

LIGJ

Nr.9298, date 28.10.2004

PER RATIFIKIMIN E "MARREVESHJES SE KONCESIONIT, TE FORMES "BOT" (NDERTIM, SHFRYTEZIM, TRANSFERIM), PER NDERTIMIN DHE SHFRYTEZIMIN E PONTILIT TE NAFTES, GAZIT DHE NENPRODUKTEVE TE TYRE NE ZONEN BREGDETARE TE PORTO-ROMANOS, DURRES"

Ne mbështetje te neneve 78, 83 pika 1 dhe 155 te Kushtetutës, me propozimin e Këshillit te Ministrave,

KUVENDI  
I REPUBLIKES SE SHQIPERISE

VENDOSI:

Neni 1

Ratifikohet "Marrëveshja e koncesionit, e formës "BOT" (ndërtim, shfrytëzim, transferim), për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit te naftës, gazit dhe nënprodukteve te tyre ne zonën bregdetare te Porto-Romanos, Durrës", te negociuar e nënshkruar ndërmjet Këshillit te Ministrave te Republikës se Shqipërisë dhe shoqërisë "Romano Port" sha, sipas tekstit qe i bashkëlidhet këtij ligji.

Neni 2

Shoqëria "Romano Port" sha përjashtohet nga te gjitha taksat dhe detyrimet doganore për importimin e materialeve, pajisjeve, instrumenteve teknike, qe do te përdoren për ndërtimin e pontilit dhe te infrastrukturës përkatëse, sipas projektit te miratuar. Përjashtimi nga taksat dhe detyrimet doganore mbaron me përfundimin e ndërtimit te objektit.

Neni 3

Ky ligj hyn ne fuqi 15 dite pas botimit ne Fletoren Zyrtare.

**Shpallur me dekretin nr.4397, date 17.11.2004 te Presidentit te Republikës se Shqipërisë, Alfred Moisiu**

MARREVESHJE KONCESIONI E FORMES "BOT" (NDERTIM, SHFRYTEZIM, TRANSFERIM), PER NDERTIMIN DHE SHFRYTEZIMIN E PONTILIT TE NAFTES, GAZIT DHE NENPRODUKTEVE TE TYRE NE ZONEN BREGDETARE TE PORTO-ROMANOS, DURRES

E lidhur sot me date 8.9.2004, ndërmjet Qeverise se Republikës te Shqipërisë e përfaqësuar nga "Organi Shtetëror i Autorizuar" qe me poshtë do te quhet OSHA, caktuar

me vendimin e Këshillit të Ministrave nr.349, date 1.6.2004 dhe urdhrin nr.170, date 8.7.2004 të Ministrit të Industrisë dhe të Energjetikës sipas autorizimeve të ministrave përkatës anëtarë, të OSHA-se dhe

shoqërisë "Romano Port" sh.a. me seli në Durrës, regjistruar si person juridik me vendimin nr.30465, date 28.10.2003 të Gjykatës së Rrethit të Tiranës, që me poshtë do të quhet "Koncesionari", i përfaqësuar nga:

z.Piro Bare                      Aksionar i shoqërisë, me autorizimin nr.2242, date 31.7.2004  
z.Veli Hoxha                    Drejtor ekzekutiv i saj.

Duke pasur parasysh që:

- në kuadrin e zhvillimit ekonomik të vendit, Qeveria shqiptare i ka dhënë një rol të rëndësishëm ndërtimit të instalimeve bregdetare për transportimin dhe depozitimin e naftës, gazit e nënprodukteve të tyre nëpërmjet transportit detar, duke e konsideruar si prioritet kombëtar,
- aktualisht ka përfunduar dhe është miratuar kuadri juridik i nevojshëm që lidhet me ndërtimin dhe shfrytëzimin e depozitave dhe instalimeve bregdetare, ku përfshihet infrastruktura ujore dhe pontili,
- shoqëria "Romano Port" sh.a. është e interesuar të investojë në ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës, gazit e nënprodukteve të tyre në zonën e Porto-Romanos, Durrës, sipas kuadrit juridik në fuqi,
- shoqëria "Romano Port" sh.a. zotëron kapacitetet e nevojshme tekniko-financiare për të realizuar projektin e pranuar dhe miratuar sipas objektit të kësaj Marrëveshjeje, me vendimin e Këshillit të Ministrave nr.349, date 1.6.2004 "Për fillimin e negociimit për dhënien me koncesion për ndërtimin dhe shfrytëzimin e instalimeve bregdetare të zonës së Porto-Romanos, Durrës.
- palët bien dakord për sa më poshtë:

Neni 1

## **Përkufizime**

Në kuptim të kësaj Marrëveshjeje përdoren termat e mëposhtëm:

Marrëveshje koncesioni: Dokumenti në fjale dhe anekset nr.1, 2, 3, 4 dhe 5.

OSHA (Organi Shtetëror i Autorizuar) i përbërë nga Ministria e Industrisë dhe të Energjetikës, Ministria e Ekonomisë, Ministria e Transportit dhe të Telekomunikacionit, Ministria e Mjedisit, Ministria e Rregullimit të Territorit dhe të Turizmit, të përfaqësuara sipas autorizimeve përkatëse:

Koncesionari: Shoqëria "Romano-Port" sh.a.

Kontratat: Të gjitha kontratat e nënshkruara nga Koncesionari me sipërmarrësit për realizimin e punimeve.

Projekti: Dokumentacioni teknik dhe ekonomik për ndërtimin, financimin, shfrytëzimin dhe transferimin e pontilit të gazit, naftës dhe nënprodukteve të tyre në zonën e Porto-Romanos, Durrës.

Tërësi fizike: Nënkuptohen të gjitha ndërtimet sipas projektit për të realizuar qëllimin e koncesionit.

Anekset:        Aneksi 1  
                  Aneksi 2

Aneksi 3  
Aneksi 4  
Aneksi 5

Neni 2

### **Objekti i koncesionit**

Objekti i kësaj Marrëveshjeje është dhënia me koncesion e zonës bregdetare te Porto-Romanos, Durrës, te miratuar me vendimin nr.21, date 19.10.2001 te Këshillit te Rregullimit te Territorit te Shqipërisë për ndërtimin e pontilit dhe te infrastrukturës portuale, ne funksion te depozitave bregdetare te naftës, gazit dhe nënprodukteve te tyre, sipas përcaktimeve te pikave 1 e 2 te vendimit te Këshillit te Ministrave nr.349, date 1.6.2004, te jete e formës "BOT" (ndërtim, shfrytëzim, transferim), se bashku me instalimet teknologjike te sigurisë, pajisjeve, mjeteve dhe objekteve te shërbimit për përpunimin e tankerëve qe transportojnë ne linje detare nënproduktet e naftës dhe te GLN-se, sipas projektit te miratuar.

Neni 3

### **Kriteret specifike te punimeve**

Programi i ndërtimit te pontilit me infrastrukturën përkatëse për përpunimin e tankerëve, qe transportojnë ne linje detare nënproduktet e naftës dhe te GLN-se, do te realizohet për një periudhe maksimale 24 muaj, qe ndahet ne 2 faza:

Faza e pare do te jete periudha qe do te përfshije përfundimin e projektit teknik te detajuar, ndërtimin e objektit dhe te instalimeve bregdetare qe do te beje te mundur përpunimin e tankerëve me kapacitet 7000 tone për naftën dhe 3000 tone për gazin e lëngshëm te naftës.

Kjo periudhe do te jete 18 muaj nga momenti i hyrjes ne fuqi te kësaj Marrëveshjeje me vlere 7-8 milionë euro (referuar aneksit nr.1 bashkëlidhur kësaj Marrëveshjeje).

Faza e dyte do te jete vazhdim i mëtejshëm i punimeve sipas projektit, duke mospenguar anën funksionale te fazës se pare, për rritjen e kapacitet përpunues te tankerëve deri ne 15 000 ton për naftën dhe 3000 tone për gazin e lëngshëm te naftës (aneksi nr.2).

Realizimi i kësaj do te behet për një periudhe deri ne 24 muaj me një investim total deri 10 milionë,euro.

Te detajuara punimet do te jene si me poshtë:

1. Punimet e piketimit, 7 muaj;
2. Punimet për ndërtimin e infrastrukturës portuale (pontil, dallgëthyese, platforme dhe objektet mbi platforme, pontile te mjeteve detare, rruge, sheshe etj.), për 18 muaj;
3. Punimet për thellimin e portit, përfshirë kanal in e hyrjes, për 18 muaj;
4. Instalimet e pajisjeve teknologjike:
  - 4.1 Pajisje tubacioni shkarkimi dhe transportimi ne terminal;
  - 4.2 Pajisje navigacionare, zjarrfikëse, sigurie, ndërlidhjeje, elektrike dhe hidraulike;
  - 4.3 Pajisjet për mbrojtjen e mjedisit;
5. Mjetet e shërbimit portual te përpunimit te tankerëve dhe te sigurisë (sipas aneksit

nr.5).

