

GEOSTRATEGY – ROUTES AND TRANSPORT CORRIDORS IN BALKAN GJEOSTRATEGJIA – RRUGËT DHE KORRIDORET E TRANSPORTIT NË BALLKAN

RAMADAN MAZREKAJ¹, ANDONAQ LONDO², HYSEN MEROVCI³

¹ Fakulteti i Inxhinierisë Mekanike, Deçan, KOSOVË

² Departament of Energetics, Polytechnic University of Tirana, Tiranë, ALBANIA

³ Ministria e Infrastrukturës, Fushë Kosovë, KOSOVË

rmazrekaj@hotmail.com

AKTET V, 2: 199 - 205, 2012

PËRMBLEDHJE

Në punim trajtohet pozita e rrjetit rrugor të Kosovës dhe kompatibiliteti i tij me nevojat e lidhjes Panevropiane, si dhe rëndësia dhe pozita strategjike e rrugëve dhe korridoreve të transportit në Ballkan shikuar në kontekst të zhvillimit të korridoreve Panevropiane në Evropë dhe me gjerë. Shqyrtohet po ashtu vlerësimi i prioriteteve të politikës nacionale të Transportit në vendet e Ballkanit, si dhe trajtimi i nismave dhe iniciativave të rëndësishme për zhvillimin e rrugëve dhe të korridoreve të transportit në Ballkan dhe roli i SEETO-s (Observatoriumi i Transportit në Evropën Juglindore – South East Europe Transport Observatory). Analizohet rëndësia e zhvillimit të Multimodalitetit përmes shfrytëzimit të modeleve të transportit rrugor, hekurudhor dhe detar. Në fund vlerësohet rëndësia e drejtimeve kryesore rrugore të Kosovës (rruga VI dhe VII), Autostradës Durrës – Morinë, korridorit të Transportit Adriatik – Jon, Autostradës Egnatia – Aleksandropolis, porteve detare shqiptare dhe lidhjeve ndërmjet porteve detare në Adriatik dhe atyre në Detin e Zi.

Fjalët kyçe: Korridoret e transportit në Ballkan

SUMMARY

The paper treated the position of the road network of Kosovo, their compatibility with the needs of Pan-European connectivity; importance, strategic position of roads and transport corridors in the Balkans viewed in the context of development of the Pan - European corridors in Europe and beyond; evaluation of national policy priorities in the Balkans Transportation, treatment initiatives and important initiatives for development of roads and transport corridors in the Balkans; SEETO role (Observatory of Transport in South East - South East Europe Transport Observatory). Analyzed Multimodality importance of developing models using the road, rail and maritime. Finally assessed the importance of main road in Kosovo (path VI and VII), Durres - Morine, Corridor Transportation Adriatic - Ionian, Egnatia Motorway - Aleksandropolis, Albanian Ports, connections between ports in the Adriatic and Black Sea.

Key words: transport corridors in the Balkans

1.HYRJE

Transporti është një pjesë integrale e aktiviteteve të shumta ekonomike dhe sociale, me çka lind nevoja për shërbime të shpejta dhe cilësore, për

sistem të integruar të transportit. Organizimi i transportit kërkon një vizion të ri të një rrjeti të integruar, minimizon disavantazhet e modeleve individuale të transportit (unimodalitetit).

Zhvillimi i ekonomisë globale, përparimi i TIK-ut (Teknologjisë së Informacionit dhe Komunikimeve) dhe rrjetet e përmirësimit të komunikimit kanë kontribuar në ndryshime të mëdha në transport.

Ashtu si në vendet e zhvilluara të BE-së, në vendet e tjera evropiane (në Evropën qendrore, lindore) dhe në Ballkan, zhvillimi i hovshëm ekonomik kërkon futjen dhe zhvillimin e transportit në shkallë më të lartë. Transporti i zhvilluar dhe modern ka avantazhet e shpejtësisë, disponueshmërisë, aksesit, besueshmërisë, sigurisë, qëndrueshmërisë, transparencës dhe të orientuarit drejt të fundit, që është përdoruesi (shfrytëzuesi). Transporti i zhvilluar e bën përdorimin më efikas të infrastrukturës ekzistuese me ndikim negativ mjedisor të reduktuar.

Ballkani ka pozitë të rëndësishme gjeostrategjike, paraqet udhëkryq të rëndësishëm për lidhjen e vendeve Evropiane me Azinë, Afrikën etj.

