



THE WORLD BANK

IBRD • IDA | WORLD BANK GROUP

Realizimi i Potencialit të Shqipërisë për Ekonominë Blu

Raporti nr. AUS0001616
Nëntor 2020

Public Disclosure Authorized

Public Disclosure Authorized

Public Disclosure Authorized

Public Disclosure Authorized

© 2020 Banka Botërore
1818 H Street NW, Washington DC 20433
Telefon: 202-473-1000; Internet: www.worldbank.org

Disa të drejta janë të rezervuara

Ky botim është produkt i personelit të Bankës Botërore. Gjetjet, interpretimet dhe përfundimet e shprehura në dokument nuk pasqyrojnë domosdoshmërisht pikëpamjet e Drejtorëve Ekzekutivë të Bankës Botërore apo të qeverive që ata përfaqësojnë. Banka Botërore nuk garanton saktësinë e të dhënave që përmban botimi. Kufijtë, ngjyrat, emërtimet dhe i gjithë informacioni tjetër që paraqitet në secilën prej hartave të përfshira këtu nuk nënkuptojnë asnjë lloj gjykimi të Bankës Botërore lidhur me statusin ligjor të ndonjë territori apo mbështetje ose pranim të këtyre kufijve.

Të drejta dhe leje

Materiali që përmban botimi është objekt i së drejtës së autorit. Duke qenë se Banka Botërore nxit përhapjen e njohurive të saj, ky botim mund të riprodhohet, plotësisht ose pjesërisht, për qëllime jotregtare, për aq kohë sa i referohet plotësisht këtij botimi.

Referenca

Ju lutemi, citojeni botimin si vijon: "Banka Botërore. 2020. Realizimi i Potencialit të Shqipërisë për Ekonominë Blu. © Banka Botërore".

Të gjitha kërkesat që lidhen me të drejtat e licencat, përfshi të drejtat plotësuese, i duhen drejtuar *World Bank Publications, The World Bank Group, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433, USA; faks: 202-522-2625; e-mail: pubrights@worldbank.org.*

Foto nga Albes Fusha, Bregdeti Jonian, Porto Palermo, Shqipëri.

Përmbajtja

Fjalorth	iv
Parathënie	vi
Falënderime	vii
Përmbledhje	1
Hyrje	13
Kapitulli 1. Çfarë është ekonomia blu?	14
Kapitulli 2. Rruga e Shqipërisë drejt Kuadrit të Zhvillimit të Ekonomisë Blu	20
2.1. Konteksti institucional dhe i politikave të ekonomisë blu në Shqipëri	22
2.2. Sektorët e ekonomisë blu dhe përparësitë e reja	25
Kapitulli 3. Peshkimi, akuakultura dhe prodhimet e detit	27
3.1. Panorama e sektorit	27
3.2. Sfidat dhe mundësitë	31
Kapitulli 4. Turizmi bregdetar dhe nautik	36
4.1. Panoramë e sektorit	36
4.2. Infrastruktura detare-bregdetare	37
4.3. Industria nautike	38
4.4. Parashikimet e rritjes	39
Kapitulli 5. Ndotja plastike detare	43
5.1. Konteksti rajonal	43
5.2. Situata aktuale e vendit	44
5.3. Zinxhiri i vlerës i plastikës dhe industria e riciklimit	47
5.4. Përparësitë e Shqipërisë për një mjedis detar më të pastër	50
Kapitulli 6. Reformat me përparësi	55
6.1. Kuadri për zhvillimin e ekonomisë blu	55
6.2. Peshkimi, akuakultura dhe prodhimet e detit	57
6.3. Turizmi blu	61
6.4. Mbrojtja e mjedisit detar nga ndotja plastike	63
6.5. Përfundime	65
Bibliography	66

Lista e figurave

Figura 1. Kuadri i zhvillimit të ekonomisë blu	16
Figura 2. Ekonomia blu dhe kapitali natyror	17
Figura 3. Përqindja e ekonomisë blu në raport me PBB-në në vendet mesdhetare partnere të BE-së	18
Figura 4. Prirja historike e peshkimit dhe akuakulturës në periudhën 1950-2017	27
Figura 5. Kontributi i peshkut dhe prodhimeve të detit në tregtinë e mallrave ndërkombëtare	28
Figura 6. Vlera e përgjithshme e importeve dhe eksporteve të peshkut dhe produkteve të peshkimit ('000 dollarë amerikanë)	30
Figura 7: Struktura organizative e menaxhimit të sektorit të peshkimit	Error! Bookmark not defined.
Figura 8: Koncepti i grupimit i Qendrës së Novacionit të Ekonomisë Blu	34
Figura 9. Një qasje e integruar për pakësimin e mbetjeve detare dhe konsumit të plastikës	48
Figura 10. Piramida e hierarkisë së mbetjeve	49
Figura 11: Menaxhimi i peshkimit nga Islanda	58

