kalojmë në programin e dytë për Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë, e cila konsiston në transportin detar.

Ky program mbulon me financim projekte të investimeve për funksionimin me kapacitet të plotë të porteve shqiptare, nëpërmjet përmirësimit të infrastrukturës, ngritjes së kapaciteteve njerëzore, sigurisë dhe sistemit të menaxhimit në porte.

Edhe gjatë periudhës buxhetore afatmesme 2024 – 2026 Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë do të ketë prioritet vazhdimësinë e kryerjes së investimeve prioritare në fushën e transportit detar.

Në projektligjin e buxhetit të vitit 2024 tavanit buxhetor i programit ka një rritje me 8,62 miliardë lekë krahasuar me ligjin e buxhetit të vitit 2023. Kjo, pa dyshim, vjen si rrjedhojë e disa projekteve të reja, të cilat quhen “Projekte strategjike”, që ne i kemi ndarë edhe me publikun. Në projektligjin e buxhetit të vitit 2024 parashikohet rritje e tavanit të shpenzimeve korrente me 36,6 milionë lekë, krahasuar me ligjin e buxhetit të vitit 2023.

Në shpenzimet korrente përfshihen pagat, sigurimet shoqërore dhe shpenzimet operative për funksionimin administrativ të Drejtorisë së Përgjithshme Detare.

Detajimi i shpenzimeve kapitale, siç thashë, është në vlerën 8,66 miliardë lekë dhe përbëhet nga:

- Financimi i brendshëm në vlerën 50 milionë lekë, ka një ulje të tavanit buxhetor me 8,6 milionë lekë krahasuar me ligjin e vitit 2023

- Financimi i huaj në vlerën 8,6 miliardë lekë, ka një rritje të tavanit buxhetor me 8,6 miliardë lekë krahasuar me ligjin e vitit 2023.

Në këtë tavan është vendosur fondi për nisjen e garës ndërkombëtare për ndërtimin e portit të ri tregtar në Porto Romano. Ky projekt është pjesë listës unike të projekteve me rëndësi kombëtare.

Ashtu siç të gjithë e dini, dhe unë nuk dua të zgjatem, është një projektim i bërë nga fituesi i garës ndërkombëtare, një nga kompanitë më të mëdha holandeze, kompani e ekselencës europiane, e cila tashmë ka përmbyllur të gjitha fazat sipas studimit të fizibilitetit, ashtu edhe studimit gjeologjik, si dhe projektimit të detajuar dhe tashmë Autoriteti Portual i Durrësit është gati për çeljen e garës ndërkombëtare për ndërtimin e portit të ri, kërkojmë të parashikohet si investim kapital me financim të brendshëm, që sot është parashikuar si zë në pjesën e financimit të huaj.

Projekti tjetër prioritar që do të fillojë të zhvillohet në këtë sektor, normalisht është edhe projekti i Portit të Integruar Vlorë, që ndodhet në zonën e Triportit. Ky investim synon ndërtimin e një porti të integruar, një porti modern, ku do të gjejnë vend të gjithë sektorët, si sektori komercial detar, ashtu edhe ai i peshkimit, por edhe mirëmbajtja e anijeve, si nuk e kemi pasur më parë. Një port i vendosur në një zonë industriale, ku Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë

ka plane të tjera, si rivitalizimin e TEC-it të Vlorës apo vendosja e një habi për shpërndarjen e gazit të lëngshëm. Kështu që, i gjithë ky projekt integrohet nën një korpus industrial të vendosur në dalje të Vlorës, pa krijuar problematika sa i përket zhvillimit turistik apo marinës turistike, që tashmë po ndërtohet në zonën e portit ekzistues, duke e lejuar Vlorën të ketë një port të rëndësishëm – pasi deri më tash tërë peshën e ka mbajtur Porti i Durrësit – por nga ana tjetër pa prishur zhvillimin turistik të zonës.

Mbështetja buxhetore për këtë projekt do të fillojë në vitin 2026, pasi është një projekt i ndërtuar në formën e PPP-së, ose pas përfundimit të punimeve, të cilat parashikohen të kryhen brenda trevjeçarit 2024 -2026.

Kalojmë në programin e transportit hekurudhor

Ky program ka për qëllim Integrimin e sistemit hekurudhor shqiptar me atë rajonal dhe european nëpërmjet hartimit dhe zbatimit të politikave zhvilluese në fushën e infrastrukturës dhe mjeteve të transportit hekurudhor. Në projektligjin e buxhetit të vitit 2024 mbështetja buxhetore për programin është 4. 27 miliardë lekë, më një pakësim prej 17 milionë lekësh, krahasuar me ligjin e buxhetit të vitit 2023.

Në projektligjin e buxhetit të vitit 2024 parashikohet rritje e tavanit të shpenzimeve korrente me 9. 9 milionë lekë, krahasuar me ligjin e buxhetit të vitit 2023. Në shpenzimet korrente zërat e zakonshëm, ndërkohë që peshën kryesore të këtyre zërave e mban subvencioni i hekurudhës shqiptare në vlerën 500 milionë lekë.

Shpenzimet kapitale janë buxhetuar në vlerën 3. 75 miliardë lekë, dhe përbëhen nga: financimi i brendshëm në vlerën 550 milionë lekë; financimi i huaj në vlerën 3. 2 miliardë lekë, me një ulje të tavanit buxhetor me 175, 9 milionë lekë krahasuar me ligjin e vitit 2023.

Projektligji i buxhetit 2024, siguron mbështetje buxhetore:

- Për përmirësimin e infrastrukturës së hekurudhave
- Për rritjen e disponibilitetit të mjeteve lëvizëse dhe lokomotivave
- Për studime e projekte

-TVSH dhe kosto lokale për projektet me financim të huaj dhe shpronësime, që është një zë që mban peshën më të madhe, duke ditur se tashmë kemi vendosur që të gjitha politikat për zhvillimin e transportit hekurudhor t'i mbështesim në thirrjet WBIF, që me thënë të drejtën kanë qenë të suksesshme. Sot kemi një ecuri shumë të mirë në projektin e parë që po zhvillohet, ai që lidh Tiranën me aeroportin dhe me Portin e Durrësit. Kemi në zhvillim rreth 50 % të volumeve

konstruktive të këtij projekti. Kemi fituar projektin e dytë Vorë-Han i Hotit. Ndërkohë presim që në dhjetor – e të gjitha gjasat janë që të kemi edhe fitore të tretë, të një pakete, e cila shkon në një miks kredie dhe mbështetjeje me grant edhe për segmentin e parë të Korridorit 8, që është nga Durrësi në Rrogozhinë.

Duhet thënë se në dhjetorin e vitit të kaluar, pas vitesh e vitesh kërkesa drejtuar Bashkimit European, në lidhje me njohjen e Korridorit 8 si pjesë e rrjeteve të korridoreve paneuropiane, kemi arritur ta marrim këtë mbështetje, dhe tashmë Korridori 8, i cili përfshin Italinë, Shqipërinë, Maqedoninë e Veriut dhe Bullgarinë, është zyrtarisht i njohur si pjesë e korridoreve paneuropiane.

Sa u përket shpenzimet kapitale dhe financimit të huaj, projektligji i buxhetit 2024 siguron mbështetje buxhetore për projektet prioritare që përmenda më lart, që është Durrës - Termali i pasagjerëve Tiranë, deri në Rinas, e që më pas lidhet me Tiranën.

Burimet e financimit të këtij projekti janë: Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH), me 36. 87 milionë euro, si dhe Bashkimi European, që ka dhënë një grant prej 35. 43 milionë eurosh. Në rastin e hekurudhave granti ka arritur rreth 50 %, gjë që përbën një lajm shumë të mirë. Shpresoj se do të vazhdojmë me të njëjtin ritëm sa i përket të gjitha kërkesave që i kemi parashtruar Bashkimit European.

Ndërkohë, nuk po hy në detaje sa i përket hekurudhës Vorë-Hani i Hotit, por po ju jap vetëm vlerën e financimit. Vlera e investimit 367 milionë euro, nga të cilat 153 milionë euro përftohen në formë granti nga Bashkimi European, dhe 214 milionë euro është kredi mikse midis BEI dhe BERZH.

Mes të tjerave projekte shumë të rëndësishme, që kemi në programin e transportit hekurudhor është Studim i Fizibilitetit për Projekt-Ide për lidhjen hekurudhore kombëtare, Durrës – Prishtinë, një bashkëfinancim i qeverisë shqiptare me qeverinë e Kosovës. Aktualisht, procedura është në fazë vlerësimi nga KVO-ja, dhe 5 ofertat që kemi janë nga kompani europiane me emër, ndaj besojmë se produkti do të jetë cilësor.

Duhet pasur parasysh se pas dorëzimit të studimit të fizibilitetit dhe projekt-idesë së linjës hekurudhore “Durrës- Prishtinë”, një nga prioritetet e këtij programi do të mbetet dhe ndërtimi i kësaj linje hekurudhore. Ky projekt vlerësohet të jetë rreth 700 milionë euro. Tavani buxhetor i programit për periudhën afatmesme 2024 -2026 nuk e siguron këtë buxhet për mbështetjen e projektit.

Duhet pasur parasysh se ky është një projekt, i cili nuk mbështetet nga fondet e Bashkimit Europian, pasi është një projekt që lidh dy vende, Shqipërinë dhe Kosovën. Nuk është projekt rajonal dhe as pjesë e rrjeteve paneuropiane, por në terma të konektivitetit është shumë i rëndësishëm, pasi përmes Kosovës dhe kalimit në Nish, Shqipëria do të lidhet edhe me Korridorin 10. Pra, nuk do të jetë vetëm pjesë e Korridorit 8, por do të ketë edhe një akses në Korridorin 10, përveç tërë rëndësisë kombëtare të lidhjes së dy vendeve tona. Kjo jo vetëm për dëshirën që kanë qytetarët tanë për të qenë të ndërlidhur, por edhe për faktin se Porti i Durrësit do të jetë i ndërlidhur me Prishtinën përmes një porti të thatë.

