



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
KONTROLLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS

Nr. 651/9 Prot.

Tiranë, më 17.02.2021

Miratohet

K R Y E T A R

Raport Auditimi Performance
“MANAXHIMI I TRANSPORTIT
HEKURUDHOR NË SHQIPËRI”

ARBEN SHEHU



Drejtor i Departamentit me Autorizim

A. G

Shkurt 2021

**RAPORT PËRFUNDIMTAR I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
“MANAXHIMI I TRANSPORTIT HEKURUDHOR NË SHQIPËRI”**

Janar 2021

Auditimi është kryer në bazë të Programit të Auditimit të miratuar nga Kryetari i Kontrollit të Lartë të Shtetit me nr. 651/2 prot, datë 30.09.2020.

Faza studimore e auditimit nisi më datë 02.07.2020 me shkresat njoftim-fillim auditimi nr. 651, 651/1 prot, dhe përfundoi më datë 30.09.2020.

Faza në terren e auditimit nisi më datë 30.09.2020 me programin e auditimit cituar më lart dhe përfundoi më datë 30.10.2020.

Projekt-raporti i auditimit mori formë përfundimtare më datë 27.11.2020 dhe me shkresën nr. 651/5 dhe 651/6 prot, datë 27.11.2020 iu përcoll subjekteve nën auditim:

1. Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë;
2. Hekurudha Shqiptare Sh.A.

Në respektim të afatit 1-mujor, grupi i auditimi priti observacionet nga subjektet nën auditim, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Hekurudha Shqiptare Sh.A. dhe asnjë nga këto subjekte nuk paraqiti observacione.

Raporti përfundimtar është hartuar nga:

1. A. G., Kryeauditues (Përgjegjës grupi);
2. E. V. Audituese e Lartë (Anëtare);
3. M. K. Audituese e Parë (Anëtare);
4. E. M. Audituese e Dytë (Anëtare).

Dosja audituese kaloi në vlerësimin e Drejtorit të Departamentit të Auditimit të Performancës, Drejtorit të Drejtorisë së Standardeve dhe Sigurimit të Cilësisë, dhe më pas iu përcoll Kryetarit për Vendimin Përfundimtar.

PËRMBAJTJA

1.RËNDËSIA E AUDITIMIT	7
1.1 KONTEKSTI I PROBLEMIT SOCIAL.....	7
1.2 STRATEGJIA E KLSH-SË NË AUDITIMET E PERFORMANCËS	11
1.3 AUDITIME TË MËPARSHME NË KËTË FUSHË	12
1.4 SUBJEKTI NËN AUDITIM	12
<i>1.4.1 Hyrje</i>	<i>14</i>
<i>1.4.2 Politikat e Institucionit</i>	<i>17</i>
<i>1.4.3 Pesha në buxhet</i>	<i>18</i>
<i>1.4.4 Risqet e aktiviteteve të subjekteve</i>	<i>21</i>
<i>1.4.5 Rëndësia e produkteve të subjektit</i>	<i>23</i>
<i>1.4.6 Feedback-u i subjektit në fazën e terrenit</i>	<i>23</i>
2. QASJA DHE DETAJET E AUDITIMIT.....	23
2.1 OBJEKTIVI DHE PROBLEMI I PERFORMANCËS.....	23
<i>2.1.1 Fokusimi dhe përkufizimi i problemit</i>	<i>24</i>
<i>2.1.2 Objektivi i auditimit</i>	<i>26</i>
2.2 PËRKUFIZIMET DHE TERMINOLOGJIA	26
2.3 BURIME TË KRITEREVE	27
<i>2.3.1 Kriteret politike</i>	<i>27</i>
<i>2.3.2 Kriteret teknike</i>	<i>27</i>
<i>2.3.3 Kriteret e monitorimit dhe raportimit</i>	<i>27</i>
<i>2.3.4 Krite të tjera</i>	<i>27</i>
2.4 PIRAMIDA E PYETJEVE AUDITUESE	29
2.5 QASJA/METODOLOGJIA E AUDITIMIT.....	30
<i>2.5.1 Metodatat/teknikat audituese</i>	<i>30</i>
2.6 REZULTATET E PARASHIKUARA.....	30
<i>2.6.1 Impakti për Kuvendin dhe Qeverinë</i>	<i>30</i>
<i>2.6.2 Impakti për publikun dhe palët e interesit.....</i>	<i>31</i>
<i>2.6.3 Forma e publikimit.....</i>	<i>31</i>
3. SHTJELLIMI I PYETJEVE DHE NËNPYETJEVE	32
3.1 A JANË EFEKTIVE POLITIKAT NË LIDHJE ME TRANSPORTIN HEKURUDHOR?.....	32
<i>3.1.1 A kanë siguruar strukturat përgjegjëse zbatimin e kuadrit ligjor/rregullator?</i>	<i>32</i>
3.2 A KANË SIGURUAR INVESTIMET PËR PERIUdhËN 2016-2019 ZHVILLIMIN E SEKTORIT HEKURUDHOR?.....	42
<i>3.2.1 A ka qenë e mjaftueshme mbështetja financiare për të arritur objektivat në sektorin hekurudhor?</i>	<i>42</i>
<i>3.2.2 A është përmirësuar cilësia e shërbimit dhe siguria në sektorin hekurudhor gjatë periudhës 2016-2019?...54</i>	
4. PËRMBLEDHJE.....	71
5. ANEKS (FOTO TË TJERA QË TREGOJNË GJENDJEN E RËNDUAR TË HEKURUDHAVE).....	75
6.GRUPI I PUNËS DHE PËRGJEGJËSITË HIERARKIKE.....	79

LISTA E SKEMAVE DHE TABELAVE

Skema 1: Indikatorët e performancës hekurudhore	11
Skema 2: Ndërveprimi i aktorëve kryesorë në sektorin hekurudhor	13
Skema 3: <i>Organigrama e pjesshme e MIE</i>	15
Skema 4: <i>Organigrama e HSH</i>	16
Skema 5: <i>Modeli Input - Output</i>	25
Tabela 1: Zhvillimi i numrit të mallrave dhe pasagjerëve në rrjetin hekurudhor shqiptar	9
Tabela 2: Pesha që zë programi “Transporti Hekurudhor” në buxhetin e MIE	18
Tabela 3: Pesha që zë programi “Transporti Hekurudhor” në buxhetin e shtetit.....	19
Tabela 4: Investimet e brendshme dhe shpenzimeve korrente të realizuara kundrejt planifikimit ..	19
Tabela 5: Investimi i brendshëm i realizuar kundrejt atij të planifikuar për HSH. Sh.a.	19
Tabela 6: Pesha e subvencioneve në totalin e investimeve të brendshme + korrente	20
Tabela 7: Raport- Analiza Financiare e Hekurudhës Shqiptare ndër vite	20
Tabela 8: Analiza e Riskut	22
Tabela 9: Investimet e huaja të alokuara në sektorin e hekurudhës dhe tvsh e paguar nga buxheti i shtetit, për periudhën 2016-2019.....	43
Tabela 10: Buxheti i vitit 2018, për programin “Transporti Hekurudhor”	44
Tabela 11: Financimet e huaja (plani) për vitin 2019.....	44
Tabela 12: Totali i fondeve të alokuara për sektorin e hekurudhës për periudhën 2016-2019.....	46
Tabela 13: Realizimi i veprimeve prioritare hekurudhore sipas Strategjisë Sektoriale të Transportit 2016-2020	48
Tabela 14: Fondet e alokuara për sektorin hekurudhor sipas veprimeve prioritare të strategjisë	52
Tabela 15: Numri i udhëtarëve që kanë përdorur transportin hekurudhor për periudhën 2016-2019	56
Tabela 16: Të ardhurat nga transporti i udhëtarëve për periudhën 2016-2019	57
Tabela 17: Të ardhurat nga transporti i udhëtarëve kundrejt të ardhurave gjithsej.....	58
Tabela 18: Raporti udhëtar/km banor	58
Tabela 19: Udhëtarë për 1 milion banorë	59
Tabela 20: Volumi i mallrave të transportuara nga HSH-ja për periudhën 2016-2019	60
Tabela 21: Të ardhurat e siguruara nga HSH-ja nga transporti i mallrave për periudhën 2016-2019	60
Tabela 22: Numri i aksidenteve në rrjetin hekurudhor për periudhën 2016-2019	62

Tabela 23: Aksidentet në hekurudhë sipas vendit për periudhën 2016-2019	62
Tabela 24: Avaritë hekurudhore për periudhën 2016-2019	63
Tabela 25: Kalimet e paligjshme në linjën hekurudhore	65
Grafiku 1: Analiza financiare e HSH. SH. A.....	21
Grafiku 2: TOTALI I FONDEVE TË ALOKUARA PËR SEKTORIN E HEKURUDHËS PËR PERIUDHËN 2016-2019.....	47
Grafiku 3: Transporti i udhëtarëve për vitet 2017- 2018.....	59
Harta 1: Rrjeti hekurudhor i administruar nga Hekurudha Shqiptare (majtas) dhe ALBRAIL (djathtas).....	10
Foto 1: Aksidenti i ndodhur më datë 21.10.2020 në kalesën e pa miratuar, Kavajë	63
Foto 2: Kalesë e pa miratuar, në Mamurras	65
Foto 3: Kalesë e pa miratuar, në Vorë	65
Foto 4: Rrethim i shinave të trenit brenda oborrit	65
Foto 5: Shtëpi e ndërtuar në afërsi me	65
Foto 6: Stacioni Hekurudhor, në Lushnje	75
Foto 7: Stacioni Hekurudhor, në Mamurras	75
Foto 8: Stacioni Hekurudhor, në Milot	76
Foto 9: Stacioni Hekurudhor, në Ishëm	76
Foto 10: Ura hekurudhore në Ishëm	76
Foto 11: Hekurudha mbi lumin Kir, në Shkodër	77
Foto 12: Stacioni Hekurudhor Vorë.....	77
Foto 13: Stacioni Hekurudhor Shkodër.....	78
Foto 14: Stacioni Hekurudhor Ishëm	78
Foto 15: Stacioni Hekurudhor Vlorë.....	79

✂ LISTA E SHKURTIMEVE

HSH	Hekurudha Shqiptare
DIH	Drejtoria e Inspektimeve Hekurudhore
IT	Instituti i Transportit
BE	Bashkimi Evropian
3E	Ekonomiciteti, Eficienca, Efektivitet
KLSH	Kontrulli i Lartë i Shtetit
MIE	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
OBSH	Organizata Botërore e Shëndetësisë
INTOSAI	Organizata Ndërkombëtare e Institucioneve Supreme të Auditimit <i>(The International Organisation of Supreme Audit Institutions)</i>
ISSAI	Standardet Ndërkombëtare të Institucioneve Supreme të Auditimit <i>(International Standards of Supreme Audit Institutions)</i>
SST	Strategjia Sektoriale e Transportit
PKT	Plani Kombëtar i Transportit
INSTAT	Instituti i Statistikave
EUROSTAT	Sistemi Evropian i Statistikave
WBIF	Korniza e investimeve të Ballkanit Perëndimor <i>(Western Balkans Investment Framework)</i>
EIB	Banka Europiane e Investimeve <i>(European Investment Bank)</i>
VKM	Vendim i Këshillit të Ministrave
RRTT-E	Rrjeti i Transportit Trans-Evropian
OTEJL	Observatori i Transportit për Evropën Juglindore

1. RËNDËSIA E AUDITIMIT

Auditimi i performancës është një shqyrtim i pavarur, objektiv dhe i besueshëm i faktit nëse sipërmarrjet, sistemet, operacionet, programet, aktivitetet dhe organizatat qeveritare veprojnë në përputhje me parimet e ekonomicitetit, eficiencës dhe efektivitetit dhe nëse ekziston mundësia për përmirësim të mëtejshëm. Misioni i KLSH-së në Strategjinë e Zhvillimit 2018 - 2022¹ kërkon që si institucion i pavarur kushtetues, i ndërtuar që t'i shërbejë qytetarit shqiptar, të jetë “agjent” i Kuvendit dhe palëve të interesit duke i informuar në mënyrë të vazhdueshme, të paanshme dhe të plotë, mbi përgjegjshmërinë që qeveria dhe entet publike tregojnë në përdorimin e kontributit të taksapaguesve shqiptarë e duke kontribuar në përmirësimin e qeverisjes nëpërmjet luftës kundër korrupsionit. Strategjia, duke u bazuar në arritjet e Planit të mëparshëm Strategjik 2013 - 2017, vijon të menduarit strategjik dhe profesional, duke përcaktuar objektiva dhe plan pune, duke vepruar ndaj ndryshimeve të mjedisit dinamik ku vepron institucioni, për menaxhimin sa më të suksesshëm të sfidave dhe risqeve. Ky proces realizohet duke ruajtur vlerat dhe parimet e një institucioni suprem auditimi, të sanksionuara në Deklaratën e Limës, Magna Carta e SAI - ve, si dhe në Kushtetutën e Republikës së Shqipërisë.² Tema e përzgjedhur ka për qëllim të paraqes një studim mbi efektivitetin e veprimeve të ndërmarra nga institucionet përgjegjëse lidhur me menaxhimin e transportit hekurudhor, investimet dhe mirëmbajtjen e të gjitha asetëve përbërëse të sektorit hekurudhor. Një infrastrukturë hekurudhore efektive është e nevojshme për rrjedhshmërinë dhe lëvizshmërinë e sigurt të pasagjerëve dhe mallrave.³ Për të menaxhuar asetet e sektorit hekurudhor në mënyrë efektive dhe eficiente, rezultatet e funksionimit dhe aktivitetet e mirëmbajtjes duhet të maten dhe monitorohen me përpikmëri. Indikatorë të performancës (të cilat do të trajtohen më gjerësisht në vazhdim) janë zhvilluar për të mbështetur menaxherët e infrastrukturës hekurudhore në vendimmarrje⁴.

Rëndësia e këtij auditimi qëndron në pasqyrimin e gjendjes aktuale sektorit hekurudhor, si dhe në kontribuimin në përmirësimin e këtij sektori nëpërmjet gjenerimit të rekomandimeve përfundimtare. Nëpërmjet këtij auditimi KLSH synon t'i ofrojë taksapaguesve një raportim të besueshëm, të pavarur dhe objektiv mbi efektivitetin e veprimtarisë së institucioneve subjekt auditimi dhe efektivitetit të menaxhimit të transportit hekurudhor duke e krahasuar me praktikën më të mira ndërkombëtare, si një prioritet thelbësor në shërbim të qytetarëve.

1.1 KONTEKSTI I PROBLEMIT SOCIAL

Rrjeti hekurudhor shqiptar u ndërtua ndërmjet viteve 1947 dhe 1986 për t'i shërbyer industrisë shqiptare dhe transportit të udhëtarëve. Hekurudha Shqiptare (HSH) kryen shërbime për transportin e mallrave dhe udhëtarëve përmes një rrjeti prej afërsisht 420 km linjë hekurudhore nga të cilat:

- 350 km i përkasin një zone fushore me një pjerrësi që shkon deri në 9 m lartësi për 1000 m gjatësi,
- 30 km ndodhen në një zonë kodrinore me një pjerrësi që çon deri në 13 m lartësi për 1000 m gjatësi, dhe
- 40 km ndodhen në një zonë malore me një pjerrësi që çon deri në 18 m lartësi për 1000 m gjatësi.

Hekurudha lidh disa qytete të rëndësishme dhe lidhja më e rëndësishme për pasagjerët është linja Durrës- Tiranë. Për më tepër, ajo lidh Portin e Durrësit me zonat industriale dhe të minierave. Ka një lidhje hekurudhore me Malin e Zi përmes Hanit të Hotit, për momentin vetëm për transportin e mallrave. Nuk ka asnjë lidhje fizike hekurudhore mes Shqipërisë dhe vendeve fqinje të Kosovës,

¹ Miratuar me Vendim të Kryetarit të KLSH nr. 229, datë 31.12.2017 “Për Miratimin e Strategjisë së Zhvillimit të KLSH- së për Periudhën 2018 – 2022”.

² Nga “Mesazhi i Kryetarit të Kontrollit të Lartë të Shtetit”, në Strategjinë e Zhvillimit të KLSH-së për periudhën 2018 – 2022, faqe 4.

³ Management of the public railway infrastructure, Summary of Public Audit Report, National Audit Office of Lithuania, 2018, pg 1.

⁴ Performance Indicators of Railway Infrastructure, International Journal of Railway Technology, January 2012, page 6.

Maqedonisë së Veriut dhe Greqisë. Terminali kryesor i rrjetit është stacioni hekurudhor në Durrës. Pas vitit 1991, shumica e industrive që përdornin hekurudhën u mbyllën. Si rezultat, hekurudha humbi pothuajse të gjitha të ardhurat e saj dhe mbështetja e Qeverisë nuk ekzistonte më, pasi u përdor për të investuar në programet e përmirësimit të rrugëve dhe prioritetet e tjera të infrastrukturës. Rrjeti hekurudhor është krejtësisht i pa elektrifikuar⁵ dhe trenat tërhiqen nga lokomotiva me naftë. I tërë sistemi është zakonisht vetëm me një palë binarë me *by-passe*. Për shkak të mungesës së investimeve, infrastruktura hekurudhore është shumë e keqe, i mungojnë terminalët e zhvilluara mirë, binarët dhe linjat, me përjashtim të pjesës Durrës-Tiranë të Korridorit VII që është në kushte mesatare. Situata aktuale e sektorit hekurudhor shqiptar paraqitet si më poshtë:

- Të ardhurat kryesore të HSH-së vijnë nga aktiviteti i mallrave dhe udhëtarëve. Shërbimi hekurudhor për pasagjerët financohet nga shteti.
- Mallrat kryesore të transportuara në rrjetin shqiptar janë skrap, sheqer, vaj dhe lëndë të para për ndërtimin si dhe mallra industriale. Industria minerare është rritur dhe ka fituar rëndësi në vitet e fundit edhe në lidhje me eksportin e mallrave.
- Trenat e udhëtarëve janë shumë të ngadaltë dhe koha e udhëtimit ndërmjet qyteteve është shumë e gjatë. Edhe pse çmimet e biletave janë mjaft të ulëta pasagjerët preferojnë të lëvizin me makinë.
- Ka pasur disa projekte investimesh në infrastrukturën hekurudhore në 16 vitet e fundit, për shinat dhe vagonët e rinj. Megjithatë, nuk ka pasur rritje në vëllimet e mallrave ose kilometrat e pasagjerëve. Ky fakt tregon qartë se vetëm investimi në infrastrukturën hekurudhore nuk rrit automatikisht tërheqshmërinë e hekurudhës (siç supozohet shpesh në studimet e fizibilitetit dhe projektet e investimeve). Kjo është veçanërisht e vërtetë në sektorin hekurudhor.
- Investimet në sektorin hekurudhor mbeten prapa investimeve në sektorin e rrugëve. Fondet e pamjaftueshme dhe niveli i ulët i mirëmbajtjes janë arsyt kryesore për gjendjen e dobët të hekurudhave në Shqipëri.

Progres Raporti i Komisionit Evropian për Shqipërinë për vitin 2019 në Kapitullin e 14-të “Transporti” thekson se: *Kodi i ri hekurudhor u miratua në dhjetor 2016 dhe hyri në fuqi në janar 2018. Organet e pavarura për të hetuar aksidentet hekurudhore nuk janë ngritur ende. Financimi për mirëmbajtjen e infrastrukturës hekurudhore është i pamjaftueshëm, duke rezultuar në përkeqësimin e saj të vazhdueshëm. Nevojiten përpjekje të mëtejshme për të mbështetur planet e mirëmbajtjes hekurudhore për 2018-2022. Kodi i ri hekurudhor synon të rregullojë transportin hekurudhor duke ndarë funksionimin e trenave nga menaxhimi i infrastrukturës hekurudhore (nuk është arritur ende), në përputhje me *acquis* e BE. Legjislacioni zbatues për krijimin e strukturave dhe agjencive përkatëse, veçanërisht për Autoritetin Rregullator të Hekurudhave është duke u përgatitur⁶.*

Transporti hekurudhor në Shqipëri ka ardhur duke u ulur gjatë viteve. Kjo është reflektuar në vëllimet në rënie të trafikut hekurudhor si për atë të mallrave dhe atë të udhëtarëve, sidomos me mbylljen e stacionit hekurudhor të Tiranës që përpunonte rreth 50% të vëllimit vjetor të pasagjerëve. Vëllimi i transportit të mallrave ra deri në vitin 2013, por ka pasur një rritje në km ton të mallrave deri në 39,89 milion ton nga 22,97 milion ton në vitin 2014. Viti 2019 shënon edhe kulmin me numrin më të ulët të udhëtarëve për të gjithë dekadën e dytë të këtij mijëvjeçari.

⁵ Ligji Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, Neni 114

⁶ Progres - Raporti i Komisionit Evropian për Shqipërinë 2019, fq. 71.

TABELA 1: TRANSPORTI I MALLRAVE DHE PASAGJERËVE NË RRJETIN HEKURUDHOR SHQIPTAR 2011-2019⁷

Viti	Pasagjerët e mbartur në miliona	Pasagjer-kilometra në miliona	Ton peshë në miliona	Ton-km peshë në miliona
2011	0,453	18,230	0,317	50,121
2012	0,448	15,855	0,142	25,308
2013	0,329	11,725	0,150	22,974
2014	0,187	7,717	0,338	39,887
2015	0,180	6,990	0,190	23,12
2016	0,086	3,162	0,075	8,82
2017	0,065	2,443	0,150	25,28
2018	0,075	2,721	0,198	20,41
2019	0,059	2,056	0,107	19,18

Burimi: Strategjia Sektoriale e Transportit fq. 54 & Raportet Vjetore të HSH 2016, 2017, 2018, 2019.

Në tabelën e paraqitur më sipër tregohet qartazi se transporti hekurudhor gjatë viteve ka ardhur në ulje. Ndikim në ulje ka krijuar edhe mbyllja e stacionit hekurudhor të Tiranës, e cila përpunonte rreth 50 % të vëllimit vjetor të pasagjerëve. Vëllimi i transportit të mallrave në vitin 2016 ka patur uljen më të madhe krahasuar me vitet e tjera. Në vitin 2017 ka pësuar rritje 25,28 milion ton nga 8,82 milion ton në vitin 2016. Megjithatë transporti hekurudhor për vitet 2017- 2019 vijon të jetë në rënie krahasuar me vitet e mëparshme. Kjo rënie është reflektuar po ashtu edhe në vëllimet e transportit të pasagjerëve. Nga viti 2018 ka pasur një ulje në km pasagjer nga 2,721 milion pasagjer në 2,056 milion pasagjer në vitin 2019.⁸

Linjat hekurudhore kryesore funksionale për vitin 2019 kanë patur një gjatësi prej **352.48 km** dhe janë segmentet (perigonet) hekurudhore të mëposhtme:

- Linja Durrës – Rrogozhinë me gjatësi 34.64 km
- Linja Shkozë – Tiranë me gjatësi 28.30 km
- Linja Vorë – Hani i Hotit me gjatësi 119.74 km
- Linja Rrogozhinë – Xhyrë me gjatësi 80.90 km
- Linja Rrogozhinë – Fier me gjatësi 50.20 km
- Linja Fier - Vlorë me gjatësi 34.20 km
- Linja Fier - Uzina e naftës Fier me gjatësi 2.50 km
- Linja Vlorë-Petrolifera me gjatësi 1.8 km

Rrjeti hekurudhor i Shqipërisë është pronë e shtetit shqiptar dhe administrohet nga:

- Hekurudha Shqiptare e cila administron 365 km linja kryesore dhe 87 km linja dytësore; ALBRAIL SH.P.K, është themeluar më 13 Janar 2016 si shoqëri koncensionare dhe më 4 Shkurt 2016, nënshkroi kontratën me objekt “Koncesioni/Partneriteti Publik Privat të formës (ROT) për Rehabilitimin, Operimin dhe Transferimin e Infrastrukturës Hekurudhore Fier–Ballsh, Fier-Vlorë”, me Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës të Republikës së Shqipërisë. Në periudhën 2017- 2018 realizoi rehabilitimin e degëzimit hekurudhor të rafinerisë Fier, linjës hekurudhore që lidh stacionet e mallrave Fier dhe Vlorë dhe infrastrukturën hekurudhore në stacionet ndërmjetëse. U ndërtua në pjesën fundore të degëzimit të rafinerisë Fier një stacion ngarkimi për cisternat hekurudhore i cili do të

⁷ Shënim: Edhe pse jashtë kufirit kohor për të cilën jemi fokusuar në këtë auditim, grupi i auditimit ka paraqitur të dhëna edhe për vitet 2011-2015 për të ofruar një panoramë më të gjerë në kohë lidhur me shifrat e udhëtarëve dhe volumit të mallrave që transportohen në hekurudha.

⁸ Strategjia Sektoriale e Transportit fq. 54

mundësonte realizimin për herë të parë të transportit hekurudhor të naftës bruto nga Fieri në drejtim të terminalit të Petrolifera Italo – Albanese në Vlorë.⁹

HARTA 1: RRJETI HEKURUDHOR I ADMINISTRUAR NGA HEKURUDHA SHQIPTARE (MAJTAS) DHE ALBRAIL (DJATHTAS)



Burimi: Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor, Raporti Vjetor 2019 fq. 6

Sa i përket sipërmarrësve hekurudhorë ata ndahen në sipërmarrës hekurudhorë publike dhe privatë. Sipërmarrësit hekurudhorë publikë janë:

- Njësia e Biznesit të Mallit;
- Njësia e Biznesit të Udhëtarit;
- Njësia e Shërbimit të Mjeteve Lëvizëse.

Sipërmarrësit hekurudhorë jo publikë janë:

- Shoqëria koncensionare “Albrail” sha;

Shoqëria koncensionare “ALBRAIL” sha ka në administrim 73.2 km vijë hekurudhore të rrjetit hekurudhor shqiptar dhe ka në funksion të plotë vijat hekurudhore Fier-Vlorë-Petrolifera dhe Fier-UPN, me gjatësi totale 48.7 km. Linja Fier-Ballsh me gjatësi 24.5 km nuk ka filluar ristrukturimin. Aktualisht është jashtë funksionit për arsye sigurie.

- Operatori “Beton Plus” sha;

Stacioni hekurudhor i operatorit “Beton plus” është ndërtuar me dy linja. Linjat hekurudhore dhe ndërrueset janë në gjendje të mirë teknike. Stacioni duhet të pajiset me peshore. Duhet të vihet në funksion godina e ndërrueses në perigonin Koplik- Bajzë. Lokomotiva Seria 744 (prodhim rus) diesel hidraulik. Diesel-Hidraulik me 4-akse. Ky transportues i ka vagonët në pronësi të saj. Në përdorim ka vetëm një tip vagoni VS, model 31-638, me 4 akse (dy karreta), frenim të njëanshëm, prodhuar në ish BRSS dhe janë vënë në përdorim në vitin 1976. Karretat e këtij tipi vagoni janë model 18-100 (me susta qëndrore). “Beton Plus” shfaq probleme në mirëmbajtjen e tyre sepse nuk ka kapacitete të mjaftueshme.

- Shoqëria “Albametall” nuk ka operuar dhe nuk ka zhvilluar aktivitetet.

Indeksi i performancës hekurudhore

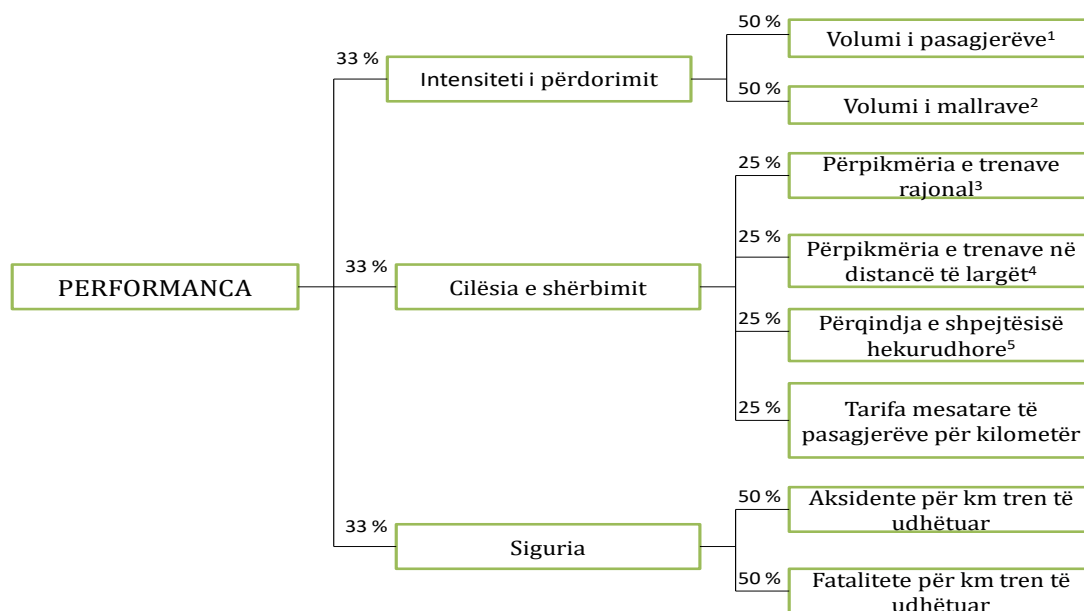
Indeksi i performancës hekurudhore RPI (Railway Performance Index) mundëson një krahasim gjithëpërfshirës të operacioneve hekurudhore evropiane duke marrë në konsideratë tre komponentët kritikë të performancës hekurudhore: intensitetin e përdorimit, cilësinë e shërbimit dhe sigurinë.

⁹ <http://albrail.al/rreth-nesh/>

Siguria dhe cilësia e shërbimit (veçanërisht përpikmëria) janë faktorët më të rëndësishëm në performancën e sistemit hekurudhor. Vendet që përjetojnë një ulje të performancës hekurudhore zakonisht kanë pasur probleme sa i takon aspektit të sigurisë hekurudhore, ndërsa ato me përmirësim të performancës zakonisht kanë përjetuar një rritje në cilësinë e tyre të shërbimit. RPI mat performancën e sistemeve hekurudhore në tre dimensione si për trafikun e pasagjerëve ashtu dhe të mallrave¹⁰:

- **Intensiteti i përdorimit.** Deri në çfarë mase përdoret transporti hekurudhor nga udhëtarët dhe kompanitë e mallrave?
- **Cilësia e Shërbimit.** A janë trenat të përpiktë dhe të shpejtë, dhe a është udhëtimi hekurudhor i papërbalueshëm?
- **Siguria.** A i përmbahet sistemi hekurudhor standardeve më të larta të sigurisë?

SKEMA 1: INDIKATORËT E PERFORMANCËS HEKURUDHORE



Volumi i pasagjerëve¹ = numri i pasagjerëve i shumëzuar nga kilometrat e udhëtuar e ndarë nga popullsia e vendit

Volumi i mallrave² = ton i mallrave shumëzuar nga kilometrat e udhëtuar e ndarë nga popullsia e vendit

Përpikmëria e trenave rajonal³ = Përqindja e përjetuar në më pak se 5 minuta vonesë

Përpikmëria e trenave në distancë të largët⁴ = Përqindja e përjetuar në më pak se 15 minuta vonesë

Përqindja e shpejtësisë hekurudhore⁵ = pjesa e trafikut në distancë të largët (numri i pasagjerëve shumëzuar me kilometrat e udhëtuar)

Burimi: The 2017 European Railway Performance Index, Përpunoi: Grupi i auditimit

1.2 STRATEGJIA E KLSH-SË NË AUDITIMET E PERFORMANCËS

Kontrolli i Lartë i Shtetit, në kuadër të objektivave të parashtruara në Strategjinë e Zhvillimit Institucional 2018-2022, në zbatim të standardeve ndërkombëtare të auditimit (ISSAI) dhe praktikave më të mira evropiane, si një ndër sfidat kryesore të tij ka përcaktuar shtimin e numrit të auditimeve të performancës dhe përmirësimin e cilësisë së këtyre auditimeve.