Pozita e përshtatshme gjeografike i jep asaj avantazhin për tranzitimin e mallrave përmes "Urës Ballkanike" nga shumë vende Evropiane dhe Botërore.

2.KORRIDORET E TRANSPORTIT PANEVROPIAN

Korridoret e transportit panevropian dhe zonat e transportit janë krijuar nga tri konferenca të Transportit Pan-Evropian Pragë në vitin 1991, Kretë më 14-16.03 1994, dhe Helsinki më 1997.

Korridoret PAN-Evropiane (paraqitur në Tabelën 1) në mënyrë të variueshme përfshijnë itineraret rrugore, hekurudhore dhe ujore të lundrueshme.

I	(Veri-Jug) Helsinki - Tallinn - Riga - Kaunas dhe Klaipėda - Warsaw dhe Gdańsk Degëzimi A (Via/Rail Hanseatica) - St. Petersburg deri në Riga deri në Kaliningrad deri në Gdańsk deri në Lübeck Degëzimi B (Via Baltica/E 67) - Helsinki deri në Warsaw.
II	(Lindje-Perëndim) Berlin - Poznań - Warsaw - Brest - Minsk - Smolensk - Moscow - Nizhny Novgorod
III	Brussels - Aachen - Cologne - Dresden -

	Wrocław - Katowice - Kraków - Lviv - Kiev 1. Degëzimi A - Berlin - Wrocław
IV	Dresden/Nuremberg - Prague - Vienna - Bratislava - Győr - Budapest - Arad - Bucharest - Constanța /Craiova - Sofia - Thessaloniki / Plovdiv - Istanbul.
V	(Lindje-Perëndim) Venice - Trieste/Koper - Ljubljana - Maribor - Budapest - Uzhhorod - Lviv - Kiev. 1,600 km (994 mi) i gjatë. Degëzimi A - Bratislava - Žilina - Košice - Uzhhorod Degëzimi B - Rijeka - Zagreb - Budapest Degëzimi C - Ploče - Sarajevo - Osijek - Budapest
VI	(Veri - Jug) Gdańsk - Katowice - Žilina, me një degëzim perëndimor Katowice-Bрно.
VII	(Lumi i Danubit) (Veriperëndim-Juglindje) - 2,300 km (1,429 mi) i gjatë.
VIII	Durrës - Tirana - Skopje - Sofia - Plovdiv - Burgas - Varna. 1,500 km (932 mi) i gjatë.
IX	Helsinki - Vyborg - St. Petersburg - Pskov - Gomel - Kiev - Ljubashevka - Chişinău - Bucharest -Dimitrovgrad - Alexandroupolis. 3,400 km (2,113 mi) i gjatë. Nën-Degëzime kryesore: St. Petersburg - Moscow - Kiev. Degëzimi A - Klaipėda - Vilnius - Minsk - Gomel Degëzimi B - Kaliningrad - Vilnius - Minsk - Gomel Degëzimi C - Ljubashevka - Rozdilna - Odessa
X	Salzburg - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Niš - Skopje - Veles - Thessaloniki. Degëzimi A: Graz - Maribor - Zagreb Degëzimi B: Budapest - Novi Sad - Beograd Degëzimi C: Niš - Sofia - Plovdiv - Dimitrovgrad - Istanbul nëpërmjet Korridorit IV Degëzimi D: Veles - Prilep - Bitola - Florina - Igoumenitsa

Burimi: SEETO

Tabela 1. Korridoret e transportit PAN-Evropian

Prej dhjetë korridoreve (PETRC), nëpër Ballkan kalojnë gjashtë korridore, dhe ato janë: korridori IV (Rumani – Bullgari), korridori V (Kroaci – Bosnjë dhe Hercegovinë), korridori VII (Serbi, Rumani, Bullgari), korridori VIII (Shqipëri, Maqedoni, dhe Bullgari), korridori IX (Rumani – Bullgari), dhe korridori X (Kroaci – Serbi – Bullgari – Maqedoni).

3. ZHVILLIMI I RRJETIT QENDROR TË TRANSPORTIT TË EVROPËS JUGLINDORE - SEETO SEETO (Observatori i Transportit të Evropës Juglindore), është organizatë rajonale transporti themeluar me Memorandumin e Mirëkuptimit për zhvillimin e Rrjetit Qendror Rajonal të Transportit (MM) të nënshkruar më 11 qershor 2004 nga ana e qeverive të Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Kroacisë, ish Republikës Jugosllave të Maqedonisë, Malit të Zi, Serbisë, dhe UNMIK-ut në emër të Kosovës.