Lista e tabelave

Tabela 1. Llogaritja dhe parashikimi i vlerës ekonomike të peshkut dhe prodhimeve të detit në Shqipëri	29
Tabela 2. Numri i përgjithshëm e vendeve të ankorimit për km në basenin e detit Adriatik	40
Tabela 3. Kostoja e përllogaritur e dëmit të mbetjeve detare në sektorët ekonomikë	46

Lista e kutive

Kutia 1: Përkufizimi i konceptit të ekonomisë blu	14
Kutia 2: Objektivat për ekonominë blu	15
Kutia 3: Kuadri ligjor shqiptar për menaxhimin e mbetjeve	23
Kutia 4: Themelet ligjore për mbrojtjen detare dhe bregdetare	25
Kutia 5: Vështrim i shpejtë mbi eksportin e peshkut të zënë në Shqipëri - 2018	30
Kutia 6. Mundësitë e turizmit të zhytjes në Shqipëri	39
Kutia 7: Efektet mbi turizmin e plazhit	45
Kutia 8: Plani i veprimit 'Shqipëria pa plastikë – vendi i parë evropian pa plastikë'	50
Kutia 9: Përvoja me masat rregullatore për përdorimin e PNjP-ve	51

Fjalorth

€	Euro/monedha e 19 prej 27 vendeve anëtare të Bashkimit Evropian
AKPT	Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit
APKA	Shoqata shqiptare e Konvertuesve të Plastikës
BE	Bashkimi Evropian
CMA	Agjenda e Përbashkët Detare
CO2	Dyoksidi i karbonit
DGMARE	Drejtoria e Përgjithshme e KE-së për Çështjet detare dhe të Peshkimit
DKSD	Direktiva e BE-së për Kuadrin e Strategjisë Detare
EB	Ekonomia blu
ESPON	Program i BE-së për mbështetjen e hartimit të politikave të zhvillimit territorial dhe planifikimit hapësinor
EU DKSD	Direktiva e Bashkimit Evropian për Kuadrin e Strategjisë Detare
FAO	Organizata e Kombeve të Bashkuara për Ushqimin dhe Bujqësinë
FEDP	Fondi Evropian Detar dhe i Peshkimit
FKPA	Fondi Kërkimor i Peshkimit dhe Akuakulturës
GBB	Grupi i Bankës Botërore
IMOC	Qendra Ndërinstitucionale Operative Detare
INSTAT	Instituti i Statistikave
IPA	Instrumenti i BE-së për asistencën e paraanëtarësimit
IPARD	Instrumenti i BE-së për asistencën e paraanëtarësimit për zhvillimin rural
KBUT	Këshilli Botëror i Udhëtimit dhe Turizmit
KE	Komisioni Evropian
KKBDD	Konventa e Kombeve të Bashkuara për të Drejtën e Detit
KKBMZh	Konferenca e Kombeve të Bashkuara për Mjedisin dhe Zhvillimin
KKKShTE	Komisioni për Koordinimin e Kërkimit Shkencor, Teknologjik dhe Ekonomik
KKQPA	Komisioni Konsultativ Qendror për Peshkimin dhe Akuakulturën
KPPM	Komisioni i Përgjithshëm i Peshkimit për Mesdheun
KZhEB	Kuadri i Zhvillimit për Ekonominë Blu
LAP	Laboratori i Akuakulturës dhe Peshkimit
Lek	Leku shqiptar/monedha e Republikës së Shqipërisë
MBZhr	Ministria e Bujqësisë dhe e Zhvillimit Rural
MIZB	Menaxhimi i integruar i zonave bregdetare
MMP	Mjetet mbrojtëse personale
MNB	Mbetjet e ngurta bashkiake
MTM	Ministria e Turizmit dhe Mjedisit
OBSh	Organizata Botërore e Shëndetësisë
OBT	Organizata Botërore për Turizëm e Kombeve të Bashkuara (OBTKB)
OECD	Organizata për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ekonomik
OMP	Organizata e Menaxhimit të Peshkimit
OP	Organizata e prodhuesve
OZhQ	Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm
PBB	Produkti i Brendshëm Bruto
PEM	Prodhimi i energjisë nga mbetjet
PHD	Planifikimi hapësinor detar
PMI	Plani i Menaxhimit të Integruar
PnjP	Plastikë njëpërdorimshe