¹⁰ The 2017 European Railway Performance Index, The Boston Consulting Group, 2017, page 4

Auditimet e performancës vlerësojnë nëse synimet e politikave dhe skemat qeverisëse lidhen me problemet reale të shoqërisë dhe shqetësimet e palëve të interesit, duke dhënë një informacion shumë më të gjerë mbi ecurinë e të gjithë projekteve dhe programeve në entet publike të audituara. Këto auditime kryhen duke u bazuar tek Standardet Ndërkombëtare ISSAI dhe Udhëzuesi i Auditimit të Performancës (ISSAI 300, 3000, 3100 & 3200), Manuali i Auditimit të Departamentit të Performancës, Indikatorët e Performancës sipas eksperiencës britanike dhe praktikat më të mira audituese në Evropë, të cilët shërbejnë si udhërrëfyes për konceptimin, planifikimin, kryerjen, konkludimin dhe ndjekjen e rekomandimeve të auditimit të performancës. Këto dokumente përmbajnë një numër udhëzimesh dhe informacionesh që marrin në konsideratë kushtet specifike dhe karakteristikat e çdo auditimi performance. Kontrolli i Lartë i Shtetit, duke synuar realizimin e misionit të tij, si institucion që ofron një ekspertizë të pavarur në ndihmë të një menaxhimi sa më të përgjegjshëm në shërbim të qytetarëve, jep një informacion shumë më të gjerë mbi ecurinë e të gjitha projekteve dhe programeve të institucioneve dhe enteve publike të audituara. Nëpërmjet auditimit të performancës synohet të analizohet ekonomiciteti, eficiensa dhe efektiviteti i programeve të ekzekutivit.

Në linjë me prioritetet e përcaktuar në Strategjinë e Zhvillimit Institucional 2018-2022 për auditimet e performancës, si: *fokusimi në çështje makro-ekonomike, krahas atyre mikro-ekonomike apo fokusimi në auditime procesi më shumë sesa auditime institucioni*¹¹, etj., KLSH ndërmori auditimin "Menaxhimi i Transportit Hekurudhor në Shqipëri", në fushën e Transportit. Si një çështje me ndikim të rëndësishëm në rimëkëmbjen dhe forcimin e financave të sektorit, KLSH nëpërmjet këtij auditimi synon të paraqesë situatën aktuale në lidhje me efektivitetin e institucioneve përgjegjëse në menaxhimin e sektorit hekurudhor, përdorimin eficient të fondeve që shkojnë në këtë sektor, si dhe të japë rekomandime për të përmirësuar aty ku është e mundur.

1.3 AUDITIME TË MËPARSHME NË KËTË FUSHË

Krahas disa auditimeve të përputhshmërisë të ushtruara në vitet e fundit në Hekurudhën Shqiptare sh.a. nga KLSH, në vitin 2013 është kryer gjithashtu një auditim performance me temë:

- "Performanca e Drejtorisë së Përgjithshme të Hekurudhave". Ky auditim është ushtruar në ish Drejtorinë e Përgjithshme të Hekurudhave (sot Hekurudha Shqiptare) dhe në ish Ministrinë e Transporteve dhe Infrastrukturës (sot Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë), pasi këto janë institucionet që kanë përgjegjësi direkt në ofrimin e këtij shërbimi.¹²

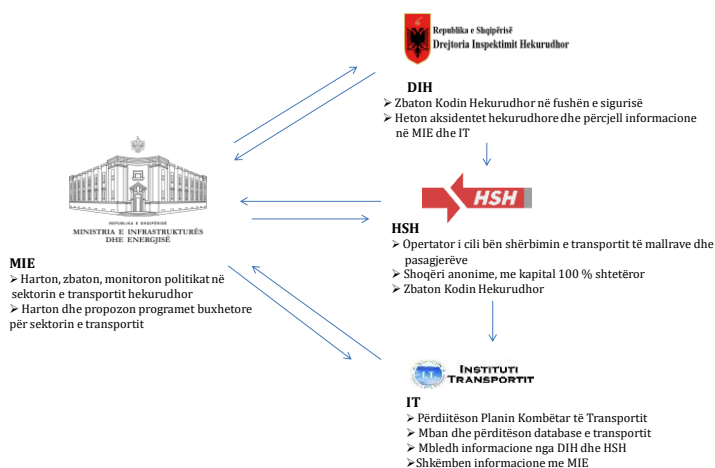
1.4 SUBJEKTI NËN AUDITIM

Identifikimi i autoriteteve dhe strukturave përgjegjëse, si dhe i rolit dhe aktiviteteve që ato kryejnë për të siguruar dhe garantuar një menaxhim efektiv dhe eficient të transportit hekurudhor është mjaft i rëndësishëm. Grupi i auditimit ka paraqitur nëpërmjet skemës nr. 2, ndërveprimin midis aktorëve dhe strukturave përgjegjëse në menaxhimin e transportit hekurudhor.

¹¹ Strategjia e Zhvillimit Institucional 2018-2022 KLSH, fq. 39

¹² http://www.klsh.org.al/web/njoftimi_per_web_hekurudha_shqiptare_1262.pdf

SKEMA 2: NDËRVEPRIMI I AKTORËVE KRYESORË NË SEKTORIN HEKURUDHOR



Burimi: Informacione zyrtare, subjektet nën auditim. Përpunoi: Grupi i auditimit

- *Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë*, është ministria përgjegjëse për sektorin hekurudhor¹³. Ajo propozon për miratim në Këshillin e Ministrave strategjinë 5- vjeçare për zhvillimin e infrastrukturës hekurudhore¹⁴. Ministria e ushtron veprimtarinë e saj në këto fusha përgjegjëse shtetërore:¹⁵

- Përgatitjen dhe zbatimin e objektivave e të politikave ekonomike të qeverisjes shqiptare për zhvillimin e transportit dhe infrastrukturës në të gjithë elementët përbërës të tij;
- Përcaktimin e tendencave e të prirjeve nga analizat statistikore në transport e infrastrukturë, hartimin e treguesve makroekonomikë të zhvillimit të përgjithshëm, si dhe hartimin, zbrërthimin dhe ndjekjen e treguesve të projekt programeve ekonomike, financiare e të investimeve;
- Drejtimin, menaxhimin, supervizionin dhe vendosjen e standardeve teknike të infrastrukturës së rrjeteve hekurudhore si dhe përcaktimin dhe vendosjen e standardeve për të gjitha llojet e mjeteve të transportit dhe organizimin e drejtimit të kontrollit shtetëror të sigurisë teknike në sferën e shfrytëzimit;
- Zhvillimin e hapësirës së nismës së lirë private në aktivitetet e shërbimit të llojeve të transportit si dhe krijimin e kushteve për një konkurrencë të drejtë ndërmjet llojeve të transportit, zhvillimin e konkurrencës në sistemin e licencimit;
- Shqyrtimin dhe propozimin në programimin e burimeve të financimit të brendshëm e të jashtëm (me donatorë të huaj dhe përmes partneritetit publik privat), për të mbuluar nevojën e zhvillimit të ndërtimit të infrastrukturës të transportit;
- Bashkërendimin e punës me ministrinë e tjera dhe institucionet ndërkombëtare financiare e shtete partnere të ndryshme për sigurimin e burimeve të domosdoshme të financimit në mënyrë që të krijojë mundësi zhvillimi dhe harmonizimi për të gjitha llojet e transportit, për të mbështetur zhvillimin e ekonomisë së vendit nëpërmjet përmirësimit të lëvizjes së mallrave dhe njerëzve;
- Drejtimin, përmirësimin, zgjerimin dhe zhvillimin e shërbimeve të informacionit në transport dhe infrastrukturë për sigurimin e burimit të të dhënave të gjithanshme e të vazhdueshme, për krijimin e kushteve lehtësuese të të gjithë përdoruesve dhe operuesve

¹³ Strategjia Sektoriale e Transportit dhe Plani i Veprimit 2016-2020, fq 53.

¹⁴ Ligji nr. 142/2016, datë 22.12.2016 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, Neni 11, pika 1.

¹⁵ http://energija.gov.al/wp-content/uploads/2018/10/Rregullore_e_brendshme_e_MTI.pdf

vendas e të huaj, si dhe të përshtatshme për t'u inkuadruar në sistemet evropiane të informacionit;

- Negocimin, përgatitjen dhe nënshkrimin (me autorizim të organeve kompetente) e marrëveshjeve të transportit dhe infrastrukturës, sipas llojeve, me shtete të ndryshme.

Hekurudha Shqiptare - HSH është operatori për Sistemin Hekurudhor të Shqipërisë dhe bën shërbimet e transportit për mallrat dhe pasagjerët. Hekurudha Shqiptare është një kompani hekurudhore e integruar horizontalisht, me karakteristikat kryesore të mëposhtme:

- Hekurudha Shqiptare funksionon nën statusin e një kompanie anonime me 100% të kapitalit në pronësi të shtetit;
- Për aspektet teknike, HSH-ja mbikëqyret nga MIE;
- Për aspektet financiare, HSH-ja mbikëqyret nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë;
- HSH është e ndarë në këto njësi biznesi si më poshtë:
 - Njësia e biznesit të transportit hekurudhor të mallrave, që operon vetëm brenda rrjetit të HSH-së;
 - Njësia e biznesit të transportit hekurudhor të udhëtarëve, që operon vetëm brenda rrjetit të HSH-së, si dhe;
 - Njësia e biznesit për menaxhimin e infrastrukturës, që është përgjegjëse për mirëmbajtjen, rinovimin, mbrojtjen e infrastrukturës hekurudhore, organizimin dhe rregullimin e trafikut hekurudhor të mallrave dhe udhëtarëve;
 - Njësia e Biznesit për Mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse, që është përgjegjëse për mirëmbajtjen dhe riparimin e mjeteve lëvizëse të lokomotivave dhe vagonëve¹⁶.

Drejtoria e Inspektimeve Hekurudhore (DIH) është nën kontrollin e drejtpërdrejtë të MIE dhe si e tillë është përgjegjëse për hartimin dhe zbatimin e ligjeve dhe rregulloreve dhe rregullave kombëtare në fushën e sigurisë hekurudhore. DIH është organi i vetëm që kontrollon sigurinë e hekurudhave në Shqipëri. Ajo është gjithashtu përgjegjëse për hetimin e aksidenteve hekurudhore, si dhe për kontrollin e zbatimit të kuadrit ligjor në aspektin e sigurisë¹⁷.

Misioni i Institutit të Transportit është:

- Të ruajë dhe përditësojë Planin Kombëtar të Transportit të Shqipërisë;
- Të krijojë dhe përditësojë një bazë të dhënash të sektorit të transportit, duke funksionuar si një depo qendrore e informacionit të sektorit të transportit dhe t'i ofrojë MTI-së të dhëna dhe instrumente analitike për zhvillimin e politikave dhe strategjive për sektorin;
- Të ndihmojë dhe këshillojë MTI-në për politikat sektoriale të transportit, strategjitë dhe reformat institucionale;
- Të ofrojë shërbime të tjera dhe aktivitete kërkimore për palë të treta për të gjitha llojet e transportit;
- Të marrë pjesë si koordinator i projektit apo partner lokal në projekte rajonale dhe ndërkombëtare në fushën e transportit¹⁸.

1.4.1 Hyrje

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë ka si mision “hartimin dhe zbatimin e politikës së përgjithshme shtetërore, në sektorin e planifikimit dhe zhvillimit urban, në sektorin e infrastrukturës dhe transportit.”¹⁹ Referuar Urdhrit të Kryeministrit nr. 72, dt. 27.04.2018, “Për miratimin e strukturës dhe të organikës së Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë”, MIE ka në përbërjen e saj Drejtorinë e Përgjithshme të Politikave dhe Zhvillimit të Infrastrukturës dhe

¹⁶ Strategjia Sektoriale e Transportit dhe Plani i Veprimit 2016-2020, fq 53

¹⁷ Strategjia Sektoriale e Transportit dhe Plani i Veprimit 2016-2020, fq 53

¹⁸ Strategjia Sektoriale e Transportit dhe Plani i Veprimit 2016-2020, fq 18

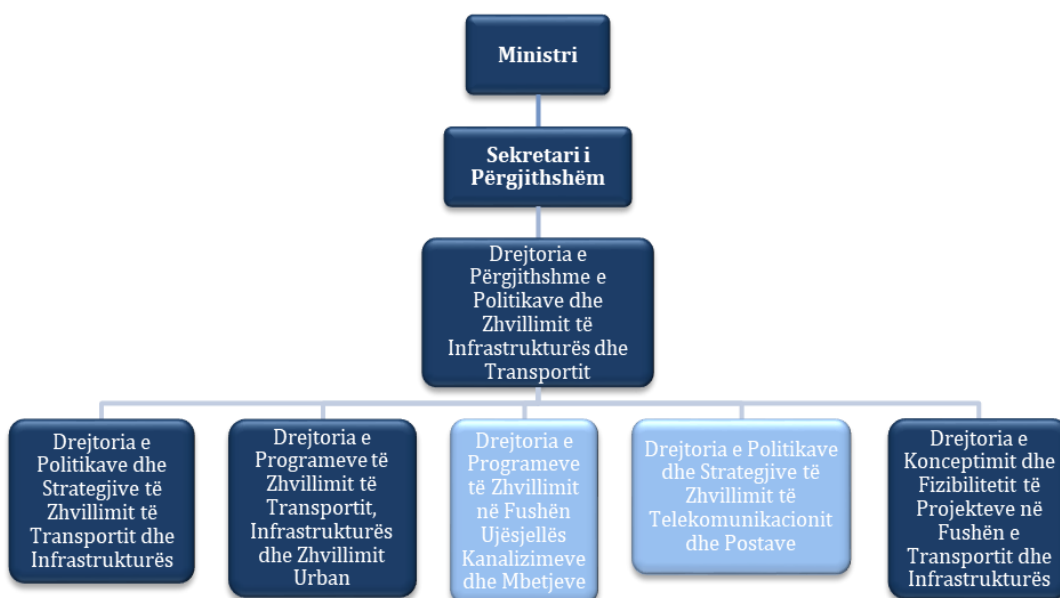
¹⁹ <https://www.infrastruktura.gov.al/misioni-2/>

Transportit, e cila ka në varësi 5 (pesë) Drejtori, 3 (tre) prej të cilave të ngarkuara me përgjegjësi dhe detyra për sektorin hekurudhor.

Drejtoritë e ngarkuara me përgjegjësi dhe detyra për sektorin hekurudhor janë:

- Drejtoria e Politikave dhe Strategjive të Zhvillimit të Transportit dhe Infrastrukturës e cila garanton cilësinë e kuadrit rregullator të fushës së përgjegjësisë të MIE-s, si dhe vënie në zbatim të akteve ligjore/rregullatore nga strukturat përkatëse.
- Drejtoria e Programeve të Zhvillimit të Transportit, Infrastrukturës, dhe Zhvillimit Urban e cila koordinon punën midis drejtorive në MIE, njësisë të zbatimit të projekteve, agjencie të huaja, për zbatimin më eficient të projekteve/programeve me financim të huaj dhe të brendshëm.
- Drejtoria e Konceptimit dhe Fizibilitetit të Projekteve në Fushën e Transportit dhe Infrastrukturës e cila koordinon dhe bashkërendon punën për identifikimin, inicimin, konceptimin dhe realizimin e projekteve të reja në fushën e zhvillimit të transportit dhe infrastrukturës, duke garantuar rritjen dhe zhvillimin e qëndrueshëm nëpërmjet linjave apo projekteve të reja, në përputhje me objektivat, programet dhe strategjitë e zhvillimit të ministrisë.

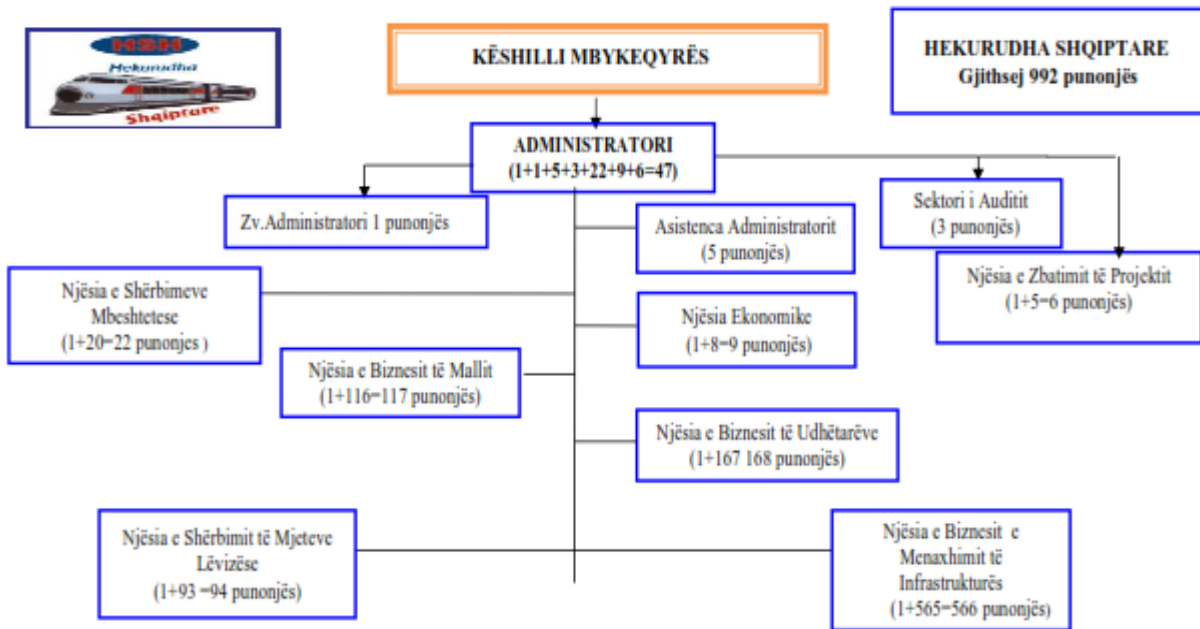
SKEMA 3: ORGANIGRAMA E PJESSHME E MIE



Burimi: MIE. Përpunoi: Grupi i auditimit

”Hekurudha Shqiptare “ Sh.A. është shoqëri anonime me kapital tërësisht shtetëror dhe që funksionon në bazë të ligjit nr. 9901 datë 14.04.2008 “Për tregtarët dhe shoqëritë tregtare”, Statutit të Shoqërisë “Hekurudha Shqiptare” Sh.a Durrës, Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë nr. 142 dt. 22.12.2016, Rregullorja për shfrytëzimin Teknik të Hekurudhave, miratuar nga Ministria e Transportit në vitin 1985, si dhe Ligji nr. 7961 datë 12.7.1995 "Kodi i Punës i Republikës së Shqipërisë" i ndryshuar. Struktura e HSH është si më poshtë:

SKEMA 4: ORGANIGRAMA E HSH



Burimi: HSH. Përpunoi: Grupi i auditimit

Sipas strukturës së miratuar, numri i punonjësve të HSH është në total 992. Struktura organizative e HSH, në përputhje me skemën bashkëlidhur, përbëhet nga:

- Administratori i Shoqërisë; (1 punonjës);
- ZV/Administratori i Shoqërisë; (1 punonjës);
- Zyra e Asistencës pranë Administratorit të Shoqërisë (5 punonjës);
- Njësia Ekonomike (9 punonjës);
- Njësia e Shërbimeve të Brendshme Mbështetës (22 punonjës);
- Njësia e Zbatimit të Projektit (6 punonjës);
- Njësia e Biznesit të Udhëtarëve (168 punonjës);
- Njësia e Biznesit të Mallrave (117 punonjës);
- Njësia e Biznesit të Menaxhimit të Infrastrukturës Hekurudhore (566 punonjës);
- Njësia e Shërbimit të Mjeteve Lëvizëse (94 punonjës);
- Sektori i Auditimit të Brendshëm (3 punonjës).

Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor ka përgjegjësi kontrollin e zbatimit të dispozitave të Kodit Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë. Kjo Drejtori, e cila është në varësi të MIE, ka për detyrë kontrollin e zbatimit të akteve ligjore dhe nënligjore dhe garantimin e zbatimit të rregullave për:

- a) mbrojtjen, mirëmbajtjen, remontin dhe rikonstruksionin e infrastrukturës hekurudhore;
- b) lëvizjen e sigurt të trenave;
- c) kontrollin teknik të mjeteve lëvizëse gjatë shfrytëzimit të tyre;
- ç) të gjitha procedurat e ndjekura gjatë pranimit për shfrytëzim të mjeteve hekurudhore²⁰.

DIH, kur vëren shkelje dhe parregullsi në zbatimin e dispozitave të kodit hekurudhor, merr këto masa:

- a) pezullon shfrytëzimin e vijave hekurudhore, të cilat paraqesin rrezikshmëri për lëvizjen e trenave dhe të mjeteve hekurudhore;

²⁰ Ligj nr.9317, datë 18.11.2004 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 78

- b) pezullon lëvizjen e trenave dhe të mjeteve hekurudhore, që nuk plotësojnë kushtet për një lëvizje të sigurt;
- c) ndërpret punimet në vijat hekurudhore dhe në brezin e vijës hekurudhore, nëse verifikon se këto punime rrezikojnë lëvizjen e trenave;
- ç) pezullon ngarkesat e parregullta të vagonëve;
- d) pezullon nga detyra punonjësën për veprime ose mosveprime në kundërshtim me rregullat. Në rast pezullimi të punonjësit, komunikon me eprorin më të afërt për zëvendësimin e tij.
- dh) njofton organet përkatëse për shkeljen e dispozitave të këtij Kodi.²¹

1.4.2 Politikat e Institucionit

MIE në përputhje me Kushtetutën dhe legjisllacionin është përgjegjëse për hartimin dhe zbatimin e politikave lidhur me zhvillimin e transportit hekurudhor, koordinimin e punës midis nën sektorëve, krijimin e një sistemi rregullator ligjor në përputhje të plotë me zhvillimin ekonomik të vendit dhe sigurimin e shërbimeve optimale të transportit. MIE është përgjegjëse për hartimin, ndjekjen dhe realizimin e strategjive dhe politikave në fushën e transportit hekurudhor në përputhje me zhvillimet kombëtare dhe rajonale bazuar në aktet ligjore e nënligjore dhe direktivat e BE-së. Drejtoria e Përgjithshme e Politikave dhe Zhvillimit të Infrastrukturës dhe Transportit është struktura përgjegjëse në hartimin e politikave, programeve të zhvillimit të projekteve në fushën e transportit hekurudhor. Kjo drejtori siguron, planifikon dhe negocion të gjitha objektivat e Strategjisë Sektoriale të Transportit 2016-2020. Më konkretisht ajo është përgjegjëse për:

- Hartimin e strategjisë sektoriale të transportit dhe planin e veprimit, përgatitjen e analizave dhe raporteve në përputhje me dokumentet e tjerë strategjikë si Planin Kombëtar të Transportit, Strategjinë Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim etj.
- Bashkëpunimin me Drejtorinë e Financës dhe Drejtorinë e Përgjithshme të Integritit për të koordinuar procesin brenda sektorëve dhe përgatitjen e Planit Buxhetor Afatmesëm për programet buxhetore që mbulon;
- Përgatitjen dhe miratimin të Sekretari i Përgjithshëm të programit të objektivave afatshkurtra dhe afatmesme, për përmirësimin e komponentëve që kanë të bëjnë me transportin hekurudhor;
- Hartimin e politikave të zhvillimit të transportit dhe infrastrukturës dhe ndjekjen e zbatimit e këtyre politikave në hallkat e varësisë;
- Bashkëpunimin me institucionet e varësisë (Hekurudha Shqiptare, Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor), dhe marrjen pjesë në hartimin e politikave të përgjithshme të zhvillimit dhe të investimeve të infrastrukturës.

Në Strategjinë Sektoriale të Transportit janë identifikuar prioritetet dhe objektivat strategjike për transportin hekurudhor gjatë periudhës 2016-2020²². Aty janë identifikuar dy prioritete strategjike, për këtë sektor:

- Reformimi i sektorit hekurudhor;
- Pozicionimi i Shqipërisë brenda tregut hekurudhor evropian si një aktor në korridoret e transportit të Evropës Jug-Lindore dhe Korridoret Hekurudhore të Mallrave (KHM-të).

Për prioritetin e parë strategjik, Reformimi i sektorit hekurudhor, në Strategjinë Sektoriale të transportit janë parashikuar dy objektiva:

- **Objektivi 1**, Krijimi i një legjisllacioni për një treg hekurudhor të hapur, të drejtë, jo-diskriminues, transparent dhe forcimi i kapaciteteve në të gjitha nivelet;
- **Objektivi 2**, Krijimi i kushteve të favorshme ligjore dhe institucionale për të tërhequr investimet e huaja në portet shqiptare.

²¹ Ligj nr. 9317, datë 18.11.2004 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 79

²² Strategjia Sektoriale e Transportit 2016-2020, fq 165-175.

Për të arritur Objektivin e parë janë parashikuar:

- Veprimi Prioritar Hekurudhor 1, Miratimi dhe zbatimi i efektshëm i kodit të ri hekurudhor në pajtim me Direktivat përkatëse të BE-së, veçanërisht Direktivën 2012/34/BE.
- Veprimi Prioritar Hekurudhor 2, Ndarja e Hekurudhës Shqiptare në operatorë për menaxhimin e infrastrukturës, mallrave dhe pasagjerëve.
- Veprimi Prioritar Hekurudhor 3, Krijimi i organeve për sigurinë e hekurudhave (siguria, licencimi, hetimi i aksidenteve) dhe organeve rregullatore të tregut (përfshirja e Organit Rregullator të Hekurudhave brenda Autoritetit të Konkurrencës) dhe trajnimi i personelit

Lidhur me Objektivin e dytë është parashikuar:

- Veprimi Prioritar Hekurudhor 4, Sqarimi i situatës në porte në lidhje me ligjet detare dhe hekurudhore (sqarimi i detyrave dhe kërkesave të koncesionarëve, menaxhimit të infrastrukturës hekurudhore dhe autoritetit të portit.

Për prioritetin e dytë strategjik, Pozicionimi i Shqipërisë brenda tregut hekurudhor evropian si një aktor në korridoret e transportit të Evropës Jug-Lindore dhe Korridoret Hekurudhore të Mallrave (KHM-të), në Strategjinë Sektoriale të Transportit është parashikuar:

- **Objektivi 3**, Rritja e konkurrencës dhe dukshmërisë së zgjerimeve të Korridoreve RRTT-E dhe Korridoreve OTEJL.

Lidhur me Objektivin e tretë janë parashikuar:

- Veprimi Prioritar Hekurudhor 5, Integrimi i Nismës për Akset Kryesore të OTEJL-së në sistemin e korridoreve të Rrjetit Hekurudhor Evropian (RRHE) dhe zbatimi i procedurave përkatëse të RRHE-së dhe KHM-së.
- Veprimi Prioritar Hekurudhor 6, Ngritja e korridoreve hekurudhore tërheqëse në brendësi të vendit për Portin e Durrësit në pajtim me Planin e Veprimeve të Nismës për Akset Kryesore të OTEJL-së dhe përfshirja aktive e porteve për promovimin dhe marketingun.
- Veprimi Prioritar Hekurudhor 7, Sigurimi i një niveli të lartë të mirëmbajtjes me një sistem parandalues të mirëmbajtjes në rrjetin kryesor dhe gjithëpërfshirës hekurudhor.

1.4.3 Pesha në buxhet

Sektori i transportit në Shqipëri ndahet në transport: rrugor, detar, hekurudhor dhe ajror. Vend të një rëndësie të madhe duhet të zërë zhvillimi dhe përdorimi sa më eficient i transportit hekurudhor. Në ekonominë e vendeve të zhvilluara, transporti hekurudhor është një prej sektorëve kyç.

TABELA 2: PESHA QË ZË PROGRAMI “TRANSPORTI HEKURUDHOR” NË BUXHETIN E MIE

000/ lekë

Viti/ Buxheti	2016	2017	2018	2019
Buxheti Total MIE	29,676,613	41,535,632	47,681,180	45,434,704
Buxheti për programin “Transporti Hekurudhor” (TH)	517,250	590,700	473,680	1,328,400
Buxheti Transporti Hekurudhor/ Buxheti MIE	1.74 %	1 %	1 %	2.92 %

Burimi: MIE dhe MFE, përpunoi Grupi i auditimit

Në tabelën e mësipërme janë paraqitur buxheti total i planifikuar për Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë si dhe buxheti i planifikuar për sektorin e Transportit Hekurudhor. Nga analizimi rezulton se buxheti total i MIE ka ardhur nga viti në vit në rritje, përjashtuar këtu viti 2019. Transporti Hekurudhor për vitin 2019 zë në buxhetin total të MIE- s 2.92 %. Në vitin 2019 buxhetit të planifikuar për sektorin e transportit hekurudhor i është dhënë përparësi duke qënë se është më i lartë krahasuar me vitet e tjera.

TABELA 3: PESHA QË ZË PROGRAMI “TRANSPORTI HEKURUDHOR” NË BUXHETIN E SHTETIT

000/lekë

Viti/Buxheti	2016	2017	2018	2019
Buxheti i Shtetit	264,141,978	283,299,687	306,174,422	308,078,194
Buxheti për programin “Transporti Hekurudhor”	517,250	590,700	473,680	1,328,400
<i>TH/Buxhetit të Shtetit</i>	<i>0.2%</i>	<i>0.2%</i>	<i>0.1%</i>	<i>0.4%</i>

Burimi: MFE, përpunoi Grupi i auditimit

Buxheti i planifikuar për Programin “Transportin Hekurudhor” paraqitet në vlera të qëndrueshme për vitet 2016, 2017 dhe 2018. Për vitin 2019 kemi pothuajse një trefishim të vlerës së planifikuar të Programit “Transporti Hekurudhor”.

TABELA 4: INVESTIMET E BRENDSHME DHE SHPENZIMEVE KORRENTE TË REALIZUARA KUNDREJT PLANIFIKIMIT

000/ lekë

Vitet	Investime të brendshme + Shpenzime Korrente (Plan)	Investime të brendshme + Shpenzime Korrente (Fakt)	Fakti/Plan
2016	517,306	497,396	96 %
2017	490,133	431,212	88 %
2018	473,891	460,722	97 %
2019	574,470	558,307	97 %

Në tabelën e mësipërme janë paraqitur totali i investimeve të brendshme dhe shpenzimeve korrente të planifikuara si dhe ato faktike. Nga analizimi i të dhënave të mësipërme vërehet se niveli i realizimit të investimeve të brendshme dhe shpenzimeve korrente është i lartë. Investimet e brendshme janë realizuar kryesisht për mirëmbajtjen e rrjetit hekurudhor.

TABELA 5: INVESTIMI I BRENDSHËM I REALIZUAR KUNDREJT ATIJ TË PLANIFIKUAR PËR HSH. SH.A.