Rrjeti qendror rrugor e hekurudhor përbëhet nga korridore dhe rrugë. Korridoret janë përcaktuar dhe janë mbarevropiane, Korridoret janë: V, VII, VIII, IX, X, të cilat ofrojnë lidhje ndërkombëtare me Bashkimin Evropian. Rrugët, nga të cilët shtatë janë rrjet rrugor dhe gjashtë janë hekurudha, plotësojnë rrjetin qendror me qëllim lidhjen e kryeqyteteve brenda rajonit dhe vendeve fqinje. Qëllimi është lëvizja e lirë e njerëzve, e mallrave dhe e shërbimeve, duke i dhënë kështu mundësi zhvillimeve të ekonomive rajonale. Gjatësia totale e rrjetit qendror rrugor është rreth gjashtë mijë kilometra, i përbërë nga tremijë kilometra korridore dhe mbi tremijë e pesëqind të tjera rrugë.



Figura 1. Rrjeti rrugor i SEETO-s (Burimi: SEETO)

Me qëllim të analizës së rrugëve dhe të korridoreve të transportit në Ballkan, të rrugëve kryesore të Kosovës (rrugës 6 dhe 7) shfrytëzojmë programin Softuerik TransCAD.

TransCAD është i projektuar për të ruajtur, shfaqur, menaxhuar dhe analizuar të dhënat e transportit. TransCAD kombinon GIS dhe aftësitë e modelimit të transportit në një platformë të vetme e të integruar, duke siguruar aftësitë që janë të paçmuara në procesin e modelimit.

TransCAD ofron:

1. Një motor të fuqishëm GIS me ekstensione speciale për transportin
2. Hartografi, vizualizim dhe mjetet e analizës të projektuar për aplikimet e transportit
3. Modulet për parashikimin e kërkesës për udhëtim, transit publik, logjistikë, itinerare, vendndodhje dhe të menaxhimit të territorit.

TransCAD është aplikacion GIS mjaft i përshtatshëm për kërkesat e transportit. TransCAD përfshin veçori të sofistikua GIS si shtresa poligonale, buffering dhe gjeokodimin si dhe ka një sistem arkitekturor të hapur që mbështet ndarjen e të dhënave në rrjete lokale dhe në zonë të gjera.

3. ANALIZA O/D (ORIGINË-DESTINACION)

Duke pasur parasysh temën e studimit: Gjeostrategjia –rrugët dhe korridoret e transportit në Ballkan, analizojmë zonën studimore si një hapësirë që shtrihet ndërmjet korridoreve Pan-Evropiane, TEN-T (Rrjetet Trans-Evropiane të Transportit) dhe zonës SEETO, analizojmë distanca rrugore, hekurudhore dhe portuale në Ballkan, analizojmë fluksin e mallrave dhe udhëtarëve në rrugë të ndryshme, duke u bazuar në modelin e shpërndarjes së udhëtimeve (Matrica O-D). TransCad përdor Modelin Gravitacional sipas formulës matematikore të mëposhtme:

$$T_{ij} = k \times \frac{G_i^a \times A_j^a}{C_{ij}^b} \quad (1)$$

ku:

i & j – Zona Origjinë dhe Destinacion
 T_{ij} – Rrjedha e trafikut të pasagjerëve (transporti rrugor) midis zonave i dhe j
 G_i – Numrin e udhëtimeve të gjeneruar nga zona i
 A_j – Numrin e udhëtimeve të tërhequra nga zona j
 C_{ij} – Pengesa për udhëtim midis zonave i dhe j (një funksion i kohës së udhëtimit midis i dhe j)

Fluksi ekuivalent në autovetura pasagjeresh në orë për një kors (passenger cars per hour per lane - **pcphpl**) përcaktohet duke përdorur ekuacionin e mëposhtëm:

$$V_p = \frac{V}{PHF \times N \times f_{HV} \times f_p} \quad (2)$$

ku:

V_p – fluksi ekuivalent 15-minutësh për autovetura pasagjeresh (pcphpl)

V – volumi orar (vph)

PHF – faktori i orës së pikut

f_{HV} – faktor korrigjues për automjete të rënda

f_p – faktori i popullatës së drejtuesve të mjeteve (shoferëve)

Vlerat për faktorin e popullatës së drejtuesve të mjeteve, f_p , varion në vlerat 0.85 - 1.0.