PPPP	Peshkim i paligjshëm, i paraportuar dhe i parregulluar
PZP	Përgjegjësia e zgjeruar e prodhuesit
QPK	Qendra e Përbashkët Kërkimore
QSh	Qeveria shqiptare
KR	Kuota e rekomanduar
SECO	Sekretariati Shtetëror Zviceran për Çështjet Ekonomike
TAC	Kuota totale e lejuar
UBT	Universiteti Bujqësor i Tiranës
UNEP	Programi i Kombeve të Bashkuara për Mjedisin
UNESCO	Organizata e Kombeve të Bashkuara për Arsimin, Shkencën dhe Kulturën
USD	Dollari amerikan
VKM	Vendim i Këshillit të Ministrave
VVIZh	Vendet e Vogla Ishullore në Zhvillim
WWF	Fondi Botëror për Natyrën
ZEE	Zona Ekskluzive Ekonomike
ZM	Zonë e mbrojtur
ZMD	Zonat e mbrojtura detare
ZPA	Zonë e Përcaktuar për Akuakulturë

Parathënie

Gjatë dekadave të fundit, ekonomia shqiptare ka përjetuar një tranzicion të madh social-ekonomik. Si pasuri ekonomike me vlerë, burimet detare e bregdetare kanë qenë në themel të këtij procesi. Shqipëria po përqafton konceptin e ri të ekonomisë blu si rrugën për të parandaluar degradimin mjedisor dhe mungesën e ekuilibrave ekologjike në shfrytëzimin e burimeve detare dhe bregdetare. E përkufizuar si “shfrytëzimi i qëndrueshëm i burimeve detare për rritjen ekonomike, përmirësimin e kushteve të jetesës, vendeve të punës dhe shëndetit të ekosistemit detar”, ekonomia blu i ofron Shqipërisë shanse të reja dhe në rritje. Këtu përfshihet kalimi drejt peshkimit e akuakulturës së qëndrueshme dhe turizmi në plazhe e ujëra bregdetare më të pastra. Ka një rritje të ndërgjegjësimit lidhur me potencialin e ekonomisë blu dhe sfidat që mund të hasë në Shqipëri. Sidoqoftë, këto sfida përbëjnë një mundësi për sjellë ndryshim pozitiv dhe për të përshpejtuar reformat e nevojshme. Me këtë, investimet blu, reformat e politikave dhe mbështetja për komunitetet do të marrin rëndësi më të madhe se kurrë.

Duke hedhur sytë nga e ardhmja, pasojat e krizës që pandemia ka shkaktuar në sektorët detarë në Shqipëri ende nuk janë vlerësuar plotësisht dhe gjasat janë që të mbeten shqetësuese në vazhdim. Në përpjekjet për të mëkëmbur ekonominë, përkushtimi i Shqipërisë ndaj qëndrueshmërisë mjedisore, i ndërthurur në mënyrë thelbësore me zhvillimin social-ekonomik, do të frymëzojë ndërmarrjen e veprimeve. Ky vektor do ta pozicionojë Shqipërinë në një rrugë të qëndrueshme drejt një ekonomie më blu, më rezistente dhe do të shërbejë si vijimësi logjike e vendimit të Bashkimit Evropian për çeljen e bisedimeve për anëtarësim me vendin.

Puna për këtë botim u krye gjatë periudhës shtator 2019-2020. Ajo është rezultat i dialogut midis qeverisë shqiptare dhe Bankës Botërore. Ky botim kërkon ta çojë një hap më tej agjendën e Shqipërisë për ekonominë blu duke u dhënë përgjigje tri pyetjeve themelore: Çfarë rëndësie kanë pasuritë blu të Shqipërisë dhe si i kanë ndikuar modelet e paqëndrueshme të shfrytëzimit në të kaluarën? Çfarë mundësish ofrojnë alternativat e zhvillimit të ekonomisë blu? Çfarë politikash e qasjesh sektoriale duhen ndjekur për të kaluar drejt një ekonomie blu? Botimi rreket t’u japë përgjigje pyetjeve në fjalë brenda kontestit specifik të vendit.