#### Shfrytëzimi

Parashikon kryerjen e shërbimit të përpunimit të tankerëve të karburanteve dhe nënprodukteve të tyre dhe të GLN-se nëpërmjet shfrytëzimit të infrastrukturës portuale, instalimeve bregdetare, pajisjeve, mjeteve dhe objekteve të shërbimit (të ndërtuara sipas projektit të miratuar), konform legjislacionit shqiptar në fuqi dhe standardeve kombëtare dhe ndërkombëtare.

#### Mirëmbajtje

Nënkupton mirëmbajtje gjatë gjithë periudhës së koncesionit të infrastrukturës portuale, instalimeve bregdetare, pajisjeve, mjeteve dhe objekteve të shërbimit të ndërtuara sipas projektit të miratuar.

#### Transferim në shtet

Nënkupton kalimin në shtet të të gjitha asetëve, përfshirë infrastrukturën portuale, instalimet bregdetare, pajisjet, mjetet dhe objektet e shërbimit në gjendje teknike të shfrytëzueshme.

#### Neni 4

### **Detyrimet e koncesionarit**

Koncesionari detyrohet:

- Të regjistrohet si shoqëri koncesionare sipas legjislacionit shqiptar brenda 30 ditëve nga hyrja në fuqi e kësaj Marrëveshjeje.
- Të respektojë legjislacionin në fuqi në këtë fushë, si dhe kondicionet e vendosura në piken 5 në vendimin e Këshillit të Ministrave nr.349, datë 1.6.2004 për rakordimin e projektit të propozuar ndërmjet shoqërisë koncesionare dhe Qendrës Kombëtare të Hidrokarbureve, si dhe Institutit të Studimeve të Transportit, në përputhje me kushtet e përcaktuara në nenin 7 të ligjit nr.7973, datë 27.6.1995 "Për koncesionet dhe pjesëmarrjen e sektorit privat në shërbimet publike dhe infrastrukture";
- Të hartojë projektin përfundimtar të zbatimit brenda 5 muajve pas ratifikimit të marrëveshjes nga parlamenti dhe dekretimi nga Presidenti i Republikës dhe të financojë plotësisht ndërtimin e këtij objekti;
- Të zbatojë punimet në përputhje me projektin e investimeve sipas parashikimeve të nenit 3 të kësaj Marrëveshjeje;
- Të sigurojë drejtimin e punimeve, duke mbajtur në informim të vazhdueshëm OSHA-në për realizimin e tyre;
- Të administrojë projektin e miratuar për periudhën e koncesionit dhe të respektojë të drejtën e OSHA-se për transferim të asetëve, makinerive e pajisjeve të cilat janë në gjendje pune në përfundim të periudhës së koncesionit;
- Të shfrytëzojë objektin duke organizuar funksionimin e pontilit, në përputhje me standardet dhe teknologjinë navigacionale dhe praktikën juridike, si edhe legjislacionin në fuqi për këtë qëllim, duke përfshirë edhe autoritetet shtetërore përkatëse në port;
- Detyrohet të paguajë të gjitha detyrimet tatimore që rrjedhin nga aktiviteti ekonomik, sipas legjislacionit në fuqi;
- Të respektojë të drejtën e barazisë për shoqëritë që do të kryejnë shërbime nëpërmjet këtij objekti, duke respektuar legjislacionin në fuqi në këtë fushë;
- Ndërtimin e pontilit nëpërmjet një teknologjie bashkëkohore të certifikuar teknikisht

nga institucionet përkatëse për parandalimin e çdo impakti mjedisor të mbrojtjes nga zjarri ose ngjarje të jashtëzakonshme, duke siguruar parametra bashkëkohore e për funksionimin e tij duke qene i shoqëruar me materialin studimor për ndikimin në mjedis të këtyre punimeve;

- Konform legjislacionit në fuqi, shfrytëzimi do të fillojë pas marrjes së lejes mjedisore;
- Koncesionari për zbatimin e projektit gjatë shfrytëzimit do t'i paraqesë OSHA-se në vazhdimësi përshkrimin e çmimeve dhe tarifave të aplikueshme (sipas aneksit nr.4);
- Paraqitja për miratim në organet përkatëse për marrjen e lejes së ndërtimit të objektit;
- Në qoftë se do të rriten kapacitetet ekzistuese të depove, koncesionari detyrohet të kryejë të njëjtat shërbime që rrjedhin nga kjo Marrëveshje edhe për këto shtesa. Koncesionari ka të drejtë:

Referuar nenit 12 të ligjit nr.7973, datë 26.7.1995 "Për koncesionet dhe pjesëmarrjen e sektorit privat në shërbimet publike dhe infrastrukture", palët, të ndërgjegjshme për të siguruar një zhvillim të mirebalancuar të zonave industriale në Shqipëri, për të mbrojtur në shkallën e mënyrën e duhur mjedisin në zonën e koncesionit dhe rreth saj, si dhe investimet dhe veprimtarinë e koncesionarit bien dakord që ky koncesion të jetë e vetmja veprimtari që ka të drejtë ta kryejë koncesionari, sipas objektit të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 5

### **Detyrimet e OSHA-se**

OSHA merr përsipër detyrimet e mëposhtme:

- Me kërkesë të koncesionarit, shqyrton dhe harton një aneks marrëveshjes që rregullon marrëdhëniet ndërmjet organeve portuale shtetërore dhe shoqërisë.
- Me kërkesën e koncesionarit mund të ndihmojë në nxjerrjen e autorizimeve urbanistike, lejeve të ndërtimit, lejeve të nevojshme të punimeve për realizimin e projektit.
- Të asistojë koncesionarin pranë çdo organizmi shtetëror, të qeverisjes vendore ose qendrore, enti e autoriteti shqiptar për realizimin e qëllimit të koncesionit.

Neni 6

### **Periudha e koncesionit**

Marrëveshja e koncesionit është për një periudhë 30-vjeçare me të drejtë ripërtëritje të objektmarreveshjes, të përcaktuar sipas nenit 2 të saj.

Kjo periudhë do të fillojë nga data e hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje.

Kur është e nevojshme dhe me miratim të OSHA-se, koncesionari mund të hipotekojë si garanci pasuritë e shoqërisë, me kusht që pasuritë e hipotekuara të vazhdojnë të shfrytëzohen për të përmbushur objektivat e marrëveshjes së koncesionit.

Neni 7

### **Kontrolli i punimeve dhe të drejtat e OSHA-se**

- OSHA-j ka të drejtë dhe detyrë të kontrollojë rregullisht ecurinë e kësaj marrëveshjeje, zbatimin e punimeve sipas projektit të miratuar. Ky kontroll në asnjë rast nuk duhet të përbëjë ndërhyrje të paarsyeshme që bien ndesh me zbatimin e projektit.
- OSHA-ja ka të drejtë të ndërhyjë dhe të marrë përkohësisht përsipër projektin deri në

zgjidhjen e konfliktit kur konstaton se koncesionari bën një shkelje të rëndë dhe me pasoja për marrëveshjen, apo ecuria në punë e koncesionarit është e pamundur të vazhdojë sipas kushteve të kontratës për shkak të kësaj shkeljeje të rëndë. Koncesionari do të japë çdo sqarim teknik të kërkuar nga OSHA-ja.

- Në çdo rast, kur OSHA-ja konstaton parregullsi, do t'ia komunikojë me shkrim vërejtjet koncesionarit, duke kërkuar të vazhdojë punimet sipas anekseve të kësaj Marrëveshjeje koncesioni si dhe duke i komunikuar penaltetet përkatëse të miratuara në këtë Marrëveshje.

- OSHA-ja në rast lufte, gjendje të jashtëzakonshme, si edhe të gjendjes së fatkeqësive natyrore, në rast se është e nevojshme ka të drejtë të përdorë infrastrukturën portuale. Në këtë rast, ai koordinon veprimtarinë me koncesionarin, në mënyrë që të sigurojë një përdorim me të sigurt dhe eficient të infrastrukturës portuale.

Neni 8

### **Format e veçanta të mbështetjes nga qeveria dhe garantimi i investimeve**

Për të garantuar qëndrueshmërinë e projektit qeveria stimulon dhe garanton koncesionarin si më poshtë:

1. Të përjashtojë koncesionarin nga të gjitha tatimet, taksat dhe detyrimet doganore vetëm për materialet, pajisjet, instrumente teknike që importohen me qëllim ndërtimin e pontilit dhe infrastrukturës përkatëse sipas projektit të miratuar. Ky përjashtim mbaron me përfundimin e ndërtimit të objektit.

Neni 9

### **Zgjidhja e marrëveshjes së koncesionit**

OSHA-ja mund të zgjidhë marrëveshjen e koncesionit kur konstaton shkelje të vazhdueshme të detyrimeve të marra nga Koncesionari, të tilla që komprometojnë vazhdimësinë e punimeve, dhe kur këto raste nuk futen në penaltete.

