

Ky dokument nuk është prova. Prova janë bajtët e ruajtur: HTML-ja e faqes, pamja e saj, dhe zinxhiri i hash-eve që i lidh. Kjo dëshmi është paraqitja e tyre, e prodhuar automatikisht. Verifikohet me kodin më poshtë **pa na pyetur ne**.

ARTIKULLI

TITULLI	Pse Shqipëria ka raportin më të favorshëm për investimet në transport në rajon?
ADRESA	https://www.gazetatema.net/blogu-tema/pse-shqiperia-ka-raportin-me-te-favorshem-per-investimet-ne-transport-i584155
BURIMI	gazetatema.net
GJENDJA	redirected

KOHA

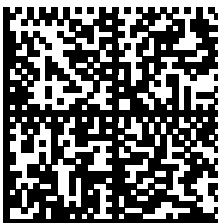
KAPUR NGA NE	5 shtator 2026, 16:07:14 UTC <i>Dritarja jonë e pasigurisë: ± 300 s — intervali me të cilin e kontrollojmë këtë burim.</i>
DEKLARUAR NGA PORTALI	5 shtator 2026, 16:55:00 UTC <i>Koha e deklaruar vjen nga pala që po vlerësohet. Ora jonë nuk preket prej saj, dhe të dyja shfaqen këtu të ndara.</i>

HASH-ET · SHA-256

PËRMBAJTJA	4f319acf fa2f745077e23a959c23a5d50eafc6abfa049d61d270e6766c5627b2
TEKSTI	d732a196e28b4170bd6e80103bb6d534eaf6fabcd4989263ba15b9d5d019f9b0c
PAMJA	4d05c9ed33c397df4aaca49447f404c9d5d5d0891f81f3579c2938b705ecc111

ZINXHIRI I PROVËS

KJO HYRJE	f25f7c518c4d4713d63f4ba80a179000959bbebfdcd804630501ab3f9db296bc
E MËPARSHMJA	—
RRËNJA MERKLE	82597d84b51b00d12dc8da6bd19ef563dde476bcf2b8ac3fbaec8c83c315f326
ANKORUAR	Polygon PoS · bllok 46991200
TRANSAKSIONI	0x4a6949f734bb917e86ef48a394a39f5e560c6ca7cb50992564901c0d93c74ab3
IPFS	QmcQ2vpHEy67KT56kkLrEBokuUFGqg7MP3SJ63znFCszpz



SKANOJE PËR TA VERIFIKUAR

Kodi të nxjerr te eksploruesi i STAMLES. Ai regjistër nuk është yni: nëse serveri ynë bie nesër, vula mbetet aty ku është.

Faqja tregon njërën nga tri gjendjet — **nuk u gjet**, **në radhë**, ose **e konfirmuar** me bllokun, rrënjën Merkle dhe transaksionin në Polygon. Krahazo hash-in që gjen atje me atë të shtypur më lart: nëse përputhen, kjo kapje ekzistonte para asaj ore, dhe ne nuk mund ta kishim ndryshuar pas saj.

<https://scan.stamles.eu/verify/f25f7c518c4d4713d63f4ba80a179000959bbebfdcd804630501ab3f9db296bc>

PAMJA E FAQES

Renderuar nga HTML-ja jonë e ruajtur, jo nga rrjeti. **Riprodhon kopjen tonë, jo pamjen e atëhershme:** stilet dhe imazhet e largëta mund të mos ekzistojnë më ose të kenë ndryshuar.

Motori: chromium-stored+assets · dritarja 1280×1024 px



- [Politika](#)
- [Sociale](#)
- [Kronika](#)
- [Ekonomia](#)
- [Editorial](#)
- [Antena](#)
- [Blog](#)
- [Rajoni](#)
- [Bota](#)
- [Kulturë](#)
- [Sport](#)
- [Lifestyle](#)

 [English](#)

Built and Monetized by 

[Kontakt](#)



 [English](#)



1 e [Barcelona zgjedh pese kapitenet per sezonin e ri, surpriza eshte Lamine Yamal](#)[Muhi ve ne veprim "Planin B" ne SHBA](#)[Lamtumire Prof. Dr. Selam Meço, kolosi i gjeologjise fundit](#)

Pse Shqipëria ka raportin më të favorshëm për investimet në transport në rajon?