Pra, Porti i Durrësit, i dizenuar nga “Royal Haskoning” ka dy lidhje: njëra në Strugë, që aksesohet nga Korridori 8, njëra në Prishtinë, që duhet të aksesohet nga kjo hekurudhë, në lidhje me të cilën, përmes një marrëveshjeje ndërqeveritare, kemi nisur punën për ta kthyer në realitet.

Sa i takon projektit që përmenda, Durrës – Rrogozhinë, pjesës së parë të Korridorit 8, në shtator është kryer aplikim i për një grant investimi prej 61.7 milionë eurosh, ndërkohë që totali është 118.4 milionë euro. Pra, synojmë ta kemi grantin më shumë se 50 % në këtë segment të parë. Kjo është thirrja e nëntë e WBIF. Siç duken të gjitha gjasat, presim të marrim konfirmim në dhjetor të vitit 2023 për financimin e këtij projekti madhor.

Sa i përket programit të transportit ajror, ky program ka marrë prioritet si një ndër fushat e përgjegjësisë së Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, që do të sjellë një zhvillim të konsiderueshëm infrastrukturor dhe ekonomik për vendin. Unë mbaj mend kur e prezantoja dikur, në vitin 2019 apo edhe më parë, që kur flitej për transportin ajror, flitej gjithmonë sikur ne po sajanim ca video 3D, se asgjë nuk do të ndryshonte, se askush nuk do të vinte në Shqipëri, por ndërkohë që shifrat e sotme flasin krejtësisht ndryshe. Deri tani vetëm aeroporti i Rinasit ka përpunuar më shumë se 8 milionë pasagjerë, duke u shndërruar kështu në një nga aeroportet me rritjen më të madhe të ulje-ngritjeve në rang europian. Në qoftë se i keni ndjekur të gjitha postimet që ne bëjmë, dhe janë shifrat e Eurokontrollit, e njëjta gjë ndodh edhe për mbikalimet. Sot territori i Republikës së Shqipërisë është rankuar në vendet e para, ka tre muaj që ndodhet i pari sa i përket zhvillimit të transportit ajror dhe rritjes së konsiderueshme të vizitorëve që vijnë në vendin tonë. Për këtë arsye, ne vazhdojmë me planet që i kemi bërë të njohura që prej ditës kur është shpallur Strategjia Kombëtare e Zhvillimit të Aviacionit Civil. Tani aeroporti i Tiranës është futur në fazën e të koncesionit, me ndërtimin e terminalit të ri, me riveshjen e pistës, me ndërtimin e parkingjeve dhe rehabilitimin e infrastrukturës. Gjithashtu, po planifikohet edhe

shtimi pistës së këtij aeroporti. Nga ana tjetër, aeroporti i Vlorës ndodhet në një fazë shumë të avancuar, një fazë e cila, sipas të gjithë kalendarëve të parashikimit që ne kemi për punimet, do të dorëzohet sipas afatit kontraktual. Sigurisht, interesi për aeroportin e Vlorës është i madh, duke qenë se pjesa e madhe e turizmit tashmë është përqendruar nga Vlora deri në Sarandë. Nga ana tjetër, ne vazhdojmë planin tonë për ngritjen e një aeroporti sezonal në Jug të vendit. Pasi kemi përfunduar gjithë fizibilitetin, jemi duke u përgatitur për hapur garën. Në fakt, gara është hapur që në periudhën e pandemisë, por ishte e pamundur të konkludohej në atë kohë. Tashmë janë pjekur kushtet për të vazhduar me garën për ngritjen e aeroportit të katërt.

Në projektligjin “Për buxhetin e vitit 2024” taveni buxhetor për këtë program është në vlerën 27 milionë lekë. Shpenzimet korrente në këtë program janë buxhetuar në vlerën 25 milionë lekë në detajimin e shpenzimeve të zakonshme, ndërkohë që shpenzimet kapitale janë të buxhetuara në vlerën 2 milionë.

Ky program nuk siguron mbështetje buxhetore nga financimi i huaj. Këto shpenzime janë për administratën e AKISA-s, që lidhen me pajisje për inspektorët e investigimeve ajrore si dhe sisteme të ambienteve të stafit.

Projekti prioritar mbetet gjithmonë Vlora. Nga ana tjetër, ne kemi vendosur, dhe kjo është e rëndësishme, që të gjitha projektet për ndërtimin e aeroporteve në Republikën e Shqipërisë të kalojnë nëpërmjet instrumentit të koncesionit, duke mos rënduar buxhetin e shtetit dhe duke pasur parasysh faktin që, sipas të gjithë skenarëve tanë, edhe kur angazhohen garancitë për pasagjerë ato nuk do të përdoren, pasi skenarët tregojnë qartë se numri i pasagjerëve në Republikën e Shqipërisë tashmë garanton që koncesionarët të jenë autosuficientë.

Programi i pestë është programi i furnizimit me ujë dhe kanalizime. Ky është një program që tashmë është parë nën një dritë tjetër, pas gjithë reformës që qeveria shqiptare ka ndërmarrë për agregimin e 61 ndërmarrjeve të ujësjellësve në 16 agregatorë, të cilët tashmë janë mbi 18 muaj operativë dhe padyshim që kanë filluar të japin rezultatet e para si në shëndoshjen financiare të çdo agregimi, ashtu edhe në elasticitetin për të kryer punime, investime, për t’iu përgjigjur avarive dhe gjithçka tjetër.

Sigurisht, brenda këtij programi të bazuar në strategjinë kombëtare, parashikohet të përmbushen disa nga objektivat tona:

-Përmirësimi i qeverisjes dhe kuadrit ligjor-rregullator të sektorit.

-Harmonizimi i kuadrit ligjor kombëtar të sektorit UK në përputhje me direktivat e Bashkimit European.

-Përmirësimi i cilësisë së shërbimeve për të gjithë popullatën brenda zonës së shërbimeve të ofruara prej shoqërive UK.

-Furnizim i pandërprerë me ujë për zonat urbane dhe gradualisht dhe për të gjitha zonat rurale, sipas prioriteteve të vendosura.

-Shërbime të sigurta të grumbullimit, largimit dhe trajtimit të ujërave të ndotura.

Sigurisht, kjo ka një fokus të veçantë, që vitet në vazhdim do të pasohet me një akt normativ sa i përket mbrojtjes së liqeneve, lumenjve dhe detit kryesisht. Kjo sepse kemi vënë re se gjatë sezonit turistik 2022 ka pasur edhe probleme në këtë sektor, ndaj kemi marrë të gjitha masat, që vitet në vazhdim do të informohen edhe deputetët në lidhje me këtë akt normativ.

-Përmirësimi i infrastrukturës së furnizimit me ujë dhe kanalizimeve në të gjithë territorin.

-Përmirësimi i qëndrueshmërisë financiare për shoqëritë ujësjellës kanalizime.

Kjo është një nga kërkesat apo qëllimet të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, dhe të AKUM, për shkak se shëndoshja financiare e sektorit të Ujësjellës-Kanalizimeve do të ndikojë edhe në larjen e debiteve që ka ky sektor ndaj sektorit të energjisë. Në këto momente po punojmë me Ministrinë e Financave për të arritur në një konkluzion dhe një zgjidhje sa më efektive. Por, ashtu sikundër të gjithë e dimë, sektori i Ujësjellës-Kanalizimeve vazhdon të mbetet debitori më i madh sa i takon krijimit të debiteve ndër vite ndaj sektorin energjetik.

-Rritja e faturimeve dhe arkëtimeve në të gjithë zonën e shërbimit.

-Regjistrimi i aseteve të trashëguara nga projektet e infrastrukturës, të financuara nga buxheti i shtetit dhe nga donatorët.

-Hartimi dhe implementimi i një programi të integruar për administrimin e aseteve.

Atëherë, siç ju thashë, do t'ju jap edhe disa shifra, pasi besoj se ato e bëjnë më konkrete. Krijimi i këtyre 16 shoqërive rajonale, pavarësisht se ka marrë një kohë të gjatë për shkak se disa bashki e kanë pasur të vështirë të konkludonin në këtë proces, vetëm në këtë periudhë që kemi operimin e agregimeve të reja rritja e arkëtimit shënon 8% në nivel kombëtar. Si rrjedhojë, padyshim që kemi një mbulim më i mirë i kostos direkte operative, si efekt i ekonomisë së shkallës, dhe sot po riskedulojmë borxhin në këtë sektor. Duhet pasur parasysh se në

projektligjin e buxhetit të vitit 2023 ka ulje të mbështetjes buxhetore në këtë program me 3.6 miliard lekë, krahasuar me ligjin e buxhetit të vitit 2023.

Shpenzimet korrente në këtë program janë buxhetuar në vlerën 485.7 milionë lekë, me një rritje prej 63.4 milionë lekë, krahasuar me tavanin buxhetor në ligjin e buxhetit 2023. Në detajimin e shpenzimeve korrente janë mbajtur në konsideratë të gjitha shpenzimet për paga, për sigurime shoqërore, si dhe shpenzime operative për funksionimin administrativ të AKUM.

Peshën kryesore në shpenzimet korrente e zë subvencioni në vlerën 310 milionë lekë, i cili do t'u jepet shoqërive të reja rajonale me qëllim uljen e detyrimeve të mbartura nga transferimet e aktivitetit të shoqërive të vjetra.

Shpenzimet kapitale janë buxhetuar në vlerën 11.5 miliardë lekë. Ka ulje të tavanit buxhetor për këto shpenzime me 3.2 miliardë lekë. Kjo ulje konsiston në financimi i brendshëm në vlerën 8.8 miliardë lekë dhe ka një rritje me 1.49 miliardë lekë krahasuar me ligjin e buxhetit të vitit 2023.

Financimi i huaj në vlerën 2.2 miliardë lekë ka një ulje me 5.18 miliardë lekë, krahasuar me ligjin e buxhetit të vitit 2023.