Në rast se ngjarje të tilla verifikohen, OSHA-ja duhet t'i komunikojë koncesionarit shkeljet, duke pritur 30 ditë për një përgjigje shpjeguese.

Në rast se kontrata zgjidhet për shkaqet e mësipërme dhe në qoftë se koncesionari largohet në mënyrë të njëanshme para përfundimit të Marrëveshjes, investimet e kryera i mbeten shtetit shqiptar së bashku me projektin.

Neni 10

### **Kontratat**

Koncesionari ka të drejtë të përdorë nenkontraktore për realizimin e projektit. Për të gjitha kontratat që Koncesionari do të lidhë me të tretet, ai duhet të respektojë ligjet në fuqi në Republikën e Shqipërisë dhe kushtet e kësaj Marrëveshjeje. Ndalohet shfrytëzimi me nenkontraktore.

Koncesionari do të jetë përgjegjës i vetëm kundrejt OSHA-së për zbatimin e përpiktë të projektit, pavarësisht nga kontratat që do të lidhen me të tretet.

OSHA-ja nuk ka asnjë detyrim kundrejt të tretëve që lidhen me Koncesionarin dhe me këtë Marrëveshje.

Neni 11

### **Legjislacioni qe do t'i referohet**

OSHA-ja garanton se gjithçka qe është vendosur ne Marrëveshjen ne fjale nuk mund te ndryshohet nga norma ligjore ne te ardhmen.

Ligji i aplikueshëm do te jete legjislacioni shqiptar ne fuqi.

Neni 12

### **Forca madhore**

Konsiderohen ngjarje te forcës madhore te tilla si: katastrofat natyrore, përmbytjet, tërmetet, gjendja e luftës dhe çdo ngjarje e barabarte qe mund te ndikojte ne objektin e kësaj Marrëveshjeje, duke bere te pamundur përmbushjen e detyrimeve reciproke te Marrëveshjes.

Gjate zbatimit te Marrëveshjes, ne rast se verifikon ngjarje te forcës madhore, vonesa te mundshme ose mosrespektim te detyrimeve te palëve, ato nuk mund te jene motiv për kërkesa reciproke për zhdëmtim.

Ne rast te kundërt, kur një detyrim i kësaj Marrëveshjeje do te priset ose do te hiqet si rezultat i forcës madhore, pala e dëmtuar është e detyruar te njoftoje me shkrim palën tjetër, duke i treguar dhe duke arsyetuar shtyrjen e punimeve ose braktisjen e tyre, si dhe masat qe do te merren për te parandaluar pasojat.

OSHA-ja ka te drejtën t'i verifikojte ato.

Kufijtë e ndërprerjes se punës dhe te shtyrjes ne kohe te punimeve do te konfirmohen nga palët ne një procesverbal te ngjarjes rast pas rasti.

Për dëme dhe vonesa te shkaktuara për faj te te tretëve, te cilat nuk janë forca madhore dhe nuk varen nga Koncesionari, por qe pengojnë realizimin ne afat te Marrëveshjes, atehere me mirëkuptim ndërmjet dy palëve mund te rishikohen afatet e saj.

Pezullimi i punimeve ose mosshfrytëzimi i objektit te kësaj Marrëveshjeje, për shkak te forcës madhore, shtyn periudhën e koncesionit për aq kohe sa ka vazhduar forca madhore dhe eliminimi i pasojave te saj.

Neni 13

### **Zgjidhja e mosmarrëveshjeve**

Çdo mosmarrëveshje ndërmjet palëve nuk do te ndërpresë ekzekutimin e detyrimeve dhe ne qofte se nuk zgjidhet me mirëkuptim, zgjidhet me ndihmën e një arbitri pajtimi, te emëruar me vullnet te dy palëve dhe te një eksperti te emëruar nga OSHA-ja dhe një te emëruar nga Koncesionari .

Ne rast mospajtimi te mëtejshëm, marrëveshja do te zgjidhet duke iu drejtuar Gjykatës se Shkalles se Pare Tirane.

Neni 14

### **Sanksionet**

Ne rast se për faj te Koncesionarit do te konstatohen shkelje te afateve te zbatimit te projekteve te përcaktuara ne nenin 3, Koncesionarit do t'i lihet e drejta qe t'i realizoje ato brenda 3 muajve te fazës pasardhëse, ndërsa për fazën e fundit brenda 6 muajve nga afati i përfundimit. Koncesionari paguan penalitet ne vlerën 0.01 % ne dite te vlerës se investimit te përealizuar ne çdo faze.

Neni 15

### **Bashkëpunimi**

OSHA-ja dhe Koncesionari angazhohen reciprokisht për te bashkëpunuar dhe kooperuar ndërmjet tyre, me qëllim qe te garantohet realizimi optimal i projektit.

Korrespondenca ndërmjet palëve do te dërgohet ne adresat:

Ministria e Industrisë dhe Energjetikes

Tel:

Fax:

Dhe

Shoqëria "Romano Port" sh.a.

Rruga "Perlat Rexhepi" 184/4, Tirane

Tel: 04271 636

Fax: 04 271 632

Neni 16

### **Dispozita te përgjithshme**

OSHA-ja dhe Koncesionari do t'i komunikojnë njeri-tjetrit emrat e te ngarkuarve për te firmosur aktin ne fjale, si dhe anekset bashkëlidhur qe do te hartohen ne gjuhen shqipe, ne gjashte kopje origjinale.

Neni 17

### **Hyrja ne fuqi e Marrëveshjes**

Marrëveshja, si dhe anekset nr. 1, 2, 3, 4, 5 bashkëlidhur, hyjnë ne fuqi me nënshkrimin e saj nga palët dhe me miratimin nga Këshilli i Ministrave dhe Parlamenti.

Për OSHA-ne:

z.Zamir Stefani

Ministria e Industrisë dhe e Energjetikes

z.Miltiadh Mata

Ministria e Industrisë dhe e Energjetikes

z.Enkeleida Bego

Ministria e Industrisë dhe e Energjetikes

z.Anila Nikolla

Ministria e Rregullimit te Territorit dhe e Turizmit

z.Ali Dedei

Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit

Për Koncesionarin:

z.Piro Bare

Aksionar i Shoqërisë



z.Selim Molla  
Ministria e Ekonomisë  
z.Vojo Tashi Ministria  
e Mjedisit

## ANEKSI 1

### NDERTIMI I PONTILIT TE NAFTES, GAZIT DHE NENPRODUKTEVE TE TYRE NE ZONEN BREGDETARE TE PORTO-ROMANOS

Ndërtimi i infrastrukturës portuale, se bashku me instalimet teknologjike, të sigurisë, pajisjeve, mjeteve dhe objekteve të shërbimit për përpunimin e tankerëve të karburanteve e të nënprodukteve të tyre dhe të GLN-se, me dy faza:

a.1 *Ne fazën e parë*, për përpunimin e tankerëve të karburanteve dhe nënprodukteve të tyre 5 deri në 7000 TDW dhe të tankerëve të GLN deri në 3000 TDW. Periudha maksimale e kësaj faze do të jetë deri në 24 muaj.

1. Proceset e ndërtimit në këtë fazë, mbështetur në kryerjen e projektidese dhe projektit të detajuar të alternativës së pontilit të përzgjedhur, mbi bazën e studimeve të detajuara të hidrometrologjisë në shkallën 1: 1000, të studimit sizmik, të studimit gjeologo-inxhinierik, të modelimit hidraulik dhe të vizatimeve të projektit të detajuar për shkallën 1 :500 për punimet në përgjithësi dhe ato detare deri në shkallën 1 :50 do të përfshijnë:

1.1 Punimet e piktimit

1.2 Punimet e zbatimit për ndërtimin e infrastrukturës portuale, pontilin kryesor (dallgëthyesen për GLN), platforma dhe objektet mbi platforme, pontile të mjeteve detare, rruge, sheshe dhe objekte të tjera të nevojshme.

1.3 Punimet për thellimin e portit, përfshirë kanalën e hyrjes së anijeve dhe akuariumet e domosdoshme, kryesisht për përpunimin e tankerëve të GLN-se ose dhe të karburanteve apo nënprodukteve të tyre.

1.4 Ndërtime civile për menaxhimin, administrimin dhe shërbimeve të tjera në port.

2. Instalimet e pajisjeve teknologjike

2.1 Tubacionet së bashku me pajisjet e tyre për shkarkimin e transportimin e naftës dhe të GLN dhe të nënprodukteve të tyre deri në kolektorin qendror, mbështetur në përllogaritje, në lidhje, me:

- gjatësinë e tubacioneve

- diametrin e brendshëm të llogaritur (diametri i jashtëm, spesori, diametri i brendshëm dhe pesha për 1 m tub me ujë);

- distancën midis mbështetjeve;

- distancën e faqeve të jashtme të tubave.

2.2 Pajisjet, sistemet navigacionale dhe ndërlidhja

2.3 Pajisjet dhe sistemet e mbrojtjes ndaj zjarrit

- Instalimi i dy sistemeve qendrore zjarrfikëse .