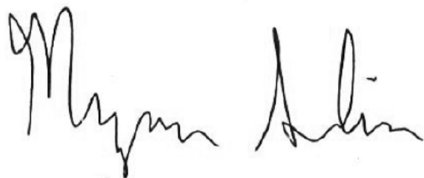
Shpresojmë që këto në njohuri të thelluara ta ndihmojnë Shqipërinë të kryesojë në rajon sa i takon zhvillimit të ekonomisë blu dhe të frymëzojë fqinjët e saj të ndjekin të njëjtën rrugë. Ne besojmë se analiza e parashtruar në këtë botim do të nxitë investimet për rritjen e rezistencës së ekosistemit detar, duke theksuar edhe njëherë rolin thelbësor që ka kapitali natyror i Shqipërisë, si burim punësimi, të ardhurash dhe rritjes së qëndrueshme.

Maryam Salim

Menaxhere e Zyrës për Shqipërinë
Rajoni i Evropës dhe Azisë Qendrore

Kseniya Lvovsky

Menaxhere sektori
Mjedisi, Burimet Natyrore dhe Ekonomia Blu



Falënderime

Ekipi dëshiron t'u shprehë sinqerisht mirënjohjen të gjithë zyrtarëve të qeverisë dhe organizatave të sektorit privat në Shqipëri për mendimet e tyre dhe bashkëpunimin bujar gjatë nisjes, përgatitjes dhe këshillimeve për raportin. Ekipi dëshiron të falënderojë posaçërisht zëvendësministren e Turizmit dhe Mjedisit, Znj. Ornela Çuçi, zëvendësministrin e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural, Z. Roland Kristo dhe Znj. Florensa Haxhi, përgjegjëse njësie në Departamentit për Zhvillim dhe Mirëqeverisje në Këshillin e Ministrave.

Ky raport u përgatit nga një ekip i Bankës Botërore, i kryesuar nga Berengere Prince, Stavros Papageorgiou dhe Drita Dade , ku përfshiheshin Adriana Damianova, Narin Panariti, Jo Sciortino, Cai Junning, Ana Gokutaj, Elona Qana dhe Linh Van Nguyen. Kontribues të tjerë janë Stefan Pall Thorarinsson dhe Ögmundur Haukur Knútsson. Ekipi përfitoi nga njohuritë e Raha Shahidsaless, Qing Wang, Silpa Kaza, Randall Brummett, Miguel Angel Jorge, Gayane Minasyan dhe Paola Agostini . U ofrua një mbështetje e orientim tërësor nga drejtuesit, Kseniya Lvovsky dhe Maryam Salim. Ekipi i është mirënjohës për orientimet strategjike të ofruara nga Linda van Gelder, Drejtoreshë për Vendin, Steven Schonberger, Drejtor Rajonal për Zhvillimin e Qëndrueshëm dhe Karin Kemper, Drejtoreshë Globale për Mjedisin, Burimet Natyrore dhe Ekonominë Blu

Ekipi falënderon Ekaterina Sleta-n dhe Conor Purcell-in për prodhimin dhe botimin e raportit.

Përmbledhje

Bregdeti adriatikojonian është një pjesë jetike e ekonomisë kombëtare shqiptare, me një kontribut të jashtëzakonshëm në rritjen ekonomike të vendit dhe në punësim. Qeveria e njeh rëndësinë e burimeve unike bregdetare dhe detare të Shqipërisë dhe po përpillet të hartojë një plan të integruar e të qëndrueshëm që do të rritë kontributin e tyre ekonomik dhe do të shfrytëzojë potencialin e ekonomisë blu. Ekonomia blu është përdorimi i qëndrueshëm i burimeve detare për rritjen ekonomike, përmirësimin e kushteve të jetesës, vendet e punës dhe shëndetin e ekosistemit detar. Edhe pse është një koncept relativisht i ri në Shqipëri, ajo është kthyer në objektiv të politikës publike, pjesërisht, për shkak të bisedimeve të pritshme të anëtarësimit të Shqipërisë në BE. Qeveria shqiptare (QSh) ka hedhur tashmë hapa të rëndësishme për përgatitjen e një programi kombëtar për ekonominë blu.