Sa u përket politikave ekzistuese, në detajimin e buxhetit 2024-2026 për këtë sektor, shpenzimet kapitale janë mbështetur në realizimin e objektivave të mëposhtme:

- Në furnizimin me ujë të zonave urbane.

- Në zgjerimin dhe përmirësimin e furnizimit me ujë të zonave bregdetare, si prioritet qeveritar.

- Në furnizimin me ujë të zonave rurale.

- Në mbulimin e kostos operative dhe rritja e performancës së shoqërive të reja rajonale.

- Në mbulimin me kanalizime dhe ITUN.

Planifikimi buxhetor i objekteve në vazhdim përbën në përqindje të tavanit buxhetor me financim të brendshëm të programit, të dhënat si vijon:

- Për vitin 2024 projektet në vazhdim financohen me 71 % të financimit të brendshëm të AKUM-it.

- Për vitin 2025 projektet në vazhdim financohen me 45 % të financimit të brendshëm.

- Për vitin 2026 projektet në vazhdim financohen me 29 %.

Sipas qarqeve në rang vendi, shpërndarja e projekteve në vazhdim që do të financohen me fondet e buxhetit 2024, në periudhën afatmesme 2024 -2026, janë si më poshtë:

- Qarku Berat 3 projekte në vazhdim
- Qarku Dibër 15 projekte në vazhdim
- Qarku Durrës 7 projekte në vazhdim
- Qarku Elbasan 9 projekte në vazhdim
- Qarku Fier 6 projekte në vazhdim
- Qarku Gjirokastër 7 projekte në vazhdim
- Qarku Korçë 5 projekte në vazhdim
- Qarku Kukës 2 projekte në vazhdim
- Qarku Lezhë 6 projekte në vazhdim
- Qarku Shkodër 2 projekte në vazhdim
- Qarku Tiranë 5 projekte në vazhdim
- Qarku Vlorë 12 projekte në vazhdim.

Sa u përket politikave të reja, planifikimi buxhetor për periudhën buxhetore afatmesme 2024 -2026 përbën në përqindje të tavanit buxhetor me financim të brendshëm të programit, të dhënat si vijon: për vitin 2024 projektet e reja financohen me 21 %; për vitin 2025 financohen me 56 %; për vitin 2026 financohen me 62 %.

Mbështetur në objektivat afatmesme 2024 -2026, disa nga investimet prioritare me financim të brendshëm janë:

- Furnizimi me ujë i zonave bregdetare Drimadhes - Dhërmi
- Furnizimi me ujë për qytetin e Mamurrasit
- Rikonstruksioni i rrjetit të ujësjellësit dhe kanalizimeve për zonën e Gjirit të Lalëzit
- Shtimi i furnizimit me ujë për zonën e Golemit dhe Qerretit.
- Studim - projektim i sistemeve të ujërave të zeza për të gjitha zonat bregdetare të

pambuluara.

- Ndërtimi i rrjetit të kanalizimeve Lungomare – Radhimë.
- Ndërtimi i rrjetit të kanalizimeve dhe Impianti ITUP në zonën turistike Spille.
- Zgjerimi i impiantit të trajtimit të ujërave të përdorura në Palasë.

Mbështetje për shoqëritë rajonale të Ujësjellës-Kanalizimeve:

-Sigurimi dhe përmirësimi i rrethimit të burimeve ujore dhe depove të ujit, duke qenë se kjo është një kërkesë e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, që të rritet siguria e vendburimeve dhe mbledhjes së ujit të pijshëm.

-Makineri dhe pajisje funksionale.

-Ndërtim i laboratorëve rajonalë, pasi është e nevojshme që të gjitha rajonet të pajisen me laboratorët e tyre për të bërë analizën ditore të ujit të pijshëm.

Ndërkohë, sa i përket detajimit të objekteve të reja me financim të brendshëm, sipas shoqërive Rajonale është:

-Për shoqërinë rajonale të Ujësjellës Kanalizimeve Fier, projektet e reja janë në vlerën 1.22 miliardë lekë.

-Për shoqërinë rajonale të Ujësjellës Kanalizimeve Berat projektet e reja janë në vlerën 1.18 miliardë lekë.

-Për shoqërinë rajonale të Ujësjellës Kanalizimeve Dibër projektet e reja janë në vlerën 1.32 miliardë lekë.

-Për shoqërinë rajonale të Ujësjellës Kanalizimeve Durrës 2.67 miliardë lekë.

-Për shoqërinë rajonale të Ujësjellës Kanalizimeve Elbasan vlera është 738 milionë lekë;

-Për shoqërinë rajonale të Ujësjellës Kanalizimeve Gjirokastër vlera është 1.39 miliard lekë

-Për shoqërinë rajonale të Ujësjellës Kanalizimeve Korçë janë 766 milionë lekë për Shoqërinë Rajonale Ujësjellës-Kanalizime Korçë janë në vlerën 766 milionë lekë;

-Për Shoqërinë Rajonale Ujësjellës-Kanalizime Kukës janë në vlerën 132 milionë lekë;

-Për Shoqërinë Rajonale Ujësjellës-Kanalizime Lezhë janë në vlerën 136 milionë lekë;

-Për Shoqërinë Rajonale Ujësjellës-Kanalizime Vlorë janë në vlerën 265 milionë lekë;

-Për Shoqërinë Rajonale Ujësjellës-Kanalizime Lushnje janë në vlerën 757 milionë lekë;

-Për Shoqërinë Rajonale Ujësjellës-Kanalizime Berat janë në vlerën 1,18 miliardë lekë;

-Për Shoqërinë Rajonale Ujësjellës-Kanalizime Shkodër janë në vlerën 195 milionë lekë;

-Për Shoqërinë Rajonale Ujësjellës-Kanalizime Sarandë, janë në vlerën 871 milionë lekë;

-Për Shoqërinë Rajonale Ujësjellës-Kanalizime Pogradec janë në vlerën 950 milionë lekë,

-si dhe për Shoqërinë Rajonale Ujësjellës-Kanalizime Tiranë, Kamzë dhe Vorë, që nuk janë agreguar ende, projektet e reja në total janë në vlerën 1,63 miliardë lekë.

Për sa u përket politikave me financim të huaj investimet prioritare të sektorit sigurojnë mbështetje buxhetore në projektligjin e buxhetit të vitit 2024 dhe në periudhën afatmesme 2024-2026 dhe janë si vijon:

Agjencia Franceze e Zhvillimit, AFD-ja, nga viti 2025 deri në vitin 2027 ka një projekt për rikonstrukcionin e rrjetit të brendshëm të qytetit të Durrësit dhe rehabilitimin e stacionit të Fushë-Kuqes, si një nga qytetet me problematikat më të mëdha për shkak edhe të sistemeve të pompimit, duke qenë që përdoren katër sisteme pompimi për furnizimin me ujë në qytetin e Durrësit dhe është një nga kompleksitetet më të mëdha që ne hasim në këtë sektor.

Banka Gjermane e Zhvillimit, KFW-ja për 2023-2025-n ka një sërë projektesh, si: rehabilitimi i pjesshëm në 50-60% të rrjetit të ujësjellësit të qytetit të Elbasanit; rehabilitimi i pjesshëm në 40% të rrjetit të ujësjellësit dhe 20% të rrjetit të kanalizimeve të qytetit të Fierit; rehabilitimi i pjesshëm në 50 - 60 % të rrjetit të ujësjellësit të qytetit të Vlorë;

Ndërkohë, për vitet 2024-2026 KFW-ja ka në projektet e saj: rehabilitimin e pjesshëm të rrjetit të ujësjellësit dhe ndërtimin e Impiantit të Trajtimit të Ujërave të Përdorur Shkodër dhe Berat; rehabilitimin e pjesshëm të rrjetit të ujësjellës -kanalizimeve dhe përmirësimin e ITUP-së në Lezhë.

Ndërkohë, për sa u përket projekteve të tjera, janë:

Mjedis i pastër dhe me aftësi ripërtëritëse për projektin Deti Blu. Pritet hapja e negociatave për marrjen e një kredie nga Banka Botërore me qëllim uljen e ndotjes nga burimet tokësore në mjedisin ujor në zonat e përzgjedhura në brezin bregdetar jugperëndimor, duke ulur ndotjen e ujërave në lumin Vjosa.

Komponentët kryesorë, që do të menaxhohen nga AKUM-i, janë: zgjerimi i infrastrukturës së kanalizimeve; impiante dhe menaxhimi i përmirësuar i objekteve të kanalizimeve. Gjithashtu, kemi edhe një projekt tjetër që është furnizimi i qëndrueshëm me ujë nëpërmjet energjisë së gjelbër.

Projekti do të bëhet i mundur nëpërmjet bashkëfinancimit të IADSA-së dhe AKUM-it. Objektivi i projektit është mbështetja për rritjen eficiencës dhe qëndrueshmërisë financiare të stacionit të pompimit të ujit në Cërrik, nëpërmjet gjenerimit të energjisë diellore dhe ndërgjegjesimit publik mbi benefitet mjedisore nga energjia e rinovueshme dhe përdorimi efikas i ujit.

Ky projekt do të jetë bashkëfinancim, ku, konkretisht, kontributi nga IADSA-s do të jetë rreth 46 milionë lekë dhe nga AKUM-i do të jetë rreth 13 milionë lekë.

Kalojmë në projektin e gjashtë, që është projekti i mbështetjes për energjinë.