000/ lekë

Viti	2016	2017	2018	2019
Planifikimi	110,000	68,000	50,000	153,500
Fakti	92,001	14,737	46,860	144,491
Realizimi	84%	22%	94%	94%

Burimi: MIE, përpunoi Grupi i auditimit

Në bazë të të dhënave të paraqitura në tabelën e mësipërme mund të themi që viti 2017 ka qenë viti më i dobët në realizim krahasuar me atë të planifikuar. Përgjatë viteve në vijim realizimi i financimit të brendshëm në vitin 2018 dhe 2019 ka pësuar rritje, vihet re se fondet e investuara me ato të planifikuara shkojnë në masën 94 %.

TABELA 6: PESHA E SUBVENCIONEVE NË TOTALIN E INVESTIMEVE TË BRENDSHME + KORRENTE

000/lekë

Vitet	Subvencione (fakt)	Investime të brendshme + Shpenzime Korrente (Fakt)	Subvencione/shpenzime korrente (%)
2016	390,000	497,396	78
2017	400,000	431,212	93
2018	400,000	460,722	87
2019	400,000	558,307	72

Shpenzimet korrente përbëhen nga shpenzime pagash dhe sigurimesh për DIH si dhe Subvencionet për HSH. Sh.a. Peshën më të madhe në totalin e investimeve të brendshme dhe shpenzimeve korrente e zënë subvencionet për HSH. Sh.a. Financimet e huaja dhe niveli i realizimit të tyre ka qenë një ndër fokusimet kryesore të grupit të auditimit mbi të cilat janë gjeneruar disa gjetje dhe konkluzione.

TABELA 7: RAPORT- ANALIZA FINANCIARE E HEKURUDHËS SHQIPTARE NDËR VITE

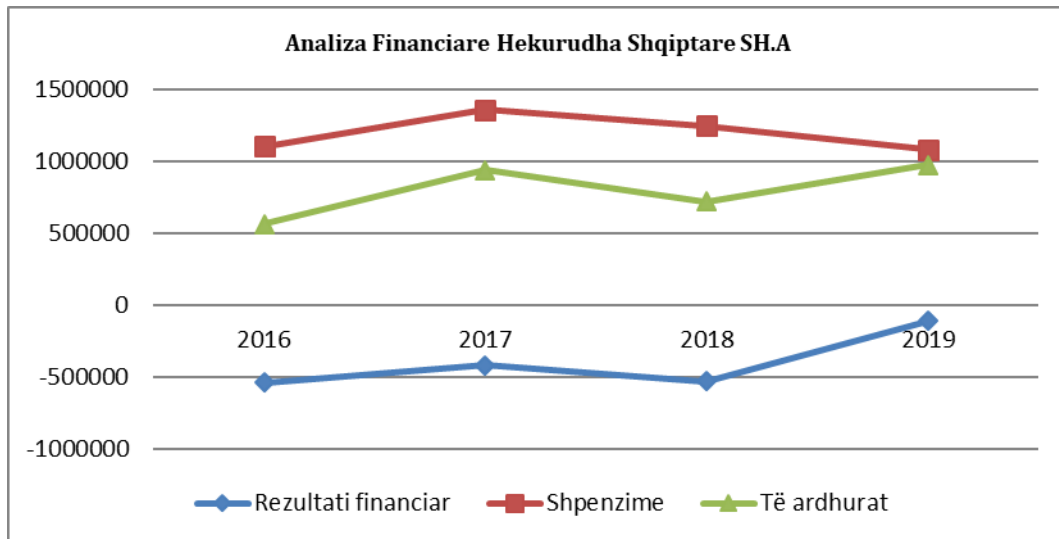
000/ lekë

Emërtimi	Realizimi Viti 2016	Realizimi Viti 2017	Realizimi Viti 2018	Realizimi Viti 2019
Të Ardhurat				
Transp.Mallra	65,649	155,458	142,856	112,913
Transp.Udhëtarëve	5,190	3,406	4,002	2,921
Të tjera	105,939	380,669	172,784	458,750
Subvencioni	390,000	400,000	400,000	400,000
Total i të Ardhurave	566,778	939,533	719,642	974,584
Shpenzimet				
Paga	342,534	354,700	341,389	352,275
Sig. Shoqërore	57,499	60,051	57,593	59,339
Amortizim	525,638	505,403	498,559	417,183
Lëndë djegëse	48,187	75,914	102,755	87,198
Materiale	41,754	48,171	31,776	9,923
Të tjera	90,079	312,658	214,809	157,153
Total i Shpenzimeve	1,105,691	1,356,897	1,246,881	1,083,071
Rezultati financiar	-538,913	-417,364	-527,239	-108,487

Burimi: HSH, përpunoi Grupi i auditimit

Tabela e mësipërme përmbledh analizën financiare të Hekurudhës Shqiptare në vitet 2016- 2019, ku janë përcaktuar të ardhurat dhe shpenzimet e Hekurudhës Shqiptare. Nga analizimi i të dhënave të mësipërme, rezultati financiar i llogaritur ndër vite shfaqet negative. Hekurudha Shqiptare vazhdon të jetë me humbje, megjithëse në vitin 2019 kemi një ulje të humbjes vjetore me 20 %.

GRAFIKU 1: ANALIZA FINANCIARE E HSH. SH.A



Burimi: HSH, përpunoi Grupi i auditimit

1.4.4 Risqet e aktiviteteve të subjekteve

Risqet e politikave dhe aktiviteteve të subjekteve të përfshira në këtë auditim, pra MIE, HSH dhe DIH kanë të bëjnë me vështirësitë dhe pengesat që ato hasin në realizimin e detyrave dhe funksioneve të përcaktuara në kuadrin ligjor e rregullator në fuqi. Për të kryer analizën e riskut, jemi mbështetur në analizën PESTLE duke marrë në konsideratë risqet e gjashtë fushave të ndryshme në të cilat shtrihet kjo analizë e respektivisht në nivelin politik, ekonomik, social, teknologjik, ligjor e mjedisor. Analiza PESTLE është një mjet i rëndësishëm që ndihmon në identifikimin e faktorëve që ndikojnë në funksionimin e një institucioni apo procesi të caktuar.²³ Gjatë përdorimit të kësaj analize është e rëndësishme që faktorët që ndikojnë në funksionimin e procesit për të cilën kjo analizë kryhet, jo vetëm të identifikohen por edhe të vlerësohen aty ku është e mundur. Kjo analizë krahas risqeve që lidhen me politikat është fokusuar edhe në risqet ekonomike, sociale e mjedisore duke qenë se transporti hekurudhor ndikon drejtpërsëdrejti në të tre këto fusha. Kujdes të veçantë i është kushtuar edhe sektorit të teknologjisë dhe impaktit që ai jep në transportin hekurudhor.

²³ www.free-management-ebooks.com, 2013 ISBN 978-1-62620-998-5

TABELA 8: ANALIZA E RISKUT²⁴

P Politik	E Ekonomik	S Social	T Teknologjik	L Ligjor	E Mjedisor
<ul style="list-style-type: none"> •Strategjia Sektoriale e Transportit. A •Ndryshimet në qeverisje sjellin ndryshime të Organikës të institucioneve përgjegjëse për sektorin hekurudhor, të cilat jo gjithmonë pasojnë përgjegjësitë e strukturave / departamenteve të caktuara në rregulloret/udhëzimet e mëparshme. D •Mungesë e Planit Kombëtar të Transportit për periudhën objekt auditimi. D 	<ul style="list-style-type: none"> •Mungesa e investimeve ndikon drejtpërsëdrejti në cilësinë e shërbimit dhe sigurinë hekurudhore. D •Raporti midis të ardhurave dhe shpenzimeve të HSH për vitet subjekt auditimi paraqitet gjithmonë negativ. D •Diferenca e investimeve midis sektorit hekurudhor ndaj atij rrugor është shumë e madhe. Investimet në sektorin hekurudhor për vitet 2016-2019 përbëjnë vetëm 3-4 % të investimeve totale në sektorin e transportit, ndryshe nga investimet në sektorin rrugor të cilat përbëjnë rreth 95 % të totalit të sektorit të transportit. D •Buxhet i limituar për HSH. D 	<ul style="list-style-type: none"> •Punësim i rreth 1000 punonjësve në total në sektorin hekurudhor. A •Aftësi e madhe për lëvizjen e mallrave dhe njerëzve. A •Paga e ulët dhe kushtet jo të favorshme të punës në sektorin hekurudhor nuk e bëjnë atraktiv këtë sektor për punësim. D •Koha e gjatë e udhëtimit si pasojë e lëvizjes së ngadaltë të trenave nuk e bëjnë tërheqës përdorimin e hekurudhave nga udhëtarët. D 	<ul style="list-style-type: none"> •Mosha mesatare e vjetër e trenave (40 vjeçare) ndikon në elementët e sigurisë hekurudhore, shpejtësisë së lëvizjes së trenave si dhe cilësisë së shërbimit. D •Mungesa e pajisjeve të sinjalizimit (sinjalistika) është tërësisht jashtë funksionit. D •Modernizimi i sektorit hekurudhor me qëllim zëvendësimin e mjeteve të vjetra me mjete të reja hekurudhore si dhe investimet në të gjithë elementët e rrjetit hekurudhor, si vija hekurudhore, trasetë, shinat, ballasti etj., do ta bënin më atraktiv përdorimin e transportit hekurudhor. D 	<ul style="list-style-type: none"> •Mungesa e Rregullores së Brendshme të Funksionimit të MIE. D •Mos zbatimi i Ligjit nr. 142/2016, datë 22.12.2016 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë vjen kryesisht si rezultat i mos krijimit me ligj të disa institucioneve publike të cituara në këtë kod. D •Rregulloret teknike të sektorit hekurudhor janë shumë të vjetra dhe nuk janë në përputhje me Ligjin nr. 142/2016 datë 22.12.2016 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë si dhe Ligjin nr. 9317, datë 18.11.2004 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë. D 	<ul style="list-style-type: none"> •Transporti hekurudhor shkakton më pak ndotje të mjedisit në krahasim me transportin automobilistik. A •Amortizimi i trenave në Shqipëri, mosha e tyre e vjetëruar, cilësia e keqe e naftës ndikojnë negativisht në mjedis duke ndotur ajrin. D •Prishja e stacionit hekurudhor të Tiranës (si rezultat i Projektit të Bulevardit të ri) ndikoi në uljen e numrit të udhëtarëve hekurudhorë. D

²⁴ Për të treguar ndikimin që çdo faktor ka mbi transportin hekurudhor, përbri tyre është vendosur shkronja **A**-Avantazh ose **D**-Disavantazh

1.4.5 Rëndësia e produkteve të subjektit

Sektori hekurudhor ka përjetuar një rënie të vazhdueshme në 10 vitet e fundit. Ai mund të përshkruhet si sektori hekurudhor më pak i zhvilluar dhe më pak tërheqës në Ballkanin Perëndimor (së bashku me sektorin hekurudhor të Kosovës)²⁵.

Hekurudha Shqiptare aktualisht po kalon situatën më të vështirë të dy dekadave të fundit. Sektori që dikur realizonte gati gjysmën e transportit të mallrave prej vitesh është në prag falimentimi. Për të mos e çuar drejt rrënimin të plotë shteti për vite me radhë po e mban këtë sektor me subvencione nga buxheti. Transporti i udhëtarëve është në nivelet më të ulëta historike, ai i brendshëm i mallrave është në krizë të plotë dhe i vetmi zë që sjell të ardhura, ndonëse në shifra modeste është transporti hekurudhor ndërkombëtar i mallrave. E gjithë kjo situatë rrjedh si pasojë e mos investimit të duhur në transportin hekurudhor, e keq menaxhimit si edhe prioritizimit të transportit automobilistik ndaj atij hekurudhor.²⁶

Në vitin e saj më të mirë, më 1982, HSH ka transportuar 8,500,000 tonë mallra ose 680,000,000 ton/km dhe 13,000,000 udhëtarë ose 780,000,000 udhëtarë/km. Nga të gjitha llojet e transporteve, transporti hekurudhor konsiderohet si më me leverdi nëse është i mirë organizuar. Kostoja e transportit të mallrave me hekurudhë, është vërtetuar se te ne është 2.7 deri 3 herë më e vogël se transporti automobilistik dhe 1.7 herë më e vogël se ai detar. Sot këto raporte mund të kenë ndryshuar, megjithëse është e vështirë të llogariten e të gjenden tregues të tillë. Ndryshimet e mëdha politike dhe ekonomike kanë dhënë një ndikim thelbësor në ecurinë e transportit hekurudhor. Ristrukturimi i ekonomisë ka ndryshuar kushtet e përgjithësimin të transportit dhe ka shkaktuar një zvogëlim të madh të volumit të mallrave të ofruara. Si rezultat i konkurrencës së lirë, por shpesh herë të pandershme me transportin rrugor për shkak të evazionit fiskal, hekurudhat kanë humbur një pjesë thelbësore të tregut të tyre tradicional. Gjithashtu, rënia e kërkesave për transportin hekurudhor ka ardhur si rezultat i ndërprerjes së punës në shumë ndërmarrje industriale, uzina metalurgjike e sidomos të mos funksionimit të minierave. Pjesëmarrja e shtetit në zhvillimin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës apo në rinovimin e mjeteve tërheqëse e lëvizëse ka shkuar në minimumin kritik. Mjetet kanë një moshë 40 vjeçare, krejtësisht jashtë kondicioneve teknike për shfrytëzim. Po kështu në vitet '90, Hekurudha Shqiptare dispononte gjithsej 68 lokomotiva. Nga këto ishin në përdorim 25 lokomotiva me moshë mesatare 22 vjeçare, ndërsa pjesa tjetër ishin në ruajtje. Që nga ato vite e deri më sot nuk është blerë asnjë mjet tjetër. Sot përdoren më pak lokomotiva, për shkak të rënies së volumit të punës dhe të amortizimit total të tyre²⁷.

1.4.6 Feedback-u i subjektit

Sa i përket bashkëpunimit të subjekteve nën auditim me grupin e auditimit për vënien në dispozicion të dokumentacionit të nevojshëm ka rezultuar si më poshtë:

- ✓ Subjektet MIE, Hekurudha Shqiptare SHA dhe Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor janë treguar bashkëpunues dhe janë përgjigjur në kohë e me përgjegjësi grupit të auditimit. Megjithatë, situata e krijuar nga pandemia COVID-19, ka ndikuar në procesin e marrjes dhe vjeljes së informacioneve në kohë duke qenë se disa prej subjekteve të sipërpërmendura kanë punuar me staf të kufizuar. Gjithësesi, kjo nuk ka ndikuar negativisht në respektimin e afateve të auditimit.

2. QASJA DHE DETAJET E AUDITIMIT

2.1 Objektivi dhe problemi i performancës

Auditimi me temë “Menaxhimi i transportit hekurudhor në Shqipëri” ka synuar të sigurojë një vlerësim të paanshëm dhe objektiv nëse burimet publike janë menaxhuar me përgjegjësi duke informuar publikun dhe Kuvendin e Shqipërisë mbi efektivitetin e veprimtarisë së institucioneve përgjegjëse për promovimin dhe menaxhimin efektiv të transportit hekurudhor në Shqipëri si dhe

²⁵ Strategjia Sektoriale e Transportit 2016-2020, fq 51

²⁶ Doktoraturë: Universiteti Aleksandër Moisiu - Durrës, Fakulteti i Shkencave Politiko - Juridike, M. Balla. “Performanca organizative në sektorin publik, Studim lidhur me hekurudhat shqiptare sh.a.”, 2017, fq 15

²⁷ Doktoraturë: Universiteti Aleksandër Moisiu - Durrës, Fakulteti i Shkencave Politiko - Juridike, M. Balla.

“Performanca organizative në sektorin publik, Studim lidhur me hekurudhat shqiptare sh.a.”, 2017, fq 17 – 18.

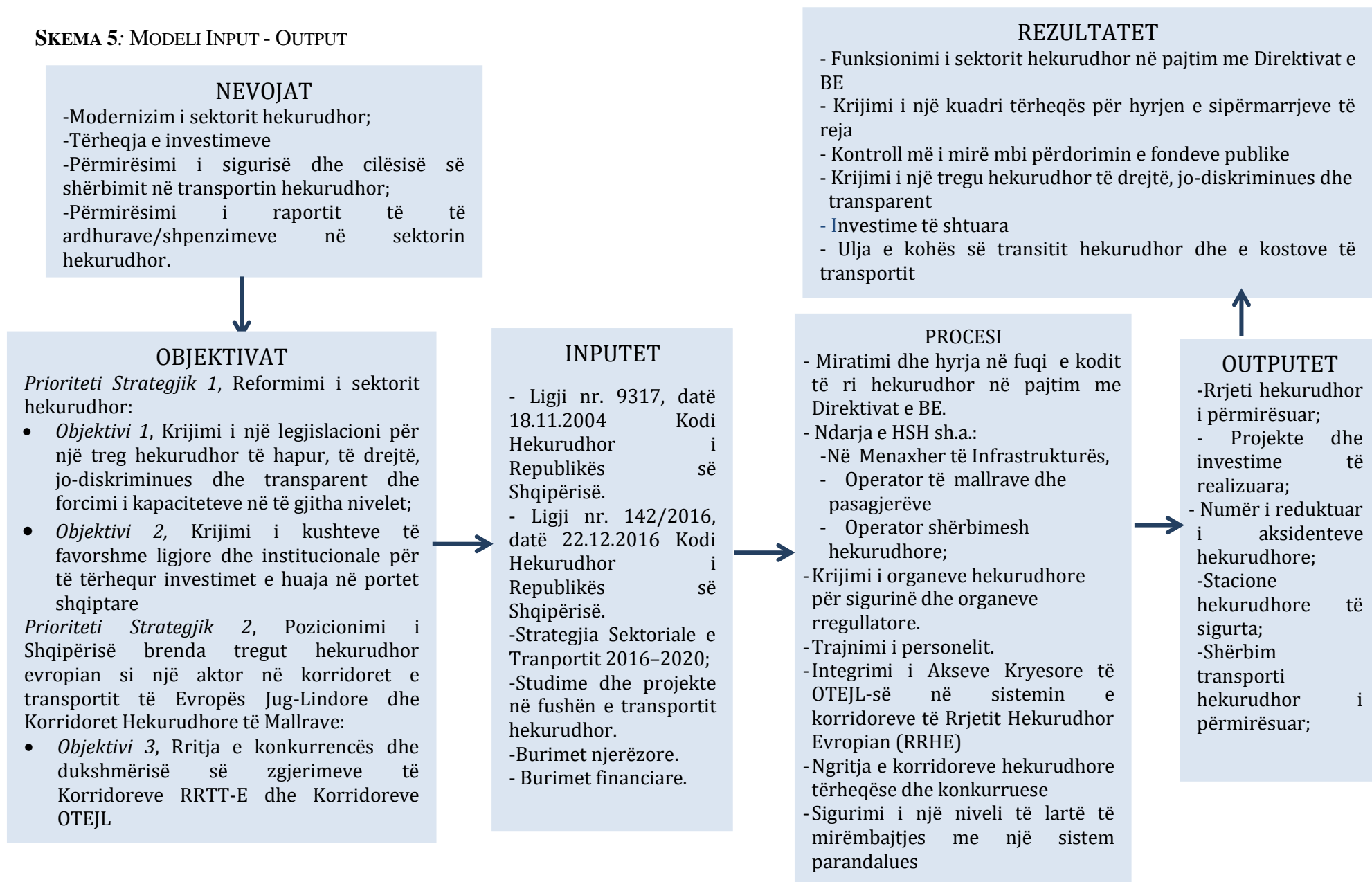
arritjen e rezultateve të synuara. Në këtë mënyrë, kemi konkluduar se deri në çfarë mase ka qenë efektive veprimtaria e institucioneve subjekt auditimi.

2.1.1 Fokusimi dhe përkufizimi i problemit

Në këtë auditim jemi përqendruar në analizimin e efektivitetit të veprimtarisë së institucioneve subjekt auditimi dhe politikave që synojnë menaxhimin efektiv dhe eficient të transportit hekurudhor. Periudha kryesore objekt auditimi ka qenë 2016-2019. Fokusi i auditimit krahas shqyrtimit në tërësi të zbatimit të politikave qeveritare lidhur me transportin hekurudhor ka qenë veçanërisht në aspektin e cilësisë dhe sigurisë hekurudhore por dhe investimeve që janë shumë të nevojshme për mirëmbajtjen dhe përbalimin e amortizimit të të gjithë infrastrukturës hekurudhore. Performanca e transportit hekurudhor është një proces i tërë që kalon dhe përfshin hallka të ndryshme që duhet të jenë funksionale ku ndër më kryesoret mund të përmendim:

- Numrin e pasagjerëve hekurudhorë;
- Volumin mallrave të transportuara nëpërmjet hekurudhave;
- Përpikmëria e trenave.
- Cilësia e shërbimit të trenave;
- Shpejtësia e lëvizjes së trenave;
- Siguria hekurudhore.

SKEMA 5: MODELI INPUT - OUTPUT



2.1.2 Objektivi i auditimit

Auditimi me temë “Menaxhimi i Transportit Hekurudhor në Shqipëri” mbuloi periudhën **2016–2019**, dhe kishte si qëllim analizimin e efektivitetit të institucioneve subjekt auditimi të cilat janë përgjegjëse për hartimin dhe zbatimin e politikave që synojnë nxitjen, përdorimin dhe menaxhimin efektiv të transportit hekurudhor. Ky auditim synoi të vlerësonte efektivitetin e sistemit të menaxhimit të infrastrukturës hekurudhore, me qëllim plotësimin e nevojave të publikut dhe subjekteve private të lidhura me transportin hekurudhor të pasagjerëve ose mallrave si dhe ofrimin e një tabloje të qartë mbi integritetin, besueshmërinë, transparencën dhe efektivitetin e subjekteve nën auditim.

2.2 Përkufizimet dhe terminologjia

- “Administrues i infrastrukturës” është çdo organ apo kompani përgjegjëse në veçanti për krijimin, administrimin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës hekurudhore, duke përfshirë administrimin e trafikut e të komandë-kontrollit dhe sinjalizimit. Funkcionet e administruesit të infrastrukturës në një rrjet ose në një pjesë të një rrjeti mund të ndahen në organe ose kompani të ndryshme.
- “Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore” është organi kombëtar i sigurisë, të cilit i besohen detyrat lidhur me sigurinë hekurudhore ose një organ, të cilit i besohen detyrat e sigurisë nga disa shtete, në mënyrë që të sigurohet një regjim i unifikuar i sigurisë hekurudhore.
- “Autorizimi i sigurisë” është një dokument që i jepet nga Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore organit apo kompanisë përgjegjëse në rolin e një administruesi të infrastrukturës.
- “Certifikatë e sigurisë” është një dokument i lëshuar nga Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore që dëshmon se sipërmarrësi hekurudhor ka krijuar sistemet e administrimit të sigurisë (SMS).
- “Certifikatë e drejtuesit (makinistit) të trenit” është certifikata plotësuese e harmonizuar që tregon infrastrukturën, në të cilën zotëruesi i kësaj certifikate është i autorizuar të udhëtojë dhe mjetin e transportit hekurudhor që zotëruesi është i autorizuar të drejtojë.
- “Autoriteti Rregullator Hekurudhor” është organi përgjegjës për rregullimin e transportit hekurudhor.
- “Infrastrukturë hekurudhore” është tërësia e vijave hekurudhore, degëzimeve hekurudhore, pajisjeve dhe instalimeve të ndërlidhjes,
- Hapësirë ajrore hekurudhore” është hapësira mbi linjën hekurudhore, në lartësi 12 metra nga niveli i kokës së shinës.
- “Licencë e sipërmarrësit hekurudhor” është leja e dhënë nga Autoriteti Licencues Hekurudhor për një sipërmarrës hekurudhor, me anë të së cilës konfirmohet aftësia e subjektit për të ofruar shërbime të transportit hekurudhor.
- “Licencë për administrimin e infrastrukturës hekurudhore” është dokumenti publik i lëshuar nga autoriteti kompetent, me anë të të cilit personi juridik ngarkohet për drejtimin dhe administrimin e infrastrukturës hekurudhore.
- Aksidentet ndahen në kategoritë e mëposhtme: përplasjet, përmbysjet (daljet nga binarët hekurudhorë), aksidentet në kalimet në nivel, aksidentet ndaj personave që përfshijnë mjetet hekurudhore në lëvizje, zjarret dhe të tjera.
- “Aplikues për kapacitet të infrastrukturës” është një sipërmarrje hekurudhore ose një grupim ndërkombëtar i sipërmarrjeve hekurudhore apo personave të tjerë, fizikë e juridikë, siç është çdo autoritet publik apo grup i autoriteteve publike të shtetit, që ka fuqinë për të ndërhyrë në transportin publik të udhëtarëve në një zonë të caktuar gjeografik.
- “Projekt në një fazë të avancuar të zhvillimit” është projekti, planifikimi dhe ndërtimi i të cilit ka arritur nivelin, ku ndryshimi i specifikimeve teknike është i papranueshëm. Kjo pengesë mund të jetë e një natyre ligjore, kontraktore, ekonomike, financiare, sociale ose mjedisore dhe duhet të jetë e arsyetuar.

- “Rrjet” janë linjat, stacionet, терминаlet dhe të gjitha llojet e pajisjeve fikse, të nevojshme për të siguruar funksionimin e sigurt dhe të pandërprerë të sistemit hekurudhor.
- “Transport hekurudhor” është një veprimtari që përfshin transportin e Udhëtarëve dhe/ose mallrave, si dhe/ose tërheqjen e mjeteve hekurudhore.
- “Komandë-kontroll-sinjalizim” (CCI) është tërësia e pajisjeve, aparaturave, programeve dhe protokolleve të aplikuara në sistemet e komandimit, komunikimit dhe transmetimit të informacioneve dhe të dhënave.

2.3 Burime të Krieteve

2.3.1 Kriteret politike

- Strategjia Sektoriale e Transportit 2016-2020;
- Plani Kombëtar i Transportit.
- Raportet vjetore të Drejtorisë së Inspektimit Hekurudhor 2016, 2017, 2018, 2019.
- Raportet mbi veprimtarinë e Hekurudhës Shqiptare SH.A 2016, 2017, 2018, 2019.

2.3.2 Kriteret teknike

- Ligji nr. 154/2014 “Për organizimin dhe funksionimin e Kontrollit të Lartë të Shtetit”;
- Ligji nr. 9317, datë 18.11.2004 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë
- Ligji nr. 142/2016, datë 22.12.2016 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë;
- Ligji nr. 10 433, date 16.6.2011, “Për inspektimin në Republikën e Shqipërisë”;
- Vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 42, datë 25.01.2017, “Për miratimin e Planit Kombëtar për Integrimin Evropian 2017–2020”;
- Urdhër i Kryeministrit nr. 72, dt. 27/04/2018, “Për Miratimin e Strukturës dhe të Organikës së Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë”;
- Urdhër i Kryeministrit nr. 160, dt. 05/10/2017, “Për Miratimin e Strukturës dhe të Organikës së Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë”;
- Urdhër i Kryeministrit nr. 311, Dt. 10/10/2014 “Për Miratimin e Rregullores së Brendshme të Ministrisë së Energjisë dhe Industrisë”;
- Urdhër i Kryeministrit nr. 97, datë 29.06.2015 Për disa ndryshime në Urdhrin Nr. 35, date 12.03.2015 te Kryeministrit, “Për Miratimin e Strukturës dhe të Organikës së Ministrisë së Energjisë dhe Industrisë”;
- Urdhër i Kryeministrit nr. 419, datë 27.04.2018 “Për Kryerjen e Shërbimeve për Funksionimet e Lidhura me Menaxhimin Financiar dhe Shërbimeve Mbështetëse”;
- Rregullore nr. 14 datë 30.09.1998 “Për mirëmbajtjen e vijave hekurudhore”;
- Rregullore nr. 11 datë 17.09.1988 “Për dhënie, heqjen e dëshmisë së aftësisë dhe shqyrtimin e kundërvajtjeve administrative në hekurudhë”;
- Rregullore nr. 16 datë 30.09.1988 “për riparimin dhe shfrytëzimin e mjeteve hekurudhore”;
- Rregullore nr. 2638, datë 10.6.2011 ”Mbi pajisjen me leje veprimtarie të transportuesve hekurudhorë”;
- Rregullore nr. 12 datë 17.09.1988 “Për trajtimin e mallrave gjatë transportit hekurudhor dhe në sheshe e magazina transite”.

2.3.3 Kriteret e monitorimit dhe raportimit

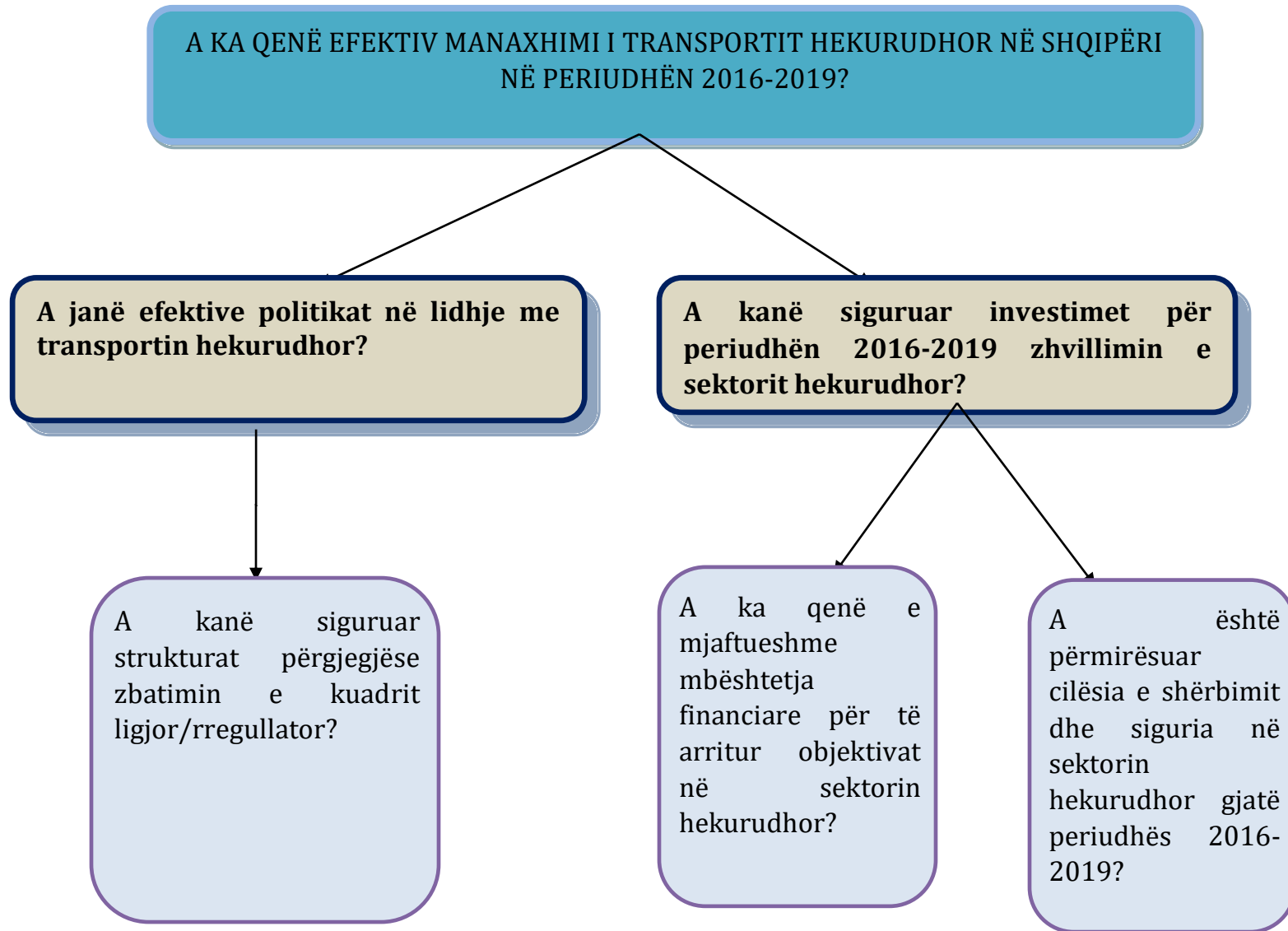
- Artikuj nga media e shkruar dhe elektronike;
- Progres - Raporti i Bashkimit Evropian për Shqipërinë 2019.