Ky studim ka për qëllim të plotësojë hendeqet në njohuri dhe të ndihmojë në çuarjen përpara të vizionit të Shqipërisë për ekonominë blu, në kontekstin e objektivit të Shqipërisë për t'u anëtarësuar në BE. Dy sektorët më të rëndësishëm në këtë drejtim janë peshkimi dhe turizmi. Të dyja industritë janë të konsoliduara dhe ofrojnë kthimin më të lartë të mundshëm të investimit kur vjen fjala për ekonominë blu, si dhe kanë rëndësi sociale, ekonomike dhe kulturore për komunitetet bregdetare. Studimi shkon më tej duke mbuluar sfidat e ndotjes detare nga plastika dhe shqyrton zgjidhjet e mundshme. Në funksion të planifikimit ndërsektorial dhe bashkërendimit të investimeve, një temë e veçantë që prezantohet është Kuadri i Zhvillimit të Ekonomisë Blu (KZHEB). Analiza përmbillet me një listë alternativash për të zhvilluar veprimtari ekonomike në det e, së fundi, për të përshpejtuar kalimin e vendit drejt ekonomisë blu. Studimi pasqyron rrethanat specifike të Shqipërisë dhe mundësitë që lindin prej zhvillimit të integruar ekonomik të sektorëve detarë, përfshi edhe ndërtimin e markës së vizionit 'Shqipëria blu', që mund të shërbejë si model për novacione të ardhshme në këta sektorë. Gjatë përgatitjes së studimit janë zhvilluar këshillime me politikëbërës e vendimmarrës të shumë institucioneve që përfaqësojnë QSh-në, si dhe partnerë për zhvillim e organizata si Komisioni Evropian.

Pandemia COVID-19 ka nxjerrë në pah se sa shumë mbështetet ekonomia e përgjithshme dhe jetesa individuale të disponibiliteti i burimeve natyrore. Kriza e COVID-19-ës i përballi sektorët publikë e privatë me sfida domethënëse. Në të njëjtën kohë, ajo ofron mundësinë për t'u shkëputur nga qasjet e "punës si zakonisht" në sektorët e peshkimit dhe turizmit në Shqipëri dhe për të qëmtuar mundësi zhvillimi më inteligjente e të qëndrueshme. Edhe pse qeveria shqiptare ka ndërmarrë masa për të luftuar pandeminë, ky raport thekson disa vlerësime shtesë që mund të merren parasysh për të forcuar përpjekjen për rimëkëmbje. Këto masa përqendrohen në tri fusha: peshkimi, 'turizmi blu' dhe ndotja plastike e deteve, si dhe përfshijnë institucionet publike në nivel qendror e vendor dhe sipërmarrjen private.

Politikat dhe institucionet bazë për zhvillimin ekonomik blu në Shqipëri

Shqipëria ka shënuar përparim mbresëlënës në nxitjen e zhvillimit, punësimit, investimit dhe uljes së varfërisë, por ende i duhet të përmbushë potencialin e plotë ekonomik të pasurive të saj detare dhe bregdetare. Ka një korpus të konsiderueshëm politikash e ligjesh të harmonizuara me legjislacionin e BE-së, që mund të mbështetin aspiratat e Shqipërisë për të çliruar mundësitë e zhvillimit blu. Strategjia e Peshkimit¹ vë theksin te një sërë përparësish për çdo aspekt kyç të sektorit. Ligji për peshkimin përcakton rregullat institucionale për qeverisjen e sektorit. Termi 'ekonomi detare' u përmend së pari në Planin e Integruar Ndërsektorial për Brezin Bregdetar², që thekson nevojën për të integruar veprimtaritë detare me pjesën tjetër të ekonomisë kombëtare.

¹ Miratuar me vendim të Këshillit të Ministrave Nr. 701, datë 12 tetor 2016.

² Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit dhe Ministria e Zhvillimit Urban 2016. Miratuar me VKM 881, 14/12/2016.

Plani i Përgjithshëm Kombëtar Hapësinor, 2015–2030 e veçon bregdetin si zona më e rëndësishme e territorit të vendit, falë pozitës, vlerave natyrore, rëndësisë së biodiversitetit dhe trashëgimisë historike e kulturore. Strategjia për Zhvillimin e Turizmit në Shqipëri (2019–2023) pranon se për shumë vite turizmi diell-rërë-det ka qenë produkti kryesor me përqindjen më të madhe të turizmit dhe se është e nevojshme që të diversifikohen ofertat e produkteve dhe të kërkohen mundësi të reja për të identifikuar turizmin shqiptar. Shqipëria ka një bilanc të konsoliduar në zbatimin e parimeve të Menaxhimit të Zonave Bregdetare dhe do të përfitojë nga përmirësimi i qeverisjes dhe bashkërendimit të të gjitha institucioneve që planifikojnë e menaxhojnë burimet detare, si dhe nga bashkërendimi i investimeve. Një ecuri e mirë është shënuar në përmirësimin e politikave mbrojtëse për Zonat e Mbrojtura Detare (ZMD). Vendi, i cili, së fundi, është ftuar të nisë bisedimet për anëtarësimin e tij në Bashkimin Evropian (BE), është në proces harmonizimi të politikave të veta për menaxhimin e mbetjeve me aktet ligjore të BE-së.