2.4 Pajisjet, mjetet dhe sistemet e sigurisë

2.5 Impianti dhe pajisjet për sigurimin e energjisë elektrike (linjat e ndriçimit dhe të furnizimit me energji elektrike)

2.6 Impianti dhe pajisjet për furnizimin me ujë të pijshëm

2.7 Impianti dhe linjat për furnizimin me karburant

2.8 Pajisjet e sigurisë së mbrojtjes së mjedisit

2.9 Mjete detare të shërbimit portual

## ANEKSI 1/1

a.2 Në fazën e dytë zgjerimi i infrastrukturës portuale për rritje të kapacitetit të përpunimit të tankerëve, të karburanteve dhe të nënprodukteve të tyre deri në 15 000 TDW, në funksion të kërkesave të tregut pas 7 deri në 10 vjet.

-Pontil, 800 ml me vlerë 7 milionë \$, ndërtimi do të përfundojë për 24 muaj. -

Platforme për anije 15 TDW me vlerë 2.2 milionë \$, ndërtimi do të përfundojë për 8 muaj.

-Tubacionet për karburantet dhe nënprodukteve të tyre me vlerë 2.5 milionë \$, ndërtimi do të përfundojë për 4 muaj.

Gjithsej, vlera e ndërtimit të objektit në fazën e dytë do të jetë 11.78 milionë \$.

## ANEKSI 2

### SHFRYZEZIMI I PONTILIT TË NAFTES, GAZIT DHE NËNPRODUKTEVE TË TYRE, NË ZONEN BREGDETARE TË PORTO-ROMANOS

Kryerja e shërbimit të përpunimit të tankerëve, të karburanteve e nënprodukteve të tyre dhe të GLN-se nëpërmjet shfrytëzimit të infrastrukturës portuale, instalimeve bregdetare, pajisjeve, mjeteve dhe objekteve të shërbimit për të gjithë periudhën e koncesionit, konform rregullave dhe standardeve kombëtare e ndërkombëtare.

#### 1. Funksionimi i terminalit

1.1 Administrimi i pontilit (Personeli teknik i drejtimit të aktivitetit në terminal)

1.2 Shërbimi i rimorkimit të tankerëve (mjeteve portuale)

1.3 Pilotimi

1.4 Onmerxhimi

1.5 Pastrimi

1.6 Furnizimi me karburant

1.7 Furnizimi me ujë

1.8 Furnizimi teknik dhe i ushqimit etj.

1.9 Agjencitë detare

1.10 Agjencitë doganore

#### 2. Bashkërendimi me autoritetet shtetërore

2.1 Kapitanerinë e pontilit

2.2 Policinë Kufitare

2.3 Doganën

2.4 Qendrën sanitare

2.5 Qendrën e sigurisë

2.6 Qendrën e mbrojtjes nga zjarri

2.7 Qendrën e mbrojtjes së mjedisit

2.8 Shërbimin e kontrollit të peshëmatjes dhe laboratorit të cilësisë së karburanteve GLN dhe të nënprodukteve të tyre.

## ANEKSI 5

## TRANSFERIM NE SHTET I PONTILIT TE NAFTES, GAZIT DHE TE NENPRODUKTEVE TE TYRE NE ZONEN BREGDETARE TE PORTO-ROMANOS

1. Infrastruktura portuale
- 1.6 Kanalin e hyrjes
- 1.7 Pontilin dhe dallgepritesit
- 1.8. Platformat dhe objektet mbi platforme
- 1.9 Pontilet e mjeteve detare
- 1.10 Rruge, sheshe dhe ndërtime civile.
2. Instalimet, mjetet dhe pajisjet teknologjike
- 2.10 Tubacionet e shkarkimit
- 2.11 Pajisjet e tubacioneve te shkarkimit
- 2.12 Pajisjet navigacionale
- 2.13 Pajisjet zjarrfikëse
- 2.14 Pajisjet e sigurisë
- 2.15 Pajisjet e ndërlidhjes
- 2.16 Pajisjet elektrike
- 2.17 Pajisjet hidraulike
- 2.18 Pajisjet e mjedisit
- 2.10 Pajisjet metereologjike
- 2.11 Mjetet detare te shërbimeve portuale.

## RELACION SHPJEGUES

### PROJEKTI PARAPRAK PER NDERTIMIN DHE SHFRYTEZIMIN E TERMINALIT NE ZONEN E PORTO-ROMANOS

#### HYRJE

Projekti për terminalin e gazit të lëngshëm e të naftës kryhet në bregdetin e Porto-Romanos në qarkun e Durrësit. Kjo zonë ndodhet pranë një infrastrukture të favorshme në metropolin kryesor të tregut të nënprodukteve të naftës.

#### 1. Situata gjeologjike e nëndodhjes së objektit

Sistemi i terminalit të gazit të lëngshëm dhe të nënprodukteve të naftës vendoset në cekëtinën detare të detit Adriatik në zonën e Porto-Romanos, Durrës.

Thellësia e ujit deri në ekstremin fundor (përfundim) varion nga 0 deri në 16 m. Morfologjia e fundit të detit paraqitet e qete deri në largësinë 500 m nga bregu; dhe e tillë mbetet ajo pothuaj edhe tej largësisë 600 m e deri në fund. Në intervalin 500-600 m, fundi deti aksidentohet nga prania e trashësisë ranore konglomeratike-kompakte, dhe një prishje tektonike gjatësore (e njohur dhe e vërtetuar në rajon), e cila ndërpritet nga objekti (vizatimi nr. 1).

Shkëmbinjtë nënujorë të pranishëm, mbi të cilët do të mbështetet objekti "Pontil", nga vija bregore deri në fund, litologjikisht përfaqësohen nga:

Argjilat, ranoret masivet dhe konglomeratit e moshës Pliocen dhe tej largësisë 600-650 m nga bregu, prerja ndërtohet nga Alevrolit, Argjila, ndonjë shtresë gipsi dhe shtresa ranori kompakt, si dhe rëra e zhavorre të shkriftë. Të gjitha këto mbulohen nga depozitime të shkriftë leuaternare.

Parashikohet që objekti "Pontil" të mbështetet kryesisht në shkëmbinjtë rrënjësore të Mesinianit, pliocenet me parametra fiziko-mekanike të favorshëm (ngarkesa e lejuar) dhe kohezion të lartë.

#### 2. Treguesit kryesore të sizmitetit

Në rajonizimin sizmologjik të Shqipërisë rajoni i Durrësit, si dhe zona e Porto-Romanos bëjnë pjesë në zonën me potencial sizmik të përfshirë në magnitudë e cila varion nga 6.5-6.9 balle. Mbështetur në hartat e rrezikut sizmik në formë propabilitare, kjo hapësirë përfshihet në zonën me intensitet 8 balle ose  $PGA=0.2G$  që ndodhin në çdo 100-250 vjet.

3. Të dhënat hidrologjike dhe meteorologjike  
Elementet kryesore hidrometrologjike që ndikojnë në punimet tona janë: valëzimi, era, niveli i detit, temperatura e ujit, kripshmëria, si dhe rrymat detare. Valët me të larta vijnë nga drejtimet jugore, jugperëndimore dhe perëndimore me lartësi maksimale 4-4.5m, gjatësi 70-80 m, si dhe shpejtësi 5.6-8.3 m/s.

Erërat predominuese vjetore që fryjnë janë: veriore, veriperëndimore, si dhe jugperëndimore. Shpejtësitë me të mëdha mesatare vërehen gjatë dimrit 4.6 m/s, ndërsa me të vogla në verë 3.3 m/s. Jo rralle në bregdetin e Durrësit (veçanërisht në dimër), gjatë drejtimeve jugore e jugperëndimore, vihen re erëra me shpejtësi mbi 40 m/s. Lëkundjet e detit kanë periudhë 12-orësh, janë të çrregullta dhe amplituda e tyre është e dobët nga 20-30 cm, ndikimi i valëzimit shtrihet deri në nivelet e fundit të detit. Dallgëzimi i detit Adriatik ka dukuri stinore.

Erërat ndikojnë në nivelin e fundit të detit. Nivelet e larta të detit vërehen në

muajt nëntor-dhjetor, ku niveli maksimal është 107 cm. Temperatura e ujit është e larte ne vere, ndërsa e ulet ne dimër, varion nga 10°-22°C. Punimet e ndryshme nënujorë mund te kryhen me sukses ne periudhën prill-nëntor, ku temperatura mesatare e ujit te detit është 15°C.

Kripshmëria mesatare e detit luhartet nga 35.3 mg/litër ne 38.8 mg/litër. Tipit i ujit dhe PH i larte (> se 9.0), e bëjnë atë mjaft agresiv ndaj hekurit dhe betonit te zakonshëm. Temperatura e ajrit lëviz nga -5°C ne 39°C. Temperaturat negative janë ne raste te rralla. Reshjet përfaqësohen nga shiu dhe numri i ditëve me shi luhartet sipas stinëve.