2.3.4 Kriete të tjera

- Report of the Comptroller and Auditor General of India - Management of goods trains in Indian Railways, March 2013;

- The Boston Consulting Group - The European Railway Performance Index, 2017;
- Universiteti Politeknik Tiranë, Modernizimi i transportit hekurudhor në Kosovë në përputhje me kushtet europiane, F. Shala, 2016;
- Universiteti Aleksandër Moisiu - Durrës, “Performanca organizative në sektorin publik, Studim lidhur me hekurudhat shqiptare sh.a.”, M. Balla, 2017;
- Performance indicators of railway infrastructure, International Journal of Railway Technology · January 2012;
- Raport Vjetor 2019, Trainkos sh.a (Hekurudhat e Kosovës);
- ECA, Rail freight transport in the EU: still not on the right track, 2016;
- ECA, A single European rail traffic management system: will the political choice ever become reality? 2017;

2.4 PIRAMIDA E PYETJEVE AUDITUESE



2.5 Qasja/metodologjia e auditimit

Grupi i auditimit vendosi mbi qasjen e përshtatshme për zhvillimin e këtij auditimi bazuar në të dhënat e grumbulluara gjatë fazës studimore, komunikimet me institucionet e përfshira në auditim. Qasjet audituese që u përdorën gjatë kryerjes së auditimit ishin:

1. Qasja sasiore si një mënyrë mjaft e vlefshme për të arritur në konkluzione me besueshmëri të lartë. Kjo qasje përfshin përpilimin e anketave dhe pyetësorëve, shqyrtimin e rezultateve si dhe hartimin dhe përpunimin e statistikave.
2. Qasja cilësore duke qenë më tepër qasje problemore dhe ku problemi nuk mund të kuantifikohet, u përdor për atë pjesë të materialeve ku treguesit janë të pamatshëm si për shembull efektet sociale të menaxhimit aktual të transportit hekurudhor.
3. Përveç dy qasjeve të mësipërme, për shkak të kompleksitetit të auditimit, u përdor dhe qasja pragmatike. Kombinimi i qasjes sasiore me atë cilësore ndihmon në dhënien e zgjidhjes ndaj një problemi të caktuar.

2.5.1 Metodatat/teknikat audituese

Metodologjia e përzgjedhur për analizimin e çështjeve të auditimit konsiston në:

- Rishikim, analizë dhe vlerësim të raporteve dhe të dhënave të mbledhura gjatë fazës së kryerjes së auditimit;
- Intervista dhe pyetje të hapura me stafin e MIE, HSH, DIH dhe IT, si dhe me palët e interesit; përpunim dhe analizim cilësor e sasior, i përgjigjeve të tyre;
- Mbledhje të dhënash nga burime sekondare dhe analizë e tyre;
- Marrje të dhënash dhe studim i tyre nga botime dhe publikime të ndryshme për transportin hekurudhor;
- Analizë sasiore dhe cilësore të të dhënave të mbledhura gjatë fazës së terrenit;
- Analizë cilësore e politikave të ndjekura në fushën e transportit hekurudhor;
- Konsulta me ekspertë të fushës, jashtë subjekteve të auditimit;
- Studim arkivor;
- Vëzhgim në terren i gjendjes dhe situatës për të parë nga afër problematikat që trajtohen në këtë auditim;
- Konsultim i literaturës, standardeve dhe praktikave të mira lidhur me transportin hekurudhor por dhe të auditimeve të ngjashme të kryera nga SAI të tjera.

2.6 Rezultatet e parashikuara

Auditimi i performancës me temë “Menaxhimi i transportit hekurudhor në Shqipëri” synoi të ketë një impakt të thellë jo vetëm financiar por edhe social duke qenë se është publiku që preket direkt nga cilësia dhe siguria e transportit hekurudhor. Ky auditim, krahas përshkrimit dhe analizimit të kornizës ligjore e rregullatore kishte për qëllim dhënien e rekomandimeve efikase për organet vendimmarrëse me qëllim përmirësimin e të gjithë faktorëve ndikues që pengojnë efektivitetin e funksionit të politikave dhe nismave të ndërmarra nga institucionet përgjegjëse.

2.6.1 Impakti për Kuvendin dhe Qeverinë

Rezultatet e këtij auditimi do të kenë rëndësi për legjislativin dhe ekzekutivin për arsye se këto institucione do të informohen në mënyrë të detajuar mbi menaxhimin e transportit hekurudhor dhe veçanërisht të rezultateve të arritura nga institucionet përgjegjëse, duke synuar kështu ndërhyrjen e tyre, aty ky paraqitet e nevojshme, me qëllim përmirësimin e këtyre të fundit.

2.6.2 Impakti për publikun dhe palët e interesit

Nga ky auditim, publiku dhe palët e interesit do të informohen lidhur me strukturat përgjegjëse për politikëbërjen dhe menaxhimin e transportit hekurudhor si dhe për efektet ekonomike dhe sociale që ato sjellin.

2.6.3 Forma e publikimit

Në përfundim të auditimit u përgatit Raporti Final i Auditimit dhe Vendimi përkatës, të cilët, pas aprovimit të Kryetarit, iu përcollën subjekteve nën auditim:

- 1) Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë;
- 2) Hekurudhës Shqiptare SH.A.

3. SHTJELLIMI I PYETJEVE DHE NËNPYETJEVE

A KA QENË EFEKTIV MANAXHIMI I TRANSPORTIT HEKURUDHOR NË SHQIPËRI NË PERIUDHËN 2016-2019?

Mesazhi i auditimit

“Masat e marra nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Hekurudha Shqiptare SH.A lidhur me menaxhimin e transportit hekurudhor në Shqipëri nuk kanë qenë efektive. Ligji nr. 142/2016, datë 22.12.2016 “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë” nuk është zbatuar plotësisht. Arsyeja kryesore e mos zbatimit të këtij ligji është mos krijimi i Autoritetit Rregullator Hekurudhor, Autoritetit të Sigurisë Hekurudhore, Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore dhe Autoritetit Licencues Hekurudhor. Për ngritjen e këtyre autoriteteve MIE nuk ka hartuar kuadrin ligjor të posaçëm në përputhje me Ligjin nr. 142/2016, datë 22.12.2016 “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”. Investimet në sektorin e transportit hekurudhor për periudhën 2016-2019 nuk kanë qenë të mjaftueshme duke mos realizuar disa prej objektivave kryesore të Strategjisë Sektoriale të Transportit 2016-2020. Treguesit kryesorë të performancës së sistemit hekurudhor janë në nivele shumë të ulta. Numri i pasagjerëve hekurudhorë për vitin 2019 ishte më i ulët i shënuar të paktën prej disa dekadash. Cilësia e shërbimit, siguria hekurudhore së bashku me infrastrukturën hekurudhore janë në gjendje të mjerueshme. Linjat hekurudhore sot janë tkurrur si kurrë më parë si rezultat i përkeqësimit dhe daljes jashtë funksionit të disa veprave kryesore të artit si ura e Ishmit, ura e Rrogozhinës etj.

3.1 A janë efektive politikat në lidhje me transportin hekurudhor?

3.1.1 A kanë siguruar strukturat përgjegjëse zbatimin e kuadrit ligjor/rregullator?

Transporti hekurudhor për periudhën objekt auditimi 2016-2019 është mbështetur në Ligjin nr. 9317, datë 18.11.2004 “Kodi hekurudhor i Republikës së Shqipërisë” (kodi i vjetër hekurudhor) i cili është pasuar nga Ligji nr. 142/2016 “Kodi hekurudhor i Republikës së Shqipërisë” (kodi i ri hekurudhor). Ligji nr. 9317, datë 18.11.2004, “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”, shfuqizohet me hyrjen në fuqi të kodit të ri hekurudhor. Kodi i ri hekurudhor ka hyrë në fuqi më 22.12.2017.

Ministria përgjegjëse për transportin hekurudhor është Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë. Miratimi i Kodit të Ri është kryer më 22.12.2016, dhe ka hyrë në fuqi një vit më pas. Qëllimi i kodit të ri hekurudhor është krijimi e një kuadri ligjor të favorshëm dhe të qëndrueshëm për nxitjen dhe zhvillimin e transportit hekurudhor bashkëkohor në territorin e Republikës së Shqipërisë si dhe zhvillimi i një transporti hekurudhor efikas dhe konkurrues me llojet e tjera të transportit, duke krijuar kushtet që sipërmarrësit hekurudhorë të kenë statusin e operatorëve të pavarur e të përshtaten me nevojat e tregut, në përputhje me zakonet e mira tregtare. Ai gjithashtu synon të zhvillojë dhe përmirësojë sigurinë në hekurudha si dhe qasjen në treg për shërbime të transportit hekurudhor nëpërmjet krijimit të Autoritetit Rregullator Hekurudhor, Autoritetit të Sigurisë Hekurudhore, Autoritetit Licencues Hekurudhor dhe Autoritetit Kombëtar

të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore, duke përcaktuar qartë mënyrën e ndërveprimit të tyre.²⁸

Kodi i ri hekurudhor gjen zbatim në sistemin hekurudhor për shërbime hekurudhore, kombëtare dhe ndërkombëtare si dhe në aplikimin e kërkesave të sigurisë në të gjithë sistemin hekurudhor, duke përfshirë administrimin e sigurt të infrastrukturës hekurudhore, të operimit të trafikut dhe të ndërveprimit midis sipërmarrësve hekurudhorë dhe administruesve të infrastrukturës. Sistemi hekurudhor në Republikën e Shqipërisë ndahet në nënsisteme përbërëse strukturore dhe operative të ndërtimit e të funksionimit të tij. Nga zbatimi i këtij kodi përjashtohen metrotë, tramvajet dhe sistemet e tjera të lehta hekurudhore.²⁹

Sipas Ligjit nr. 142/2016, datë 22.12.2016 “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”, subjektet e ngarkuara me përgjegjësi për zbatimin e këtij kodi janë si më poshtë:

- Ministri përgjegjës për transportet;
- Autoriteti Rregullator Hekurudhor;
- Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore;
- Autoriteti Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore;
- Autoriteti Licencues Hekurudhor;
- Administruesi i infrastrukturës,
- Sipërmarrësit Hekurudhorë;
- Operatorët e Impianteve të Shërbimeve;
- Operatorët e Shërbimit Publik.
- Udhëtarët Hekurudhorë.³⁰

Në Ligjin Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, Neni 122 përcaktohen kushtet teknike në të cilat duhet të realizohen kryqëzimet e reja me rrugët publike nëpërmjet nënkalimeve dhe mbikalimeve. Këto kushte teknike propozohen nga Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore dhe miratohen nga ministri përgjegjës për transportet.

Sanksionet për kundravajtjet administrative janë masa ndëshkimore që merren në rastin e shkeljes ose mosplotësisimit të kuadri tligjor. Në Ligjin Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, në Nenin 158 dhe 159 janë përcaktuar se cilat konsiderohen kundërvajtjet administrative dhe çfarë sanksionesh merren në lidhje me to. Për zbatimin e dispozitave të këtij Kodi, me akte ligjore dhe nënligjore të posaçme përcaktohen procedurat dhe vendimmarrja në lidhje me:

- vlerësimin e dëmeve në vlerë monetare nga administruesit e infrastrukturave, sipërmarrësit hekurudhorë apo ndaj të tretëve, në rast aksidenti apo incidenti;
- përcaktimin e sanksioneve dhe masave zhdëmtuese, si ajo financiare, heqje e së drejtës së hyrjes në infrastrukturë, heqje e certifikatës, autorizimit apo licencës etj.

Autoriteti Rregullator Hekurudhor

Bazuar në Ligjin nr. 142/2016, datë 22.12.2016 “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”, duhej të ishte krijuar Autoriteti Rregullator Hekurudhor (ARRH), i cili nga pikëpamja organizative, funksionale, hierarkike dhe e vendimmarrjes, është një autoritet i pavarur nga çdo

²⁸ Ligji nr. 142/2016, datë 22.12.2016 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 2.

²⁹ Ligji nr. 142/2016, datë 22.12.2016 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 3

³⁰ Ligji nr. 142/2016, datë 22.12.2016 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 6

subjekt tjetër, publik ose privat. Ai është i pavarur në organizimin e tij, në financimin e tij, strukturën ligjore dhe të vendimmarrjes edhe nga çdo administrues i infrastrukturës, organ tarifues në hekurudhë, organ i ndarjes së kapaciteteve hekurudhore ose aplikues për kapacitet infrastrukturor. Ai është funksionalisht i pavarur nga çdo autoritet kompetent i përfshirë në dhënien e një kontrate të shërbimit publik. Autoriteti Rregullator Hekurudhor bashkëpunon me Autoritetin Kombëtar të Konkurrencës ose me një organ tjetër rregullator, për veprimtaritë e sektorit hekurudhor, me Autoritetin e Sigurisë Hekurudhore në lidhje me kërkesat thelbësore të ndërveprimit, si dhe me Autoritetin Licencues Hekurudhor për zbatimin e Ligjit nr. 142/2016, datë 22.12.2016 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë. ARRH harton një rregullore të posaçme për procesin e konsultimit me Autoritetin e Sigurisë Hekurudhore dhe me Autoritetin Licencues Hekurudhor për nxjerrjen e përfundimeve dhe marrjen e vendimeve, në përputhje me parimin e ruajtjes së tregut.

ARRH siguron që tarifat e përcaktuara nga administruesi i infrastrukturës, në përputhje me dispozitat e këtij Kodi, të jenë jo diskriminuese. Negociatat ndërmjet aplikuesit të kapacitetit dhe një administruesi të infrastrukturës, në lidhje me nivelin e tarifave të infrastrukturës, lejohen vetëm nën mbikëqyrjen e Autoritetit Rregullator Hekurudhor dhe çdo dy vjet, ai konsultohet me përfaqësues të përdoruesve të shërbimeve të mallrave me hekurudhë dhe transportit të udhëtarëve, për të marrë parasysh pikëpamjet e tyre për tregun. Autoriteti Rregullator Hekurudhor ka të drejtë të kërkojë informacion nga administruesi i infrastrukturës, nga aplikuesit dhe çdo palë e tretë e përfshirë në transportin hekurudhor. Informacioni i kërkuar dërgohet brenda një periudhe që nuk e kalon një muaj, përveç nëse, në rrethana të jashtëzakonshme. Autoriteti Rregullator Hekurudhor shqyrton çdo ankesë, kërkon informata shtesë dhe fillon konsultimet me të gjitha palët e interesuara, brenda një muaji nga dita e pranimit të ankesës dhe vendos mbi çdo çështje, duke marrë masa për të korrigjuar situatën dhe informon palët përkatëse për vendimet e tij të arsyetuara brenda gjashtë javëve nga data e marrjes së të gjithë informacionit përkatës.³¹

Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore

Në Ligjin nr. 142/2016, datë 22.12.2016 “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”, neni 69 është përcaktuar krijimi i Autoritetit të Sigurisë Hekurudhore si organi përgjegjës për të siguruar që niveli i sigurisë hekurudhore mbahet dhe përmirësohet vazhdimisht. Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore duhet të zotërojë kapacitetin e nevojshëm organizativ për sa u përket burimeve njerëzore dhe materiale. Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore është i pavarur në drejtim të organizimit, strukturës ligjore, administrimit, kryerjes së detyrave dhe në vendimmarrje nga çdo sipërmarrje hekurudhore, administrues i infrastrukturës, aplikues apo ente të prokurimit, subjekte aplikuese ose kontraktuese, si dhe nga çdo subjekt që jep kontrata të shërbimit publik.³²

Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore mbikëqyr në vazhdimësi pajtueshmërinë me detyrimet ligjore të sipërmarrjeve hekurudhore dhe administruesve të infrastrukturës për sa i përket përdorimit të një sistemi të administrimit të sigurisë (SMS). Për këtë qëllim, Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore zbaton parimet e përcaktuara në metodat e përbashkëta të sigurisë (CSM) përkatëse për sa i përket mbikëqyrjes së referuar në shkronjën “c”, të pikës 4, të nenit 60, të këtij Kodi, për të

³¹ Ligji nr. 142/2016, datë 22.12.2016 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 55.

³² Ligji nr. 142/2016, datë 22.12.2016 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 69.

siguruar që aktivitetet e mbikëqyrjes të përfshijnë, në veçanti, kontrollin e zbatimit, nga sipërmarrjet hekurudhore dhe administruesit e infrastrukturës, të masave përkatëse për:

- sistemin e administrimit të sigurisë (SMS) për të monitoruar efektivitetin e vet;
- elementet individuale ose të pjesshme të sistemit të administrimit të sigurisë (SMS), përfshirë aktivitetet operative, furnizimin e mirëmbajtjes dhe materialeve dhe përdorimin e kontraktuesve për të monitoruar efektivitetin e tyre;
- metodat e përbashkëta të sigurisë (CSM) përkatëse, të referuara në nenin 60 të këtij Kodi.

Aktivitetet e mbikëqyrjes në lidhje me këtë pike zbatohen, sipas rastit, edhe nga subjektet përgjegjëse për mirëmbajtjen. Sipërmarrjet hekurudhore duhet të informojnë Autoritetin e Sigurisë Hekurudhore të paktën 2 muaj para se të fillojnë një operacion të ri të transportit hekurudhor, në mënyrë që t'i lejojnë këtij të fundit të planifikojë aktivitetet mbikëqyrëse. Sipërmarrjet hekurudhore duhet gjithashtu të japin një ndarje të kategorive të personelit dhe të llojeve të mjeteve. Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore ka të drejtë të kryejë të gjitha inspektimet, auditimet dhe investigimet që janë të nevojshme për kryerjen e detyrave të tij dhe atij i jepet qasje në të gjitha dokumentet dhe objektet, instalimet dhe pajisjet e administruesve të infrastrukturës dhe sipërmarrësve hekurudhorë. Ai ka të njëjtat të drejta lidhur me sipërmarrjet hekurudhore, kur ai kryen detyrat e tij të certifikimit të sigurisë, në përputhje me dispozitat e këtij Kodi.

Çdo vit, Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore publikon një raport vjetor lidhur me aktivitetet e tij në vitin paraardhës, të cilin ia dërgon ministrit përgjegjës për transportet, deri më 30 shtator, dhe Agjencisë së Bashkimit Europian për Hekurudhat. Raporti vjetor i Autoritetit të Sigurisë Hekurudhore përmban informacion për:

- a) zhvillimin e sigurisë hekurudhore, përfshirë edhe një bashkim në nivel kombëtar dhe europian të treguesve të përbashkët të sigurisë (CSI), në përputhje me pikën 1 të nenit 59, të këtij Kodi;
- b) ndryshime të rëndësishme në legjislacionin dhe rregulloret në lidhje me sigurinë hekurudhore;
- c) zhvillimin e certifikimit të sigurisë dhe autorizimit të sigurisë;
- ç) rezultatet dhe përvojën në lidhje me mbikëqyrjen e administruesve të infrastrukturës dhe sipërmarrjeve hekurudhore, përfshirë numrin dhe rezultatet e inspektimeve e të auditimeve;
- d) përjashtimet e vendosura në përputhje me nenin 15 të këtij Kodi;
- dh) përvojën e sipërmarrjeve hekurudhore e të administruesve të infrastrukturës në zbatimin e metodave të përbashkëta të sigurisë (CSM) përkatëse.³³

Autoriteti Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore

Në Ligjin nr. 142/2016, datë 22.12.2016 “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”, neni 72, është përcaktuar krijimi i Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore. Qëllimi i investigimit është përmirësimi, kur është e mundur, i sigurisë hekurudhore në funksion të parandalimit të aksidenteve e të incidenteve. Investigimi bëhet pas ndodhjes së ngjarjes së pretenduar si aksident ose incident hekurudhor. Shtrirja kohore dhe procedura që ndiqet në kryerjen e investigimeve përcaktohen nga Autoriteti Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore, duke marrë parasysh rrethanat objektive të ngjarjes, por gjithmonë jo më shumë se 1 vit. Autoriteti Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore nuk përcakton fajtorin dhe përgjegjësinë. Investigimi i aksidenteve dhe incidenteve kryhen nga Autoriteti Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve dhe

³³ Ligji nr. 142/2016, datë 22.12.2016 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 72.

Incidenteteve Hekurudhore, i cili përbëhet të paktën nga një investigues i aftë për të kryer funksionin e investiguesit në detyrë në rastet e një aksidenti ose incidenti. Autoriteti Kombëtar i Investigimit të Aksidenteteve dhe Incidenteteve Hekurudhore është i pavarur në organizimin, strukturën ligjore dhe vendimmarrjen e tij nga administruesi i infrastrukturës, sipërmarrja hekurudhore, organi ngarkues, organi caktues dhe organi i vlerësimit të përputhshmërisë, si dhe nga çdo palë tjetër, interesat e të cilave mund të bien ndesh me detyrat që i janë besuar këtij Autoriteti. Gjithashtu, Autoriteti Kombëtar i Investigimit të Aksidenteteve dhe Incidenteteve Hekurudhore është i pavarur nga funksioni i Autoritetit të Sigurisë Hekurudhore, nga Agjencia dhe çdo autoritet rregullator hekurudhor. Autoriteti Kombëtar i Investigimit të Aksidenteteve dhe Incidenteteve Hekurudhore kryen detyrat e tij në mënyrë të pavarur nga subjektet e tjera të përmendura në pikën 1, të këtij neni, dhe duhet të jetë i aftë të marrë burime të mjaftueshme për ta bërë këtë. Investiguesve të këtij Autoriteti u jepet statusi duke u dhënë atyre garancitë e nevojshme të pavarësisë. Sipërmarrjet hekurudhore, administruesit e infrastrukturës dhe, kur është e përshtatshme, edhe Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore janë të detyruara të njoftojnë Autoritetin Kombëtar të Investigimit të Aksidenteteve dhe Incidenteteve Hekurudhore menjëherë për aksidentet dhe incidentet dhe të vënë në dispozicion të tij të gjithë informacionin që disponojnë. Kur është e përshtatshme, ky njoftim përditësohet sa më shpejt me informacione të reja që vihen në dispozicion.³⁴

Autoriteti Licencues Hekurudhor

Autoriteti Licencues Hekurudhor, sipas kërkesave të Ligjit nr. 142/2016, datë 22.12.2016 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 17 pika 1 krijohet me vendim të Këshillit të Ministrave. Autoriteti Licencues Hekurudhor nuk ofron vetë shërbime të transportit hekurudhor dhe është i pavarur nga subjektet që njihen me statusin e sipërmarrësit hekurudhor.

Sipërmarrësi hekurudhor ka të drejtë të aplikojë për licencë për ofrim shërbimesh në hekurudhë në Autoritetin Licencues Hekurudhor. Autoriteti Licencues Hekurudhor lëshon licenca ose zgjat vlefshmërinë e tyre. Një sipërmarrës hekurudhor, që i plotëson kushtet e përcaktuara në këtë kre, autorizohet nga Autoriteti Licencues Hekurudhor për të marrë një licencë. Asnjë sipërmarrës hekurudhor nuk lejohet të ofrojë shërbime të transportit hekurudhor, nëse nuk është pajisur me licencën përkatëse për shërbimet që ofrohen. Autoriteti Licencues Hekurudhor verifikon përshtatshmërinë financiare, veçanërisht me anë të llogarive vjetore të sipërmarrjeve hekurudhore ose, në rastin e sipërmarrësve që aplikojnë për licencë, të cilat nuk janë në gjendje të paraqesin llogaritë vjetore, me anë të një bilanci aktual.

Çdo sipërmarrës hekurudhor, që aplikon për licencë, depoziton pranë Autoritetit Licencues Hekurudhor informacionin për:

- a) fondet në dispozicion për realizmin e aktivitetit, për të cilin kërkohet të pajiset me licencë, përfshirë bilancin bankar, kredi/hua bankare me kontratë;
- b) fondet dhe asetet e trupëzuara, të vendosura si garanci;
- c) fonde për mbulimin e shpenzimeve të blerjes së mjeteve, tokës, ndërtesave, instalimeve dhe inventarëve;
- ç) fondet për mbulimin e tarifave për përdorimin e asetëve të ofruara;
- d) informacionin për kapitalin që subjekti që aplikon për licencë ka në dispozicion për të kryer aktivitetin (nga i cili është zbritur shuma e detyrimeve që mund të ketë ky subjekt ndaj të tretëve);

³⁴ Ligji nr. 142/2016, datë 22.12.2016 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 75.

dh) shlyerjen e detyrimeve tatimore dhe të kontributeve të sigurimeve shoqërore e shëndetësore.³⁵

Deklarata e rrjetit

Administruesi i infrastrukturës hekurudhore, pas konsultimit me palët e interesuara, harton dhe publikon “Deklaratën e rrjetit”, e cila, përveç gjuhës shqipe, duhet të botohet edhe në dy prej gjuhëve të Bashkimit Europian. Përmbajtja e “Deklaratës së rrjetit” publikohet pa pagesë edhe në format elektronik në faqen zyrtare të internetit të administruesit të infrastrukturës. “Deklarata e rrjetit” përcakton natyrën e infrastrukturës që është e disponueshme për sipërmarrësit hekurudhorë dhe përmban të dhëna që përcaktojnë kushtet për të drejtën e qasjes në infrastrukturën përkatëse hekurudhore. “Deklarata e rrjetit” përmban të dhëna që përcaktojnë kushtet për të drejtën e hyrjes në impiantet e shërbimit të lidhur në rrjetin e administruesit të infrastrukturës dhe të shfrytëzimit të shërbimeve lehtësuese nga këto impianteve duke u përditësuar dhe ndryshuar sipas nevojës. “Deklarata e rrjetit” përmban informacionin e mëposhtëm:

- Një seksion që përcakton natyrën e infrastrukturës që është në dispozicion për sipërmarrësit hekurudhorë dhe kushtet e qasjes në këtë infrastrukturë. Informacioni bëhet në përputhje me regjistrin e infrastrukturës hekurudhore dhe përditësohet çdo vit.
- Një seksion mbi tarifën e shërbimit dhe parimet e zbatimit të tyre. Ky seksion përmban skemën e përcaktimit të tarifës së shërbimit, si dhe informacion të mjaftueshëm për të gjitha shërbimet e ofruara dhe pagesat për to, të listuara në dispozitat e këtij Kodi, me shtjellimin e kushteve të qasjes në infrastrukturë dhe në shërbimet ndihmëse. Këtu parashtrihen edhe tarifën që parashikohen të ndryshojnë për pesë vitet e ardhshme, metodologjia, rregullat që përdoren për zbatimin e dispozitave që kanë të bëjnë me parimet, zbatimin dhe përjashtimin nga tarifën për ofrim shërbimesh apo përdorim të infrastrukturës.
- Një seksion mbi parimet dhe kriteret për ndarjen e kapaciteteve. Ky seksion përcakton karakteristikat e kapaciteteve të përgjithshme të infrastrukturës që është në dispozicion për sipërmarrësit hekurudhorë dhe çdo kufizim në lidhje me përdorimin e saj, duke përfshirë edhe kërkesat për kapacitete të mundshme për mirëmbajtje. Këtu specifikohen procedurat dhe afatet që kanë të bëjnë me procesin e ndarjes së kapaciteteve, të cilat përmbajnë kriteret specifike e në mënyrë të veçantë:
 - procedurat, sipas të cilave aplikuesit mund të kërkojnë kapacitet nga administruesi i infrastrukturës;
 - kërkesat që duhet të plotësojnë aplikuesit;
 - koha për proceset e aplikimit dhe të ndarjes së kapacitetit, procedurat për përfitimin e informacionit mbi planifikimin e mirëmbajtjes të programuar ose jo;
 - rregullat për procesin e koordinimit dhe zgjidhjes së mosmarrëveshjeve, si pjesë e këtij procesi;
 - procedurat që duhet të ndiqen dhe kriteret e përdorura për ndarje kapacitetesh kur infrastruktura është e tejngopur;
 - detajet mbi kufizimet për përdorimin e infrastrukturës;
 - kushtet që marrin parasysh nivelet e mëparshme të shfrytëzimit të kapaciteteve në përcaktimin e prioriteteve për ndarje të këtyre kapaciteteve.

³⁵ Ligji nr. 142/2016, datë 22.12.2016 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 18, 21.

- Një seksion me informacion në lidhje me aplikimin për licencë, sipas dispozitave të këtij Kodi.
- Një seksion me informacion udhëzues për parimet bazë të sistemit të përmirësimit të parametrave tekniko-shfrytëzues, sipas dispozitave të këtij Kodi.
- Një seksion për informacion mbi aksesin (qasjen në infrastrukturë) dhe pagesat për përdorim dhe ofrim shërbimi, sipas dispozitave të këtij Kodi.
- Operatorët e impianteve të shërbimit, të cilët nuk janë të kontrolluar nga administruesi i infrastrukturës, ofrojnë informacion mbi tarifatat për qasje në impiant dhe për ofrimin e shërbimeve, si dhe informacion mbi kushtet teknike të qasjes që duhet të përfshihen në “Deklaratën e rrjetit”, ose të tregojnë një faqe interneti, ku ky informacion është vënë në dispozicion falas në format elektronik.
- Një marrëveshje model për përfundimin e marrëveshjeve kuadër mes një administruesi të infrastrukturës dhe një kërkuesi (aplikuesi), e cila ruan formën dhe përditësohet sipas formateve të dhëna dhe të përdorura në BE.³⁶

Gjatë auditimit u vu re se strukturat përgjegjëse në menaxhimin e transportit hekurudhor vazhdojnë të jenë dhe të zbatohen akoma nga strukturat e ngritura sipas Ligjit nr. 9317, datë 18.11.2004 “Kodi hekurudhor i Republikës së Shqipërisë. Aktualisht strukturat përgjegjëse në menaxhimin e transportit hekurudhor dhe garantimin e sigurisë hekurudhore krahas Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë janë Hekurudha Shqiptare Sh.a. dhe Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor e cila është institucion varësie i MIE. Bazuar në Ligjin nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, në nenin 161, pika 3 dhe aktet ligjore e nënligjore, që lidhen me objektin e këtij Kodi, mbeten në fuqi ose kanë efekt për aq sa nuk bien në kundërshtim me të, deri në daljen e akteve të reja, të parashikuara në pikën 1 të këtij neni. Për këtë arsye, në ezaurimin e pyetjes së parë të nivelit të dytë “A kanë siguruar strukturat përgjegjëse zbatimin e kuadrit ligjor/rregullator”, grupi i auditimit përveç zbatueshmërisë së kodit të ri hekurudhor u fokusua edhe në aktet nënligjore/rregullatore të mbështetura në kodin e vjetër me qëllim vlerësimin e efektivitetit të institucioneve subjekt auditimi lidhur me veprimtarinë e tyre funksionale.