Sigurisht, energjia mbetet një ndër prioritetet e qeverisë shqiptare, por që peshën në tavanet buxhetore e ka të vogël për shkak se kemi tri kompani, pra tri sh.a, që e udhëheqin në mënyrën e ekzekutivit këtë sektor, pasi të gjitha politikat zbresin te Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë. Këto tri sh.a. sot mund të deklarojnë që ndodhen në kushte të përmirësuar financiare. Gjatë muajit të kaluar OSHEE-ja ka arritur të mbledhë për herë të parë pas shumë kohësh 113% të arkëtimeve, duke mbyllur kështu edhe debitet e muajve të mëparshëm. Dje ne kemi pasur një lajm të mirë për të gjithë punonjësit e OSHEE-së, sidomos për ata që punojnë në terren, elektrikistët, faturuesit, inxhinierët, teknikët, pasi rroga e tyre është rritur me rreth 29% pikërisht për shkak të optimizimit financiar të kompanisë.

Të tria këto kompani, ashtu si OSHEE-ja, që është duke kryer një reformë të thellë, mbi të gjitha edhe për sa u përket investimeve, investime të stokuara këta 3 vjet e fundit për shkak të pandemisë, për shkak të tërmetit dhe të krizës energjetike. Tashmë jemi gati për të nisur investimet për përforcimin e rrjetit sidomos në zonat turistike bregdetare dhe ato malore. Nga ana tjetër, një nga synimet kryesore që ne kemi dhe që është, pa dyshim, edhe një nga projektet më eficiente për kthimin e investimit është edhe vendosja e matëseve inteligjentë, duke nisur nga ato të fiderave dhe nënstacioneve që janë mbi 26 mijë, duke kaluar pastaj edhe te matëset inteligjentë të çdo abonenti, pra të mbi 1 milion abonentëve që ne kemi, duke përmirësuar kështu të gjithë eficiencën teknike të ndërmarrjes.

Po t'i referohemi sot nivelit të humbjeve teknike, pra që e kemi gjetur në 45% në vitin 2013, sot, gjatë muajve të verës kemi arritur në 18,67% humbje teknike, shumë afër parametrave të BE-së. Më duhet të theksoj se vetëm ulja e 1% humbje konsiston në kursimin e 8 milionë eurove, që përkthehen në investime të mëtejshme.

Nga ana tjetër, duhet thënë se OST-ja sot ndodhet para një momenti historik, pasi jemi shumë afër nënshkrimit të memorandumit të bashkëpunimit me TERNA-n italiane që është ekuivalenti i OST-së shqiptare.

TERNA italiane dhe OST-ja në prezencën time kanë pasur një takim javën e kaluar, ku është dakordësuar nisja e studimit të fizibilitetit të përbashkët për ndërtimin e linjës nënujore të transmetimit që do të lidhë Shqipërinë me Italinë. Kjo është një ëndërr nga ato që zakonisht është mbajtur në sirtar si tuneli i Llogorasë apo si Aeroporti i Vlorës, por, tashmë, ne besojmë se në harkun e tre viteve të ardhshme do të kthehet në një realitet, duke i dhënë kështu mundësinë Republikës së Shqipërisë, që përmes një strategjie të qartë kërkon të rrisë kapacitetet prodhuese

vendase me 4 terravat deri në vitin 2029, që këtë prodhim ta tregtojë jo përmes Malit të Zi tashmë, por me një linjë direkte me Italinë, duke ditur së Italia është blerësi kryesor i energjisë së rinovueshme shqiptare.

Nuk do të ndalesha më tej pasi ju të gjithë e dini dhe nuk dua të marr më shumë kohë për sa u përket të gjitha zhvillimeve që Korporata Elektro-energjetike është duke bërë për rehabilitimin dhe revitalizimin e TEC-it të Vlorës, ngritjen e HUB-i , një porti të lundrueshëm për gazin e lëngshëm dhe, nga ana tjetër, kompania Albgaz sot është pranë hapjes së garës ndërkombëtare për ndërtimin e tubit, që do të lidhë Portin e Vlorës me *Exit Point*-in e Fierit. Ajo çka është për t'u pasur parasysh si një nga hapat më të rëndësishëm është se ne do të ndërtojmë 33 kilometrat e parë të gazsjellësit IAP, që do të lidhin me njëra-tjetrën Kroacinë, Malin e Zi, Shqipërinë dhe Greqinë, si një nga projektet më agresive në fushën e energjisë e udhëhequr nga BE-ja.

Duhet thënë, gjithashtu, se Shqipëria ka implementuar politika dhe strategji në zbatim të kuadrit të Traktatit të Komunitetit të Energjisë. Ne këtë vit mbajmë edhe presidencën e këtij Traktati, duke pasur edhe mundësinë për të zhvilluar gjatë muajit qershor në Ujin e Ftohtë të Tepelenës një nga aktivitetet më të rëndësishme të vitit për sa u përket ministrave të Energjisë dhe të Mjedisit.

Nga ana tjetër, i kemi kushtuar një vëmendje shumë të madhe të gjithë zhvillimit të politikave dhe sensibilizimit të popullatës për sa i përket eficiencës së energjisë. Tashmë Agjencia në vitin e tretë apo të katërt të përdorimit të saj me të vërtetë ka marrë një fond dhe sot arrin të kontribuojë në këtë sektor jo vetëm nëpërmjet dizenjimit të politikave, por dua t'ju kujtoj projektin shumë të suksesshëm që kemi pasur vitin e fundit me subvencionimin e familjarëve për sa u përket paneleve diellore për ngrohjen e ujit, ku nga 2 mijë paketa që kemi lançuar, janë ezauruar të gjitha. Qytetarët janë përgjigjur në mënyrë të jashtëzakonshme dhe ne kemi në plan të vazhdojmë me këtë projekt.

Duhet pasur parasysh se në projektligjin e buxhetit për vitin 2024 tavani buxhetor në këtë program është në vlerën 3,24 miliardë lekë me një ulje në vlerën 370 milionë lekë krahasuar me buxhetit të vitit 2023

Shpenzimet korrente në këtë program janë buxhetuar në vlerën 113,1 milionë lekë. Në detajimin e shpenzimeve korrente janë mbajtur në konsideratë zërat e zakonshëm, gjithashtu edhe funksionimi i Agjencisë së Eficiencës dhe Energjisë dhe Agjencisë Kombëtare Bërthamore.

Këtu përfshihen dhe shpenzimet për konsulencat avokatore në gjyqet e arbitrazhit të Aparatit MIE.

Shpenzimet kapitale janë buxhetuar në vlerën 3,13 miliardë lekë dhe përbëhen nga: financimi i brendshëm në vlerën 250 milionë lekë; financimi i huaj në vlerën 2,88 miliardë lekë dhe ka ulje të tavanit buxhetor, ashtu siç ju thashë, me 380 milionë lekë krahasuar me ligjin e buxhetit 2023.

Gjithashtu, këto projekte do të implementohen nga Agjencia e Eficencës së Energjisë, Agjencia Kombëtare e Burimeve Natyrore, si dhe Drejtoria e Projekteve në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë. Të gjitha këto projekte janë në përputhshmëri të plotë me politikat dhe me strategjinë kombëtare për sa i përket zhvillimit të energjisë së rinovueshme dhe diversifikimit të burimeve. Gjithashtu, nëpërmjet këtij programi realizohet edhe kryerja e pagesave të TVSH-së dhe kostove lokale për projektet me financim të huaj si grante apo kredi referuar marrëveshjeve përkatëse.

Në muajin në vazhdim do të çelet faza e II-të, por që janë fonde që parashikohen nga të ardhurat e Agjencisë së Eficencës së Energjisë, që nuk e ngarkojnë buxhetin e shtetit.

Për sa u përket shpenzimeve kapitale janë parashikuar: projekte për eficiencën e energjisë në vlerën 227,5 milionë lekë; projekte për burimet natyrore në vlerën 18,7 milionë lekë; TVSH-ja dhe kostoja lokale për projektet me financim të huaj në vlerën 3,8 milionë lekë.

Ndërkohë, nuk do t'ju marr kohë për projektet që janë parashikuar për eficiencën e energjisë, pasi kam përshtypjen se të gjithë deputetët janë të azhurnuar. Ka disa qytete që përfitojnë nga auditimi, certifikimi dhe projektet e zbatimit për rinovimin e godinave ekzistuese shumëfamiljare. Pra, bëhet fjalë për blloqet e banimit, që pothuajse prekin të gjithë Shqipërinë.

Nga ana tjetër, duhet thënë se një pjesë e këtyre projekteve prekin edhe sistemin shëndetësor. Pra, e kemi bërë më parë në spitalin e Lezhës dhe do të vazhdojmë ta bëjmë edhe me Qendrën Spitalore Universitare “Nënë Tereza”.

Ndërkohë, Agjencia Kombëtare e Burimeve Natyrore vazhdon të merret me projektet e saj, si me: studimin për lidhjen me rrjetin energjetik të burimeve të reja gjeneruese të energjisë elektrike; monitorimin e zbatimit të Planit Kombëtar të Veprimit për Energjinë e Rinovueshme; monitorimin e Strategjisë Kombëtare të Energjisë 2030; si dhe studime të tjera mbi rishikimin e kushteve dhe normave teknike.

Shpenzimet kapitale të programit të energjisë me financim të huaj

Investimet e sektorit me financim të huaj, prezantohen si vijon:

- Programi i rehabilitimit të konvikteve të Universitetit të Tiranës, sipas parimit të eficiencës së energjisë dhe jemi nga faza e parë deri në fazën e katërt.

- Ndërtimi i nënstacionit nëntokësor, 110/20 kilovoltë, në qendër të Tiranës. Kjo vepër na është ndaluar prej kohësh për shkak të problematikave me shpronësimet, por tashmë i kemi zgjidhur dhe shpresojmë të nisim menjëherë nga puna. Ky është një nga nënstacionet më të rëndësishme që ka qyteti i Tiranës, ndërkohë me të gjitha parashikimet që kemi tashmë për vazhdimësinë e ndërtimeve dhe lejeve që janë marrë, ky nënstacion dhe ndërtimi i nënstacionit të ri janë të domosdoshëm.

- Ndërtimi i linjës 400 kilovoltë Shqipëri-Maqedoni, që tashmë është një realitet. Madje, ne jemi duke ecur edhe me ritme më të mira se Maqedonia e Veriut. Në vitet në vazhdim do të ketë një përrurim, pavarësisht se puna sapo ka nisur nga ana e OST-së dhe të gjithë donatorëve.