5 Shtator 2026, 18:55Blog Nga Fatos Çoçoli

Sipas [studimit më të fundit](#) të vitit 2026 të Bankës Botërore, Shqipëria rezulton vendi me raportin më të favorshëm, mes përfitimeve sociale dhe kostove të investimeve të reja në transport, krahasuar me vendet e tjera të Ballkanit Perëndimor.

Raporti i efijencës(leverdisë) së investimit në transport për Shqipërinë llogaritet 25 përqind më i lartë se në Serbi, 2.5 herë më i lartë se në Mal të Zi dhe 2.8 herë më i lartë se në Bosnjë-Hercegovinë.

Raporti përfitime/kosto i çdo investimi në transport për vendet e Ballkanit Perëndimor (BB)

Ky raport mes përfitimeve që investimi i sjell ekonomisë dhe shoqërisë dhe kostove që kërkon, përbën një nga treguesit më domethënës, në mos kryesorin, për të vlerësuar nëse një investim në infrastrukturë është ekonomikisht i vlefshëm.

Pse Shqipëria investon më me leverdi në transport?

Në këtë këndvështrim, Shqipëria shfaqet me një avantazh të rëndësishëm, në raport me vendet e tjera të Ballkanit Perëndimor. Investimet e reja në transport kanë potencial të gjenerojnë përfitime sociale dhe ekonomike relativisht më të mëdha se në vendet e tjera, për çdo njësi të kostonë së investuar.

Kjo nuk është thjesht një çështje teknike e analizës së projekteve infrastrukturore. Është një tregues që lidhet drejtpërdrejt me modelin e zhvillimit të ekonomisë shqiptare, me pozicionin gjeografik të vendit, me rritjen e turizmit, urbanizimin, rritjen e lëvizshmërisë së popullsisë, nevojën për lidhje më të shpejta me portet dhe aeroportet dhe integrimin ekonomik me tregjet e rajonit dhe të Bashkimit Evropian.

Çfarë përfitojmë nga ky raport më i favorshëm?

Po çfarë do të thotë në praktikë një raport i favorshëm përfitime/kosto? Përfitimet përfshijnë kohën e kursyer nga qytetarët dhe bizneset, uljen e kostove të transportit, reduktimin e konsumit të karburantit, uljen e aksidenteve, përmirësimin e sigurisë rrugore, si dhe reduktimin e ndotjes dhe kostove mjedisore.

Krahas këtyre përfitimeve të drejtpërdrejta, kemi edhe rritjen e aksesit në punësim, rritjen e aksesit në arsime dhe shërbime shëndetësore, shtimin e aktivitetit tregtar, zgjerimin e tregjeve për bizneset, shtimin e vlerës së pronave dhe aktiviteteve ekonomike pranë korridoreve të reja të transportit (tek në kryesisht rrugë të reja ose përmirësimi i atyre ekzistuese, pasi hekurudha Tiranë-Rinas-Durrës është në ndërtim e sipër).

Mbi të gjitha, përfitimi kryesor afatgjatë me projektet e transportit tek ne është shtimi i produktivitetit të ekonomisë sonë.

Prandaj dhe një projekt transporti mund të mos prodhojë menjëherë fitime të mëdha financiare për operatorin e tij, por ama tregohet shumë fitimprurës për ekonominë në tërësi. Këtu qëndron dhe rëndësia e raportit më të favorshëm të Shqipërisë, për investimet në transport në rajon.