Densiteti i automjeteve:

$$D = \frac{V_p}{S} \quad (3)$$

ku:

D – densiteti (pc / mi / ln),

V_p – fluksi (pcphpl), dhe

S – shpejtësia mesatare e autoveturës së pasagjerëve (mph).

Në analizën OD (Origjinë-Destinacion) të trafikut të mallrave dhe të pasagjerëve është përfshirë jo vetëm zona në kuadër të SEET-os, por edhe zona të tjera të rëndësishme jashtë saj që janë gjeneratorë trafiku dhe/ose nyje-centroide ndikuese në rrjet: Chisinau (Moldavi), Lviv (Ukrainë), Kievi (Ukrainë), Odesa (Ukrainë), Stambolli (Turqi), të cilat janë edhe nyje të rëndësishme të Korridoreve Pan-Evropiane. Nuk

janë përfshirë në sistem **nyje-centroidët** që janë larg fushës së ndikimit për rrjetin rrugor të Kosovës. Në figurat 2 dhe 3, jepen pamjet e zonës studimore – shtetet, të realizuara me TransCAD.



Figura 2. Pamja e zonës studimore – Shtetet Evropiane realizuar me **Trans CAD**



Figura 3. Rrjeti i rrugëve dhe i korridoreve të Kosovës, realizuar me **Trans CAD**

Të dhënat janë inputet e programit të strukturuar sipas formateve matricore të llojit data dhe tabela të formatit Excel: xls, xlsx, të cilat shërbejnë si bazë për konvertimin në formatet e transferueshme në TransCad: dbd, bin, mtx, dbf dhe tab.

Nga aplikimi i programit Softuerik Trans Cad, janë nxjerrë llogaritje të fluksit dhe distancave ndërmjet qendrave të ndryshme dhe porteve në Ballkan.

Duke iu referuar distancave nga qendra të ndryshme në Ballkan (Figurat 2 dhe 3), porteve detare të Konstancës, të Varnës e Burgasit në Detin e Zi, dhe porteve të Durrësit, Bar-Mali i Zi dhe Igumenicë (Greqi) në detin Adriatik, në bazë të analizës së bërë, Kosova paraqet distancën më të shkurtër rrugore:

—Nga porti detar i Konstantes (Rumani) në Durrës (përmes rrugëve VI dhe VII) për 150 km më e shkurtër në krahasim me Portin e Tivarit (Mali i Zi), 97 km më e shkurtër në krahasim me Portin e Igumenicës, 36 km më e shkurtër në krahasim me Korridorin 8 përmes Shkupit.

—Nga porti i Varnas në Durrës (përmes rrugëve VI dhe VII) për 178 km më e shkurtër në krahasim me Portin e Tivarit (Mali i Zi), 61 km më e shkurtër në krahasim me Korridorin 8 përmes Shkupit, dhe 122 km më e shkurtër në krahasim me portin e Igumenicës.

—Nga porti i Burgasit në Durrës (përmes rrugëve VI dhe VII) për 157 km më e shkurtër në krahasim me portin e Tivarit (Mali i Zi), 40 km më e shkurtër në krahasim me Korridorin 8 përmes Shkupit, 100 kilometra më e shkurtër në krahasim me portin detar të Igumenicës.



Figura 4. Distancat ndërmjet rrugëve dhe porteve në Ballkan (Burimi: Autori)

Distancat e rrugëve nga qendra dhe portet evropiane janë paraqitur në tabelën 2.

Nr	Line	Type	Distanca në km
1	Konstanta – Nish – Prishtine – Durrës	Road	1215
2	Konstanta – Nish – Prishtine – Bar (Montenegro)	Road	1365
3	Konstanta – Sofie – Selanik – Igoumenica	Road	1312km
4	Konstanta – Sofie – Skopje – Durrës	Road	1251
	Line	Type	Distance km
1	Varna – Sofie – Nish – Prishtinë – Durrës	Road	960
2	Varna – Sofie – Nish – Prishtine – Bar (Montenegro)	Road	1138
3	Varna – Sofie – Shkup – Durrës	Road	1021
4	Varna – Sofie – Selanik – Igoumenice	Road	1082
	Line	Type	Distance km