- Rehabilitimi i hidrocentralit të Fierzës.

- Ndërtimi i nënstacionit Kamëz (Valias) me fuqi 2x40 megavat dhe ndërtimi i dy fiderave 20 kilovoltë.

- Rikonstruksioni i nënstacioneve 110 kilovoltë në rajonet Tiranë, Durrës dhe integrimi i tyre në sistemin Scada sipas asnjë kontrolli të plotë.

- Rehabilitimi i rrjetit elektrik Himarë – Dhërmi;

- *Smart Meters* për uljen e humbjeve në rrjet.

Gjithashtu, kemi edhe projekte të tjera, si: ndërtimin e nënstacioneve të reja në Velipojë dhe Fier; fuqizimin e nënstacionit në Golem dhe nënstacionit në Tiranë, te Zogu i Zi; rikonstruksionin e nënstacioneve në Pogradec, në Lezhë, në Kuçovë dhe në Çorovodë; fuqizimin e rikonstruksionit të rrjetit të tensionit të ulët në Kurbin, Peshkopi, Bulqizë, Kardhiq, Ersekë, Tiranë zona e Kombinatit; fuqizimin e rrjetit të tensionit të mesëm në Ndroq, Vorë, Shupenzë, Shoshan-Valbonë, fuqizimin e rrjetit të tensionit të ulët dhe tensionit të mesëm në Palasë-Himarë.

Gjithashtu, kemi edhe investime në kabinat e reja, që do të jenë në Ndroq, Dropull i Sipërm, si dhe rikonstruksion të këtyre kabinave në Shkodër dhe në Durrës.

Në projektligjin e buxhetit 2024 kemi kërkuar të parashikohet mbështetja buxhetore për sektorin e energjisë dhe të gazit në vlerën 6 miliardë lekë, nga të cilat: 5 miliardë lekë do të jenë për shoqërinë KESH sh.a., me qëllim menaxhimin e efekteve të mundshme të çmimeve në tregjet

e energjisë për vitin 2024 dhe çfarë do të pasojë në vazhdim me situatën e motit, si dhe 1 miliard lekë për shoqërinë Albgaz për projektin “Gazsjellësi Fier-Vlorë që do të lidhë gazsjellësin TAP me TEC-in e Vlorës”.

Në VKM-në nr. 447/2023 “Për miratimin e dokumentit të politikave prioritare 2024–2026” projekti “Gazsjellësi Fier-Vlorë, që do të lidhë gazsjellësin TAP me TEC-in e Vlorës” është përfshirë në listën unike të projekteve me rëndësi strategjike me statusin “i maturuar”. Duke qenë se mundësitë financiare të shoqërisë Albgaz, si një shoqëri e krijuar rishtazi, nuk e përballojnë ndërtimin e këtij projekti, kërkohet kjo mbështetje financiare për këtë shoqëri nga buxheti i shtetit.

Programi i shtatë ka të bëjë me mbështetjen për burimet natyrore.

Në këtë sektor duhet thënë se gjithmonë kemi qenë dobët për sa i përket mbështetjes financiare dhe këtë vit është në të njëjtat parametra, por ajo që dua të them është se mbështetja për burimet natyrore është kthyer në një prioritet për Bashkimin Europian përmes projekteve dhe programeve të *Raw Materials*, ku përfiton edhe Shqipëria, duke ngritur edhe *EIT, Raw Materials Regional*, me seli në Elbasan. Është një tryezë e gjerë që ne e kemi nisur prej kohësh dhe unë mendoj se në buxhetin e vitit 2025 Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë do të jetë shumë insistuese për sa u përket të gjitha kërkesave për mbështetjen e këtij sektori që për Shqipërinë mund të rezultojë si një nga sektorët më të rëndësishëm.

Në mënyrë që ne të rivitalizojmë sektorin minerar është e nevojshme të nisim një fushatë të gjerë studimesh dhe është e nevojshme që universiteti apo edhe të gjitha nuklat e inovacionit që do të krijohen, ashtu edhe Qendra Rajonale e Inovacionit të Institutit Europian të Teknologjisë dhe Inovacionit për Lëndët e Para që do të ngrihet në Elbasan, duhen mbështetur patjetër në të ardhmen për të pasur mundësinë e kërkimit shkencor. Nuk bëhet më fjalë që nuklat shkencorë të bëhen nga vetë qeveria, por nuklat shkencorë që ne kemi, përdorimi i universiteteve, përdorimi i instituteve që ne kemi, duhen mbështetur seriozisht, pasi industria minerare që ne kemi po kthehet edhe një herë në treg fuqishëm dhe po kthehet sipas politikave të BE-së, ku kërkohet edhe incentivimi i lëndëve të rralla. Pra, nuk mund të përqendrohemi më vetëm te kromi apo nikeli, por kërkohet të ketë një përqendrim shumë të madh eksplorimi, studimi dhe më pas nxjerrja e materialeve të rralla, siç është rasti i bakrit, rasti i litiumit, që është një material i përbërë, pasi nuk gjendet litium direkt në natyrë, por është pjesë e materialeve të tjera, duke

pasur parasysh edhe kërkesën e industrisë automotive, siç kemi këtu rastin e marrëveshjes së Republikës së Serbisë me Teslën për furnizimin e baterive të Teslës me litium nga zona e tyre.

Unë do t'ju përmend vetëm disa shifra dhe do ta mbyll këtu me këtë sektor pasi ky është një sektor që ka nevojë për një mbështetje të fuqishme financiare, por që ne do ta kërkojmë në buxhetin e vitit 2025.

Pra, tavanit buxhetor për këtë program është në vlerën 390 milionë lekë. Shpenzimet korrente në këtë program janë buxhetuar në vlerën 293 milionë lekë. Shpenzimet kapitale janë të buxhetuara në vlerën 97 milionë lekë. Ky program nuk siguron mbështetje buxhetore nga financimi i huaj, por edhe një synim që ne kemi për të ardhmen si Ministri e Infrastrukturës dhe Energjisë, që ta promovojë këtë program dhe ta kthejë në një program që të ketë mundësi të përthithë fonde të BE-së.

Kalojmë te programi i tetë, programi i mbështetjes për industrinë.

Fondet buxhetore për këtë program janë në vlerën 413,6 milionë lekë. Shpenzimet korrente në këtë program janë buxhetuar në vlerën 335,6 milionë lekë. Në detajimin e shpenzimeve korrente janë mbajtur në konsideratë shpenzimet për paga dhe sigurime shoqërore, si dhe shpenzimet operative për funksionimin administrativ për Inspektoratin Shtetëror Teknik Industrial dhe Qendrën e Grumbullimit dhe Trajtimit të Kimikateve të Rrezikshme Elbasan.

Shpenzimet kapitale janë të buxhetuara në vlerën 78 milionë lekë. Ky program nuk siguron mbështetje buxhetore nga financimi i huaj.

Mbështetja buxhetore e këtij programi lidhet me implementimin e projekteve për rritjen e nivelit të sigurisë së shfrytëzimit, mirëmbajtjes dhe përdorimit të produkteve, pajisjeve, instalimeve industriale e të tjera.

Ky program siguron mbështetje buxhetore edhe për ndërmarrjet në konservim, që janë Uzina e Plehrave Azotike Fier dhe Ndërmarrja e Prodhimit të Çelikeve Elbasan.

Kalojmë në programin e nëntë, programi i planifikimit urban.

Programi “Planifikimi urban” harton, mbështet dhe zbaton procese dhe politika për planifikimin dhe zhvillimin e qëndrueshëm urban, kontrollin e territorit, mbetjet urbane, si dhe mbështet zhvillimin e vendit në nivel bashkie dhe rajoni, sipas fushave të përgjegjësisë; harton, mbështet, financon dhe zbaton projekte në fushat e mësipërme.

Në projektligjin “Për buxhetin e vitit 2024” tavanit buxhetor për këtë program është në vlerën 196,2 milionë lekë.

Shpenzime korrente janë në vlerën 92,2 milionë lekë. Të gjitha shpenzimet që kanë të bëjnë me pagat, sigurimet shoqërore e të tjera, i përkasin Arkivit Qendror Teknik të Ndërtimit dhe Agjencisë Shtetërore të Pronave.

Për sa u përket shpenzimeve kapitale, shuma e akorduar është 104 milionë lekë. Ky program nuk siguron mbështetje nga financimi i huaj.

Kjo mbështetje buxhetor garanton që procedurat e shpronësimit ose të marrjes në përdorim të përkohshëm për interes publik të pasurive të personave fizikë ose juridikë privatë në të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë të realizohen në përputhje me kushtet.

Ky program financon projekte, të cilat konsistojnë: në ruajtjen e dokumenteve ekzistuese dhe sistemimin e atyre që do të arkivohen në vazhdimësi, kryesisht në mënyrë digjitale; në krijimin e sistemeve për hartimin dhe përdorimin e manualeve në ndërtim; në përmirësimin e kuadrit ligjor ekzistues, që përcakton normat që duhen zbatuar në projektimin e universiteteve dhe ambienteve të tyre plotësuese në funksion të mbrojtjes së jetës e shëndetit të përdoruesve.

Programi nr. 10 është “Planifikimi i menaxhimit dhe i administrimit”. Ky program mbulon financimin e shpenzimeve korrente dhe shpenzimeve kapitale me financim të brendshëm për funksionimin dhe forcimin e kapaciteteve administrative të aparatit të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë për rritjen e standardeve dhe performancës së punës së tyre gjatë detyrës. Në projektligjin “Për buxhetin e vitit 2024” tavani buxhetor është parashikuar në vlerën 669,1 milion lekë.

Shpenzimet korrente në këtë program janë buxhetuar në vlerën 656,1 milionë lekë, ku parashikohen të gjitha shpenzimet korrente të administratës së aparatit të MIE-s.