Shqipëria ka ratifikuar një sërë marrëveshjesh ndërkombëtare, që ofrojnë një platformë të përbashkët politikash që lidhen me ekonominë blu. Vendi ka marrë masa për të krijuar kushtet për një mjedis detar të sigurt, të siguar dhe të mbrojtur, që pajtohet me standardet më të mira ndërkombëtare të qeverisjes dhe mbrojtjes së hapësirës detare. Në vitin 2009, qeveria shqiptare ngriti Qendrën Ndërinstitucionale Operative Detare [QNOD]), në përgjigje të rekomandimeve nga Organizata Ndërkombëtare Detare, në përputhje me dispozitat e Konventës së Kombeve të Bashkuara për të Drejtën e Detit (KKBDD).

Ka një mundësi të re për të thelluar vizionin e ekonomisë blu në mënyrë të tillë që të jetë në harmoni me frymën e objektivave të Shqipërisë për zhvillimin kombëtar³. Shqipëria ende nuk e ka miratuar Direktivën Kuadër të BE-së për Strategjinë Detare (DKSD) në legjislationin vendas. DKSD-ja (2008/56/EC) synon të mbrojë efektivisht mjedisin detar. Ajo ka si objektiv arritjen e statusit të mirë mjedisor (SMM) të ujërave detare deri në vitin 2020 dhe mbrojtjen e bazës së burimeve ku mbështeten aktivitetet ekonomike detare. DKSD-ja ofron bazën ligjore për zbatimin e qasjes së mbështetur në ekosistem për menaxhimin e aktiviteteve njerëzore që ndikojnë në mjedisin detar dhe sistemet ekologjike. Duke pasur parasysh që Shqipëria është vend kandidat për anëtarësim në BE, mund të merret në konsideratë një harmonizim i hershëm i politikave me DKSD-në.

Pandemia e COVID19-ës kërkon rishqyrtim strategjik të shpërndarjes së burimeve, me qëllim që t'u paraprihet zhvillimeve të së ardhmes e të përgatitemi për një të nesërme më të qëndrueshme. Pajtimi me normat rregullatore e standardet sanitare do të bëhet edhe më i rëndësishëm. Industrisë së turizmit mund t'i duhet t'u përshtatet grupeve më të vogla, në vend të turizmit masiv. Industrive që mbështeten tek importi mund t'u jetë dashur të diversifikojnë zinxhirët e tyre të vlerave dhe mund t'u duhet të vazhdojnë ta bëjnë këtë si masë për zbutjen e rrezikut. Shtimi i transaksioneve elektronike që ka ardhur si rrjedhojë e pandemisë mund të konfirmohet si prire globale pasi të ketë kaluar kriza. Këto ndryshime duhet të jenë pjesë e të gjitha zgjidhjeve të ekonomisë blu që përqendrohen te bota pas COVID-19-ës.

Sektorët, sfidat dhe përparësitë e reja të ekonomisë blu

Shqipëria aspiron t'u sigurojë qytetarëve të saj standarde jetese të nivelit të BE-së. Ekonomia blu mund të shndërrohet në motor të kësaj ambicieje. Sektorët e konsoliduar të ekonomisë detare si peshkimi dhe turizmi mund ta ndihmojnë Shqipërinë të arrijë objektivat e zhvillimit kombëtar. Reformimi i menaxhimit të peshkimit dhe Akuakulturës, promovimi i produkteve unike turistike dhe pakësimi i mbetjeve detare përbëjnë të gjitha një pikënisje të mirë për të përcaktuar masat që kanë përparësi. Në rastet e vendimeve për shpërndarjen e burimeve, qeveria duhet t'u japë përparësi investimeve në sektorët e zhvillimit, mbështetur në qasjen e ekosistemit të ekonomisë blu, duke marrë parasysh njohuritë e pasiguritë dhe duke vlerësuar përdorimet e shumta që mbështetin njëra-tjetrën dhe mund të rritin rentabilitetin e burimeve. Përparësitë në turizmin bregdetar dhe nautik, peshkim dhe akuakulturë mund të përcaktohen në mënyrë të tillë që të përmbushin

³ Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim 2015–2020.

objektiva të rëndësishme nga pikëpamja ekologjike dhe operative dhe të trajtojnë nevojat e shoqërisë, pa vënë në rrezik mundësitë e brezave të ardhshme për të përfituar nga gama e plotë e të mirave dhe shërbimeve bregdetare dhe detare.