Hekurudha Shqiptare organizohet dhe vepron në formën e një shoqërie anonime me kapital tërësisht shtetëror dhe ka për detyrë administrimin e infrastrukturës hekurudhore dhe nëpërmjet fondeve shtetërore realizon investime në infrastrukturë për rinovimin e modernizimin, për mirëmbajtjen e zgjerimin e saj dhe për administrimin e sistemeve të drejtimit e të sigurisë.³⁷ "Infrastrukturë hekurudhore" është tërësia e të gjitha vijave hekurudhore, e degëzimeve hekurudhore, e pajisjeve dhe e instalimeve të ndërlidhjes, të sinjalizimit dhe elektrike, të domosdoshme për qarkullimin e mjeteve hekurudhore dhe për sigurinë e trafik. "Vijë hekurudhore" është ajo pjesë e infrastrukturës hekurudhore, me të gjitha elementet përbërëse të saj, mbi të cilën realizohet qarkullimi i mjeteve hekurudhore. Vija hekurudhore përbëhet nga shtresa e poshtme, e cila përmban trupin e trasesë dhe tokën nën të, shtresa e sipërme, e cila përmban ballastin, traversat, shinat dhe elementet lidhëse, pajisjet në vijë, ku përfshihen ndërruesit dhe motorët e tyre, veprat e artit, (urat, tunelet, viaduktet, muret mbrojtëse e mbajtëse, tombinot dhe tokën nën to), brezi i vijës hekurudhore në të dyja anët e saj dhe hapësira ajrore e vijës si dhe kanalet e kunetat e ujërave. Vijat hekurudhore ndahen në:

³⁶ Ligji nr. 142/2016, datë 22.12.2016 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 28.

³⁷ Ligji nr. 9317, datë 18.11.2004 “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”, neni 12.

- vija hekurudhore kryesore, që lidhin stacionet me njëri-tjetrin;
- vija hekurudhore të shërbimit në stacione, që përdoren për pranimin dhe nisjen e trenave, për manovrimin, formimin e shformimin e tyre, si dhe për ngarkimin e shkarkimin e trenave;
- vija të brendshme hekurudhore, që ndodhen në territoret e personave juridikë, publikë ose privatë, apo të institucioneve shtetërore dhe përdoren prej tyre;
- degëzime hekurudhore, që lidhin stacionet me vijat e brendshme.³⁸

Referuar Ligjit nr. 9317, datë 18.11.2004, neni 29, kontrolli dhe mirëmbajtja e infrastrukturës hekurudhore bëhet nga administruesi i saj, për të siguruar dhe garantuar një trafik të sigurt të lëvizjes së mjeteve hekurudhore. Ministri miraton Rregulloren për kontrollin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës hekurudhore.

Në mbështetje të pikës 4 të nenit 102 të Kushtetutës dhe të pikës 1 të nenit 6 dhe nenit 56 të ligjit nr. 9317, datë 18.11.2004 "Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë është hartuar dhe miratuar Rregullorja nr. 2638 datë 10.06.2011 "Mbi pajisjen me leje veprimtarie të transportuesve hekurudhorë" nga ish Ministri i Punëve Publike dhe Transportit me qëllim rregullimin, disiplinimin, monitorimin, transparencën e veprimtarisë së ushtruar ose që kërkohet të ushtrohet nga persona juridikë në fushën e transportit hekurudhor, si edhe integrimin gradual të tyre në tregun europian të transportit hekurudhor. Kjo rregullore përcakton kriteret dhe procedurat që duhen zbatuar për dhënien, kohëzgjatjen, modifikimin, pezullimin dhe heqjen e lejeve të veprimtarisë të destinuara për transportuesit hekurudhorë. Grupi i auditimit gjatë fazës së terrenit shqyrtoi të gjithë dokumentacionin për dy subjekte hekurudhore privatë (ALBRIL dhe BETONPLUS) të cilët kanë aplikuar dhe janë licencuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë për ushtrimin e aktivitetit të tyre duke u fokusuar veçanërisht në certifikatën e sigurisë që të gjithë transportuesit hekurudhorë duhet të disponojnë bazuar në kriteret ligjore të përshkruara më poshtë.

Përveç lejes së veprimtarisë dhe në mënyrë që transportuesi hekurudhor që ka leje të mund të përdorë infrastrukturën hekurudhore duhet të disponojë një certifikatë sigurie, me anë të së cilës do të garantojë që ai ka krijuar sistemin e tij të administrimit të sigurisë dhe se do të përmbushë kërkesat e përmendura në specifikimet teknike të ndërveprimit ose në rregullat kombëtare të sigurisë me qëllim operimin e sigurt në rrjetin hekurudhor.

Certifikata e sigurisë do të lëshohet nga Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor (DIH), pas aplikimit të bërë nga ana e transportuesit hekurudhor dhe ajo duhet të përmbajë:

- i) pjesën A - që konfirmon pranimin e sistemit të administrimit të sigurisë së transportuesit hekurudhor, i cili duhet të jetë në përputhje me ligjin e sigurisë;
- ii) pjesën B - që konfirmon pranimin e rregullave kombëtare/ndërkombëtare të sigurisë për kushte specifike të nevojshme për një transport të sigurt në rrjetin kombëtar nga ana e transportuesit hekurudhor.

Formatet e certifikatës së sigurisë për pjesët A dhe B janë sipas formularëve të anekseve 7 dhe 8 të kësaj rregulloreje. Në Aneksin 8 të Rregullores nr. 2638 datë 10.06.2011 "Mbi pajisjen me leje veprimtarie të transportuesve hekurudhorë" pika 6 "Kushte dhe detyrime specifike" specifikohet se: *"Certifikata e sigurisë, pjesa B, lëshohet në bazë të elementeve të përshkruar në dosjen e kërkesës të përgatitur në bazë të Ligjit nr.... datë...."Për sigurinë hekurudhore", të udhëzimit*

³⁸ Ligji nr. 9317, datë 18.11.2004 "Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë", neni 13 & 14.

përkatës, të nxjerrë në zbatim të këtij ligji, si dhe të rregullores për pajisjen me leje veprimtarie të transportuesve hekurudhorë’.

Për moszbatimin e dispozitave të Kodit Hekurudhor duhet të hartohen aktet ligjore dhe nënligjore që parashikojnë sanksionet dhe kundërvajtjet administrative, kjo referuar Ligjit Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, referuar Neni 158 dhe 159.

Për sa më sipër, për të vlerësuar zbatimin e kuadrit ligjor rregullator nga strukturat përgjegjëse, grupi i auditimit është fokusuar në dy drejtime:

- Zbatimi i Ligjit Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë;
- Zbatimi i akteve nënligjore të Ligjit nr. 9317, datë 18.11.2004 “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë” të cilat janë ende në fuqi.

Kodi i ri hekurudhor praktikisht nuk ka gjetur zbatim. Kjo konstatohet si rezultat i mos ngritjes dhe mos krijimit të autoriteteve kryesore përgjegjëse për manaxhimin e sektorit hekurudhor dhe deri në mos miratimin e pjesës më të madhe të akteve nënligjore. Në zbatim të Ligjit Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, Neni 161 pika 3, aktet ligjore e nënligjore, mbeten në fuqi ose kanë efekt për aq sa nuk bien në kundërshtim me të dhe deri në daljen e akteve të reja. Për këtë arsye, grupi i auditimit për të vlerësuar efektivitetin e subjekteve përgjegjëse, është mbështetur në aktet nënligjore në fuqi. Këto problematika janë paraqitur më të detajuara në vijim, në gjetjet e auditimit.

Gjetje nga auditimi

- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë nuk ka një Rregullore të Brendshme për organizimin dhe funksionimin e saj.
- Autoriteti Rregullator Hekurudhor nuk është ngritur dhe nuk funksionon në përputhje me Ligjin Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, Neni 55.
- Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore nuk është ngritur dhe nuk funksionon në përputhje me Ligjin Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, Neni 69.
- Autoriteti Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore nuk është ngritur dhe nuk funksionon në përputhje me Ligjin Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, Neni 75.
- Autoriteti Licencues Hekurudhor nuk është ngritur dhe nuk funksionon në përputhje me Ligjin Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, Neni 17.
- Rrjeti hekurudhor shqiptar, në kundërshtim me Ligjin Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, Neni 114 nuk është i elektrifikuar dhe trenat tërhiqen nga lokomotiva me naftë.
- Sipërmarrësit Hekurudhor (publikë dhe privatë) nuk zotërojnë Certifikatën e Sigurisë në përputhje me Rregulloren Nr. 2638, datë 10.06.2011 Mbi Pajisjen me Leje Veprimtarie të Transportuesve Hekurudhorë.
- Deklarata e Rrjetit nuk është publikuar në faqen zyrtare të internetit të administruesit të infrastrukturës³⁹.

³⁹ Ligji Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, Neni 28

- Ministri i Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë nuk ka miratuar Kushtet Teknike për kryqëzimet ndërmjet rrugëve dhe hekurudhave referuar Ligjit Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, Neni 122.
- Rregullorja për kontrollin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës hekurudhore nuk është miratuar nga Ministri i MIE.⁴⁰
- Aktet ligjore dhe nënligjore për sanksionet për kundërvajtjet administrative nuk janë hartuar dhe miratuar referuar Ligjit Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, referuar Nenit 158 dhe 159.

Konkluzione

- Rregullorja më e fundit e miratuar nga Ministria e Energjisë dhe Industrisë është ajo me Urdhrin nr. 311 datë 10.10.2014 “Për miratimin e Rregullores së Brendshme të Ministrisë së Transportit Hekurudhor”. Kjo rregullore nuk përkon me strukturën e re të krijuar pas bashkimit të Ministrisë së Energjisë dhe Industrisë dhe asaj të Infrastrukturës dhe Transportit. Referuar Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë neni 102 pika 4 dhe Ligjit nr. 90/2012 Për organizimin dhe funksionimin e administratës shtetërore” neni 29 pika 2, rregullorja e brendshme e funksionimit të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë duhet të miratohet nga Ministri i MIE.
- Mungesa e krijimit të katër Autoriteteve të përshkuara në gjetjet e mësipërme ka ndikuar në mos zbatimin e plotë të Ligjit Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë. Në mungesë të krijimit dhe operimit të këtyre autoriteteve, i gjithë manaxhimi i sektorit hekurudhor është kryer sipas akteve nënligjore në fuqi.
- Mungesa e elektrifikimit të rrjetit hekurudhor shqiptar në përputhje me Ligjin Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë” është një ndër treguesit e mos zhvillimit të sistemit hekurudhor në Shqipëri.
- Në kushtet aktuale, Certifikata e Sigurisë për sipërmarrësit hekurudhorë duhej të ishte lëshuar në përputhje me Rregulloren Nr. 2638, datë 10.06.2011 “Mbi Pajisjen me Leje Veprimtarie të Transportuesve Hekurudhorë”, Aneksi 8. Kjo nuk është përmbushur si rezultat i mungesës së Ligjit të Sigurisë që duhej krijuar sipas Aneksit 8 të po kësaj Rregulloreje. Hyrja në fuqi e kodit të ri hekurudhor parashikon dhënien e certifikatës së sigurisë për sipërmarrësit hekurudhor nga Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore i cili akoma nuk është krijuar.⁴¹
- Mos publikimi i “Deklaratës së rrjetit” në faqen zyrtare të internetit të administruesit të infrastrukturës sjell efekte negative kundrejt përdoruesve të transportit hekurudhor.
- Si rezultat i mos krijimit dhe mosfunksionimit të Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore ministri i Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë nuk është bërë miratimi i Kushteve Teknike për kryqëzimet ndërmjet rrugëve dhe hekurudhave.
- Propozimi për kushtet teknike të kryqëzimeve bëhet nga Autoriteti i Sigurisë dhe miratohet nga ministri, duke qenë se autoriteti nuk është krijuar, nuk kemi propozim të kushteve teknike.
- Si pasojë e mungesës së rregullores për kontrollin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës hekurudhore nuk mund të kemi sigurim dhe garantim të trafikut të sigurt të lëvizjes së mjeteve hekurudhore.

⁴⁰ Ligji nr. 9317, datë 18.11.2004 “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”, neni 29

⁴¹ Ligji Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”, neni 22 pika 2, neni 65 pika 4.

- Sanksionet për kundravajtje administrative janë shumë të rëndësishme për zbatimin efektiv të Ligjit Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë. Mungesa e akteve nënligjore të sanksioneve për kundravajtjet administrative çënojnë zbatimin me përpikmëri të këtij ligji.

Rekomandime

- Ministri i MIE të marrë masa për hartimin dhe miratimin e Rregullores së Brendshme të organizimit dhe funksionimit të saj.

Maj 2021

- MIE të ndërmarrë masat e nevojshme për të siguruar funksionimin e plotë të Ligjit Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodit Hekurudhor të Republikës së Shqipërisë, duke mundësuar ngritjen e Autoritetit Rregullator Hekurudhor, Autoritetit të Sigurisë Hekurudhore, Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore dhe Autoritetit Licencues Hekurudhor.

Gusht 2021

- Certifikimi i sipërmarrësve hekurudhorë duhet të kryhet në përputhje me Ligjin Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodit Hekurudhor të Republikës së Shqipërisë.

6 muaj pas krijimit të Autoritetit të Sigurisë Hekurudhore

- Deklarata e Rrjetit të publikohet në faqen zyrtare të administruesit të infrastrukturës në përputhje me Ligjin Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodit Hekurudhor të Republikës së Shqipërisë, neni 28.

Gusht 2021

- Pas krijimit të Autoritetit të Sigurisë Hekurudhore, Ministri i Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë të miratojë Kushtet Teknike për kryqëzimet ndërmjet rrugëve dhe hekurudhave referuar Ligjit Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, Neni 122.

6 muaj pas krijimit të Autoritetit të Sigurisë Hekurudhore

- MIE të marrë masat për të hartuar dhe miratuar aktet ligjore dhe nënligjore për sanksionet për kundërvajtjet administrative në zbatim të Ligjit Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, Neni 158 dhe 159.

Gusht 2021

3.2 A kanë siguruar investimet për periudhën 2016-2019 zhvillimin e sektorit hekurudhor?

Zhvillimin e sektorit hekurudhor grupi i auditimit e vlerësoi në dy aspekte që i klasifikoi si më të rëndësishme, përkatësisht në:

- Vlerësimin e mbështetjes financiare që merr Hekurudha Shqiptare për të arritur objektivat e zhvillimit;
- Përmirësimin e cilësisë së shërbimit dhe sigurisë në transportin hekurudhor të udhëtarëve dhe të mallrave.

3.2.1 A ka qenë e mjaftueshme mbështetja financiare për të arritur objektivat në sektorin hekurudhor?

Zhvillimi i sektorit hekurudhor ka një rëndësi të veçantë pasi ndikon pozitivisht në lëvizjen e njerëzve, pakëson trafikun rrugor dhe ndotjen, lehtëson dhe mbështet biznesin etj., duke luajtur një rol të rëndësishëm në zhvillimin ekonomik dhe social të vendit.

Referuar Strategjisë Sektoriale të Transportit 2016-2020, vendi ynë do të duhej të ndërmerre 7 veprime prioritare në sektorin e hekurudhës për të siguruar zhvillimin e saj. Kosto e llogaritur, e nevojshme, për realizimin e këtyre veprimeve prioritare, për periudhën 2016-2020 ishte përlllogaritur në vlerën 123,18 milion euro.⁴²

Në vijim të analizimit të të dhënave mbi fondet buxhetore të alokuara për sektorin hekurudhor gjatë periudhës 2016-2019, grupi i auditimit ka analizuar edhe financimet e huaja për këtë sektor, për të njëjtën periudhë kohore. Realizimi i investimeve të huaja në total dhe sipas projekteve për vitet 2016-2019, si dhe TVSH e paguar nga buxheti i shtetit për to, paraqiten si më poshtë.

TABELA 9: INVESTIMET E HUAJA TË ALOKUARA (REALIZUARA) NË SEKTORIN E HEKURUDHËS DHE TVSH E PAGUAR NGA BUXHETI I SHETIT, PËR PERIUDHËN 2016-2019

Në lekë

Viti/Financimi i Huaj & TVSH	TVSH (Fakt)	F.H sipas projekteve (Fakt)
2016	0	0
2017	0	0
2018:	6,215,009	37,290,054
- Projekti i zgjatimit të linjës hekurudhore terminali i transportit publik - stacioni i trenit Tiranë si zgjatim i linjës hekurudhore Durrës - Tiranë	2,988,832	17,932,992
- Projekti i linjës hekurudhore Durrës Terminali i Transportit Publik	239,025	1,434,150
- Studimi i fizibilitetit dhe rehabilitim i linjës Durrës - Pogradec - Lin dhe studimi i linjës me kufirin Maqedonas	2,987,152	17,922,912
2019:	18,007,398	108,044,391
- Hartimi i Projektit të detajuar Inxhinierik për Rehabilitimin e linjës hekurudhore "Vorë - Hani I Hotit (kufi me Malin e Zi)"	17,299,120	103,794,723
- Studimi i fizibilitetit dhe rehabilitim i linjës Durrës-Pogradec-Lin dhe studimi i linjës me kufirin Maqedonas	708,278	4,249,668

Burimi: HSH, përpunuar nga Grupi i auditimit

Nga të dhënat e vëna në dispozicion grupit të auditimit nga MIE lidhur me realizimin e buxhetit për periudhën 2016-2019, nuk evidentohen financimet e huaja të përfituara për periudhën 2018-2019 të vëna në dispozicion grupit të auditimit nga Hekurudha Sh.a, të paraqitura në tabelën e mësipërme.

Për më tepër, financimet e huaja për këtë program, për vitin 2018, nuk gjenden të reflektuara në planifikimin e buxhetit për hekurudhat. Referuar Aktit Normativ Nr. 2 datë 19.12. 2018 të Buxhetit të vitit 2018, në këtë vit nuk ka pasur financime të huaja për programin Transporti Hekurudhor. *Ndërkohë që referuar të dhënave të vëna në dispozicion G.A, të paraqitura në*

⁴² Strategjia Sektoriale e Transporti 2016-2020, fq. 207.

tabelën e mësipërme, gjatë këtij vitin ka pasur 3 projekte të huaja, për të cilat është paguar TVSH nga buxheti i shtetit në vlerën **6,215,009 lekë**.

TABELA 10: BUXHETI I VITIT 2018, PËR PROGRAMIN “TRANSPORTI HEKURUDHOR”

Në lekë

Emërtimi i Institucionit / Programit	Totali i Shp. Korrente	Financim i Brendshëm	Financimi i Huaj	Totali i Shp. Kapitale	Totali i Shpenzimeve Buxhetore
Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë	5,697,830	22,753,550	19,229,800	41,983,350	47,681,180
Transporti Hekurudhor	423,680	50,000	0	50,000	473,680

Burimi: MFE, përpunuar nga Grupi i Auditimit

Pra, projektet e realizuara me financime të huaja për sektorin hekurudhor për vitin 2018, në vendin tonë, nuk janë të reflektuara në pasqyrat e buxhetit dhe rrjedhimisht nuk është analizuar realizimi faktik i tyre. Në këto pasqyra, është reflektuar vetëm vlera e TVSH-së së paguar nga buxheti i shtetit.

Referuar të dhënave të përcjella nga MIE, në pasqyrën e buxhetit për vitin 2019, për financimet e huaja paraqiten të dhënat e mëposhtme:

TABELA 11: FINANCIMET E HUAJA (PLANI) PËR VITIN 2019

Në lekë

Emër institucioni	Emërtimi i produktit	Buxheti (plan)
Financimi i Huaj		754,000,000
Drejtoria e Përgjithshme e Hekurudhave	Projekti i zgjatimit të linjës hekurudhore terminali i transportit publik - stacioni i trenit Tirane si zgjatim i linjës hekurudhore Durrës – Tirane	50,000,000
Drejtoria e Përgjithshme e Hekurudhave	Hartimi i Projektit të detajuar Inxhinierik për Rehabilitimin e linjës hekurudhore "Vore - Hani I Hotit (kufi me Malin e Zi)"	100,000,000
Drejtoria e Përgjithshme e Hekurudhave	Promovimi i Intermodalitetit dhe Rilidhja Hekurudhore në Rajonin Adriatik-Jon	1,700,000
Drejtoria e Përgjithshme e Hekurudhave	Rehabilitimi i linjës hekurudhore Durrës - Termali i pasagjerëve Tiranë dhe ndërtimi i linje hekurudhore Tiranës - Rinas 1	597,300,000
Drejtoria e Përgjithshme e Hekurudhave	Rehabilitimi i linjës hekurudhore Durrës - Termali i pasagjerëve Tiranë dhe ndërtimi i linje hekurudhore Tiranës - Rinas 2	5,000,000

Burimi: MIE, përpunuar nga Grupi i Auditimit

Në vijim të kërkesës së grupit të auditimit lidhur me zbatimin faktik të projekteve të mësipërme për vitin 2019, në Drejtorinë e Buxhetit dhe Menaxhimit Financiar në MIE nuk ka informacion

mbi nivelin e realizimit të tyre, pasi nuk ka pasur raportim nga strukturat përgjegjëse. Ndërkohë, sipas të dhënave të vëna në dispozicion grupit të auditimit nga Hekurudha SH. A, projekti *"Hartimi i Projektit të detajuar Inxhinierik për Rehabilitimin e linjës hekurudhore "Vorë - Hani i Hotit (kufi me Malin e Zi)"* është realizuar për vitin 2019, dhe financimi i huaj për këtë projekt ka qenë në vlerën 103,794,723 lekë.

Referuar Udhëzimit standard nr. 9, datë 20.07.2018 *"Për procedurat standarde të zbatimit të buxhetit"*, të MFE-së dhe Udhëzimi Nr. 22, datë 17.11.2016 *"Për procedurat standarde të monitorimit të buxhetit për njësitë e qeverisjes qendrore"*, pika *"Përgjegjësitë e Drejtuesit të Programit"*, të MFE-së, Drejtuesi i Ekipit të Menaxhimit të Programit Buxhetor (DEMP) duhet të paraqesë pranë Drejtorisë së Buxhetit dhe Menaxhimit Financiar, raportin e monitorimit të zbatimit të buxhetit me shifra dhe narrative, duke sqaruar ecurinë e realizimit të projekteve me qëllim realizimin e objektivave të programit, brenda muajit shkurt të viti pasardhës të përfundimit të vitit buxhetor.

Nga komunikimi me Hekurudha SH. A, grupit të auditimit iu bë me dije se këto të dhëna nuk janë raportuar si financime të huaja të përfituara për vitet 2018-2019, pasi pala shqiptare nuk ka pasur rol në këto projekte. Ato nuk janë prokuruar nga pala shqiptare dhe të gjitha veprimet janë ndërmarrë nga financuesit e huaj.

Mirëpo, nga të dhënat e analizuara rezulton se për këto projekte të realizuara me financim të huaj, pala shqiptare ka paguar 20% TVSH, përkatësisht 6,215,009 lekë për vitin 2018 dhe 18,007,398 lekë për vitin 2019, çka do të thotë se ka pasur ndikim në buxhetin e shtetit. Prandaj, për vitin 2018 projektet e huaja duhet të ishin raportuar që të reflektoheshin në planin e buxhetit dhe më pas të mund të monitorohej zbatimi faktik i tyre. Pasqyrimi në kontabilitet i vetëm vlerës prej 20% të situacionit përkatës në lidhje me projektet e investimit, denatyrton vlerën reale të investimit. Ndërsa, për vitin 2019 duhet të raportohet realizimi i projektit *"Hartimi i Projektit të detajuar Inxhinierik për Rehabilitimin e linjës hekurudhore "Vorë - Hani i Hotit (kufi me Malin e Zi)"*, i cili gjendet i planifikuar në buxhetin e këtij viti. Fakti se projektet e vitit 2018 dhe 2019 të financuara me fonde të huaja duhet të ishin raportuar në Drejtorinë e Buxhetit dhe Menaxhimit Financiar në MIE është konfirmuar edhe nga kjo strukturë në intervistat e kryera nga grupi i auditimit.

Gjetje nga auditimi

- Administratori i Përgjithshëm i Hekurudha SH. A si dhe Drejtuesi i Ekipit të Menaxhimit të Programit Buxhetor për transportin hekurudhor në MIE nuk kanë raportuar pranë MFE dhe Drejtorisë së Buxhetit dhe Menaxhimit Financiar në MIE financimet e huaja për programin e Transportit Hekurudhor për vitin 2018, për të qenë pjesë e buxhetit të planifikuar për vitin 2018, dhe rrjedhimisht nuk kanë raportuar realizimin e tij për këtë vit. Gjithashtu, nuk kanë raportuar pranë Drejtorisë së Buxhetit dhe Menaxhimit Financiar në MIE realizimin e buxhetit për financimet e huaja për vitin 2019.

Konkluzione

- Për shkak se për vitin 2018 nuk janë raportuar financimet e huaja për programin Transporti Hekurudhor, ato nuk gjenden të reflektuara në Aktin Normativ nr. 2 datë 19.12.2018 të Buxhetit të vitit 2018.
- Si rezultat i mos raportimit të nivelit të realizimit të financimeve të huaja, nuk është siguruar një paraqitje e drejtë e financimeve të huaja të kryera për sektorin e hekurudhës në vendin tonë, për periudhën 2018-2019.

Rekomandime

- Hekurudha SH. A si dhe Drejtuesi i Ekipit të Menaxhimit të Programit Buxhetor për transportin hekurudhor në MIE të ndërmarrin masat e nevojshme për të raportuar pranë MFE dhe Drejtorisë së Buxhetit dhe Menaxhimit Financiar në MIE projektet e huaja të përfituara, të cilat kanë ndikim në buxhetin e shtetit, për të siguruar transparencë mbi financimet e huaja të kryera në programin Transporti Hekurudhor. Gjithashtu, brenda muajit shkurt të vitit pasardhës të përfundimit të vitit buxhetor, të paraqesin pranë Drejtorisë së Buxhetit dhe Menaxhimit Financiar në MIE, raportin e monitorimit të zbatimit të buxheti me shifra dhe narrative, duke siguruar paraqitjen në to edhe të nivelit të realizimit të financimeve të huaja.

Brenda muajit prill 2021 dhe në vijimësi

Në vijim të sa më sipër, nëse në investimet e kryera për sektorin e hekurudhës në vendin tonë do të përfshiheshin edhe financimet e huaja të realizuara, investimet totale të realizuara për periudhën 2016-2019 do të paraqiteshin si më poshtë.

TABELA 12: TOTALI I FONDEVE TË ALOKUARA PËR SEKTORIN E HEKURUDHËS PËR PERIU DHËN 2016-2019

në 000/lekë

Vitet	Investime të brendshme + Shpenzime Korrente (Fakt)	Financimet e huaja (Fakt)	Totali
2016	497,396	0	497,396
2017	431,212	0	431,212
2018	460,722	37,290	498,012
2019	558,307	108,044	666,351

Burimi: MIE dhe Hekurudha SH. A, përpunuar nga Grupi i Auditimit

Paraqitja grafike e totalit të investimeve për Sektorin e Hekurudhës për periudhën 2016-2019 shfaqet si më poshtë.

GRAFIKU 2: TOTALI I FONDEVE TË ALOKUARA PËR SEKTORIN E HEKURUDHËS PËR PERIUdhËN 2016-2019



Burimi: MIE dhe Hekurudha SH. A, përpunuar nga Grupi i auditimit

Nga grafiku i mësipërm vërehet se në vitin 2017, fondet e alokuara për programin e transportit hekurudhor janë më të ulëta se ato në vitin 2016, ndërsa afërsisht të njëjta me fondet e alokuara për këtë sektor në vitin 2018. Në vitin 2019 vërehet një rritje në fondet e investuara në këtë sektor, krahasuar me 3 vitet e mëparshme.

Në total për periudhën 2016-2019 në sektorin e hekurudhës janë investuar 2,092,971,000 lekë, përafërsisht rreth 17 milion euro pra, rreth 13.8% e investimeve të nevojshme (123.18 milion euro) për këtë sektor për periudhën 2016-2020 referuar Strategjisë Sektoriale të Transportit.

Në përgjigje të pyetjes së grupit të auditimit “A ka qenë e mjaftueshme mbështetja financiare për mirëmbajtjen apo zëvendësimin e rrjetit hekurudhor apo asetëve hekurudhore të amortizuara?”, Hekurudha SH. A është shprehur se “...niveli i investimeve të dhëna për mirëmbajtjen e Infrastrukturës dhe të mjeteve lëvizëse në sektorin hekurudhor ka qenë shumë i ulët. Megjithëse investimet e planifikuara kanë shfaqur një trend në rritje nga viti 2013 në 93.400 mijë lekë në 153.500 mijë lekë në vitin 2019, përsëri ato janë në nivele të ulëta, pasi kërkesa për t’u investuar në linjën hekurudhore, në mjetet tërheqëse dhe ato transportuese janë disa herë më të larta. Në këto kushte niveli i përkeqësimit të elementeve të infrastrukturës ka qenë më i lartë se ritmi i rinovimit të tyre.”⁴³.

Gjetje nga auditimi

- Në sektorin hekurudhor për periudhën 2016-2019, janë investuar rreth 14% të fondeve të nevojshme për arritjen e objektivave të vendosura në Strategjinë Sektoriale të Transportit 2016-2020.

Konkluzion

- Fondet e investuara në sektorin e hekurudhës për periudhën 2016-2019 janë të pamjaftueshme për të arritur objektivat e parashikuar në dokumentet strategjike të transportit për këtë sektor për periudhën 2016-2020, ku ndër më të rëndësishmet mund të veçojmë “krijimin e legjislacionit për një treg hekurudhor të hapur, të drejtë, jo-diskriminues, transparent dhe forcimin e kapaciteteve në të gjitha nivelet.”⁴⁴

⁴³ Përgjigjet e Hekurudha Sh.a për Intervistën e drejtuar nga grupi i auditimit datë 19.10.2020

⁴⁴ Strategjia Sektoriale e Transportit 2016-2020, fq 165-175.

Rekomandim

- MIE në bashkëpunim me Hekurudha SH.A të analizojnë në mënyrë të kujdesshme totalin e fondeve të investuara në sektorin e hekurudhës për periudhën 2016-2019, si dhe efektivitetin e tyre. Nga analizimi, të identifikohen arsyet që kanë ndikuar në nivelet e ulëta të investimeve për këtë periudhë, dhe të ndërmarrin masa e nevojshme për rritjen e tyre.

Gusht 2021 e në vazhdimësi

Në mënyrë më të detajuar fondet e planifikuara dhe të alokuara sipas veprimeve prioritare të parashikuara në Strategjinë Sektoriale të Transportit, paraqiten si më poshtë.