#### 4. Zgjidhja inxhinierike e ndërtimit te terminalit

Varianti i propozuar gjykohet si me i favorshmi, pasi merr ne konsiderate kushtet me optimale gjeologjike te fund detit, faktorin gjeomorfologjik te gjirit, atë hidrik, drejtimet predominuese te erërave dhe te valëzimit te detit dhe mbrojtjen natyrale nga sistemi kodrinor (vizatimi nr.1).

Ai kënaq optimalisht kërkesat teknike te mjeteve lundruese te transportit te gazit dhe te naftës, ne lidhje me pozicionin e zgjedhur te impianteve ne toke.

Projektzbatimi do te parashikoje, si pjese jo me pak te rëndësishme te tij, organizimin dhe radhën e kryerjes se punimeve, ne varësi te objekteve te vënies se veprës ne shfrytëzim. Fillimisht puna do te nise nga ndërtimi i pontilit, duke filluar nga toka ne drejtim te detit. Pjesa e cekëtinës deri ne 3-4 m thellësi uji (rreth 300 m gjatësi) do te realizohet me mbushje, çka diktohet nga krijimi i kushteve për nguljen (apo derdhjen) e pilotëve beton arme (vizatim nr.2).

Dallgëthyesi mbrojtës (skoljera) vendoset rreth 200 m larg skajit fundor te platformës përpunuese; forma e tij lidhet me drejtimet predominuese te erës dhe valëzimit te detit. Gjatësia arrin deri ne 700 m dhe përkon me thellësinë e detit 12 deri 16 m. (Vizatim nr.1) Elementet kryesore te këtij objekti janë:

- Skoljera ne cekëtinën detare (0-300 m);
- Terminali gazit te lëngshëm;
- Terminali i produktit te naftës;
- Platforma shkarkuese;
- Skoljera mbrojtëse;

Terminali i gazit

Ky do te shërbejë si shkarkues tokësor për importet e gazit te lëngshëm. Pjesët përbërëse te tij do te jene:

- Pajisje për lidhjen e tubit prej gome me anijen, valvulet, si dhe te tubave nënujore;
- Sistemin e ankorimit dhe te mbajtjes se anijeve;
- Tubat freksibel nënujore për lidhjen e tankerit me shumendaresin;
- Tubacionet përkatëse me pajisjet e lidhjes me impiantin tokësor me kapacitet transportimi te LPG 1000-15000 tone/24 ore.

Gjatësia është llogaritur për afërsisht 1500 m nga bregu i detit. Terminali i produktit te naftës

Ky do te shërbejë si një shkarkues tokësor i tankerëve te naftës se importuar dhe nënprodukteve te saj.

Pjesët përbërëse te tij do te jene:

- Sistem ankorimi për anijet, tubacion lidhës me shumendaresin prej gome;
- Zinxhirët e ankorimit;
- Tub pluskues për lidhjen e anijes (tankerit);

- Tubin prej gome qe lidh pajisjen me tubin e vozit;
- Pajisje për te lidhur tubacionin me impiantin tokësor, si dhe vete tankerin.;
- Tubacion përkatës për transportin e produktit të lëngët (naftë etj.) nga tankeri në impiantin tokësor me kapacitet 6000-7000 tone/24 ore.
- Gjatësia e këtij terminali është llogaritur 1.8 km nga bregu i detit (vizatimi nr.3). Platforma shkarkuese (përpunuese)
- Komponentët kryesore të platformës shkarkuese janë:
  - platforma operuese;
  - platforma mbështetëse;
  - bankina.

Kjo platforme do të shërbejë për sistemimin e tubacioneve në platforme (naftës e gazit) dhe lidhjen e tubit shkarkues të anijes në një ane me sistemin e tubacioneve në tokën e skajin tjetër.

Platforma shkarkuese është llogaritur përafërsisht 1.8 km nga bregu (vizatimi nr.4). Të dhënat e tankerëve

Të dhënat e mëposhtme janë përdorur si baze për dizenjimin e vendit të ankorimit. Tankeri i transportit të gazit të lëngshëm me:

- gjatësia rreth 103 m,
- gjerësi rreth 15 m,
- thellësi rreth 8.3 m,
- kapacitet deri në 3000 tone.

Tankeri i produkteve të naftës me:

- gjatësi 160 m,
- gjerësia 20 m,
- thellësi rreth 1.2 m,
- kapacitet deri në 20000 tone.

##### 5. Mbrojtja nga zjarri dhe shkalla e automatizimit

Ndikimi i mundshëm negativ për ambientin dhe rrezikun nga zjarri lidhet kryesisht me derdhjen e naftës në det dhe çlirimin e pakontrolluar të gazit në atmosferë, që ka probabilitet të ulët, sepse gjithçka mbështetet në realizimin e teknologjive bashkëkohore të parashikuara për aplikim dhe masat përkatëse parandaluese. Strukturat që do aplikohen janë kryesisht zjarrduruese, të pajisura me impiante përkatëse zjarrfikëse, në përputhje me rregulloret e veçanta.

Shoqëria do të trajtojë një plan menaxhimi të mbrojtjes së mjedisit nga zjarri, që ka të bëjë kryesisht me masat e sigurisë, trajtimin e mbeturinave, përmirësimin e infrastrukturës ekzistuese, masat mbrojtëse nga aksioni detar etj.

Grupi "Uniprojekt"

Agim Koçi Konstruktor

Adem Hyseni Gjeolog

Edgar Frasheri Arkitekt.

# PLANBIZNESI PER NDERTIMIN DHE VENIEN NE FUNKSIONIM TE TERMINALIT NE GJIRIN E PORTO-ROMANOS, DURRES

## HYRJE

Zgjerimi ne përmasa te konsiderueshme i konsumit te nënprodukteve te naftës ne vendin tone ka tërhequr vëmendjen e investitorit vendas dhe atij te huaj për kryerjen e investimeve ne drejtim te fuqizimit, modernizimit dhe integritit te këtij tregu ne aspektin rajonal.

Nevojat për ndryshimin e strukturës se burimeve energjetike, te relatuara këto ne strategjinë e energjisë qe ka hartuar Qeveria shqiptare, kane krijuar një vizion te qarte edhe ne drejtim te orientimit te investimeve ne fushën e energjisë.

Sot vendi importon rreth 650 mije tone lende djegëse te lëngët dhe rreth 40 mije tone lende djegëse te gazte. Referuar nivelit te sotëm te konsumit te lendeve energjetike me baze nafte për çdo banor ne vendin tone, mund te themi se ai është disa here me i vogël ne raport me vendet e Europës Lindore dhe Qendrore.

Ky fakt shpreh qarte nevojën e një furnizimi me te garantuar, me te fuqishëm, me efikas ne aspektin e konkurrencës, gjë qe do te realizohet nëpërmjet ndërtimit dhe shfrytëzimit te depozitave bregdetare. Shoqëria jone i vlerëson me vend hapat e hedhura nga shteti shqiptar ne këtë drejtim, duke përcaktuar si zone ku do te ndërtohen këto depozita zonën e Porto Romanos e cila është pranë Korridorit te 8, njërit prej korridoreve me te fuqishme te rajonit tone.

Si domosdoshmëri për shkarkimin e këtyre lendeve djegëse nga tankerët, pra për vënien ne përdorim te këtyre depozitave bregdetare, nevojitet te ndërtohet një terminal ku do te kalojnë tubacionet e gazit dhe te naftës, se bashku me tekniken përkatëse qe do te lidhe tankerin me depozitat.

Ndërtimi i këtij terminali do te beje te mundur qe GLN-ja dhe nënprodukte te tjera te naftës te vijnë ne Shqipëri nëpërmjet transportit detar me tankerë, duke ulur ne mënyrë te ndjeshme çmimin e transportit, gjë qe do te lehtësojë përdorimin e energjisë elektrike për shërbime te karakterit komunal dhe industrial ne infrastrukturën e shërbimeve.

Sikurse e kemi theksuar dhe ne kërkesën qe ju kemi paraqitur, mbështetje për investimin qe duam te ndërmarrim është kuadri juridik qe aktualisht është miratuar nga shteti, si dhe studimet e kryera nga strukturat përkatëse, te cilat nxjerrin ne pah domosdoshmërinë e ndërtimit si te depozitave, ashtu edhe te terminalit, i cili do te beje funksionale këto depozita bregdetare.

Shoqëria "Romano-Port" sh.a., nëpërmjet projektidese apo projektit paraprak teknologjik qe po ju paraqet, kërkon te hedhe hapa konkrete partneriteti me shtetin për fillimin e praktikave procedurale, duke ofruar zgjidhjen e mundshme te këtij problemi ne trajtën e propozimit te pakerkuar, qe duhet te vijoje me tej me nënshkrimin e marrëveshjes koncesionare te natyrës BOT, ne zbatim te gjithë praktikave juridike qe ka shteti shqiptar.