1	Burgas – Sofie – Nish – Prishtine – Durres	Road	910
2	Burgas – Sofie – Nish – Prishtinë – Bar (Montenegro)	Road	1067
3	Burgas – Sofie – Shkup – Durrës	Road	950
4	Burgas – Sofie – Selanik – Igoumenice	Road	1011
	Line	Type	Distance km
1	Durrës – Bari (Italy)	Maritime	220
2	Bar (Montenegro) – Bari (Italy)	Maritime	247
3	Igoumenitsa – Bari (Italy)	Maritime	380

Tabela 2. Distancat rrugore ndërmjet qendrave dhe porteve detare ne Ballkan

4. RRUGËT DHE KORRIDORET E TRANSPORTIT TË KOSOVËS DHE TË SHQIPËRISË NË KONTEKST TË KORRIDOREVE TË TRANSPORTIT NË BALLKAN

Pozita gjeografike e Kosovës dhe Shqipërisë është faktor i rëndësishëm për lidhjen ndërmjet shteteve, korridoreve, lidhjeve ndërmjet Detit Adriatik me Detin e Zi.

Kosova përmes rrugës 6 dhe 7 lidh rrugë dhe korridore të rëndësishme në Ballkan, lidh shtete dhe korridore panevropiane me qendra dhe porte detare në rajonin e Ballkanit (Tabela 2).

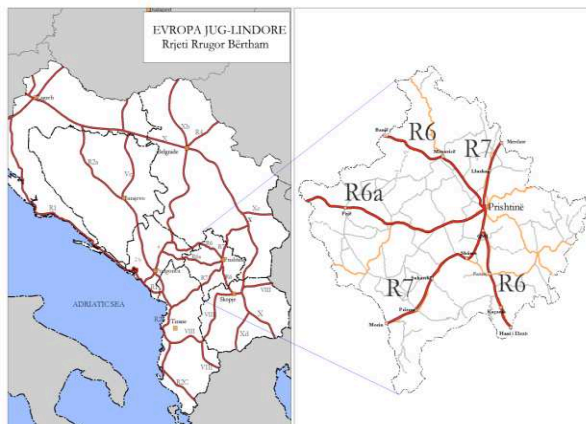


Fig 5. Rrjeti i drejtimeve kryesore rrugore të Kosovës dhe atyre rajonale (Burimi: Strategjia multimodale e Kosovë)

5. PËRFUNDIM

Me gjithë përkrahjen e madhe të Bashkimit Evropian për ndërtimin e një infrastrukture moderne të transportit në vendet e Ballkanit, situata politike ka bërë që ky region të mbetet mbrapa vendeve të zhvilluara perëndimore.

Luftërat e gjata, ndasitë ndërmjet shteteve, dhe përgjithësisht raportet jo të mira në Ballkan po ngadalësojnë ë përparimin e infrastrukturës rrugore dhe të transportit. Klima ndërfqinjësore jo e mire po ndikon negativisht jo vetëm në lidhjen, por edhe në vetë anashkalimin e rrugëve (më të shkurtra), siç është shembulli i rrugës Durrës-Prishtinë-Nish, pasi që Serbia nuk paraqet gatishmëri që të ndërtojë rrugën ne pjesën e saj nga Nishi në Merdare (vazhdimin e rrugës 7). Ky frenim realisht i shkakton dëme jo vetëm Kosovës, por edhe Serbisë, dhe të gjitha shteteve të Ballkanit Perëndimor.

Anashkalimi i rrugëve më të shkurtra (shembull rruga 7) ndikon në orientimin e flukseve të mallrave dhe përgjithësisht të transporteve në rrugë të tjera me distanca më të gjata (Tabela 2). Rruga më e shkurtër është një ndër faktorët determinues (përcaktues) për tranzitim, tërheqjen e fluksit të mallrave, pasi që ndikon drejtpërdrejt në koston e mallrave (shkurtimi i rrugës, reduktimi i koston se transportit në relacion origjinë-destinacion) etj.

REFERENCAT

- 1.Strategjia Multimodale e Kosovës (2009)
- 2.Studimi i Fizibilitetit për dy akset kryesore rrugore të Kosovës (rruga 6 dhe 7), 2007.
- 3.Instituti i Transportit Tiranë: Portet detare Shqiptare
- 4.Instituti i Transportit Tiranë: Strategjia e Zhvillimit të Transportit në Shqipëri
- 5.Ministria e Transporteve dhe punëve Publike Tiranë: Plani Kombëtar i Transportit
- 6.SEETO Comprehensive Network Development Plan - Multi Annual Plan 2012.