(i) Peshkimi, akuakultura dhe prodhimet e detit

Industria e peshkut dhe prodhimeve të detit është një pjesë relativisht e vogël e ekonomisë kombëtare, me mundësi rritjeje të konsiderueshme. Industrinë e peshkimit dhe e akuakulturës u ofrojnë punësim me kohë të plotë 4 215 personave. Kontributi i përgjithshëm ekonomik i peshkut dhe prodhimeve të detit është më shumë se dyfishi i vlerës së prodhimit të tyre parësor. Sipas përlogaritjeve të kujdesshme të studimit, kontributi i tyre i përgjithshëm në vitin 2017 ishte 111 milionë dollarë amerikanë, që përbën 0,9% të PBB-së së Shqipërisë. Parashikohet që ky kontribut të rritet me më shumë se 40% deri në vitin 2030, duke arritur në 158 milionë dollarë amerikanë. Ky vlerësim përfshin vetëm një pjesë të kontributit në të gjithë ekonominë, pasi mbështetet në një grup të paplotë mallrash (karkaleca deti, aquge, cefalopodë, levrek/koce, troftë dhe midhje)⁴. Kontributi i peshkut dhe prodhimeve të detit në vlerën e përgjithshme të tregtisë së mallrave në Shqipëri është rritur në terma absolute, por mbetet i qëndrueshëm si përqindje e tregtisë së përgjithshme.

Pritet që konsumi mestar i prodhimeve të detit të rritet me rritjen parashikuar të standardeve të jetesës dhe të PBB-së për frymë. Aktualisht, mesatarja zyrtare e konsumit të prodhimeve të detit është 5,3 kg për frymë, që është shumë më e ulët sesa ajo e fqinjëve mesdhetarë të Shqipërisë. Megjithatë, konsumi real i peshkut ka gjasë të jetë më i lartë, duke pasur parasysh shitjet informale dhe të paraportuara të prodhimeve të detit. Nxitur nga rritja e të ardhurave për frymë, potenciali i rritjes së tregu të produkteve të peshkut është shumë më i madh në tregun e brendshëm (me një rritje nga 96 milionë në 158 milionë dollarë amerikanë në vitin 2030), sesa në tregun e eksportit (me një rritje nga 61 milionë dollarë amerikanë në 70 milionë dollarë amerikanë në vitin 2030).

Rezultati mbresëlënës i eksportit të prodhimeve shqiptare të detit është rrjedhojë e industrisë dinamike të përpunimit dhe tregimit të peshkut në vend, e cila shfrytëzon avantazhin konkurrues të vendit - këtu përfshihet afërsia me tregjet e BE-së, kostot e punës, lidhjet tregtare/kulturore me tregjet fqinje, qasja në lëndët e para – për të tejkaluar kufizimet e burimeve të pamjaftueshme të peshkut. Artikujt kryesor të peshkut dhe prodhimeve të detit përfshijnë karkalecat e detit, aquset, cefalopodët, levrekun/kocen dhe troftën ylber. Në vitin 2018, këto prodhime përbënin 35% të importeve të karkalecave të detit të Estonisë, 22% të importeve të aqugeve të Italisë, 21% të importeve të troftës të Maqedonisë së Veriut dhe 6,5% të importeve të levrekut/koces të Kroacisë.