### 1. Përshkrimi i shoqërisë

Shoqëria "Romano-Port" sh.a. është krijuar me vendimin nr. 30465, date 28.10.2003 te Gjykatës se Shkalles se Pare Tirane.

Ajo përbëhet nga disa aksionare dhe funksionon ne përputhje me ligjet shqiptare ne fuqi. Selia ndodhet ne Porto-Romano, Durrës.

Kapitali dhe mjetet financiare te kësaj shoqërie janë rezultat i bashkimit te shoqërisë "Inter-Gaz" sh.a., "Rira", qe operojnë ne tregun e gazit dhe te naftës, si dhe shoqërisë se ndërtimit "Edil" etj., qe operon ne fushën e ndërtimit. Aktiviteti ne rritje te vazhdueshme i këtyre kompanive ne fushat përkatëse, ka krijuar likuiditete dhe kapitale te fuqishme qe kapërcejnë vlerën e investimit te parashikuar.

Kjo shoqëri funksionon mbi struktura administrative te institucionalizuar, e për pasoje i ka siguruar asaj një partneritet te konsiderueshëm dhe me investitor strategjik rajonal. Aktualisht ajo garanton te gjitha potencialet e nevojshme financiare, logjistike dhe intelektuale për një konceptim dhe realizim sa me konkret dhe efikas te këtij projekti.

2. Analiza e tregut  
2/a -Situata konkrete dhe perspektiva e zhvillimit te tregut te karburanteve dhe GLN-se ne Shqipëri

Mungesa e zbulimit te vendburimeve te reja te naftës dhe te gazit ne Shqipëri, Tenia e prodhimit ne vendburimet ekzistuese te naftës, si dhe rritja e pandërprerë e nevojave për lende djegëse bëjnë te domosdoshëm intensifikimin e importimit te tyre. Mungesa e energjisë elektrike dhe rritja graduale e çmimit te saj do te rrisin vazhdimisht kërkesën për lende djegëse te lëngët dhe te gazte.

Krijimi i infrastrukturës se nevojshme për importimin e gazit dhe përsosja e infrastrukturës se manipulimit te lendes djegëse do te sjelle njëkohësisht përmirësimin e furnizimit me energji elektrike duke ulur kërkesën nga konsumatorët familjare.

Nga sondazhet e fundit rezulton se vetëm 12 % e familjeve shqiptare përdorin gaz te lëngët për qellim ngrohje dhe gatimi. Përdorimi i naftës, gazit dhe nënprodukteve te tyre është gjithnjë e ne rritje, gjë qe shprehet qarte dhe ne statistikat vjetore sidomos ne këto pese vjetet e fundit.

Konkretisht, po t'i referohemi përqindjes qe zënë nënproduktet e naftës ne konsumin energjetik kombëtar, dallohet qarte rritja e ndjeshme e saj, nga 48 % ne vitin 1995 ne rreth 65.3 % ne vitin 2002. Referuar konkluzioneve te relatuara nga organizmat vëzhgues dhe institucioneve te specializuara brenda dhe jashtë vendit, parashikohet qe deli ne vitin 2015 rreth 55-60% te nevojave për burime energjetike ne shkalle kombëtare do te plotësohen nga gazi i lëngshëm dhe nënproduktet e naftës.

Domosdoshmëria e administrimit me te mire te burimeve elektro-energjetike është duke e ballafaquar gjithnjë e me tepër tregun shqiptar me koston reale te burimeve energjetike. Aktualisht kostoja për çdo njësi energjie është 3-5 % me e ulet kur përfitohet nga gazi i lëngshëm ne raport me atë te përfituar nga elektroenergji.

Ndërtimi i terminalit dhe vënia ne përdorim e depozitave bregdetare do te rrisin ne mënyrë te ndjeshme tregtimin e nënprodukteve te naftës dhe gazit te lëngët jo vetëm ne tregun vendas, por edhe atë te rajonit, gjë qe favorizohet dhe nga korridoret qe do te përshkojnë vendin tone.

Funksionimi normal me te gjitha strukturat e nevojshme, si port me vete i transportit detar për nënproduktet e naftës, ne zonën e Porto Romanos, i miratuar nga Qeveria Shqiptare me vendimin nr.21, te KRRTRSH-se, date 19.10.2001 dhe vendimit te Këshillit te Ministrave nr.30, date 28.1.2000 do te krijoje mundësinë e liberalizimit te mëtejshëm te këtij tregu, pasi do te siguroje një furnizim ritmik me rezervën e nevojshme gjithëvjetore, si dhe do te ofroje një çmim me te ulet për efekt te koston se favorshme qe ka transporti detar.

Pavarësisht nga nevojat transituese qe do te krijohen ne aspektin e difuzimit te



tregut vendas me atë rajonal, te cilat aktualisht janë te vështira te vlerësohen, referuar vetëm ecurisë se tregut vendas për gazin e lëngshëm ku rritja vjetore mesatare ka qene rreth 50 % do vit, konsumi i kësaj lende energjetike deli ne vitin 2010 pritet te shkoje 170-200 mije tone ne vit.

E njëjta gjë pritet ne ndodhe dhe me karburantet e lendet e tjera djegëse me baze naftë. Rritja e shpejte e konsumit te tyre kushtëzohet tashme jo thjesht nga rritja e numrit te mjeteve, por dhe nga objektet industriale qe do te ndërtohen ne shkalle vendi. Ky zhvillim i vlerësuar me ritme normale pritet qe te rrisë deri ne 1 milionë tone konsumin e gazoilut dhe karburanteve te tjera, deri ne vitin 2015, duke përfshirë këtu krahas konsumit për efekte transporti dhe atë industrial.

2/b -Relacionet midis tregut dhe treguesve operacionale te transportit

Ne baze te studimit te tregut vendas dhe atij rajonal, ne zgjidhjen qe do te ofroje shoqëria janë, janë sintetizuar këta faktorë kryesore:

- Ritmet e kapaciteteve te përpunimit te tankerëve ne portet e vendit tone si ne aspektin e kapaciteteve, ashtu dhe te intensitetit te përpunimit te tyre;
- Përputhja midis kapaciteteve bregdetare depozituese dhe kapaciteteve depozituese dhe përpunuese te tankerëve qe do te përpunohen ne këtë port;
- Mundësinë e përpunimit 24-orësh te tankerëve;
- Përputhjen e tarifave midis kushteve konkrete operacionale dhe praktikave rajonale.

Referuar te dhënave statistikore te përpunimit te tankerëve ne te gjitha portet e vendit tone, konstatohet se gati 80 % e nënprodukteve te naftës qe importohen ne vendin tone kalojnë nga porti i Durrësit. Ky fenomen lidhet me faktin se aktualisht segmenti kryesor i tregut te deritanishëm te karburanteve gjendet ne metropolin Tirane-Durrës dhe përreth tij.

Kapaciteti i anijeve te cilat janë përpunuar ne portet tona dhe qe i kane shërbyer nevojave te deritanishme te tregut, kane qene relativisht te vogla, mesatarisht 3000-3500 tone. Koha e përpunimit te tyre ka qene jo shume rentabël, po t'i referohemi teknologjisë se sotme te përpunimit te tankerëve ne rajon. Referuar standardeve evropiane lidhur me raportin midis kapaciteteve depozituese ne breg dhe aftësisë qarkulluese te tyre për te qene rentabël, duhet qe 1 m<sup>3</sup> depozite ne breg te qarkulloj 35-40 tone karburant ne vit. Shprehur ndryshe, ky raport do te thotë qe kapacitetet e instaluara ne bregdet duhet te jene jo me te mëdha se 10 % e sasisë vjetore te qarkullimit te karburanteve.

Duke marre ne konsiderate përputhjen e produktivitetit te terminalit te tankerëve m<sup>3</sup>/ore me atë te kompleksit te depozitave ne bregdet, garancinë operacionale sipas standardeve bashkëkohore te këtij shërbimi, si dhe aplikimin e tarifave te pranueshme, si konkluzion paraprak nga studimi i këtij tregu shërbimesh mund te paraqesim faktin qe ky terminal duhet te ndërtohet me faza.

Faza e pare duhet t'i përgjigjet kapacitetit te përpunimit te tankerëve deri ne 15 mije tone. Këtë gjë e kemi materializuar ne relacionin shpjegues te projektit paraprak qe shoqëron materialin.

Ky konkluzion mbështetet mbi te gjitha nga fakti qe tregu i sotëm dhe ai i parashikuar për një periudhe afatmesme, për sasi të qe do te përpunohen ne këtë terminal, nuk justifikojnë kohen e vetëshlyerjes se objektit. Nëse ai do te ndërtohet qe ne fillim për kapacitete maksimale (50 mije tone), kjo do te rriskonte se tepërmi rentabilitetin e investimeve qe do te kryhen.

3. Oportuniteti i investimit

Qëndrimi i qarte i shtetit shqiptar për futjen e burimeve alternative të energjisë në shërbimin familjar dhe atë industrial, është që për një periudhë ende të gjatë prioritet do të marrin lëndet energjetike me gaz të lëngshëm dhe nënprodukte naftë.