Ndërkohë, shpenzimet kapitale janë në vlerën 13 milionë lekë për financimin e politikave ekzistuese, të cilat lidhen me funksionimin operacional të ministrisë.

Programi për mbështetjen e rrjeteve të telekomunikacionit është një program tjetër shumë i rëndësishëm, i cili zë një vend të veçantë në politikat e Bashkimit European dhe është një nga kapitujt më të rëndësishëm në negociatat tona. Në investimet për vitet 2024-2026 ne do të jemi të angazhuar për ta avancuar zhvillimin e infrastrukturës digjitale *broadband*, si dhe do të vazhdojë të ketë prioritet realizimi i qëllimit për arritjen e objektivave të politikës së programimit për funksionimin e forcimin e kapaciteteve administrative dhe për rritjen e standardeve të performancës në punën e tyre.

PKIE 2021-2023 identifikon si prioritet zbatimin e planit kombëtar për zhvillimin e qëndrueshëm të infrastrukturës digjitale, që është miratuar në qershor të vitit 2020; miratimin e ndryshimeve në ligjin “Për komunikimet elektronike” në përputhje me Kodin e Komunikimeve Elektronike të Bashkimit Europian, si dhe përgatitjen e miratimin e strategjive, të planeve të veprimit për agjendën digjitale, për sigurinë kibernetike dhe aftësitë digjitale. Në projektligjin “Për buxhetin e vitit 2024” ky tavan buxhetor konsiston në vlerën 120 milionë lekë, nga të cilat shpenzime kapitale janë rreth 100 milionë lekë, që konsistojnë në ngritjen e zyrës kombëtare kompetente për *broadband*-in, si kërkesë e BE-së për pasjen e një strukture të dedikuar brenda Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë për implementimin e politikave dhe programeve për zhvillimin e *broadband*; zhvillimin e rrjeteve 5G; lirim të brezit të frekuencave 700 MHz, *digital dividend 2*, që shpresojmë ta ndjekim, siç kemi bërë edhe me paketën e parë e cila ishte e suksesshme.

Ndërkohë, shpenzimet kapitale janë në vlerën 20 milionë lekë, me të cilat sigurojmë financimin e disa projekteve që janë me asistencë teknike nga EUD-ja për sektorin e telekomit; hartimin e ligjit të ri “Për komunikimet elektronike”; zhvillimin rajonal të *broadband-it* me asistencë teknike “Projekt pilot 1” për zonën e Veriut, si dhe “Projekt pilot 2” për zonën e Jugut.

Ju kërkoj ndjesë për kohën e gjatë që morëm, por, siç e thashë në fillim, ne kemi shumë programe dhe jemi të detyruar t’i kalojmë një për një, pasi të gjithë ata që janë pjesë e këtyre sektorëve, që udhëheqin apo punojmë në këta sektorë, ne i konsiderojmë shumë të rëndësishëm. Pavarësisht se politikat e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë janë bazuar në projektet prioritare, siç është transporti dhe energjia, nuk do të lihet asgjë pas dore. Faleminderit!

Arben Pëllumbi – Faleminderit, zonja Balluku!

Si gjithmonë, ju ishit shumë e qartë në të gjithë prezantimin e programeve që mbulon ministria juaj, programe që kanë kuriozitet për t’i njohur jo vetëm deputetët, por të gjithë qytetarët.

Ju falënderoj për të gjithë prezantimin e gjatë dhe shterues që bëtë!

Fjalën po ia kaloj relatorit, zotit Duraj. Ju lutem, shkurt, sepse ministrja i ezauroi pothuajse të gjitha temat interesante që ishin për t’u dëgjuar sot në buxhetin e vitit 2024.

Fjala për ju, zoti Duraj.

Zoti Duraj, nuk dëgjoheni. Ju lutem, kontrolloni mikrofonin.

Shikoni mundësinë e rregullimit të mikrofonit, se nuk dëgjoheni.

Sa ta rregullojë mikrofonin zoti Duraj, ne mund të bëjmë ndonjë pyetje apo ndonjë koment? Kush e do fjalën?

Po, zoti Çela.

Bujar Çela – Dua ta falënderoj zëvendëskryeminstren për shpjegimin e gjatë dhe shterues. Nuk besoj se fjala e Kryeministrit në seancën parlamentare do të jetë më e gjatë.

Shpjegimi ishte me detaje, por më bënë përshtypje dy shifra që kishin në lidhje me Lushnjën dhe qarkun e Fierit. Në buxhetin e vitit 2024, në kohën kur ne kemi thënë se ky buxhet do të jetë më i madhi për qeverinë, buxheti për këtë ministri është 3 miliardë më i vogël. Pikërisht në këta 3 miliardë nuk përmendet Lushnja, përveç 744 milionë që janë për ujësjellësin rajonal Divjakë – Lushnje.

Më vjen keq, nuk dua të mohoj asnjë rritje, edhe projektet për të gjitha korridoret, se unë jam partizan i rrugëve, por nuk dëgjova asnjë fjalë nga ministrja për bajpaset shumë problematike në rrugën Lushnje – Fier, kryesisht ai i “Klubit të famshëm të shoferit”, që ka qenë një e rëndësishme, por që ka pasur aksidente me humbje jete. Dua një shpjegim nëse ka ndonjë projekt, si aneks në buxhet, se nuk besoj se ministrja mund ta lërë pa e përfshirë këtë segment të rëndësishëm. Faleminderit!

Arben Pëllumbi – Faleminderit, zoti Çela!

A ka pyetje për ministren?

Ia japim edhe një herë fjalën zotit Duraj.

Laert Duraj – Dëgjohem?

Arben Pëllumbi – Po, mund të vazhdoni me relatimin tuaj.

Laert Duraj – Dakord.

Më falni, sepse kisha një problem teknik.

Ky projektbuxhet, siç e përmendëm edhe dje, për herë të parë ka në fokus rritjen e mirëqenies sociale, duke synuar rrogën mesatare 900 euro, nga ana tjetër synon stabilitetin financiar, duke e ulur nivelin e borxhit nën 60%, kurse projektet e infrastrukturës zënë prioritetin kryesor.

Siç e përmendi edhe ministrja, 11 fushat lidhen si një matricë me njëra-tjetrën, duke bërë që e gjithë infrastruktura të veprojë si një organizëm, që në rastin tonë i jep një zhvillim shumë të madh ekonomisë sonë.

Për herë të parë shikojmë se disa fusha, që më parë nuk mendohej se do t'u jepej rëndësi e veçantë, kam parasysh transportin detar, sot rikthehen në fokus, duke pasur parasysh faktin se Shqipëria kërkon të zërë vend të rëndësishëm në investimet strategjike në Ballkanin Perëndimor.

Përveç gjërave që shihen me sy, dua t'u sjell në vëmendje të kolegëve edhe faktin se një ekonomi vitale bëhet shumë më tërheqëse për të tjerët. Kam parasysh investitorët e huaj dhe shqiptarë, të cilët me anë të ofertave koncesionare do të jenë përsëri një zë shumë i rëndësishëm i zhvillimeve infrastrukturore të vendit tonë.

E përmendi edhe ministrja që shumë prej institucioneve financiare të rëndësishme botërore, për shkak të performancës shumë të mirë të Shqipërisë në tregjet financiare, kanë një politikë shumë pozitive ndaj investimeve, qoftë në formë grantesh, qoftë në formë kredish të buta, të cilat do të shërbejnë për rritur portofolin e investimeve të infrastrukturës.

Ministrja përmendi fjalën “ëndërr” në lidhje me kontratën e OST-së me Ternën italiane. Unë jam ekonomist dhe nuk dua të jem emocional, por them se ky projektbuxhet, në njëfarë mënyre, është projektbuxheti që ëndrrat e shqiptarëve i kthen në realitet. Kam parasysh portet, aeroportet, transportin hekurudhor me Prishtinën, Korridorin 8, investimet shumë serioze në Shkodër (në liqen e urë) dhe linjat hekurudhore në të gjithë Shqipërinë.

Dua të sjell në vëmendje, nga kontaktet me elektoratin në zonat tona, se investimet dhe qasja që është bërë ndaj reformës së ujit për 16 sh.a.-të e ujësjellësve, të cilat personalisht i gjykoj shumë pozitive, do të kenë një efekt pozitiv shumë të madh.

Gjithashtu, ne si komision shikojmë se projektet në infrastrukturë ndërlidhen shumë mirë qoftë me ato të bujqësisë, sigurisht, kryesisht me ato të truizmit, duke i dhënë një rëndësi shumë të madhe këtij sektori, i cili është edhe “kali ynë i betejës” për sa i përket hyrjes në Europë dhe investimeve në të ardhmen. Pra, nuk ngelet gjë tjetër veçse t'i ftoj kolegët që ta mbështesin maksimalisht në çdo fushë këtë projektbuxhet, i cili një pjesë të madhe të ëndrrave tona po i kthen në realitet. Faleminderit!

Arben Pëllumbi – Faleminderit, zoti Duraj!

A ka pyetje të tjera për ministren?

Po, zoti Nasufi.

Fadil Nasufi – Faleminderit!

Unë po e vazhdoj diskutimin duke qenë unison me komentin që bëri relatori, sepse nuk bëri ndonjë koment emocional, por tha një të vërtetë për programin buxhetor me të cilën ne

krenohemi. I gjithë programi buxhetor i vitit 2024, jo vetëm i Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, tregon realizimin e pritshmërive të projektuara hershëm në vizionin e Kryeministrit Rama dhe të kësaj mazhorance, i cili finalizohet me këtë projekt dhe me këtë trend rritës të mbështetjes së programeve që ka kjo ministri, për të arritur që në vitin 2030 Shqipëria të bëhet eksportuese e energjisë elektrike, kampione në turizëm dhe në fushën e bujqësisë.