TABELA 13: REALIZIMI I VEPRIMEVE PRIORITARE HEKURUDHORE SIPAS STRATEGJISË SEKTORIALE TË TRANSPORTIT 2016-2020

Veprimi Prioritar 45	Detyrat Specifike	Buxheti sipas Strategjisë ⁴⁶	Realizimi & Buxheti faktik (MIE) ⁴⁷	Realizimi & Buxheti faktik (HSH) ⁴⁸
<i>Veprimi prioritar 1</i>	2016: -Miratimi i Kodit të ri Hekurudhor. 2017 - 2018: -Përgatitja dhe zbatimi i akteve të tjera ligjore dhe nënligjore që kërkon Hyrja në fuqi e Kodit të ri hekurudhor	0.5 Mln Euro -Buxheti i shtetit (0.075 milion euro), -Donatorët ndërkombëtarë (0.425 milion për tu kërkuar)	Nuk ka shpenzime buxhetore për hartimin e Kodit të ri Hekurudhor. Për aktet e tjera ligjore kemi vetëm Asistencën Teknike të BE rreth 30,000 euro grant.	1. Realizuar 100% 2. Janë përgatitur nga konsulentët e huaj. Pritet miratimi.
<i>Veprimi prioritar 2</i>	2017– 2018: -Ndarja totale e organeve të ndryshme, -Ngritja e strukturave të reja organizative; -Ndarja e llogarive të menaxhuesit të infrastrukturës dhe ndërmarrjes hekurudhore; -Përcaktimi i detyrave; -Kontrata ndërmjet menaxhuesit të infrastrukturës hekurudhore dhe Qeverisë (mbështetje për veprimin prioritar 7) -Publikimi i deklaratës së parë të rrjetit nga ana e menaxhuesit të	0.5 Mln Euro -Buxheti i shtetit (0.2 milion euro), -Donatorët ndërkombëtarë (% do të përcaktohet më vonë)	Nuk ka akoma shpenzime buxhetore apo asistence të huaj sepse nuk ka filluar akoma procesi i ndarjes / reformimit të hekurudhës, pasi pritet hyrja në fuqi e 4 ligjeve baze.	1. Nuk ka ndarje totale. 2. Nuk janë ngritur. 3. Nuk janë realizuar 4. Brenda muajit nëntor firmoset marrëveshja Financiar me BERZH.

⁴⁵ Grupi i auditimit ka analizuar 6 nga 7 veprime prioritare. Veprimi prioritar nr. 5 nuk është analizuar pasi ky auditim është fokusuar kryesisht në zhvillimin e rrjetit të brendshëm hekurudhor. Veprimi numër 5 lidhet me Korridoret e Rrjetit Hekurudhor Europian.

⁴⁶ Veprimet prioritare, detyrat specifike dhe buxheti sipas strategjisë janë marrë nga Strategjia Sektoriale e Transportit 2016-2020, fq. 165-176.

⁴⁷ Përgjigjet zyrtare të MIE

⁴⁸ Përgjigjet zyrtare të Hekurudha Sh.a

	infrastrukturës. -Trajnimi i personelit			
<i>Veprimi prioritar 3</i>	2017 – 2018: -Formimi i organeve hekurudhore: o Struktura organizative o Profilet e punës/përshkrimi funksional o Buxheti -Trajnimi i personelit në institucionet përkatëse arsimore në shtetet anëtare të BE-së dhe Agjencinë Hekurudhore	10 Mln Euro -Buxheti kombëtar (0.4 mln euro), -Donatorët ndërkombëtarë (3.6 mln euro për tu kërkuar) -Trajnimi i personelit (6 mln euro)	Nuk ka akoma shpenzime buxhetore apo asistence të huaj sepse nuk ka filluar akoma procesi i ndarjes / reformimit të hekurudhës, pasi pritjet hyrja në fuqi e 4 ligjeve baze.	N/A
<i>Veprimi prioritar 4</i>	2016 – 2018: - Zgjidhja e problemeve ligjore dhe institucionale në lidhje me pronësinë, menaxhimin, dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës në port. -Studim fizibiliteti për përmirësimin e komunikimit dhe shkëmbimit elektronik ndërmjet operatorëve të portit, autoriteteve të portit, operatorëve hekurudhorë dhe palëve të tjera të interesuara të përfshira në transferimin e mallrave.	0.6 Mln Euro -Buxheti kombëtar (0.2 mln euro), -Donatorët ndërkombëtarë (0.4 mln euro për tu kërkuar)	Nuk ka shpenzime buxhetore	N/A
<i>Veprimi prioritar 6</i>	Projekti 1. -2016: Vendosija e objekteve përkatëse të kalimit kufitar për autoritetet shqiptare të kufirit (zyrat, parkimi dhe objektet e tjera) në stacionin e përbashkët kufitar në Tuz. Projekti 2. -2017: Krijimi i sistemit elektronik të transmetimit për sektorin rrugor ose sistemeve specifike hekurudhore. Projekti 3. -2016–2018: Studimi i fizibilitetit dhe projektimi i detajuar për rehabilitimin e linjës hekurudhore Durrës-Rrogozhinë-Elbasan-Pogradec-Lin dhe ndërtimin e lidhjes hekurudhore të re deri në kufi me Maqedoninë.	85.16 mln euro -Projekti 1. 50 000 euro: Buxhet kombëtar. -Projekti 2. 135,000 euro Buxhet kombëtar. -Projekti 3,4 & 5 11,25 mln euro Buxheti kombëtar + donatorët ndërkombëtarë -Projekti 6 74,37 mln euro): Donatorët ndërkombëtarë (BERZH: 50%,	1. Nuk ka shpenzime buxhetore sepse ambientet dhe pajisjet janë vënë në dispozicion të hekurudhës nga autoritete e Malit të Zi . 2. Nuk ka shpenzim buxhetor sepse nuk janë kryer. 3. Ka përfunduar FS, por pa shpenzime buxhetore me 720,000 euro grant te WBIF. Për rehabilitimin e linjës hekurudhore Durres - Rrogozhine po kryhet Projekt Zbatimi (DD) 1.7 milion Euro fonde	Projekti 1: Realizuar 100 % me 10.07.2017 Projekt 3: 100 % Projekt 4: ka nisur hartimi/ studimi me 31.08.2020 me Përfitues MIE. Projekti pritet te perfundoje me 31.12.2020 (Realizimi: 20%) Projekt 5: ka nisur hartimi në Dhjetor

	<p>Projekti 4. -2017: Studimi i fizibilitetit për ndërtimin e hekurudhës së re Pogradec-Korçë-kufiri me Greqinë.</p> <p>Projekti 5. -2017 – 2018: Projektimi i detajuar për rehabilitimin e hekurudhës Vorë - Hani i Hotit, kufiri me Malin e Zi dhe sistemin e sinjalizimit dhe komunikimit për lidhjen e hekurudhës shqiptare.</p> <p>Projekti 6. -2017 – 2020: Ndërtimi dhe modernizimi i linjave hekurudhore Durrës - Terminali i Transportit Publik të Tiranës dhe lidhja e hekurudhës së re që mungon për në Aeroportin Ndërkombëtar të Rinasit në Tiranë (TIA).</p>	KIBP: 50%).	<p>grant WBIF, dhe per seksionin Rrogozhine-Pogradec – Lin po starton Projekti Preliminar i zbatimit (PDD) 1.7 milion Euro fonde grant te BEI-it.</p> <p>4. Ne proces po pa shpenzime buxhetore. Me fonde grant IPA INTERREG IV CBC Programme</p> <p>5. Në proces DD, ESIA dhe TD, pa fonde buxhetore, me fonde grant të WBIF 4.5 milion Euro.</p> <p>6. Në proces lidhje kontrate. Projekti financiar nga WBIF me fonde grant rreth 35.4 milion euro, kredi afërsisht ne ketë vlere nga BERZH dhe kosto lokale nga buxheti. Ndërtimi akoma nuk ka filluar dhe deri tani nuk ka asnjë shpenzim buxhetor.</p>	<p>2018 dhe pritet te përfundoje ne Mars 2021 (Realizimi: 80%)</p> <p>Projekt 6: ka përfunduar tenderi ne Tetor 2020 dhe pritet te nis Kontrata ne Nëntor 2020. (Realizimi: 0%)</p>
Veprimi prioritar 7	<p>2016 - 2020: Përmirësimi i gjendjes aktuale të linjave kryesore dhe gjithëpërfshirëse hekurudhore që marrin pjesë në Zgjerimin Tregues të RRTT-E-së në Rrjetin Gjithëpërfshirës/Kryesor të Vendeve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor:</p> <p>1. <u>Rrjeti kryesor:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Tiranë – Durrës - 37 km • Vora - Hani Hotit - 119 km <p>2. Rrjeti gjithëpërfshirës:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durrës - Lin – Pogradec - 152 km • Rrogozhinë – Fier - 84 km 	22.87 mln euro Buxheti kombëtar (1 mln euro), pjesa tjetër donatorët ndërkombëtar	Nuk ka shpenzime buxhetore. Në projektet e sipërpërmendur mbulohet i gjithë rrjeti	N/A

Burimi:Strategjia Sektoriale e Transportit, përpunuar nga Grupi i auditimit

Nga analizimi i të dhënave të përcjella nga MIE dhe Hekurudha SH.A, të paraqitura në tabelën e mësipërme rezulton se:

- Për veprimin prioritar nr. 1, është realizuar vetëm miratimi i Kodit të ri Hekurudhor për të cilin nuk ka pasur shpenzime buxhetore. Ndërsa, aktet e tjera ligjore dhe nënligjore nuk janë miratuar ende edhe pse afati për miratimin e tyre ishte viti 2018. Për këtë objektiv ka patur financim të huaj në vlerën 30.000 euro.
- Veprimi i dytë prioritar, i cili parashikonte ngritje e organeve dhe strukturave të reja organizative përgjegjëse për sektorin hekurudhor brenda vitit 2018, nuk është realizuar, pasi pritet hyrja në fuqi e 4 akteve të reja ligjore dhe nënligjore.
- Veprimi i tretë prioritar, i cili parashikonte marrjen e masave për funksionimin e organeve dhe strukturave të ngritura sipas veprimit prioritar nr. 2 brenda vitit 2018, nuk është realizuar pasi nuk është arritur realizimi i veprimit prioritar nr. 2, si rezultat i mos miratimit të 4 akteve ligjore dhe nënligjore.
- Veprimi prioritar nr. 4, i cili parashikonte zgjidhjen e problemeve të pronësinë, menaxhimin, dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës në port si dhe rritjen e komunikimit midis strukturave të portit dhe atyre hekurudhore brenda vitit 2018, nuk është arritur.
- Për veprimin prioritar nr. 6:
 - Krijimi i sistemit elektronik të transmetimit për sektorin rrugor ose sistemeve specifike hekurudhore i cili duhet të realizohet brenda vitit 2017 me financim nga buxheti i shtetit në vlerën 135,000 euro, nuk është realizuar;
 - Studimi i fizibilitetit dhe projektimi i detajuar për rehabilitimin e linjës hekurudhore Durrës-Rrogozhinë-Elbasan-Pogradec-Lin dhe ndërtimin e lidhjes hekurudhore të re deri në kufi me Maqedoninë, veprime të cilat duhet të realizoheshin deri në vitin 2018, është kryer studimi i fizibilitetit në vlerën 720,000 euro, është në fazën e zbatimit projekti për linjën Durrës – Rrogozhinë 1.7 milion Euro fonde grant i WBIF, ndërsa për seksionin Rrogozhinë-Pogradec – Lin ende nuk ka nisur zbatimi i projektit.
 - Studimi i fizibilitetit për ndërtimin e hekurudhës së re Pogradec-Korçë-kufiri me Greqinë i cili duhet të përfundonte brenda vitit 2017, ka nisur hartimi/ studimi më 31.08.2020, jashtë periudhës nën auditim.
 - Projektimi i detajuar për rehabilitimin e hekurudhës Vorë - Hani i Hotit, kufiri me Malin e Zi dhe sistemin e sinjalizimit dhe komunikimit për lidhjen e hekurudhës shqiptare duhet të përfundonte në vitin 2018. Hartimi i tij ka nisur në Dhjetor 2018 dhe pritet të përfundojë në Mars 2021. Referuar të dhënave të përcjella nga MIE në përgjigje të këtij pyetësi, ky projekt është financuar pa fonde buxhetore, me fonde grant te WBIF 4.5 milion Euro. Referuar të dhënave të përcjella nga Hekurudha Sh.a, për këtë projekt shteti shqiptar ka paguar 20% TVSH, sikurse është trajtuar dhe më lartë.
 - Ndërtimi dhe modernizimi i linjave hekurudhore Durrës - Terminali i Transportit Publik të Tiranës dhe lidhja e hekurudhës së re që mungon për në Aeroportin Ndërkombëtar të Rinasit në Tiranë (TIA). Për këtë projekt ka përfunduar tenderi në Tetor 2020 dhe pritet të nis Kontrata në Nëntor 2020. Pra, realizimi aktual i projektit është 0.
 - Për veprimin prioritar 7 i cili lidhet me përmirësimin e gjendjes aktuale të linjave kryesore dhe gjithëpërfshirëse hekurudhore dhe duhet të përfundonte në vitin 2020, nuk është realizuar

Në mënyrë të përmbledhur realizimi i veprimeve prioritare të parashikuara për t'u arritur në periudhën 2016-2020 paraqitet si më poshtë:

TABELA 14: FONDET E ALOKUARA PËR SEKTORIN HEKURUDHOR SIPAS VEPRIMEVE PRIORITARE TË STRATEGJISË⁴⁹

<i>Veprimi prioritar</i>	<i>Realizimi i veprimeve prioritare</i>	<i>Fondet e planifikuara</i>	<i>Fondet e alokuara</i>
1	Pjesërisht	0.5 Mln Euro	30.000 euro
2	I pa realizuar	0.5 Mln Euro	0
3	I pa realizuar	10 Mln Euro	0
4	I pa realizuar	0.6 Mln Euro	0
6	Pjesërisht	85.16 mln euro	6 mln euro
7	I porealizuar	22.87 mln euro	0
<i>Total</i>		119,63 mln	6.03 mln
<i>Realizimi i fondeve sipas vep. prioritare</i>			5%

Burimi: MIE dhe Hekurudha Sh.a, përpunuar nga Grupi i auditimit

Nga analizimi i Raportit të tretë të Monitorimit për Strategjinë Sektoriale të Transportit rezulton se Projekti nr. 2, në Veprimin Prioritar nr. 6 “*Krijimi i sistemit elektronik të transmetimit për sektorin rrugor ose sistemeve specifike hekurudhore.*”, me vlerë 135.000 euro, i cili duhet të realizohej me fonde të buxhetit të shtetit, është kryer.⁵⁰ Ndërsa referuar përgjigjes zyrtare të MIE ky projekt nuk është realizuar dhe për të nuk ka pasur shpenzime buxhetore.

Veprimi Prioritar nr. 7 “*Përmirësimi i gjendjes aktuale të linjave kryesore dhe gjithëpërfshirëse hekurudhore që marrin pjesë në Zgjerimin e Rrjetit Gjithëpërfshirës/Kryesor të Vendeve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor*”, me vlerë 22.8 milion euro në Raportin e tretë të Monitorimit të Strategjisë Sektoriale të Transportit është raportuar “*në progres*”. Referuar përgjigjeve të pyetësorit të drejtuar nga G.A, Hekurudha SH.A nuk ka informacion lidhur me këtë veprim prioritar. Ndërsa, MIE ka përcjellë informacion se nuk ka shpenzime buxhetore për këtë veprim prioritar, dhe nuk ka përcaktuar nivelin aktual të zbatimit të tij.

- Për projektin “*Projektimi i detajuar për rehabilitimin e hekurudhës Vorë - Hani i Hotit, kufiri me Malin e Zi*” nën Veprimin Prioritar nr. 6, referuar Raportit të tretë të Monitorimit të Strategjisë Sektoriale të Transportit është alokuar në vitin 2019 *0.8 milion euro*⁵¹. Kjo vlerë nuk gjendet e realizuar në pasqyrën e buxhetit të MIE-së, për programin e hekurudhës sikurse e kemi trajtuar dhe më herët, ndërsa është përcjellë si financim i huaj nga Hekurudha Sh.a. Lidhur me këtë projekt, Hekurudha Sh.a ka përcjellë informacionin se totali i tij ka koston 4.5 milion euro dhe është realizuar 80% deri në vitin 2019, pra rreth *3.6 milion euro*.

Në tetor të vitit 2015, BE-ja publikoi Progres Raportin mbi përpjekjet për reformat e bëra nga Shqipëria pas adoptimit të një plani që përcakton dhe strukturën e reformat e planifikuara nën prioritet kyçe. Për vitin 2016, raporti theksoi se: “*Niveli i investimeve në infrastrukturën hekurudhore mbetet i papërfillshëm, duke çuar në përkeqësimin e shërbimeve të transportit.*”⁵². Për shkak të mungesës së investimeve, infrastruktura hekurudhore është shumë e keqe, i

⁴⁹ Veprimi prioritar nr. 5 nuk është analizuar

⁵⁰ Raporti i tretë i Monitorimit për Strategjinë Sektoriale të Transportit, për vitin 2019, i publikuar më qershor 2020, fq. 67.

⁵¹ Raportit i tretë i Monitorimit të Strategjisë Sektoriale të Transportit, fq. 45.

⁵² Strategjia Sektoriale e Transporti 2016-2020, fq. 25

mungojnë terminalët e zhvilluara mirë, binarët, linjat, etj.⁵³ Investimet në sektorin hekurudhor mbetet prapa investimeve në sektorin e rrugëve. Fondet e pamjaftueshme dhe niveli i ulët i mirëmbajtjes janë arsye kryesore për gjendjen e dobët të hekurudhave në Shqipëri.

Fakti që vendi ynë nuk ka adoptuar plotësisht direktivat e BE-së në sektorin hekurudhorë ka ndikuar negativisht në tërheqjen e investimeve të huaja. *“Për sa kohë që Shqipëria nuk e ka zbatuar plotësisht direktivën e BE-së 2012/34/BE, sektori hekurudhor nuk do të përmirësohet ndjeshëm nga pikëpamja ligjore dhe institucionale, pasi institucionet financiare evropiane dhe institucionet e tjera do të ngurojnë të investojnë në infrastrukturën hekurudhore.”*⁵⁴

Gjetje nga auditimi

- Nga 6 veprime prioritare të parashikuara në Strategjinë Sektoriale të Transportit për zhvillimin e transportit hekurudhor në periudhën 2016-2020, vetëm 2 prej tyre janë realizuar pjesërisht ndërsa, 4 të tjera nuk janë realizuar ende. Bazuar në Veprimin e parë Prioritar për këtë sektor, është miratuar Kodi i ri Hekurudhor, ndërsa zbatimi i akteve të tjera ligjore dhe nënligjore që kërkon hyrja në fuqi e Kodit të ri hekurudhor nuk ka nisur, pasi aktet nuk janë miratuar ende. Gjithashtu, nuk janë kryer ndarja totale e organeve të ndryshme, ngritja e strukturave të reja organizative, ndarja e llogarive të menaxhuesit të infrastrukturës dhe ndërmarrjes hekurudhore, publikimi i deklaratës së parë të rrjetit nga ana e menaxhuesit të infrastrukturës, etj. të cilat ishin planifikuar të përfundonin në vitin 2018.
- Shumica e projekteve janë planifikuar të realizohen me financime të huaja, ku në disa raste burimet e financimit ende nuk ishin gjetur dhe/apo mbeteshin për tu kërkuar, si p.sh. për Veprimin e parë Prioritar, të lidhur me miratimin e Kodit të ri Hekurudhor si dhe të akteve nënligjore që kërkonte hyrja në fuqi e Kodit të ri, nga 0.5 mln euro të planifikuara për realizimin e këtij prioriteti 0.425 mln euro mbeteshin për t'u kërkuar tek donatorët ndërkombëtarë. Po kështu, për Veprimin e tretë Prioritar i cili kishte të bënte me formimin e organeve të reja hekurudhore pas hyrjes në fuqi të Kodit të ri Hekurudhor, 3.6 milion euro të nevojshme për arritjen e objektivit, mbeteshin për t'u kërkuar tek donatorët.
- Niveli i realizimit të veprimeve prioritare për periudhën 2016-2019 është 5%.
- Midis të dhënave të vëna në dispozicion grupit të auditimit nga Hekurudha SH. A dhe MIE dhe atyre të raportuara në raportin e tretë të Monitorimit të Strategjisë, vërehen diferenca mbi zbatimin e projekteve të parashikuara në Strategjinë Sektoriale të Transportit për sektorin e hekurudha dhe realizimit të fondeve për këto projekte. Nga analizimi i Raportit të tretë të Monitorimit për Strategjinë Sektoriale të Transportit të vitit 2019 rezulton se Projekti nr. 2, në Veprimin Prioritar nr. 6 *“Krijimi i sistemit elektronik të transmetimit për sektorin rrugor ose sistemeve specifike hekurudhore.”*, me vlerë 135.000 euro, i cili duhet të realizohet me fonde të buxhetit të shtetit, është kryer.⁵⁵ Ndërsa referuar përgjigjes zyrtare të MIE ky projekt nuk është realizuar dhe për të nuk ka pasur shpenzime buxhetore. Veprimi Prioritar nr. 7 *“Përmirësimi i gjendjes aktuale të linjave kryesore dhe gjithëpërfshirëse hekurudhore që marrin pjesë në Zgjerimin e Rrjetit*

⁵³ Strategjia Sektoriale e Transporti 2016-2020, fq. 54

⁵⁴ Strategjia Sektoriale e Transporti 2016-2020, fq. 51

⁵⁵ Raporti i tretë i Monitorimit për Strategjinë Sektoriale të Transportit, për vitin 2019, i publikuar më qershor 2020, fq. 67.

Gjithëpërfshirës/Kryesor të Vendeve Fqinje në Rajonin e Ballkanit Perëndimor”, me vlerë 22.8 milion euro në Raportin e tretë të Monitorimit të Strategjisë Sektoriale të Transportit është raportuar “*në progres*”. Referuar përgjigjeve të pyetësorit të drejtuar nga grupit të auditimit, Hekurudha SH.A nuk ka informacion lidhur me këtë veprim prioritar. Ndërsa, MIE ka përcjellë informacion se nuk ka shpenzime buxhetore për këtë veprim prioritar, dhe nuk ka përcaktuar nivelin aktual të zbatimit të tij.

Konkluzione

- Për shkak të nivelit të ulët të financimeve në sektorin hekurudhor, rreth 67% e veprimeve prioritare të parashikuara që duhet të realizoheshin në periudhën 2016-2020 nuk janë kryer, duke ndikuar negativisht në zhvillimin e transportit hekurudhor në vendin tonë.
- Vendosja e objektivave prioritare për sektorin e transportit për periudhën 2016-2020 vuan nga një planifikimin i dobët, i mbështetur në fonde të cilat nuk kishin siguri se do të përfitoheshin.
- Si rezultat i diferencave të evidentuara midis të dhënave të vëna në dispozicion grupit të auditimit dhe atyre të raportuara nëpërmjet raportit të monitorimit të Strategjisë Sektoriale të Transportit për sektorin e hekurudhës, nuk ofrohet siguri mbi realizimin e objektivave dhe fondet e akoluara për to.

Rekomandime

- MIE të analizojë në mënyrë të kujdesshme arritjen e veprimeve prioritare në sektorin e hekurudhës, të parashikuara në dokumentin strategjik të zhvillimit të transporti, të identifikojë për secilin prej tyre shkaqet e mos arritjes së tyre dhe niveleve të ulët të financimeve, dhe të ndërmarrë masat e nevojshme për përmirësim.

Gusht 2021

- Në vijim të analizimit të shkaqeve të cilat kanë ndikuar në mosrealizimin e objektivave të parashikuara për transportin hekurudhor për periudhën 2016-2019 MIE të kenë ato në konsideratë, në përditësimin e Strategjisë Sektoriale të Transportit, me qëllim që të vendos objektiva të arritshëm dhe të mbështetur me fonde të cilat kanë siguri se do të përfitohen.

Me përditësimin e Strategjisë Sektoriale të Transportit

- MIE në bashkëpunim me Hekurudha SH. A, të raportojë në mënyrë të saktë dhe të detajuar realizimin e projekteve dhe fondet e alokuara për to në Raportet e Monitorimit të Strategjisë, për të siguruar transparencë mbi arritjen e objektivave në Sektorin e Hekurudhës.

Gusht 2021 dhe në vijimësi

3.2.2 A është përmirësuar cilësia e shërbimit dhe siguria në sektorin hekurudhor gjatë periudhës 2016-2019?

Transporti hekurudhor njihet si metoda më e sigurt e transportit dhe përdoret gjerësisht në shumë vende të botës. Transporti hekurudhor është një nga metodat më të mira të transportit në termat e kostos, kohës dhe besueshmërisë. Një rrjet hekurudhor cilësor dhe i menaxhuar mirë sjell rritjen e përdoruesve të transportit hekurudhor krahasuar me llojet e tjera të transportit. Gjithashtu, transporti hekurudhor njihet si një nga metodat e transportit që sjell më pak ndotje në mjedis. Në

këtë metodë transporti nuk ka trafik si rezultat koha e pritjes mund të konsiderohet minimale. Nisur nga rëndësia që ka ky transport në vijim do të vlerësohen treguesit që matin cilësinë e shërbimit dhe sigurinë që ofron sektori hekurudhor në vendin tonë. Treguesit e performancës të sektorit hekurudhor si volumi i pasagjerëve, volumi i mallrave, shpejtësia hekurudhore, avaritë hekurudhore dhe aksidentet hekurudhore, të trajtuara në vijim më gjerësisht, paraqesin një ulje të performancës nga viti në vit. Kjo ulje është reflektuar në vëllimet në rënie të trafikut hekurudhor të mallrave dhe të udhëtarëve, sidomos me mbylljen e stacionit hekurudhor të Tiranës që përpunonte rreth 50% të vëllimit vjetor të pasagjerëve.⁵⁶

Legjislacioni i vendit tonë për menaxhimin e rrjetit hekurudhor në drejtim të përmirësimit të cilësisë së shërbimit dhe sigurisë parashikon:

- Organizimi i lëvizjes së trenave dhe mjeteve hekurudhore, si dhe drejtimi i transportit hekurudhor ka për qëllim kryerjen e rregullt të transportit të udhëtarëve, të bagazheve dhe të mallrave, duke garantuar sigurinë e plotë të lëvizjes së trenave e të mjeteve hekurudhore në destinacionet përkatëse, sipas kohës së caktuar në grafikun e lëvizjes së tyre, mbrojtjen e jetës dhe të shëndetit të udhëtarëve, ruajtjen e mallrave e të bagazheve nga dëmtimet e shpërdorimet, parandalimin dhe shmangien e avarive dhe të aksidenteve, si dhe mbrojtjen nga çdo ngjarje natyrore ose ndërhyrje të padëshiruar;⁵⁷
- Transportuesit hekurudhorë, të autorizuar dhe që marrin përsipër transportin e udhëtarëve, janë të detyruar t'u sigurojnë atyre të gjitha kushtet e nevojshme, para dhe gjatë udhëtimit, si dhe të sigurojnë ruajtjen dhe trajtimin e bagazheve.⁵⁸
- Infrastruktura hekurudhore kontrollohet dhe mirëmbahet nga administruesi i saj me qëllim për të siguruar dhe garantuar një trafik të sigurt të lëvizjes së mjeteve hekurudhore;⁵⁹
- Transportuesit hekurudhorë dhe administruesit e infrastrukturës janë të detyruar të organizojnë dhe të kryejnë kontrole të shpeshta për gjendjen dhe mirëmbajtjen e vijave hekurudhore, të objekteve, pajisjeve dhe aparaturave të ndryshme për një trafik hekurudhor të sigurt;⁶⁰
- Mjediset dhe stacionet hekurudhore, për pranimin dhe nisjen e udhëtarëve e të bagazheve, duhet të kenë pajisje të përshtatshme, të domosdoshme, për shërbimin ndaj udhëtarëve dhe për kryerjen e sigurt të veprimtarisë hekurudhore;⁶¹

Intensiteti i përdorimit së bashku me cilësinë e shërbimit dhe sigurinë janë tre faktorët kryesorë në vlerësimin e performancës së sistemit hekurudhor. Për të vlerësuar përmirësimin e performancës së sistemit hekurudhor grupi i auditimit mori në shqyrtim të tre këta tregues të vlerësimit të performancës së hekurudhës, përkatësisht:

- Intensitetin e përdorimit;
- Cilësinë e shërbimit;
- Sigurinë.

Këto tre komponentë janë përzgjedhur duke iu referuar Indeksit të Performancës Hekurudhore⁶².

⁵⁶ Strategjia Sektoriale e Transportit 2016-2020

⁵⁷ Ligji Nr. 9317, datë 18.11.2004 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 54

⁵⁸ Ligji Nr. 9317, datë 18.11.2004 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 62, pika 1

⁵⁹ Ligji Nr. 9317, datë 18.11.2004 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 29

⁶⁰ Ligji Nr. 9317, datë 18.11.2004 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 43

⁶¹ Ligji Nr. 9317, datë 18.11.2004 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 44

⁶² The 2017 European Railway Performance Index

Më tej ato janë zbërthyer në nën komponentë me qëllim dhënien e një vlerësimi të saktë të performancës së sektorit hekurudhor. Përkatësisht komponentët që janë marrë në shqyrtim nga grupi i auditimit janë:

- Volumi i pasagjerëve;
- Volumi i mallrave;
- Përpikmëria e trenave;
- Shpejtësia hekurudhore;
- Aksidentet hekurudhore;
- Avaritë hekurudhore;
- Kalesat hekurudhore të paligjshme.

Volumi i pasagjerëve

Për të vlerësuar performancën e hekurudhës lidhur me volumin e pasagjerëve grupi i auditimit analizo i ecurinë e numrit të udhëtarëve që kanë përdorur transportin hekurudhor për periudhën objekt auditimi si dhe rezultatet financiare që rrjedhin si pasojë e këtij aktiviteti. Për realizimin e aktivitetit të tërheqjes të trenave të udhëtarëve, Hekurudha Shqiptare SH.A zotëron 9 lokomotiva dhe 34 vagonë.⁶³ Vagonët janë të tipit italian dhe gjerman dhe janë blerë deri në vitin 2004.