Ritmet e rritjes së tregut të nënprodukteve të naftës dhe gazit, për të plotësuar nevojat kombëtare me burime të tjera energjetike, aktualisht kanë disponibilitetin më të madh; për këtë duhet të kryhet politike e diferencuar fiskale për lëndet energjetike me baze naftë.

Investimi që kërkon të realizojë shoqëria "Romano-Port" vendoset në një rajon prioritar ku gjen përhapje rreth 60% e tregut të nënprodukteve të naftës dhe gazit të lëngshëm. Aktualisht ky rajon është shumë pranë infrastrukturës nacionale të rrjetit rrugor automobilistik dhe atij hekurudhor.

Referuar zhvillimit kompleks të këtij rajoni, për periudha afatmesme dhe afatgjata, ekzistojnë propabilitete të mëdha për zhvillimin e një industrie të konsiderueshme në shkallë kombëtare, e cila do të jetë dhe një konsumatore e fuqishme e lendeve energjetike me baze naftë. Ekzistenca e një tregu të garantuar, i cili aktualisht ka evidentuar nevojën e këtij shërbimi nëpërmjet kapaciteteve të mëdha të depozitave bregdetare, që janë parashikuar dhe kanë filluar të ndërtohen në këtë zonë.

Praktika e deritanishme e kuadrit juridik të shtetit shqiptar ka përcaktuar zonat bregdetare të interferencës ku do të kryhet përpunimi i transportit detar të nënprodukteve të naftës e cila favorizon ekskluzivitetin lokal.

Shoqëria "Romano-Port", duke qenë sintezë e kapitaleve të shoqërive të cilat aktualisht janë prezent fuqishëm edhe në tregun e nënprodukteve të naftës, zotëron një eksperiencë dhe partneritet që do t'i shërbejë integritetit me efikasitet të kësaj shoqërie në këtë treg shërbimesh.

Gjendja e mirë financiare, me aktivitet gjithnjë e në rritje, si dhe ekzistenca e një personeli të kualifikuar brenda dhe jashtë vendit, në këtë fushë.

Shoqëria "Romano-Port" është një shoqëri me aktivitet kompleks, kapitalët dhe likuiditetet e saj nuk burojnë thjesht nga një fushë aktiviteti, gjë që i krijon asaj një suport të fuqishëm për përballimin e sfidave të ekonomisë së tregut.

#### 4. Menaxhimi

Elementi më delikat përse i përket anës subjektive të trajtimit të problemit, por dhe baza e suksesit për rritjen e efektivitetit dhe shkurtimin e kohës së vetëshlyerjes së investimit mbetet menaxhimi. Dy janë elementet baze për realizimin e një menaxhimi efikas: niveli bashkëkohor i teknologjisë dhe kualifikimi personelit që do të shfrytëzojë këtë teknologji. Pikërisht këto dy drejtime shoqëria jone do të këtë në qendër të vëmendjes për menaxhimin e këtij investimi.

Konkretisht, në aspektin e aktivitetit komercial dhe teknik të terminalit, paralel me përfundimin e projektit të zbatimit dhe gjatë fazës së ndërtimit, do të realizohet dhe trajnimi i personelit, në vendet ku ka gjetur zbatim projekti dhe teknologjia që do të përdorim për ndërtimin e këtij terminali.

Në aspektin e operacioneve praktike, shfrytëzimi i infrastrukturës portuale, pontili dhe platforma përpunuese do të mundësojë hyrjen, ankorimin dhe shkarkimin e anijeve cisterne me kapacitet deli në 1500 tone/dite. Kjo infrastrukturë do të jetë e projektuar dhe ndërtuar në përputhje me ligjet shqiptare me standardet inxhinierie për rregullat e sigurisë dhe të mbrojtjes së mjedisit, në përputhje me ato të Komunitetit Evropian.

Objekti parashikohet të përballojë kapacitetet ditore të përpunimit rreth 1000

1500 tone gaz te lëngëzuar dhe te vete tankerit me kapacitet 2000-3000 tone. Për produktet gazoil, benzol, vajguri parashikohet një kapacitet ditor përpunimi 6000-7000 tone dhe tankerëve 20000 tone.

Sistemet moderne te shuarjes se zjarrit dhe te grumbullimit te naftës ne del ne rast avarie do te garantojnë sigurinë ne objekt dhe diapazon shume te vogël te shtrirjes.

Aspekt me rendësi te veçante te menaxhimit te terminalit, ne vlerësojmë kujdesin për administrimin dhe mirëmbajtjen e tij. Ne këtë drejtim, shoqëria do te respektoje praktikat administrative dhe juridike te shtetit shqiptar, te cilat do te jene dhe pjese e negociemeve midis palëve gjate hartimit te projektmarrëveshjes.

#### 5. Marketingu dhe konkurrenca

Infrastruktura portuale qe do te ndërtohet ne gjirin e Porto-Romanos, Durrës do te jete i vetmi investim i këtij lloji për shkarkimin e lendeve djegëse te lëngëta dhe te gazta. Ai do te këtë një regjim mbrojtës te veçante.

Tarifat qe do te përdoren do te jene ato qe përdoren sot ne partin e Durrësit me tendence uljeje.

Ne një vit ne parashikojmë qe ne këtë pontil te shkarkohen rreth 600 mije tone lende djegëse te lëngët dhe rreth 200 mije tone lende djegëse te gazte.

#### 6. Burimi i financimit, efektiviteti dhe afati i vetëshlyerjes

Nisur nga nevoja për këtë investim, shoqëria "Romano-Port" sh.a. do te filloje këtë projekt me fondet e veta dhe do te vazhdoje projektin me mbështetjen financiare te bankave.

Aksionaret e shoqërisë kane eksperience dhe referenca te shquara ne veprimtarinë tregtare te teknologjive dhe pajisjeve dhe janë operatore te rëndësishëm ne fushën e ndërtimeve te çdo lloji. Nga analiza e bere gjate përgatitjes se projektidese, rezulton se investimi ne fazën e pare shkon rreth 10.530 milionë USD dhe ne fazën tjetër 7.8 milionë USD. Ne total 18.330 milionë USD.

Efektiviteti i projektit ne argumentet e paraqitura me poshtë.

Parashikimi i shpenzimeve për ndërtimin dhe vënien ne shfrytëzim te objektit ne fazën e pare janë:

- Pjesa e pare e terminalit (moli me mbushje)	1 080 milionë USD
- Pontili për mbajtjen e tubacioneve 1500 ml (pilota)	2 650 milionë USD
- Platforma përpunuese e anijeve (me pilota)	1 250 milionë USD
- Tubacionet 5x1800 9000m	1 210 milionë USD
- Punime ndërtimi	0 800 milionë USD
- Punime kave (gurore)	0 450 milionë USD
- Gërmime me drage	0 200 milionë USD
- Punime laborator (prova)	0 300 milionë USD
- Punime transporti	0 200 milionë USD

-----  
Shuma e investimit faza e pare 10 030 milionë USD

Shpenzime mirëmbajtje + amortizim 0 500 milionë USD/vit  
Totali i shpenzimeve faza e pare 10 530 Milionë USD

Ne fazën e dyte parashikohet te ndërtohet skoljera mbrojtëse. Ndërtimi i kësaj skoljere,

për shkak të erërave që janë gjithmonë prezent në këtë zonë, do të bëhet në një afat të shkurtër-kohor. Vlera e skoljes parashikohet të jetë rreth 7.8 milionë USD.

Vlera e gjithë objektit do të jetë për të dyja fazat rreth 18 330 milionë USD. Shfrytëzimi i këtij objekti parashikohet të fillojë menjëherë për shkak të nevojës imediate për këtë investim duke dhënë të ardhura që me fillimin e punës së tij.

Të ardhurat rezultojnë si më poshtë:

Nafte e importuar	350000 ton/vit x 280 leke/ton =98 milion leke
Benzine e importuar	100000 ton/vit x 560 leke/ton =56 milion leke
Vajgur avionësh	30000 ton/vit x 560 leke/ton =16.8 milion leke
Gaz i lëngshëm	60000 ton/vit x 560 leke/ton =33.6 milion leke
Totali i të ardhurave në një vit	204.4 milionë leke

Duke pasur parasysh kursin aktual të dollarit kemi:

204.4 milionë leke/120 kursi i dollarit = 1.7 milionë USD të ardhura

në vit. Afati i vetëshlyerjes për fazën e parë:

Totali i shpenzimeve-10.530 milionë USD/1.7 milionë USD të ardhura në vit = 6.2

vjet. Afati i vetëshlyerjes për gjithë investimin: 18330 milionë USD/1.7 = 10.8 vjet

7. Rreziqet për investimin

Pas një analize të përgjithshme, "Romano-Port" sh.a. është vendosur të ndërmerret këtë projekt në kohën me të shkurtër të mundshme.