Ministrja foli për programin analitik. Kjo nuk është thjesht një aftësi interpretuese e buxhetit, por tregon shkeljen e kantierëve në çdo cep të Shqipërisë. Përveç ekipeve, ajo ka grindën e vet për t'i ndjekur punët për të pasur një perceptim të saktë të asaj që ka ndodhur në terren dhe asaj që do të ndodhë më tej.

Pa dyshim, jam entuziast për programin që financon rrugën Berat – Ballaban, në lotin e parë, lotin e dytë dhe të tretë, që është parashikuar për vitet 2025 – 2026.

Nuk dua të përsërit të njëjtin refren që pas çdo pune të kryer të gjithë kërkojmë nevojat që ka territori, qarku, apo zona elektorale që mbulojmë, por, për hir të vërtetës, edhe pse situata kombëtare është optimiste, ka diferenca për sa u përket nevojave e prioriteteve, sepse ka pritshmëri për premtimet e hershme, por përsëri janë në të njëjtën situatë që nuk kanë ndonjë dritë jeshile. Ndaj kërkoj që të shikohet mundësia që programi i Fondit Shqiptar të Zhvillimit dhe programet e zhvillimit rajonal, sepse janë 4 rajone, të fokusoheshin në gjetjen e një pakete investimesh për zonat rurale, brenda mundësive që ka buxheti i shtetit, por edhe nga financimet e donatorëve.

Dua të jem i rezervuar në komentet konkrete, por më tërheq thënia e hershme e Gjon Muzakës, e para 600 vjetëve, që thoshte: “Atë që e fiton me të lutur, mos e kërko publikisht dhe atë që ke mundësi ta negociosh, mos e bëj në formë presioni”. Ndaj duhet të ketë hapësira e mundësi për zgjidhje në gjithë këtë paketë dhe program të madh mbështetjesh, me qëllim që të gjithë të jenë përfitues në pikëpamjen e zhvillimit të infrastrukturës, të energjisë, të ujësjellës-kanalizimeve dhe programeve të tjera që janë të ndjeshme dhe jetike.

Unë përsëri këmbëngul, dhe do ta përsëris derisa të gjej zgjidhje, kërkesën për bajpasin e Beratit. Kolegët e dinë që kemi kaluar 2 herë në parlament një marrëveshje me financim italian (një paketë e përbashkët) për bajpasin e Beratit, atë të Elbasanit dhe atë të Shkodrës, e cila nuk po finanohet. Domosdoshmëria e këtij bajpasi është i rëndësishëm për mjetet e tonazhit të rëndë, të cilat nuk duhet të kalojnë në qendrat historike, nuk duhet të kalojnë mes Goricës dhe Mangalemit, jo vetëm për imazhin, jo vetëm për fluksin e madh të turistëve, por edhe në zbatim

të kërkesës që ka UNESCO-ja për ta ndaluar kategorikisht prezencën e mjeteve të rënda në zonat historike. Gjithashtu, ka edhe një fakt tjetër: e gjithë qendra e Beratit dhe zonat historike po bëhen me kalldrëm, ndaj aty nuk duhet të kalojnë makina të tonazhit të rëndë. Të bëhet një studim për çështjen e bajpasit të Beratit, se nuk e shikoj as në planet e studimit deri në vitin 2026. Nuk quhet bajpas ai segmenti që u bë para 2 vjetëve anës lumit. Ai është funksional, por nuk e zgjidh largimin e mjeteve dhe të trafikut nga qendra e qytetit.

Unë e mbështes në tërësi projektbuxhetin, veçanërisht programin e Ministrisë së Infrastrukturës, dhe kam besim të plotë se edhe këto 2-3 pika që ngrita, do të gjejnë zgjidhje në vitet 2024 – 2026 duke i planifikuar në buxhet ose me financime të donatorëve. Faleminderit!

Arben Pëllumbi – Faleminderit, zoti Nasufi!

Zonja Ministre, diçka shkurt në lidhje me këto dy shqetësime që ngritën kolegët.

Belinda Balluku – Po e nis me pyetjen e zotit Çela.

Zoti Çela, faleminderit për pyetjen! Ne e kemi diskutuar disa herë bashkë dhe jua kam sqaruar, por po jua them edhe një herë: ne nuk mund të bëjmë asnjë ndërhyrje sot që flasim te “Pushimi i shoferit” apo në daljet e tjera të autostradës, pasi jemi në prag të firmosjes së dy kontratave të rëndësishme të Korridorit Blu.

Korridori Blu nis nga kufiri me Malin e Zi dhe planifikohet të shkojë deri në Kakavijë. Segmenti i parë i Korridorit Blu, në të cilin po punohet, jo i pari nga radha, por nga radha e punës dhe nga ecuria, është Thumanë – Kashar. Ky segment ka një ecuri shumë të mirë, me rreth 60%, dhe e zgjidh problemin më të madh që ne kemi me pjesën e rrugës Krujë – Fushë-Krujës dhe daljen nga aeroporti i Rinasit, duke e bërë aeroportin me një *interchange* shumë të rëndësishëm dhe shumë modern.

Nga ana tjetër, jemi duke lidhur kontratën për vazhdimin e këtij Korridori nga Kashari në Lekaj për të dalë në Rrogozhinë dhe më pas nga Lekaj në Fier.

Segmenti që ju përmendni, zoti Çela, është pjesë e kontratës së tretë, pra e Lekaj – Fier, ku puna do të nisë në 6 muajt e ardhshëm. Çdo ndërhyrje tjetër në atë segment është e papranueshme, sepse jemi duke hapur kantierin e ri. Kjo do të jetë një autostradë e kategorisë “A-1”, duke filluar nga Veriu dhe deri në Kakavijë, e cila do të jetë me sistem pagese, pra sistemi TOLL. Nga ana tjetër, do të jetë e shoqëruar me rrugë paralele të detyrueshme për të gjithë qytetarët që nuk duan të futen në korsinë e shpejtësisë së autostradës Blu, por duan të kalojnë në rrugët paralele që janë të kategorisë “C”, superstradat, që aksesojnë të gjitha fshatrat.

Meqenëse e kemi nisur këtë projekt, për të cilin gara ka përfunduar, është përzgjedhur fituesi dhe jemi në një moment të rëndësishëm të negocimit të këtij koncesioni, sepse është një koncesion 35-vjeçar. Nuk bëhen dot ndërhyrje të tjera, përveç ndërhyrjeve të mirëmbajtjes që parashikohen edhe për vitin 2024. Gjithçka tjetër do të adresohet brenda projektit të Korridorit Blu.

Kjo për sa i përket pyetjes së zotit Çela, që ia njoh shumë mirë hallin dhe ka shumë të drejtë, sepse ajo është një zonë ku ka shumë zhvillim bujqësor, ka kalim të mjeteve të tonazhit të rëndë, të cilat krijojnë aksidente, e të tjera, por do ta zgjidhim me këtë projekt madhor për të gjithë Republikën e Shqipërisë.

U ngritën dy çështje nga deputeti i Beratit, nga zoti Nasufi, me shumë të drejtë dhe ato. Për sa i përket projektit të vjetër për tri bajpaset, ka mbetur i pa financuar, pasi “Cooperacioni italian” nuk shquhet për dorëzimin e projekteve, kështu që na është dashur t’i adresojmë vetë. Kemi marrë projektin e parë, nga *(nuk kuptohet)*, i cili është më imediati, sepse të gjithë duhet të biem dakord që për të aksesuar Korridorin e 8-të duhet të futesh në qendër të Elbasanit. Si mund të jetë efeciente një autostradë që ne po ndërtojmë sot, kur duhet të futesh nëpër rrugicat e Elbasanit?!

Kështu që, bajpasi i Elbasanit është cilësuar si më prioritari, e ka tërhequr ARSH-ja dhe e ka futur, siç e patë dhe ju, në buxhet për studim. Ju premtoj, sepse e di shumë mirë problematikën dhe e kam shumë të qartë, që në një qytet të mbrojtur nga UNESCO-ja, nuk mund të kalojnë makinat e tonazhit të rëndë dhe të gjithë investimet që bashkia po bën, që janë investime të cilat po rrisin tërheqjen e turistëve në zonën tuaj, do të shkatërrohen shumë shpejt, nëse makinat e tonazhit të rëndë do të vazhdojnë të kalojnë edhe brenda për brenda qytetit. Ne do ta gjejmë mundësinë, nuk ka nevojë deri në 2026-ën, sepse është zë studimi përmes rishikimeve buxhetore.

E para, që parashikohet të jetë, besoj se ministria e Financave e ka ndarë me ju, do të kemi një rishikim të buxhetit në mes të vitit, pra jo thjesht një akt normativ, por për ta bërë edhe më kolegjal dhe që ju të keni mundësi të ndërhyni edhe vetë.

Unë do ta propozoj dhe do të llobojmë që të bëhet studimi.

Për sa i përket ndërtimit, e përsëris dhe një herë të gjitha bajpaset, ashtu si edhe hekurudhat, ne i çojmë për fonde të Bashkimit Europian, pasi e kemi fituar tashmë këtë kapacitet në 5 vitet e fundit, prodhojmë projekte të maturuara, skuadrat tona janë tashmë të pajisura me

eksperiencën e duhur dhe të gjitha projektet që kemi dorëzuar, i kemi fituar, ndryshe nga disa vite më parë kur Shqipëria nuk merrte sa pjesa tjetër e rajonit. Kështu që ne do të bëjmë studimet dhe do të aplikojmë për (*nuk kuptohet*) për të pasur të njëjtin sukses siç patëm edhe me Vlorën, që kemi pasur edhe me Tiranën që sapo e fituam. Shpresoj që do ta kemi edhe me Elbasanin, kështu që ju jap fjalën për këtë.

Për sa i përket zhvillimit të zonave rurale, nuk i përket këtij prezantimit sot, se nuk është pjesë e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, por për shkak të detyrës që unë mbuloj edhe si zëvendëskryeministre, kam në varësi FSHZH-në sot që flasim dhe buxheti për vitin 2024, pra projektbuxheti i vitit 2023 dhe buxheti i vitit 2024 parashikohet vetëm me financim të brendshëm të jetë 11.6 miliardë lekë të disponueshëm, pikërisht për kohezionin e zonave rurale.