Në analizimin e të dhënave të bërë nga grupi i auditimit dhe të paraqitura në tabelën më poshtë rezulton se numri i udhëtarëve ka ardhur në rënie nga viti 2016 e në vazhdim. Në raportet dhe analizat vjetore të Hekurudhës Shqiptare nga viti 2016 deri në vitin 2019 konstatohet një rënie e dukshme në numrin e udhëtarëve që planifikohet të përdorin transportin hekurudhor, nga 220.000 mijë në vitin 2016 në 80.000 mijë në vitin 2019. Ajo që vihet re nga të dhënat e paraqitura në tabelën 15 është se, realizimi faktik i parashikimeve ka ardhur në rritje nga 40% në vitin 2016 në 75% në vitin 2019 por problemi qëndron në planifikimin i cili ka një rënie të dukshme nga viti në vit për periudhën objekt auditimi. Ulja drastike e numrit të udhëtarëve në hekurudhë, ka filluar në vitin 2013, pas mbylljes të aktivitetit të stacionit hekurudhor të Tiranës nga Bashkia Tiranë.⁶⁴ Konkretisht, nga të dhënat e marra në HSH, **në vitin 2013 kanë udhëtuar me hekurudhë 329.080 persona, ndërsa në vitin 2018 kanë udhëtuar 59.787 persona.**

TABELA 15: NUMRI I UDHËTARËVE QË KANË PËRDORUR TRANSPORTIN HEKURUDHOR PËR PERIUDHËN 2016-2019

Viti	Numri i udhëtarëve		
	Planifikimi	Realizimi	Realizimi %
2016	220.000	86.688	40%
2017	150.000	65.980	43.9%
2018	100.000	75.881	76%
2019	80.000	59.787	75%
Totali	550.000	288.336	52.4%

Burimi: Raportet mbi veprimtarinë e Hekurudhës Shqiptare 2016-2019, përpunuar nga Grupi i auditimit

⁶³ Hekurudha Shqiptare – Infrastruktura Hekurudhore Shqiptare 2019

⁶⁴ Hekurudha Shqiptare – Infrastruktura Hekurudhore Shqiptare 2019

Nga analiza e veprimtarisë së Hekurudhës Shqiptare për periudhën objekt auditimi, faktorët që kanë ndikuar në uljen e dukshme të numrit të udhëtarëve që përdorin transportin hekurudhor janë të shumtë dhe janë të mbartur nga viti në vit, por ndër më kryesorët mund të përmendim:⁶⁵

- Pamundësia financiare e HSH-së për blerjen e karburantit për të furnizuar lokomotivat;
- Bllokimi i llogarive bankare të HSH-së nga përmbauesit ligjorë, për mos shlyerje të detyrimeve ndaj kompanive furnizuese me karburant;
- Ndryshimet dhe mosrealizimi i grafikut të programuar të lëvizjes së trenave të udhëtarëve, diktuar nga gjendja e vështirë financiare e HSH-së;
- Vonesat në zbatimin e orarit të lëvizjes së trenave, për arsye të zgjatjes së kohës të udhëtimit të trenave udhëtarë nga uljet e shpejtësisë së lëvizjes, si pasojë e gjendjes së amortizuar të linjës hekurudhore;
- Aksidentet hekurudhore me pasojë ndërprerje të lëvizjes së trenave dhe çrregullime në transportin e udhëtarëve;
- Amortizimi i vagonëve të udhëtarëve si rrjedhojë e moskryerjes së investimeve për rinovimin e tyre, duke mos ofruar kushte normale shërbimi për udhëtarët, sidomos mungesa e xhamave dhe ndriçimit;
- Amortizimi i ambienteve të shërbimit udhëtar në pjesën më të madhe të stacioneve hekurudhore;
- Mungesa shumëvjeçare e investimeve e cila ka çuar në përkeqësimin e vazhdueshëm të treguesve shfrytëzues, si shpejtësia mesatare e lëvizjes së trenave të udhëtarëve;
- Koha e gjatë që merr udhëtimi me tren, që vlerësohet rreth dy herë më e gjatë se në transportin automobilistik;
- Lokomotiva dhe vagonë të vjetruar.

Në përfundim të shqyrtimeve të dokumentacionit në dispozicion të grupit të auditimit, si përgjigje të pyetësorëve të zhvilluar me MIE-n, DIH-në dhe HSH-në, raporteve të monitorimit të DIH-së dhe raporteve të veprimtarisë së HSH-së mund të themi se gjendja e transportit hekurudhor të udhëtarëve në vendin tonë është mjaft e dobët. Numri i vagonëve që shërbejnë në transportin e udhëtarëve, sa vjen e zvogëlohet si pasojë e daljes jashtë përdorimit të mjaft prej tyre. Për shembull, në vitin 2019 HSH-ja deklaroi se janë në përdorim vetëm 18 vagonë ndërsa pjesa tjetër janë jashtë përdorimit për mangësi teknike.⁶⁶

Të gjitha problemet e trajtuara më lart kanë ndikuar drejtpërdrejtë në uljen e numrit të udhëtarëve që përdorin transportin hekurudhor dhe si rezultat kanë sjellë uljen e të ardhurave që Hekurudha Shqiptare siguron nga transporti i udhëtarëve. Kosto e udhëtimit me tren është rreth 50% më e ulët⁶⁷ se ajo e përdorimit të transportit rrugor por cilësia e ulët e shërbimit dhe koha e gjatë e udhëtimit sjellin që të jenë të paktë qytetarët që e përdorin këtë alternativë transporti.

TABELA 16: TË ARDHURAT NGA TRANSPORTI I UDHËTARËVE PËR PERIUDHËN 2016-2019

Viti	Të ardhura nga transporti i udhëtarëve		
	Planifikimi	Realizimi	Realizimi %
2016	11.00.000	5.190.000	47%
2017	8.500.000	3.406.000	40%
2018	5.500.000	4.002.000	72.8%
2019	4.500.000	2.921.226	64.9%

⁶⁵ Raportet mbi veprimtarinë e Hekurudhës Shqiptare 2016-2019

⁶⁶ Raporti mbi veprimtarinë e Hekurudhës Shqiptare 2019

⁶⁷ Hekurudha Shqiptare – Infrastruktura Hekurudhore Shqiptare 2019

Totali	29.500.000	15.519.226	52.6%
---------------	-------------------	-------------------	--------------

Burimi: Raportet mbi veprimtarinë e Hekurudhës Shqiptare 2016-2019, përpunuar nga Grupi i auditimit

TABELA 17: TË ARDHURAT NGA TRANSPORTI I UDHËTARËVE KUNDREJT TË ARDHURAVE GJITHSEJ

Të ardhura nga transporti i udhëtarëve	Të ardhurat gjithsej	%
5.190.000	71.741.000	7,2
3.406.000	203.814.000	1,7
4.002.000	159.654.000	2,5
2.921.226	136.976.688	2,1

Burimi: Raportet mbi veprimtarinë e Hekurudhës Shqiptare 2016-2019, përpunuar nga Grupi i auditimit

Sikurse mund të vërehet nga tabela nr. 17 të ardhurat nga transporti i udhëtarëve për periudhën objekt auditimi përbëjnë mesatarisht 3.3% të të ardhurave totale.

Lidhur sa është trajtuar më sipër vërehet se të dhënat mbi intensitetin e përdorimit të transportit hekurudhor, që subjektet nën auditim disponojnë janë vetëm në terma absolut dhe jo në terma relativ. Duke iu referuar praktikave të mira ku mund të përmendim Raportin Vjetor të Komitetit Ndërkombëtar të Transportit Hekurudhor, është e rëndësishme që të disponohen të dhëna mbi udhëtimin me tren të qytetarëve “për frymë”.⁶⁸ Duke qenë se të dhëna të tilla mungojnë në “*data base*” e subjekteve audituese, grupi i auditimit përdori të dhënat sekondare për të analizuar dhe krahasuar intensitetin e përdorimit të transporti hekurudhor në terma relativ. Një kilometër udhëtar, është njësia e matjes që përfaqëson transportin e një pasagjeri nga një mënyrë e përcaktuar transporti për një kilometër.⁶⁹ Në tabelën e mëposhtme janë paraqitur të dhënat “kilometër udhëtarë” të cilat janë marrë nga Raportet Vjetore të Hekurudhës Shqiptare si dhe numri i popullsisë së Shqipërisë me qëllim gjetjen e kilometrave që çdo shqiptar udhëton me tren në vitet e marra në analizë.

TABELA 18: RAPORTI UDHËTAR/KM BANOR NË SHQIPËRI

Viti	Udhëtarë km⁷⁰	Popullsia⁷¹	Udhëtarë km/banor
2016	3.162.000	2.886.026	1.1 km
2017	2,443,000	2,876,591	0.85 km
2018	2,721,023	2.870.324	0.95 km
2019	2,056,000	2.862.427	0.72 km

⁶⁸ CIT – The International Rail Transport Committee

⁶⁹https://www.google.com/search?ei=Jhu9X7_DN1vbsAeJsJ_wAw&q=passenger+km&oq=passenger+km&gs_lcp=CgZwc3ktYWlQAzIGCAAQBxAeMgYIABAHEB4yBggAEAcQHjIGCAAQBxAeMgYIABAHEB4yBggAEAcQHjICCAAYAggAMgIIADICCAA6BAGAEec6CAGAEAcQChAeOgQIABAEUPlwWMKPAWDlkGfOAHADeACAAX6IAyQJkgEDMy44mAEAoAEBqgEHZ3dzLXdpesgBCMABAQ&scient=psy-ab&ved=0ahUKEwi_7ra8tJvtAhWLLewKHQnYBz4Q4dUDCA0&uact=5

⁷⁰ Raportet Vjetore mbi veprimtarinë e Hekurudhës Shqiptare 2016-2019

⁷¹ Të dhënat e marra nga INSTAT

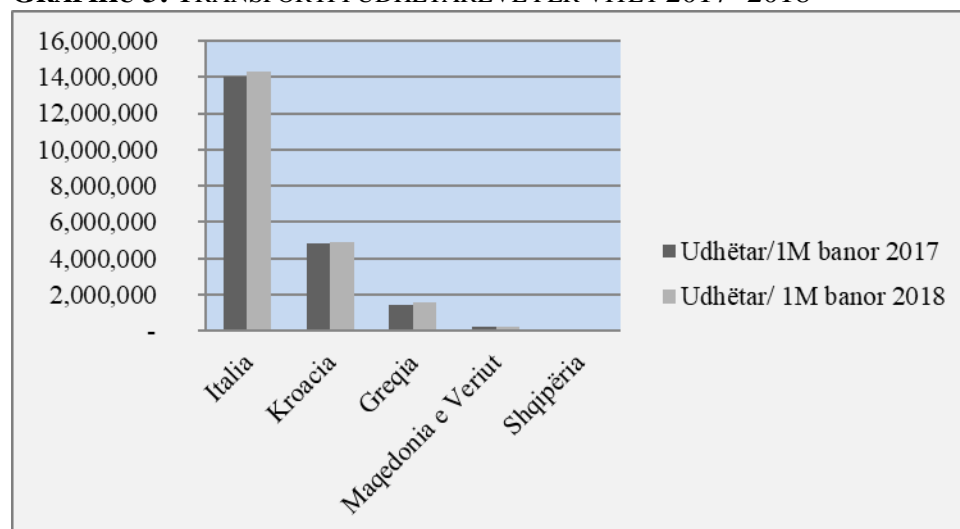
TABELA 19: UDHËTARË PËR 1 MILION BANORË

	Popullsia 2017	Udhëtar 2017	Udhëtar/1 M banor 2017	Popullsia 2018	Udhëtar 2018	Udhëtar/ 1M banor 2018
Italia	60.590.000	848.757.000	14.008.203	60.480.000	866.588.000	14.328.505
Kroacia	4.105.000	19.803.000	4.818.248	4.105.000	20.244.000	4.925.547
Greqia	10.770.000	15.359.000	1.426.091	10.740.000	16.795.000	1.563.780
Maqedonia e Veriut	2.074.000	500.000	241.546	2.075.000	540.000	259.615
Shqipëria	2.877.000	65.980	22.910	2.870.000	75.881	26.439

Burimi: EUROSTAT dhe Analizat Vjetore 2017, 2018 HSH, përpunuar nga Grupi i auditimit

Ajo çka vihet re qartazi në tabelën krahasuese më sipër është se raporti “udhëtarë për 1 milion banorë” i Shqipërisë me vendet e tjera është 12 herë më i ulët se Maqedonia e Veriut, rreth 70 herë më i ulët se Greqia, dhe qindra herë më i ulët se Kroacia e Italia. Analizimi është bërë në bazë të numrit total të popullsisë. Krahasimi është bërë me vendet e rajonit/ fqinje për të qenë sa më real dhe i drejtë.

GRAFIKU 3: TRANSPORTI I UDHËTARËVE PËR VITET 2017- 2018



Volumi i mallrave

Për realizimin e aktivitetit të tërheqjes të trenave të mallrave Hekurudha Shqiptare zotëron 12 lokomotiva dhe 94 vagonë.⁷² Sipas dokumentacionit të shqyrtuar nga grupi i auditimit, vagonët e mallrave nuk plotësojnë kushtet teknike të Rregullores së Transportit Ndërkombëtar të Mallrave RIV,⁷³ dhe si rezultat ato nuk mund të transportojnë mallra jashtë rrjetit hekurudhor shqiptar. Transporti ndërkombëtar i mallrave nga Europa në drejtim të rrjetit hekurudhor shqiptar kryhet me vagonë të huaj që kryejnë këtë transport në drejtim të Shqipërisë. Transporti i këtyre vagonëve për në stacionet hekurudhore shqiptare nga stacioni ndërkombëtar i Tuzit, kryhet me lokomotivat e Hekurudhës Shqiptare.

⁷² Hekurudha Shqiptare – Infrastruktura Hekurudhore Shqiptare 2019

⁷³ Hekurudha Shqiptare – Infrastruktura Hekurudhore Shqiptare 2019

TABELA 20: VOLUMI I MALLRAVE TË TRANSPORTUARA NGA HSH-JA PËR PERIUDHËN 2016-2019

Viti	Transporti i mallrave (në ton)					
	Transporti i Brendshëm		Transporti Ndërkombëtar		Total - Transporti i mallrave	
	Planifikimi	Realizimi	Planifikimi	Realizimi	Planifikimi	Realizimi
2016	203.754	37.927 (19%)	96.246	37.705 (39%)	300.000	75.632 (25%)
2017	100.000	36.600 (36.6%)	50.000	113.400 (268%)	150.500	150.000 (100%)
2018	105.000	114.350 (108.9%)	52.520	84.550 (160.9%)	157.520	198.900 (126.3%)
2019	89.050	10.094,90 (11%)	75.500,00	96.934,19 (128%)	164.550	107.029,0 9 (65%)

Burimi: Raportet mbi veprimtarinë e Hekurudhës Shqiptare 2016-2019, përpunuar nga Grupi i auditimit

Sikurse mund të vërehet në tabelat e mësipërme volumi i mallrave që janë transportuar në hekurudhë në transportin e brendshëm ka ardhur në rënie nga viti 2016 e në vijim. Nga interpretimi i të dhënave në tabelën nr. 20 mund të themi se planifikimet që ka bërë HSH-ja lidhur me volumin e mallrave që parashikohej të transportoheshin në transportin e brendshëm nuk janë reale dhe të vlerësuara në varësi të kapaciteteve të rrjetit hekurudhor. Fakti që realizimi i këtyre treguesve varion nga 11% (viti 2019) në 109% (viti 2018) tregon se parashikimet e HSH-së lidhur me volumin e mallrave që pritet të transportohen në transportin e brendshëm nuk janë të sakta.

Në transportin ndërkombëtar të mallrave treguesit janë disi më pozitiv por përsëri mund të themi se planifikimet e HSH-së nuk janë reale, pasi realizimi i tyre varion nga 39% (viti 2019) në 286% (viti 2017).

TABELA 21: TË ARDHURAT E SIGURUARA NGA HSH-JA NGA TRANSPORTI I MALLRAVE PËR PERIUDHËN 2016-2019

Viti	Të ardhurat nga transporti i mallrave	Të ardhurat gjithsej	%
2016	65.649.000	71.741.000	91,5
2017	155.458.000	203.814.000	76,3
2018	142.856.000	159.654.000	89,5
2019	112.912.665	136.976.688	82,4

Burimi: Raportet mbi veprimtarinë e Hekurudhës Shqiptare 2016-2019, përpunuar nga Grupi i auditimit

Sikurse mund të kuptohet nga tabela nr. 19 për periudhën objekt auditimi, transporti i mallrave ka qenë burimi kryesor i të ardhurave të Hekurudhës Shqiptare duke përbërë mesatarisht 85% të të ardhurave totale.

Arsyet që kanë ndikuar në mos realizimin e treguesve të programuar nga HSH-ja janë mungesa e karburantit për efekt të likuiditeteve për kryerjen e transportit të mallrave dhe mos afrimi i subjekteve të ndryshme për të transportuar mallrat e tyre me hekurudhë, me pretendimin që nuk

ka linja hekurudhore të përshtatshme dhe afër shesheve për shkarkimin e mallrave, apo mungesë e shesheve të shkarkimit.⁷⁴

Përpikmëria e trenave

Përpikmëria e trenave është një nga treguesit më të rëndësishëm në vlerësimin e performancës së shërbimit të transportit hekurudhor. Sipas një studimi të kryer në vendet e BE-së⁷⁵ në vitin 2017, vendet e BE-së që rezultojnë me përmirësim të performancës kanë rritur pikërisht treguesit e shërbimit siç është dhe përpikmëria e trenave. Në vendin tonë, lëvizja e trenave kryhet sipas grafikut të përgjithshëm të lëvizjes së trenave të miratuar nga HSH-ja, i cili përmban oraret dhe itineraret e lëvizjes së të gjithë trenave, të udhëtarëve e të mallrave.⁷⁶ Nga shqyrtimet e dokumentacionit të bërë nga grupi i auditimit rezulton se grafiku i lëvizjes së trenave të udhëtarëve dhe mallrave ka probleme në zbatim. Aktualisht HSH-ja nuk i regjistron të dhënat për vonesat e trenave. Të dhënat e vetme që grupi i auditimit mundi të identifikonte ishin vetëm disa të dhëna sporadike në Raportet Vjetore të veprimtarisë së HSH-së. Mbështetur në këto raporte mund të themi se, vonesat e trenave janë të shpeshta, për shembull, në vitin 2019 nga Hekurudha Shqiptare raportohen 1200 vonesa në oraret e lëvizjes së trenave.

Vonesat në zbatimin e orarit të lëvizjes së trenave të udhëtarëve janë kryesisht në mbërritje dhe vijnë në pjesën më të madhe për shkak të zgjatjes së kohës së udhëtimit, si rezultat i uljes së shpejtësisë së trenave si pasojë e gjendjes së amortizuar të linjës hekurudhore.⁷⁷ Për shembull, vetëm në vitin 2019 nga Njësia e Infrastrukturës në HSH, janë autorizuar 25 ulje shpejtësie nga 5-20 km/orë. Vonesat në oraret e përcaktuara të lëvizjes së trenave janë një ndër faktorët që ndikojnë direkt në uljen e numrit të udhëtarëve që përdorin transportin hekurudhor.

Referuar praktikave të mira, disponimi i të dhënave mbi vonesat e trenave si dhe shkaqet që kanë sjellë këto vonesa, do të shërbente për të llogaritur ndikimin që vonesat kanë në performancën e sektorit hekurudhor.⁷⁸ Nisur nga këto praktika, grupi i auditimit që në fazën studimore u fokusua edhe në këtë drejtim dhe më pas në fazën e terrenit kërkoi nga subjektet nën auditim të dhëna lidhur me vonesat e trenave me qëllim analizimin e tyre për të parë se a kanë ndikuar (nëse po, sa kanë ndikuar) këto vonesa në performancën e sistemit hekurudhor në Shqipëri. Në mungesë të të dhënave konkrete lidhur me vonesat e trenave, grupi i auditimit e pati të pamundur të thellohej dhe të analizonte pasojat reale të vonesave të mjeteve hekurudhore.

Shpejtësia hekurudhore

Në Rregulloren Nr. 16 datë 30.09.1988, Për Riparimin dhe Shfrytëzimin e Mjeteve Hekurudhore janë përcaktuar karakteristikat, tipizimet, riparimet, shpejtësia e lejuar, mbishkrimet e mjeteve hekurudhore. Referuar kësaj rregulloreje vagonët duhet të jenë në gjendje të qarkullojnë pa ndonjë kusht të veçantë shfrytëzimi me:⁷⁹

- 120 km/orë në qoftë se mbartin shenjën SS.
- 100 km/orë në qoftë se mbartin shenjën S.
- 90 km/orë në qoftë se mbartin shenjën 90.

⁷⁴ Raportet mbi veprimtarinë e Hekurudhës Shqiptare 2016-2019

⁷⁵ BCG the 2017 European Railway Performance Index

⁷⁶ Ligji Nr. 9317, datë 18.11.2004 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 58

⁷⁷ Raportet mbi veprimtarinë e Hekurudhës Shqiptare 2016-2019

⁷⁸ Auditimi i Performancës me temë “Menaxhimi i trenave të mallrave në hekurudhën indiane” i realizuar nga SAI i Indisë në vitin 2013

⁷⁹ Rregullore Nr. 16 datë 30.09.1988, Për Riparimin dhe Shfrytëzimin e Mjeteve Hekurudhore, faqe 5

- 80 km/orë në qoftë se nuk mbartin asnjëherë prej tre shenjat nën limitet përkatëse të ngarkesave.

Vija hekurudhore duhet të rikonstruohet dhe mirëmbahet duke iu përgjigjur standardeve teknike, shpejtësisë së trenave dhe kërkesave për siguri në trafikun hekurudhor.⁸⁰ Shpejtësia e trenave është treguesi kryesor për të vlerësuar gjendjen e linjës hekurudhore. Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor kryen vazhdimisht inspektime në sektorin hekurudhor me qëllim hartimin e Raportit Vjetor. Nga këto inspektime janë konstatuar probleme serioze kryesisht në vijën hekurudhore ku ka mangësi në aksesore si pllaka shtruese dhe mbërthyes, traversave jashtë standardit, zemrat e ndërrueseve të dëmtuara, majat e gjilpërave etj.

Në tërësinë e tij rrjeti hekurudhor shqiptar paraqet një infrastrukturë hekurudhore me tregues teknikë të ulët. Gjendja e rrjetit hekurudhor ndikon drejtpërsëdrejti performancën e sektorit hekurudhor duke sjellë që, shpejtësia e lëvizjes të trenave të jetë 30 deri 35 km/orë dhe në shumë zona të veçanta shkon 10 deri në 15 km/orë.⁸¹

Aksidentet hekurudhore

Aksidentet hekurudhore janë një ndër treguesit kryesorë për të matur sigurinë që ofron transporti hekurudhor në vendin tonë.

TABELA 22: NUMRI I AKSIDENTEVE NË RRJETIN HEKURUDHOR PËR PERIUdhËN 2016-2019

Viti	Aksidente në total	Aksidente me vdekje
2016	24	3
2017	9	2
2018	22	3
2019	22	1

Burimi: Raportet Vjetore të DIH, përpunuar nga Grupi i auditimit

TABELA 23: AKSIDENTET NË HEKURUDHË SIPAS VENDIT PËR PERIUdhËN 2016-2019

Vendi ku ka ndodhur aksidenti	2016	2017	2018	2019
Në kalesa të miratuara me krahë mbrojtës	4			
Në kalesa të miratuara pa krahë mbrojtës	9	2	3	2
Në kalesa të pa miratuara nga HSH	9	6	16	18
Në perigon	2	1	3	2
Totali	24	9	22	22

Burimi: Raportet Vjetore të DIH, përpunuar nga Grupi i auditimit

⁸⁰ Ligji Nr. 9317, datë 18.11.2004 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 15

⁸¹ Hekurudha Shqiptare – Infrastruktura Hekurudhore Shqiptare 2019

Siç mund të vërehet edhe në tabelën nr. 23 vendet ku ndodhin më shumë aksidentet hekurudhore janë në kalesat hekurudhore, dhe pjesa më e madhe e tyre ndodhin në kalesat e pa miratuara nga HSH-ja por ka edhe aksidente të ndodhura në kalesa të miratuara që nuk janë të pajisura me krahë. Aksidenti i fundit që ka ndodhur në rrjetin hekurudhor (datë 21.10.2020) ka ndodhur pikërisht në kalesën hekurudhore të paligjshme në Kavajë (foto nr. 1).

FOTO 1: AKSIDENT I NDODHUR MË DATË 21.10.2020 NË KALESËN E PA MIRATUAR, KAVAJË



Burimi: Grupi i auditimit

Avaritë hekurudhore

TABELA 24: AVARITË HEKURUDHORE PËR PERIUdhËN 2016-2019

Viti	Avaritë hekurudhore
2016	14
2017	16
2018	20
2019	16

Burimi: Raportet Vjetore të DIH, përpunuar nga Grupi i auditimit

Gjatë periudhës nën auditim vërehet që numri i avarive hekurudhore varion nga 14 deri në 20 avari përgjatë një viti. Sipas inspektimeve të kryera nga DIH, arsyet për të cilat ndodhin avaritë hekurudhore janë, përkeqësimi i gjendjes së linjave kryesore, gjendja jo e mirë teknike e mjeteve hekurudhore, gjendja jo e mirë e vijave hekurudhore, pasiguria e ndërrueseve hekurudhore si dhe nga gabimet njerëzore të personelit hekurudhor.⁸²

Kalesat hekurudhore të paligjshme

Ndërprerja e autostradave, e rrugëve interurbane dhe urbane, kryesore, me vijat hekurudhore ekzistuese realizohet me mbikalim ose nënkallim rrugor, ndërsa ndërtimi i ndërprerjeve të vijave të reja kryesore hekurudhore me autostradat, rrugët interurbane dhe urbane, kryesore, realizohet me mbikalime ose nën kalime hekurudhore.⁸³ Kalesat hekurudhore ndërtohen në përputhje me

⁸² Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor - Raporti i Veprimtarisë 2019

⁸³ Ligji Nr. 9317, datë 18.11.2004 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 23

standardet teknike të përcaktuara nga ministria dhe me miratimin e Hekurudhës Shqiptare.⁸⁴ Për kalesat hekurudhore të parregullta personat juridikë apo fizikë që kanë ndërtuar kalesën hekurudhore në kundërshtim me dispozitat ligjore mbajnë përgjegjësi në përputhje me legjislacionin në fuqi.⁸⁵ HSH -ja nuk mban përgjegjësi për aksidentet dhe avaritë që ndodhin në kalesat hekurudhore, të ndërtuara në kundërshtim me dispozitat e ligjore.⁸⁶ Kuadri ligjor për menaxhimin e Hekurudhës Shqiptare nuk lejon ndërtimin e kalesave hekurudhore brenda territorit të stacionit hekurudhor.⁸⁷ HSH-ja dhe personi juridik që mirëmban rrugën, me marrëveshje, ndërmjet tyre, përcaktojnë marrëdhëniet e ndërsjella për detyrimet teknike dhe financiare për çdo kalese hekurudhore.⁸⁸ Për ruajtjen, mirëmbajtjen dhe përdorimin e kalesave është përgjegjës roja i kalesës, ndërsa për gjendjen teknike dhe funksionale të gjitha kalesave është përgjegjëse Drejtoria Rajonale apo Stacioni Hekurudhor.⁸⁹

Kalesat hekurudhore ngrihen për të lejuar kalimin e vijës hekurudhore nga mjetet automobilistike, biçikletat, këmbësorët apo bagëtitë.

Kalesat hekurudhore të miratuara nga HSH janë vetëm dy lloje:

- Kalesa hekurudhore në nivel me krahë mbrojtës;
- Kalesa hekurudhore në nivel pa krahë mbrojtës;

Në rrjetin hekurudhor shqiptar sot ne kemi:

- Kalesa hekurudhore të mbrojtura me krahë që kanë roje;
- Kalesa hekurudhore të pambrojtura me krahë;
- Kalesa të pa miratuara të njohura si “kalesa të paligjshme”.

Në qoftë se do t'i referohemi tabelës nr. 23 për vendin ku ndodhin më shpesh aksidentet hekurudhore rikujtojmë që kalesat janë burimi kryesor i aksidenteve. Kalesat në nivel të pambrojtura me krahë dhe ato të pa miratuara janë vendet me risk shumë të lartë dhe në to ndodhin pothuajse të gjitha aksidentet. Nga vëzhgimet në terren që ka bërë grupi i auditimit për të parë nga afër gjendjen e rrjetit hekurudhor rezulton se vija hekurudhore ndërpritet nga kalesa jashtë çdo rregulli. Këtu mund të përmendim rastin e ndërtimit të një banese në Shkodër (foto nr. 5) vetëm disa metra larg vijës hekurudhore. Kjo kalesë paraqet një risk tepër të lartë për të ndodhur aksidente vetëm duke konsideruar aktivitetin ditor të familjes që jeton në të.

⁸⁴ Ligji Nr. 9317, datë 18.11.2004 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 20, 21

⁸⁵ Ligji Nr. 9317, datë 18.11.2004 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 22

⁸⁶ Ligji Nr. 9317, datë 18.11.2004 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 22

⁸⁷ Ligji Nr. 9317, datë 18.11.2004 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 24

⁸⁸ Ligji Nr. 9317, datë 18.11.2004 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 25

⁸⁹ Rregullore e Shfrytëzimit Teknik të Hekurudhave, neni 46

FOTO 2: KALESË E PA MIRATUAR, NË MAMURRAS



Burimi: Grupi i auditimit

FOTO 3: KALESË E PA MIRATUAR, NË VORË



Burimi: Grupi i auditimit

FOTO 4: RRETHIM I SHINAVE TË TRENIT BRENDA OBORRIT, PRIVAT, NË SHKODËR



Burimi: Grupi i auditimit

FOTO 5: SHTËPI E NDËRTUAR NË AFËRSI ME STACIONIN HEKURUDHOR, NË SHKODËR



Burimi: Grupi i auditimit

TABELA 25: KALIMET E PALIGJSHME NË LINJËN HEKURUDHORE

Nr.	Zona	Numri i kalimeve të paligjshme
1	Durrës	9
2	Vorë	12
3	Kavajë	5
4	Rrogozhinë	13
5	Peqin	8

6	Elbasan	17
7	Librazhd	4
8	Përrenjas	8
9	Pogradec	7
10	Lushnje	23
11	Fier	11
12	Krujë	4
13	Laç	4
14	Lezhë	10
15	Shëngjin	1
16	Vau Dejës	7
17	Shkodër	10
18	Koplik	10
Totali		163

Burimi: DIH, përpunuar nga Grupi i auditimit

Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor në kuadër të zbatimit të detyrimeve ligjore për të garantuar zbatimin e rregullave për mbrojtjen e infrastrukturës hekurudhore, pas konstatimit të kalesave të paligjshme ka kërkuar nëpërmjet shkresave zyrtare në strukturat përgjegjëse (Inspektoratit Kombëtar të Mbrojtjes së Territorit dhe bashkive të ndryshme) mbylljen e tyre.

Përkatësisht, për periudhën objekt auditimi DIH ka adresuar 12 shkresa drejt bashkive në territorin e të cilave janë konstatuar kalesat hekurudhore të paligjshme, si p.sh Bashkive Durrës, Vorë, Elbasan, Shkodër, Fier, Pogradec, Lushnjë etj, si dhe Inspektoratit të Mbrojtjes së Territorit, me qëllim marrjen e masave për mbylljen e kalesave të paligjshme. Nga shqyrtimi i korrespondencës shkresore, në vitin 2016 DIH ka konstatuar 220 kalesa hekurudhore të paligjshme ku segmenti hekurudhor i qarkut Fier dhe Shkodër janë segmentet që kanë numrin më të madh të kalesave hekurudhore të paligjshme, përkatësisht Qarku Fier 65 kalesa të paligjshme dhe Qarku Shkodër 47 kalesa të paligjshme.⁹⁰ Nga viti 2016 dhe deri në vitin 2020 rezulton që numri i kalesave hekurudhore të paligjshme të ketë një rënie me 57 kalesa të paligjshme më pak, nga 220 në vitin 2016 në 163 në vitin 2020.⁹¹

Kontrolli i Infrastrukturës Hekurudhore Shqiptare

Organi përgjegjës për kontrollin e zbatimit të dispozitave ligjore për hekurudhën shqiptare është Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor – institucion në varësi të MIE. Kjo drejtori e ushtron aktivitetin e saj në zbatim të dispozitave të Ligjit Nr. 9317, datë 18.11.2004 “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë” dhe ka për detyrë kontrollin e zbatimit të dispozitave të Kodit Hekurudhor në drejtim të:⁹²

- mbrojtjes, mirëmbajtjes, remontit dhe rikonstruksionit të infrastrukturës hekurudhore;
- lëvizjes së sigurt të trenave;
- kontrollit teknik të mjeteve lëvizëse gjatë shfrytëzimit të tyre;

Kontrolli i gjendjes së infrastrukturës hekurudhore realizohet nëpërmjet inspektorëve sipas programit të miratuar nga Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor. Objektivat e kontroleve janë:

⁹⁰ Shkresa nr. 245 prot. datë 16.11.2016

⁹¹ Shkresa nr. 245 prot. datë 16.11.2016, shkresa nr. 166 prot. datë 26.08.2020

⁹² Ligji Nr. 9317, datë 18.11.2004 Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë, neni 78

- Inspektimi i gjendjes dhe treguesve teknikë të elementeve përbërës në stacione;
- Inspektimi i gjendjes operative funksionale të linjave kryesore hekurudhore dhe degëzimeve industriale;
- Inspektimi i gjendjes së stacioneve hekurudhore.