Ndonëse shoqëria njihet mirë dhe parashikon rreziqet që mund të kërcënojnë këtë projekt.

- Vonesa deri në nënshkrimin e marrëveshjes me qeverinë dhe miratimi i koncesionit të formës BOT.

- Probleme teknike të mundshme gjatë zbatimit të projektit dhe që nuk janë të parashikuara.

- Forma madhore, si: tërmeti, lufte, prishje të rendit publik, përmbajtje etj.

8. Ambienti

Ndikimi i mundshëm negativ për ambientin lidhet kryesisht me derdhjen e naftës dhe Çlirimin e pakontrolluar të gazit në det, gjë që ka probabilitet të ulët, fale realizimit të teknologjive bashkëkohore të parashikuara për aplikim dhe masat preventive.

Shoqëria do të trajtojë një plan menaxhimi të mbrojtjes së mjedisit që ka të bëjë kryesisht me masat e sigurisë, trajtimin e mbeturinave, përmirësimin e infrastrukturës ekzistuese, masat mbrojtëse nga aksioni detar aq i theksuar në këtë zonë.

LIGJ

Nr.10 108, datë 2.4.2009

PËR MIRATIMIN E DISA SHITESAVE E NDRYSHIMEVE NË "MARRËVESHJEN E KONCESIONIT TË FORMËS "BOT" PËR NDËRTIMIN DHE SHFRYTËZIMIN E PONTILIT TË NAFTËS, GAZIT E NËNPRODUKTEVE TË TYRE NË ZONËN BREGDETARE TË PORTO-ROMANOS, DURRËS", RATIFIKUAR ME LIGJIN NR.9298, DATË 28.10.2004, TË NDRYSHUAR

Në mbështetje të neneve 78, 83 pika 1 dhe 155 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI  
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Miratohen disa shtesa e ndryshime në “Marrëveshjen e koncesionit të formës “BOT” për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës, gazit e nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto-Romanos, Durrës”, ratifikuar me ligjin nr.9298, datë 28.10.2004, të ndryshuar, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij ligji.

Neni 2

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Shpallur me dekretin nr.6137, datë 17.4.2009 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Bamir Topi

SHTESË

NË MARRËVESHJEN E KONCESIONIT TË FORMËS “BOT” (NDËRTIM,  
SHFRYTËZIM, TRANSFERIM), PËR NDËRTIMIN DHE SHFRYTËZIMIN E PONTILIT  
TË NAFTËS, GAZIT DHE NËNPRODUKTEVE TË TYRE NË ZONËN BREGDETARE  
TË PORTO-ROMANOS, DURRËS

Sot më datë \_\_\_\_\_ 2009, ndërmjet Qeverisë së Republikës të Shqipërisë, e përfaqësuar nga “Organi Shtetëror i Autorizuar” OSHA, i përbërë nga Ministria e Ekonomisë, Tregtisë dhe Energjetikës, Ministria e Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit dhe Ministria e Mjedisit, Pyjeve dhe Administrimit të Ujërave dhe

shoqërisë Koncesionare “Romano Port”, me seli në Durrës, e regjistruar si person juridik me vendimin nr.30465, datë 28.10.2003 të Gjykatës së Rrethit Tiranë, që më poshtë do të quhet “Koncesionari”, i përfaqësuar nga aksionari i shoqërisë \_\_\_\_\_ me vendimin të asamblesë së aksionarëve, e cila sipas rastit është dakord me nënshkrimin e kësaj marrëveshjeje dhe është dakord me këtë përmbajtje të kësaj marrëveshjeje.

Duke pasur parasysh që në marrëveshjen e koncesionit të nënshkruar më datë 8.9.2004, të miratuar me ligjin nr.9298, datë 28.10.2004 “Për ratifikimin e “Marrëveshjes së koncesionit të formës “Bot” (ndërtim, shfrytëzim, transferim), për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të

naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto-Romanos”, Durrës, të ndryshuar me ligjin nr.9578, datë 11.7.2006 “Për miratimin e disa shtesave dhe ndryshimeve në “Marrëveshjen e koncesionit të formës “Bot” (ndërtim, shfrytëzim, transferim), për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto-Romanos, Durrës”, palët konstatojnë në interes të përbashkët për të finalizuar ndërtimin e pontilit në Porto-Romano, Durrës, të bëjnë ndryshimet e mëposhtme në këtë Marrëveshje:

#### Neni 1

Termi “Marrëveshje e ndryshuar”, i referohet marrëveshjes së koncesionit të nënshkruar më datë 8.9.2004, miratuar me ligjin nr.9298, datë 28.10.2004 “Për ratifikimin e “Marrëveshjes së koncesionit të formës “Bot” (ndërtim, shfrytëzim, transferim), për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto-Romanos, Durrës”, të ndryshuar me ligjin nr.9578, datë 11.7.2006 “Për miratimin e disa shtesave dhe ndryshimeve në marrëveshjen e koncesionit të formës “Bot” (ndërtim, shfrytëzim, transferim), për ndërtimin dhe shfrytëzimin e pontilit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto-Romanos, Durrës”.

#### Neni 2

Në nenin 2 të marrëveshjes së ndryshuar “Objekti i koncesionit”, pas fjalëve “...për ndërtimin e pontilit” shtohet fjala “...dhe dallgëthyesit”, dhe në fund të nenit 2, pas fjalëve “...sipas projektit të miratuar” shtohet grup togfjalëshi “...në KRRTRSH”.

#### Neni 3

Në nenin 3 të marrëveshjes së ndryshuar “Transferimi në shtet”, në paragrafin e parë, para “...fjalëve ...instalimet bregdetare” shtohen fjalët “...dhe dallgëthyesit”.

#### Neni 4

Në aneksin 5 të marrëveshjes së ndryshuar, në pikën 1.7, pas fjalës “Pontilin” shtohen fjalët “...dhe dallgëthyesin”.

#### Neni 5

Në nenin 13 të marrëveshjes së ndryshuar, përmbajtje e dispozitës “Zgjidhja e mosmarrëveshjeve” ndryshohet si më poshtë:

“...Çdo mosmarrëveshje ndërmjet palëve nuk do të ndërpresë ekzekutimin e detyrimeve dhe në qoftë se nuk zgjidhet me mirëkuptim, zgjidhet me ndihmën e një arbitri pajtimi, të emëruar me vullnet të të dy palëve dhe të një eksperti të emëruar nga OSHA-ja dhe një të emëruar nga Koncesionari.

Në rast mospajtimi të mëtejshëm, marrëveshja do të zgjidhet duke iu drejtuar Gjykatës së Shkallës së Parë Tiranë. Ligji i zbatueshëm është legjislacioni shqiptar në fuqi.”.

#### Neni 6

Forma e veçantë e mbështetjes nga qeveria dhe garantimi i investimeve të parashikuara në nenin 8 të marrëveshjes së ndryshuar, me përmbajtje, si vijon: “...Të përjashtojë koncesionarin nga të gjitha tatimet, taksat dhe detyrimet doganore vetëm për materialet, pajisjet, instrumente teknike që importohen me qëllim ndërtimin e pontilit dhe infrastrukturës përkatëse sipas projektit të miratuar. Ky përjashtim mbaron me përfundimin e ndërtimit të objektit...”, do të vijojë të përfitohet nga koncesionari për periudhën nga hyrja në fuqi e kësaj marrëveshjeje pas ratifikimit

në Kuvend dhe deri në datën 31.5.2009, dhe për objektin e dallgëthyesit, sipas projektit të miratuar në vendimin e KRRTRSH-së të vitit 2009, në sasinë e caktuar në preventivin bashkëlidhur, pjesë përbërëse e kësaj marrëveshjeje.

#### Neni 7

Përfundimi i dallgëthyesit të realizohet në dy faza:

Faza e parë. Deri më datë 31.5.2009 koncesionari të bëjë efektiv dallgëthyesin për të gjithë gjatësinë e tij, për të garantuar funksionimin normal të portit të shkarkimit të naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre në zonën bregdetare të Porto-Romanos.

Faza e dytë. Deri më datë 31.5.2010 koncesionari, në përputhje me legjislacionin në fuqi në fushën e disiplinimit të ndërtimit, ligjit nr.8402, datë 10.9.1998 "Për kontrollin dhe disiplinimin e punimeve të ndërtimit", të ndryshuar, të ketë përfunduar kolaudimin tekniko-ekonomik të objektit dallgëthyes, të miratuar me lejen e ndërtimit të KRRTRSH-së dhe marrjen e lejes së shfrytëzimit pranë zyrës së urbanistikës së njësisë vendore Katund i Ri për këtë objekt.

#### Neni 8

##### Hyrja në fuqi e marrëveshjes

Marrëveshja u përpilua në gjuhën shqipe. Kjo marrëveshje hyn në fuqi me nënshkrimin nga palët dhe pas miratimit të saj nga Këshilli i Ministrave dhe Kuvendi i Shqipërisë.