Kam një vëmendje personale të shtuar në këtë dhe kam diskutuar edhe në bllokun ekonomik, që mblidhet zakonisht të hënave dhe ne thërrasim ata drejtorë apo drejtori, të cilët kanë impakt ekonomik në zhvillimin e vendit. I kemi kërkuar zotit Agolli që të ketë një shpërndarje disi të unifikuar të këtyre fondeve, pra, duke mos lënë pas dore disa zona. Berati nuk e ka këtë lloj (*nuk kuptohet*), pasi është një zonë, që vizitorët e kanë në krye të listës, por ne i kemi kërkuar zotit Agolli që t'i trajtojë me të njëjtin kujdes edhe ato zona që deri më sot nuk kanë pasur financim, as përmes “100 fshatrave”, as përmes projekteve të kohezionit.

Kështu që zonat rurale do të kenë një vëmendje të veçantë gjatë këtij viti dhe pa dyshim pastaj për çdo detaj, që ju do të doni, do të pyesni zotin Agolli, por edhe unë jam e gatshme që t'ju përgjigjem siç ju thashë, duke qenë se mbikëqyr dhe supervizoj FSHZH-në nga pozicioni i zëvendëskryeministres. Shpresoj të jem përgjigjur.

Arben Pëllumbi – Faleminderit, zonja Balluku!

Besoj që e shteruar këtë pjesë të pikës të parë të rendit të ditës.

Zonja Ministre, ju falënderoj për prezencën tuaj! Punë të mbarë!



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Veprimtarinë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin

PROÇESVERBAL

Tiranë, më 7.11.2023, ora 12:30

Drejton mbledhjen:

Arben Pëllumbi – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

Projektligji “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim për financimin e projektit “Aftësia ripërtëritëse e parë dhe zhvillimi i gjelbër-hua për politikën e zhvillimit” (*Komision për dhënie mendimi*)

Marrin pjesë:

Arben Pëllumbi, Fadil Nasufi, Laert Duraj, Luljeta Bozo, Ismet Beqiraj, Anduel Tahiraj, Ilir Ndraxhi, Baftjar Zeqaj, Nusret Avdulla, Bujar Çela, Gëzim Ademaj, Shkëlqim Bullari, Mirela Pitushi, Edona Bilali dhe Ilir Pendavinji.

Mungojnë:

Helidon Bushati, Tatiana Piro, Flamur Hoxha, Lefter Gështenja, Ramadan Likaj, Xhelal Mziu, Agron Duka, Luan Baçi, Qani Xhafaj dhe Lodovik Hasani.

Të ftuar:

Adela Xhemali – zëvendësministre e Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë

Kesjana Halili – drejtore e Përgjithshme e Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë

Elona Mistrovica – drejtore e Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë

Arben Pëllumbi - Kolegë!

Vazhdojmë me pikën e dytë të rendit të ditës që kemi për diskutim, projektligjin “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim për financimin e projektit “Aftësia ripërtëritëse e parë dhe zhvillimi i gjelbër-hua për politikën e zhvillimit”. Jemi komision për dhënie mendimi. Relator kemi zotin Baftjar Zeqaj.

Të ftuar nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë kemi zëvendësministren zonjën Adela Xhemali, zonjën Kesjana Halili, drejtore e Përgjithshme dhe zonjën Elona Mistrovica, drejtoreshë.

Zonja Xhemali, fjala për ju për të bërë prezantim e kësaj marrëveshjeje.

Adela Xhemali – Përshëndetje!

Faleminderit!

I nderuar kryetar i komisionit,

Të nderuar deputetë,

Nëpërmjet këtij projektligji synohet ratifikimi i marrëveshjes së huas nëpërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim, për financimin e programit “Aftësia ripërtëritëse e parë dhe zhvillimi i gjelbër-hua për politikën e zhvillimit”, që mundëson financimin nëpërmjet një kredie, në formën e mbështetjes buxhetore nga Banka Botërore në shumën 110.8 milionë euro. Si rrjedhojë e goditjeve të njëpasnjëshme qeveria ka programuar një agjendë reformash në kuadër të rritjes së qëndrueshmërisë së vendit ndaj goditjeve të ardhshme, duke e vendosur kështu fokusin në një trajektore zhvillimi më të gjelbër dhe të qëndrueshme në përputhje me aspiratat dhe vizionin e vendit për anëtarësimin në Bashkimin Europian.

Objektivi i këtij programi është të mbështesë përpjekjet e qeverisë në tri fusha kryesore: forcimin e qëndrueshmërisë të sektorëve; forcimin e kuadrit të tregut të energjisë, rritjen e kapaciteteve të energjisë së rinovueshme dhe efikasitetin e energjisë; mbrojtjen e mjedisit, si dhe minimizimin e ndikimit të ndryshimeve klimaterike.

Shtylla e parë, mbështet zgjerimin e bazës tatimore, forcimin e mekanizmave për zbutjen e rreziqeve nga fatkeqësitë natyrore, përmirësimin e qëndrueshmërisë së investimeve publike nga ndryshimet klimaterike dhe rritjen e efektivitetit të programeve të ndihmës sociale.

Shtylla e dytë, mbështet rritjen e kapaciteteve të energjisë së rinovueshme dhe eficiencën e përdorimit të energjisë në sektorin publik.

Shtylla e tretë, mbështet legjislacionin e ri për të minimizuar ndotjen e mjedisit, si dhe rregulloret për të vendosur një mekanizëm monitorimi, raportimi dhe verifikimi për gazrat serë. Kjo kredi është në formën e mbështetjes buxhetore, pra shkon për financimin e përgjithshëm të buxhetit të shtetit dhe deficitit të përgjithshëm të tij, dhe është nga Banka Botërore, pra ka kushte shumë më të buta sesa kreditë tregtare. Është punuar për reformat në bashkëpunim me Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë, Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë, si dhe me Ministrinë e Mjedisit.

Projektligji është në përputhje me nenet 81, pika 1, dhe 100 të Kushtetutës, dhe nenin 17 të ligjit nr.43/2016 “Për marrëveshjet ndërkombëtare në Republikën e Shqipërisë”.

Kredia është parashikuar në buxhetin e vitit 2023, ndërkohë që për termat financiarë, siç thashë, të butë, do të ketë një maturim prej 18 vitesh, duke përfshirë një periudhë pa pagesë principalesh prej 5 vitesh dhe një interes të përcaktueshëm mbi bazën e tregut në momentin e disbursimit, bazuar në normën referencë euribor, me një marzh fiks prej 1,17%. Në këtë marrëveshje huaje parashikohen, gjithashtu, tarifë menaxhimi dhe komision angazhimi prej 0,5 % në vit të shumës së padisbursuar të huas.

Ju faleminderit!

Baftjar Zeqaj – Përsëndetje! Besoj se po dëgjohem.

Siç u theksua edhe nga përfaqësuesja e Ministrisë, ky projektligj do t’i shërbejë financimit të projektit “Aftësia ripërtëritëse e parë dhe zhvillimi i gjelbër-hua për politikën e zhvillimit”.

Projektligji është propozim i Këshillit të Ministrave dhe Komisioni për Veprimtarinë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin e shqyrton atë në cilësinë e komisionit për dhënie mendimi.

Qëllimi dhe përmbajtja e projektligjit është që të mundësojë financimin e projektit në shumën 110 milionë e 800 mijë euro. Kjo kredi është në formën e mbështetjes buxhetore, që u theksua edhe nga përfaqësuesja e ministrisë, dhe mbështet financimin e përgjithshëm të buxhetit të shtetit. Agjenda e qeverisë mbështetet nga financimi programatik i politikës së zhvillimit; do të operohet në dy operacione dhe ka të bëjë me krijimin e një ekonomie më ripërtëritëse, e një ekonomie që zgjerohet drejt energjisë të rinovueshme dhe që i trajton në kohë shqetësimet e ngutshme mjedisore.

Edhe në këtë rast kredia që gjenerohet nga Banka Botërore, ashtu si edhe kreditë e mëparshme të përfituara prej këtij partneri ndërkombëtar, do të jetë një kredi koncesionare me kushte relativisht mjaft më të buta sesa një kredi tregtare.

Për këtë operacion të parë financiar, po si primar i matricës së masave reformuese, që kushtëzojnë përfitimin e kësaj kredie koncesionare nga Banka Botërore, do të jenë ndryshimet e nevojshme ligjore që janë të domosdoshme për progresin në lidhje me aspektet e sipërpërmendura.

Në operacionin e dytë financiar, i cili potencialisht pritet të zbatohet gjatë vitit tjetër, pra gjatë vitit 2024, Shqipëria do të mund të përfitojë një tjetër kredi të butë. Institucionet zbatuese janë Ministria e Financave dhe Ekonomisë. Termat e marrëveshjes: është shuma 110,8 milionë euro, interesi është 1,17 % dhe maturimi do të jetë 18 vjet. I ftoj kolegët që ta miratojnë këtë akt marrëveshje.

Arben Pëllumbi – Faleminderit, zoti Beqaj!

Ka pyetje? Nuk ka.

Kalojmë në procesin e votimit.

Kush është dakord në parim me projektligjin “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim për financimin e projektit “Aftësia ripërtëritëse e parë dhe zhvillimi i gjelbër-hua për politikën e zhvillimit”? Dakord.

Kush është dakord me nenin 1? Dakord.

Kush është dakord me nenin 2? Dakord.

Kush është dakord në tërësi me projektligjin? Dakord.

Faleminderit, kolegë!

Mbledhja për sot mbyllet këtu. Për mbledhjen e ardhshme do t’ju njoftojmë. Ditë të mbarë, të gjithëve!

MBLEDHJA MBYLLET