Njësia e Biznesit të Menaxhimit të Infrastrukturës Hekurudhore (NJMBIH), si pjesë përbërëse e Hekurudhës Shqiptare, ka në administrim 351.93 km vijë hekurudhore, nga të cilat sot janë në funksion 303.78 km, ndërsa 48.15 km janë jashtë funksionit.⁹³ Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor konstaton se gjendja teknike e vijave hekurudhore të administruara nga ky menaxher është e rëndë dhe nuk ka pasur përmirësime nga viti në vit.⁹⁴

Gjendja e treguesve teknikë të elementeve përbërës në stacione

Linjat kryesore të stacioneve hekurudhore, të cilat menaxhohen nga NJBMIH janë të amortizuara dhe të degraduara në pjesën më të madhe të tyre. Në pothuajse të gjitha stacionet hekurudhore shpejtësia e lëvizjes është 5 deri në 10 km/orë. Në këto linja traversat janë të amortizuara dhe mungon ballasti ose nuk është në parametrat e kërkuar. Në asnjë stacion nuk zbatohet Rregullorja nr. 14 datë 30.09.1988 “Për mirëmbajtjen e vijave hekurudhore”. Linjat dytësore të stacioneve hekurudhore janë edhe më të amortizuara ndërsa linjat e kanë ekzistuar vetëm në disa stacione deri në vitin 2017 por nuk ekzistojnë më.⁹⁵

Traversat speciale të ndërrueseve në pjesën më të madhe janë të degraduara dhe kjo sjell pamundësinë e kryerjes së punimeve për ratifikimin dhe ruajtjen konstante të vlerave të skartamentit. Për pasojë lëvizja e trenave mbi to është në kufijtë 5-10 km/orë në kthesë dhe 10-20 km/orë në drejtim. Furnizimi me traversa speciale për ndërrueset për vitin 2019 ka qenë në vlerën 10 % të kërkesave.⁹⁶

Traversat normale në rrjetin hekurudhor janë, traversa druri (420.000 copë) dhe traversa betoni (170.000 copë). Sipas kontrolleve të kryera ndër vite nga DIH-ja gjendja e tyre rezulton e dëmtuar, si për shembull, traversat e drurit në masën 40% janë plotësisht të amortizuara dhe në masën 23% janë të amortizuara.⁹⁷ Kjo shkallë amortizimi e traversave të drurit sjell që linja hekurudhore të mos përballojë ngarkesën e trafikut hekurudhor dhe të mos ruajë parametrat gjeometrik të saj. Për të siguruar një linjë hekurudhore në parametra të pranueshme sipas kërkesave të Rregullores nr. 14, datë 30.09.1988 “Për mirëmbajtjen e vijave hekurudhore” duhej që çdo vit të zëvendësoheshin afërsisht 46.000 copë traversa druri. Në realitet nga të dhënat e raporteve të DIH-së rezulton që në dhjetë vitet e fundit janë zëvendësuar afërsisht 32.650 copë me një mesatare prej 3265 copë në vit, pra më pak se 10% e kuotës të nevojshme vjetore.

Ballasti si një nga elementët përbërës të vijës hekurudhore paraqitet në gjendje të rëndë. Ai nuk plotëson kërkesat e Rregullores 14, datë 30.09.1988 “Për mirëmbajtjen e vijave hekurudhore” si në sasi ashtu edhe në cilësi. Mungesa e ballastin në sasinë e nevojshme dhe cilësinë e duhur bën që ai të humbasë funksionin e tij dhe si rezultat nuk garanton stabilitetin planimetrik dhe altimetrik të linjës hekurudhore.

Gjendja e rëndë në të cilën ndodhen traversat dhe ballasti ndikon drejtpërsëdrejti në *gjeometrinë e linjës* duke sjellë që në pjesën më të madhe të gjatësisë së saj të ketë deformime dhe

⁹³ Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor – Raporti i Veprimtarisë 2018, 2019

⁹⁴ Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor – Raporti Vjetor 2018

⁹⁵ Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor - Raportet e Veprimtarisë 2017-2019

⁹⁶ Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor - Raporti i Veprimtarisë 2019

⁹⁷ Drejtoria e Inspektimit Hekurudhor - Raporti i Veprimtarisë 2019

shtrembërime të shinave, cedime në pikat e lidhjes së shinave, humbje të paralelitetit të shinave në segmentet e drejta të saj, rampa të theksuara shumë të shpeshta dhe të pa rakorduara, kthesa me zhvillim jo harmonik sipas rrezeve të caktuara etj.

Sinjalistika hekurudhore

Rrjeti hekurudhor i vendit tonë ka gjithsej 45 stacione hekurudhore në të cilët kryhet procesi i pritjes/përcjelljes të trenave të mallrave dhe të udhëtarëve.⁹⁸ Grupi i Auditimit gjatë vizitave në terren vizitoi disa stacione hekurudhore si p.sh Stacionet Hekurudhore të Lushnjës, Ishmit, Durrësit, Shkodrës, Vorës, Laçit, Milotit, Bajzës, etj. Nga vëzhgimet e bëra në këto stacione rezultoi që gjendja e godinave është e dëmtuar, ambientet e shërbimit janë të amortizuara si dhe nuk ka pasur rikonstruktim të tyre ndër vite, siç mund të shihet edhe në foton 6 apo në Aneksin 1.

Në stacionet hekurudhore të gjitha *pajisjet e sinjalizimit elektrik* janë jashtë funksionit si rezultat i mungesës së bazës materiale për mirëmbajtje. Teknologjia e përdorur në këto pajisje sinjalizimi nuk ekziston më, prandaj është e pamundur vendosja në funksion e tyre. Lëvizja e trenave bëhet jashtë kushteve të sigurimit teknik përsa i përket sinjalizim – ndërlidhjes.

FOTO 6: STACIONI HEKURUDHOR LUSHNJE



Burimi: Grupi i auditimit

Vija hekurudhore duhet të jetë e pajisur me *treguesit* përkatës të cilët janë elementë shumë të rëndësishëm në lëvizjen e sigurt të trenave. Gjatë vijës hekurudhore duhet të vendosen elementët tregues të mëposhtëm:⁹⁹

- Gurët e hektometrazhit dhe të kilometrazhit;
- Fillimet, meset dhe mbarimet e kthesave dhe pjerrësive të vijave hekurudhore;
- Treguesit e shpejtësisë sipas gjatësisë;
- Shtegu i lëvizjes së vijës hekurudhore;
- Shenjat e kufizimit të shpejtësisë parashenjat;
- Shenjat e kujdesisë;

⁹⁸ HSH- Informacion mbi organizmin e Hekurudhës Shqiptare fq 7

⁹⁹ Raporti i DIH-së 2018

- Tabelat që tregojnë fundin e stacionit;
- Shenjat që vendosen në ndërrueset dhe në vendet ku bashkohen vijat hekurudhore;
- Tabelat e kufirit të manovrës.

Nga kontrollat e kryera nga DIH-ja rezulton se në vijën hekurudhore mungojnë pothuajse tërësisht tabelat:

- Ku tregohet fillimi, mesi dhe mbarimi i kthesës dhe pjerrësitë e vijës hekurudhore;
- Treguesit e shpejtësisë;
- Shenjat e kujdesit;
- Mungojnë në pjesën më të madhe gurët kilometrik dhe hektometrik. Gurët ekzistues nuk janë të lexueshëm pasi nuk është bërë rifreskimi i tyre me bojë.

Aksesorët

Nga verifikimet e kryera nga DIH-ja rezulton se në linjat hekurudhore ka shumë mungesa të aksesorëve. Për shembull, mungojnë pllakat shtruese (Mjedë), pllakat lidhëse (Grilë) elementët mbërthyes të traversave (linja Rrogozhinë-Peqin, Rrogozhinë-Lushnjë). Vetëm linja Durrës - Kashar, e cila është me traversa betoni në pothuajse të gjithë gjatësinë e saj është e plotësuar me aksesorët e nevojshëm, në të gjithë perigonet e tjera ka mungesa të theksuara të aksesorëve mbërthyes të shinës me traversën, si: gozhdë, trifona, zhabica, pllaka shtruese P-43 dhe P-49, pllaka plastike tip P-43 dhe P-49, të cilat japin efektin e tyre në minimizimin e shpejtësive të lëvizjes së trenave dhe mundësive për avari në qarkullimin e tyre.

Shinat

Në rrjetin hekurudhor shqiptar janë në përdorim dy tipe shinash, shina P. 43 (gjatësi 12.5 ml, peshë 44.67 kg/ml) vendosur në rrjetin hekurudhor shqiptar në vitet 1968 – 1980 dhe shina P.49 (gjatësi 15-18ml, peshë 49.43 kg/ml) vendosur në rrjetin hekurudhor shqiptar pas viteve 1980.

Shinat P. 43 janë shina të tipit të lehtë dhe sipas normativave UIC (International Union of Railways) nuk përdoren më në rrjetet europiane parësore, dytësore dhe degëzime. Me shina P. 43 janë montuar afërsisht 203 km linjë hekurudhore kryesore dhe pothuaj të gjitha linjat dytësore në stacione.

Shinat P. 49 janë shina të tipit të mesëm dhe sipas normativave UIC përdoren në rrjetet europiane vetëm në degëzimet ose linjat e brendshme të stabilimenteve.

Gjendja e shinave të linjave hekurudhore në vendin tonë rezulton e konsumuar por në krahasim me elementet e tjerë të mbishtresës si traversat dhe ballasti, nuk përbëjnë aktualisht problem emergjent për vëllimet aktuale të trafikut dhe shpejtësi lëvizje të ulëta.

Veprat e artit

Pjesë e linjës hekurudhore janë edhe veprat e artit të cilat përfshijnë tërësinë e urave, uricave, viadukteve, tuneleve, mureve mbajtës e pritës dhe tombinove. Nga inspektimet e realizuara nga DIH për veprat e artit në rrjetin hekurudhor, rezulton se ka probleme në disa prej tyre, siç janë, Ura e Rrogozhinës, Ura e Milotit dhe Ura e Kirit në Shkodër. Problemet në këto ura vijnë si rezultat i shfrytëzimit pa kriter i lumenjve përkatës. Problemet e gërryerjes së këmbëve të pilave sipas ekspertëve të DIH-së, nuk janë në atë nivel që të bllokohet lëvizja e trenave me përjashtim të urës së Rrogozhinës. Gjithashtu, dëmtime të rënda në rrjetin hekurudhor të vendit tonë ka sjellë edhe tërmeti i 26 Nëntorit 2019. Nga ky tërmet është dëmtuar ura hekurudhore mbi Lumin Ishëm duke reduktuar transportin kombëtar e ndërkombëtar deri në stacionin hekurudhor të Gjormit. Dëmtime të tjera të veprave të artit mund të përmendim, dëmtimin e parrakëve mbrojtës nëpër ura, bllokimi nga sedimentet i tombinove dhe uricave, zbulimi i armaturës së hekurave etj.

Gjetje nga auditimi

- Numri i udhëtarëve që përdorin transportin hekurudhor ka ardhur në rënie nga viti 2016 në vitin 2019. Përkatesisht, në vitin 2016 kanë përdorur transportin hekurudhor 86.688 udhëtare dhe në vitin 2019 numri ka rënë në 59.787 udhëtarë.
- Çdo qytetar shqiptar për periudhën 2016-2019 ka udhëtuar mesatarisht me tren rreth 1 km. Kjo mesatare është qindra e mijëra herë më e ulët se ajo e vendeve evropiane.
- Volumi i mallrave që janë transportuar në hekurudhë në transportin e brendshëm ka ardhur në rënie nga viti 2016 në vitin 2019. Përkatesisht, në vitin 2016 janë transportuar 37.927 ton mallra dhe në vitin 2019 janë transportuar 10.094 ton mallra.
- Hekurudha Shqiptare nuk disponon të dhëna lidhur me vonesat e trenave. Grafiku i lëvizjes së trenave të udhëtarëve dhe mallrave nuk zbatohet me korrektësi duke sjellë vonesa në oraret e lëvizjes së trenave. Nga HSH-ja konstatohet që këto vonesa janë kryesisht në mbërritje por përveç konstatimeve nuk ka një regjistër ku të regjistrohen këto të dhëna më pas të mund të kryhet një analizë e mirëfilltë e shkaqeve.
- Pjesa më e madhe e stacioneve kryesore hekurudhore në Shqipëri nuk plotësojnë kushtet dhe standardet kombëtare sa i përket elementëve të sigurisë dhe cilësisë së shërbimit. Godinat e stacioneve hekurudhore janë të dëmtuara dhe nuk i janë nënshtruar rikonstruktimit ndër vite.
- Për vitet 2016 - 2019, shpejtësia mesatare e lëvizjes së trenave në linjat funksionale ka qenë mesatarisht 36 km/orë.¹⁰⁰ Treguesit teknik të infrastrukturës hekurudhore të vendit tonë janë të ulët dhe ndikojnë drejtpërdrejtë në shpejtësinë e lëvizjes së trenave duke shkuar në disa zona deri në 10 km/orë.
- Në rrjetin hekurudhor të vendit tonë numërohen gjithsej 163 kalesa hekurudhore të paligjshme. Vija hekurudhore ndërpritet nga kalesa hekurudhore të paligjshme jashtë çdo rregulli duke u bërë burim për shkaktimin e aksidenteve.
- Sistemi hekurudhor në Shqipëri për periudhën 2016 – 2019 nuk ka shënuar përmirësime në treguesit e sigurisë hekurudhore siç janë avaritë hekurudhore, aksidentet dhe fatalitetet.
- Infrastruktura hekurudhore e vendit tonë është e amortizuar. Në të mungojnë ballasti, traversat dhe sinjalistika hekurudhore. Sasia e zëvendësuar e traversave të drurit për 10 vite është 32.650 copë nga 460.000 copë që duhej të ishte.¹⁰¹ Në vijën hekurudhore mungojnë pothuajse tërësisht tabelat sinjalistike të shpejtësisë, të kujdesit dhe gurët kilometrik.
- Urat hekurudhore të Ishmit dhe Rrogozhinës kanë dalë jashtë përdorimit duke ndikuar drejtpërdrejt në nxjerrjen jashtë funksionit të vijave hekurudhore që kalojnë në to.

Konkluzione

- Shkaqet kryesore që ndikojnë në reduktimin e numrit të udhëtarëve dhe sasisë së mallrave që transportohen me anë të transportit hekurudhor janë kryesisht të njëjta. Amortizimi i infrastrukturës hekurudhore në tërësi, cilësia e shërbimit, shpejtësia e vogël e lëvizjes së trenave, cenimi i elementëve të sigurisë dhe koha e gjatë e udhëtimit me tren

¹⁰⁰ Raportet mbi veprimtarinë e Hekurudhës Shqiptare 2016-2019

¹⁰¹ Raporti Vjetor DIH 2019, fq. 11

janë vetëm disa nga shkaqet kryesore që numri i udhëtarëve por edhe i sasisë së mallrave ka ardhur në rënie të lirë nga viti në vit.

- Të dhënat për vonesat e mjeteve hekurudhore janë një element mjaft i rëndësishëm që ndihmojnë si administruesin e infrastrukturës hekurudhore për planifikimin dhe menaxhimin efektiv dhe eficient të saj ashtu edhe përdoruesit e kësaj infrastrukture. Mungesa e këtyre të dhënave cenon funksionimin efektiv dhe eficient të të gjithë rrjetit hekurudhor.
- Gjendja e stacioneve hekurudhore është tejet e vështirë. Krahas dokumenteve zyrtare të cilat jo gjithmonë pasqyrojnë realitetin e hidhur, në vizitat në terren që grupi i auditimit kreu në disa prej stacioneve hekurudhore kryesore në vend (dhe jo vetëm) u pa se stacionet hekurudhore janë pothuajse inekzistent në rolin dhe funksionet që duhet të kryejnë. Kalesa të paligjshme, godina të vjetruara, mungesë totale investimesh, mungesë rrethimi dhe kufizimi e stacioneve me zonat e banuara janë disa prej problematikave kryesore që vuajnë stacionet hekurudhore sot në Shqipëri.
- Arsyet e lëvizjes së mjeteve hekurudhore me shpejtësi të ulët kanë ardhur si rezultat i mungesës së theksuar të investimeve në linjën hekurudhore duke mos plotësuar as nevojat kryesore me materiale për mirëmbajtjen e linjës si traversa druri apo çakull. Shpejtësia mesatare e lëvizjes së trenave në Shqipëri është ndër më të ulëtat në rajon.
- Kalesat hekurudhore të paligjshme janë një fenomen i cili është i përhapur në të gjithë rrjetin hekurudhor në Shqipëri e veçanërisht në pjesën veriore. Edhe pse Drejtoria e Inspektoratit Hekurudhor ka ndërmarrë një sërë nismash për prishjen e këtyre kalesave duke iu drejtuar Inspektoratit Kombëtar të Mbrojtjes së Territorit dhe Bashkive përkatëse (në territorin e të cilave gjenden këto kalesa), asnjë masë nuk është marrë për të ndryshuar dhe përmirësuar situatën.
- Avaritë e mjeteve hekurudhore dhe aksidentet hekurudhore janë një ndër treguesit kryesorë për të vlerësuar sigurinë që ofron transporti hekurudhor në vendin tonë. Fakti që aksidentet dhe avaritë nuk kanë njohur përmirësim për periudhën objekt auditimi tregojnë se siguria hekurudhore është ende në nivele shumë të ulëta.
- Infrastruktura hekurudhore e amortizuar dhe e pa mirëmbajtur bëhet shkak që lëvizja e trenave mbi to të jetë shumë e reduktuar në kufijtë 5- 10 km/ orë në kthesë dhe 10- 20 km/ orë në drejtim. Aktualisht në rrjetin e linjave hekurudhore shqiptare gjenden afërsisht 420,000 traversa druri nga të cilat 170,000 copë janë plotësisht të amortizuara, ndërsa 100,000 të tjera janë të amortizuara. Në 10 vitet e fundit janë zëvendësuar vetëm 32,650 traversa druri në total. Diferenca e pa zëvendësuar është një ndër shkaqet kryesore të gjendjes shumë të rënduar të vijave hekurudhore.
- Si pasojë e tërmetit të ndodhur më datë 26 nëntor 2019 dhe shkaqeve të tjera natyrore si erozion etj., janë dëmtuar disa ura hekurudhore, ndër të cilat mund të përmendim dëmtimin e urës hekurudhore mbi lumin Ishëm apo ura e Rrogozhinës. Dëmtimi i trarëve mbajtës të këtyre urave ka bërë që të merret vendimi për bllokimin dhe mosfunksionim e linjës hekurudhore që kalon në këto ura.

Rekomandime

- Hekurudha Shqiptare SH. A të marrë masa për eliminimin e të gjitha kalesave të paligjshme në brendësi të stacioneve hekurudhore.

Gusht 2021

- Hekurudha Shqiptare SH. A të marrë masa për përmirësimin e kushteve të shërbimit dhe cilësisë së godinave të stacioneve hekurudhore.

Gusht 2021 e në vazhdimësi

- MIE në bashkëpunim me Hekurudhën Shqiptare SH. A dhe Drejtorinë e Inspektoratit Hekurudhor të ngrenë një grup pune me qëllim prishjen e të gjithë kalesave të paligjshme në rang vendi dhe të nxjerrin përgjegjësit që me veprime dhe mos veprimet e tyre kanë sjellë lejimin e këtyre kalesave të paligjshme. Gjithashtu, në punën për prishjen e kalesave të paligjshme MIE dhe H-SH-ja duhet t'i drejtohen dhe të përfshijnë edhe subjekte të tjera shtetërore si IKMT dhe Bashkitë në territorin e të cilave janë ndërtuar këto kalesa hekurudhore.

Gusht 2021 e në vazhdimësi

- HSH-ja në bashkëpunim me MIE-n të marrin masa që të hartojnë një regjistër/bazë të dhënash ku të regjistrojnë të dhënash specifike mbi vonesat e trenave dhe arsyet e vonesave.

Gusht 2021 e në vazhdimësi

- HSH-ja në bashkëpunim me MIE-n të marrin masa për zëvendësimin e të gjitha asetëve hekurudhore si traversa, ballasti, shina, tabela sinjalizuese, aksesore etj. të cilat janë evidentuar nga strukturat përgjegjëse hekurudhore si të amortizuara.

Gusht 2021

- HSH-ja në bashkëpunim me MIE-n të marrin masa për përmirësimin e gjendjes së veprave të artit dhe veçanërisht urave të dëmtuara dhe të dala jashtë funksionit nga shkaqe natyrore, me qëllim bërjen funksionale të linjave hekurudhore që kalojnë në këto vepra arti.

Nëntor 2021

4. PËRMBLEDHJE

Auditimi me temë “Menaxhimi i Transportit Hekurudhor në Shqipëri” ka synuar të sigurojë një vlerësim të paanshëm dhe objektiv nëse burimet publike janë menaxhuar me përgjegjësi duke informuar publikun dhe Kuvendin e Shqipërisë mbi efektivitetin e veprimtarisë së institucioneve përgjegjëse për promovimin dhe menaxhimin efektiv të transportit hekurudhor në Shqipëri si dhe arritjen e rezultateve të synuara.

Në këtë auditim jemi përqendruar në analizimin e efektivitetit të veprimtarisë së institucioneve subjekt auditimi dhe politikave që synojnë menaxhimin efektiv dhe eficient të transportit hekurudhor. Periudha kryesore objekt auditimi ka qenë 2016-2019. Fokusi i auditimit krahas shqyrtimit në tërësi të zbatimit të politikave qeveritare lidhur me transportin hekurudhor ka qenë veçanërisht në aspektin e cilësisë dhe sigurisë hekurudhore por dhe investimeve që janë shumë të nevojshme për mirëmbajtjen dhe përbalimin e amortizimit të të gjithë infrastrukturës hekurudhore.

Institucionet subjekt auditimi kanë qenë Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Hekurudha Shqiptare SH.A, Drejtorja e Inspektoratit Hekurudhor dhe Instituti i Transportit.

Masat e marra nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Hekurudha Shqiptare SH.A lidhur me menaxhimin e transportit hekurudhor në Shqipëri nuk kanë qenë efektive. Ligji nr. 142/2016, datë 22.12.2016 “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë” nuk është zbatuar plotësisht. Arsyeja kryesore e mos zbatimit të këtij ligji është mos krijimi i Autoritetit Rregullator Hekurudhor, Autoritetit të Sigurisë Hekurudhore, Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore dhe Autoritetit Licencues Hekurudhor. Investimet në sektorin e transportit hekurudhor për periudhën 2016-2019 nuk kanë qenë të mjaftueshme duke mos realizuar disa prej objektivave kryesore të Strategjisë Sektoriale të Transportit 2016-2020.

Indikatorët kryesorë të performancës së sistemit hekurudhor janë në nivele shumë të ulëta. Numri i pasagjerëve hekurudhorë për vitin 2019 ishte më i ulëti i shënuar të paktën prej disa dekadash. Cilësia e shërbimit, siguria hekurudhore së bashku me infrastrukturën hekurudhore janë në gjendje të mjerueshme. Linjat hekurudhore sot janë tkurrur si kurrë më parë si rezultat i përkeqësimit dhe daljes jashtë funksionit të disa veprave kryesore të artit si ura e Ishmit, ura e Rrogozhinës etj. Megjithatë, me realizimin e disa projekteve strategjike të parashikuara edhe në Strategjinë Sektoriale të Transportit 2016-2020 si dhe me zbatimin e rekomandimeve të lëna në këtë auditim subjekteve të audituara, transporti hekurudhor mund të njohë përmirësim të dukshëm.

Mungesa e krijimit të katër Autoriteteve të përshkuara në gjetjet e mësipërme ka ndikuar në mos zbatimin e plotë të Ligjit Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”. Sipërmarrësit Hekurudhor (publikë dhe privatë) nuk zotërojnë Certifikatën e Sigurisë në përputhje me Rregulloren Nr. 2638, datë 10.06.2011 Mbi Pajisjen me Leje Veprimtarie të Transportuesve Hekurudhorë. Mungesa e Certifikatës së Sigurisë nga ana e sipërmarrësve hekurudhorë në përputhje me Rregulloren Nr. 2638, datë 10.06.2011 Mbi Pajisjen me Leje Veprimtarie të Transportuesve Hekurudhorë është shkaktuar nga mungesa e Ligjit të sigurisë që duhej krijuar sipas Aneksit 8 të po kësaj Rregulloreje. Aktet ligjore dhe nënligjore për sanksionet për kundërvajtjet administrative nuk janë hartuar dhe miratuar referuar Ligjit Nr. 142/2016, datë 22.12.2016, “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”, referuar Nenit 158 dhe 159. Kjo ka ndikuar në zbatimin efektiv të këtij ligji.

Në total për periudhën 2016-2019 në sektorin e hekurudhës janë investuar *2,092,971,000 lekë*, përafërsisht rreth *17 milion euro* pra, rreth 13.8% e investimeve të nevojshme (123.18 milion euro) për këtë sektor për periudhën 2016-2020 referuar Strategjisë Sektoriale të Transportit.

Për shkak të nivelit të ulët të financimeve në sektorin hekurudhor, rreth 67% e veprimeve prioritare të parashikuara që duhet të realizoheshin në periudhën 2016-2020 nuk janë kryer, duke ndikuar negativisht në zhvillimin e transportit hekurudhor në vendin tonë. Vendosija e objektivave prioritare për sektorin e transportit për periudhën 2016-2020 vuan nga një planifikimin i dobët, i mbështetur në fonde të cilat nuk kishin siguri se do të përfitoheshin.

Shkaqet kryesore që ndikojnë në reduktimin e numrit të udhëtarëve dhe sasisë së mallrave që transportohen me anë të transportit hekurudhor janë kryesisht të njëjta. Amortizimi i infrastrukturës hekurudhore në tërësi, cilësia e shërbimit, shpejtësia e vogël e lëvizjes së trenave, cenimi i elementëve të sigurisë dhe koha e gjatë e udhëtimit me tren janë vetëm disa nga shkaqet kryesore që numri i udhëtarëve por edhe i sasisë së mallrave ka ardhur në rënie të lirë nga viti në vit. Të dhënat për vonesat e mjeteve hekurudhore janë një element mjaft i rëndësishëm që ndihmojnë si administruesin e infrastrukturës hekurudhore për planifikimin dhe menaxhimin

efektiv dhe eficient të saj ashtu edhe përdoruesit e kësaj infrastrukture. Mungesa e këtyre të dhënave cënon funksionimin efektiv dhe eficient të të gjithë rrjetit hekurudhor.

Gjendja e stacioneve hekurudhore është tejet e vështirë. Krahas dokumenteve zyrtare të cilat jo gjithmonë pasqyrojnë realitetin e hidhur, në vizitat në terren që grupi i auditimit kreu në disa prej stacioneve hekurudhore kryesore në vend (dhe jo vetëm) u pa se stacionet hekurudhore janë pothuajse inekzistent në rolin dhe funksionet që duhet të kryejnë. Kalesa të paligjshme, godina të vjetruara, mungesë totale investimesh, mungesë rrethimi dhe kufizimi e stacioneve me zonat e banuara janë disa prej problematikave kryesore që vuajnë stacionet hekurudhore sot në Shqipëri.

Arsyet e lëvizjes së mjeteve hekurudhore me shpejtësi të ulët kanë ardhur si rezultat i mungesës së theksuar të investimeve në linjën hekurudhore duke mos plotësuar as nevojat kryesore me materiale për mirëmbajtjen e linjës si traversa druri apo çakull. Shpejtësia mesatare e lëvizjes së trenave në Shqipëri është ndër më të ulëtat në rajon. Kalesat hekurudhore të paligjshme janë një fenomen i cili është i përhapur në të gjithë rrjetin hekurudhor në Shqipëri e veçanërisht në pjesën veriore. Edhe pse Drejtoria e Inspektoratit Hekurudhor ka ndërmarrë një sërë nismash për prishjen e këtyre kalesave duke iu drejtuar Inspektoratit Kombëtar të Mbrojtjes së Territorit dhe Bashkive përkatëse (në territorin e të cilave gjenden këto kalesa), asnjë masë nuk është marrë për të ndryshuar dhe përmirësuar situatën. Për shkak se sasia e zëvendësuar e traversave të drurit është realizuar në masën 10 % të sasisë së nevojshme vjetore lëvizja e trenave mbi to është shumë e reduktuar në kufijtë 5- 10 km/ orë në kthesë dhe 10- 20 km/ orë në drejtim. Avaritë e mjeteve hekurudhore dhe aksidentet hekurudhore janë një ndër treguesit kryesorë për të vlerësuar sigurinë që ofron transporti hekurudhor në vendin tonë. Fakti që aksidentet dhe avaritë nuk kanë njohur përmirësim për periudhën objekt auditimi tregojnë se siguria hekurudhore është ende në nivele shumë të ulëta.

Për të gjitha gjetjet dhe konkluzionet janë dhënë rekomandime të veçanta me qëllim përmirësimin e situatës në transportit hekurudhor. Rekomandimet janë fokusuar si në drejtim të hartimit dhe zbatimit të kuadrit ligjor dhe rregullator ashtu edhe në drejtim të rritjes dhe transparencës sa i përket investimeve të brendshme dhe të huaja në sektorin hekurudhor. Rekomandime të veçanta janë dhënë nga grupi i auditimit edhe në funksion të përmirësimit të indikatorëve të performancës së sektorit hekurudhor me qëllim rritjen e numrit të pasagjerëve, shtimin e volumit të mallrave që transportohen me anë të rrjetit hekurudhor, rritjes së sigurisë hekurudhore, reduktimin e aksidenteve dhe avarive hekurudhore etj.

5. ANEKS (Foto të tjera që tregojnë gjendjen e rënduar të hekurudhave)

FOTO 7: STACIONI HEKURUDHOR, NË LUSHNJE



Burimi: Grupi i auditimit

FOTO 8: STACIONI HEKURUDHOR, NË MAMURRAS



Burimi: Grupi i auditimit

FOTO 9: STACIONI HEKURUDHOR, NË MILOT



Burimi: Grupi i auditimit

FOTO 10: STACIONI HEKURUDHOR, NË ISHËM



Burimi: Grupi i auditimit

FOTO 11: URA HEKURUDHORE NË ISHËM



Burimi: Grupi i auditimit

FOTO 12: HEKURUDHA MBI LUMIN KIR, NË SHKODËR



Burimi: Grupi i auditimit

FOTO 13: STACIONI HEKURUDHOR VORË



Burimi: Grupi i auditimit

FOTO 14: STACIONI HEKURUDHOR SHKODËR



Burimi: Grupi i auditimit

FOTO 15: STACIONI HEKURUDHOR ISHËM



Burimi: Grupi i auditimit

FOTO 16: STACIONI HEKURUDHOR VLORË



Burimi: Grupi i auditimit

6. GRUPI I PUNËS DHE PËRGJEGJËSITË HIERARKIKE

- A. G., Kryeauditues (Përgjegjës grupi);
- E. V. Audituese e Lartë (Anëtare);
- M. K. Audituese e Parë (Anëtare);
- E. M. Audituese e Dytë (Anëtare).

Drejtor i Departamentit me Autorizim

A. G.