Zvogëlimi i distancës ekonomike

Shqipëria ka ende shumë zona ku distanca fizike është më e vogël se distanca ekonomike. Një fshat, qytet apo zonë turistike mund të jetë vetëm disa dhjetëra kilometra larg Tiranës ose një porti, por infrastruktura e dobët e bën transportin shumë më të kushtueshëm në kohë dhe para. Prandaj dhe investimi i fortë në infrastrukturën e sotme të transportit e zvogëlon ndjeshëm këtë distancë ekonomike.

Nga ana tjetër, vendi ynë përbën një nyje natyrore të transportit rajonal. Shqipëria ka dalje në Adriatik dhe lidhet me korridoret që mund të bashkojnë Italinë me Shqipërinë, Maqedoninë e Veriut, Kosovën, Bullgarinë dhe Turqinë. Kjo e bën veçanërisht të rëndësishëm zhvillimin e korridoreve të transportit dhe të porteve shqiptare.

Korridori VIII, lidhjet me Kosovën dhe Maqedoninë e Veriut, korridoret drejt Malit të Zi dhe Greqisë, si dhe zhvillimi i porteve dhe aeroporteve, nuk janë vetëm projekte kombëtare. Ato krijojnë mundësi që Shqipëria të shndërrohet nga një ekonomi periferike në një platformë transporti dhe logjistike për një pjesë të Ballkanit Perëndimor. Kështu, për shembull, është shndërruar sot Aeroporti Ndërkombëtar i Rinasit, me mbi 1.7 milionë pasagjerë vetëm për muajin gusht 2026.

Sa më shumë trafik rajonal të kalojë nëpër territorin tonë, aq më e madhe bëhet baza ekonomike mbi të cilën shpërndahen kostot dhe përfitimet e infrastrukturës.

Shumëfishimi i përfitimeve përmes turizmit

Turizmi e shumëfishon kthimin ekonomik të inv estimeve në infrastrukturë. Një faktor që e dallon Shqipërinë nga shumë ekonomi të tjera të rajonit, është zhvillimi i vullshëm i sotëm i turizmit.

Turizmi nuk është vetëm sektor hotelerie. Ai është një industri që kërkon aeroporte, rrugë, porte, transport urban, lidhje ndërrajonale dhe logjistikë. Kjo industri, sipas të dhënave nga banka e Shqipërisë, kontribuoi vjet me 5.5 miliardë euro, ose 20 përqind të vlerës së shtuar të të gjithë ekonomisë sonë në vitin 2025.

Rritja e numrit të vizitorëve të huaj e bën infrastrukturën e transportit një faktor kritik të kapacitetit ekonomik të vendit tonë. Nëse një turist i huaj mbërrin në Shqipëri, por nuk mund të lëvizë shpejt dhe me kosto të arsyeshme drejt Rivierës, Veriut, Jugut apo zonave malore, atëherë një pjesë e mirë e potencialit ekonomik të turizmit tonë mbetet e pashfrytëzuar.

Në këtë kuptim, investimi në transport është një investim indirekt në turizëm. Të dyja këto industri së bashku krijojnë një sinergji që po e zhvillon ndjeshëm ekonominë e vendit tonë sot.

 Lini një Përgjigje

Koment *

Emër *

POSTOJE KOMENTIN

Në shoqërinë e kapitalit prona private është interesi më i lartë publik

13:25 Blog / 13 komente

Pagat e magjistratëve - Ish deputeti i PD: Mbi ç'bazë KLGJ e KLP i rrisin vetë? Turp institucional, çfarë reforme komike paskemi bërë

12:15 Blog / 10 komente

[Pse vizita në SHBA e Berishës nuk e shpëton dot nga drama elektorale PD-në](#)

21:40 Blog / 17 komente



Pamja këtu është e ri-koduar për ta futur në dokument. Artefakti autoritar është skedari WebP i ruajtur, dhe hash-i i tij është ai i shtypur te faqja e parë — pra dallimi është i verifikueshëm, jo i fshehur.