Megjithatë, sektori nuk funksionon me potencial të plotë, për shkak të mbishfrytëzimit të rezervës së tij të peshkut dhe rentabilitetit të ulët të aseteve prodhuese. Ka një shqetësim në përgjithësi lidhur me dobësitë në menaxhimin e sektorit të peshkimit. Shqipërisë – ashtu si shumicës së vendeve të Mesdheut – i mungojnë burimet e mjaftueshme për të ndryshuar prirjet negative të rezervës dhe për të zbatuar praktika më të qëndrueshme. Edhe pse zënia është stabilizuar gjatë këtyre viteve të kaluara, sipas vlerësimeve të FAO-s, rreth 80% e fondit së peshkut brenda ZEE-së në Shqipëri është e mbishfrytëzuar. Situata me peshkimin në nivel rajonal është problematike dhe Shqipëria është pjesë e këtij mozaiku e përballet me probleme si peshkimi i paligjshëm, i paraportuar dhe i parregulluar (PPP), mbikapaciteti i flotës dhe mbishfrytëzimi i fondit të peshkut, që nuk janë trajtuar sa duhet. Forcimi i kapacitetit të vendit për zbatim, menaxhim dhe kërkim dhe ulja e normës së peshkimit të paligjshëm, të paraportuar dhe të parregulluar janë rruga për të ringritur burimet detare të peshkut.

Nivelet e larta aktuale të mbipeshkimit në basenin e Detit Mesdhe do të kenë pasoja në kapacitetin e specieve të vogla pelagjike për të përballuar efektet e ndryshimit të klimës. Ngrohja dhe rritja e pritshme e ujërave

⁴ Duke mos marrë parasysh vlerën ekonomike që krijohet përgjatë zinxhirit në industrinë e shpërndarjes dhe shërbimit të ofrimit të ushqimit.

oqeanike në Mesdhe do të ndikojë me gjasë në sjelljen migratore dhe të lëshimit të vezëve të peshqve të mëdhenj pelagjikë. Vendet në basenin e Mesdheut, përfshirë Shqipërinë, mund të duhet të hartojnë strategji për përshtatjen klimaterike me situatat e reja të kultivimit të peshkut dhe të kuptojnë më mirë mekanizmat natyrore dhe ekologjike të efekteve të ndryshimit të klimës (p.sh., nxitësit e ndikimit, krijimi i hartës së ndryshimeve dhe ekosistemeve dhe treguesve të popullatave, vlerësimet e dobësive).

Mbishfrytëzimi i fondit të peshqve ushtron trysni mbi sektorin për të gjetur rrugë të tjera për rritjen e fitimit dhe krijimin e vlerës. Novacioni dhe kërkimi mund të çojnë në një shfrytëzim më të mirë të peshkut të kapur dhe gjetjes së mënyrave të reja, më të vlefshme për përdorimin e produktit. Vendosija e kufizimeve për ditët e peshkimit mund ta shtyjë industrinë të vendosë më shumë theksin te prodhimet me vlerë më të lartë dhe te përftojë më shumë vlerë nga nënprodukte që, deri më tash, janë përdorur si ekstrakte peshku për ushqimin e kafshëve. Shqipëria është një nga ato pak vende të Mesdheut së cilës i mungojnë tregje moderne të shitjes me shumicë të peshkut. Për të rritur fuqinë tregtuese të prodhimit sektorit të shkallës së vogël, qeveria mund të zgjedhë të krijojë tregje elektronike për ankandin e peshkut. Po kështu, qeveria mund të forcojë rolin e Organizatave të Tregtimit të Peshkut (OTP), me qëllim që ato të luajnë një rol më të madh në tregtimin e prodhimit të anëtarëve të tyre e të ndihmojnë për funksionimin e tregjeve elektronike të ankandit të peshkut.

Po të hedhim sytë nga mundësitë e rritjes në të ardhmen, Shqipëria është e mirëpozicionuar për të ndjekur një strategji 'blu' për zhvillimin e akuakulturës, që po popullarizohet gjithnjë e më shumë në mbarë botën. Në të njëjtën kohë, ajo ka më pak avantazh konkurrues me peshkun e kapur, pasi shumë vende kultivojnë të njëjtat specie në Adriatik. Afërsia e Shqipërisë me tregjet evropiane dhe aziatike dhe numri në rritje i konsumatorëve etikë, që shqetësohen për qëndrueshmërinë, paraqesin mundësi për nxitjen e klasifikimit 'Eko', 'bio', ose 'organike' dhe zgjerimin e skemave të tregtimit të sektorit privat. Këta faktorë krijojnë një mjedis social-ekonomik të favorshëm për zbatimin e strategjisë së ekonomisë blu. Përveç kësaj, krijimi i një kapaciteti me vlerë të shtuar për përpunimin e peshkut mund të rritë mundësitë e punësimit në sektor e të përmirësojë efektin ekonomik të grupimeve të biznesit. Për rrjedhojë, politikat publike për zhvillimin e akuakulturës dhe peshkimit do të duhet të konsiderojnë në mënyrën e duhur kontributin e shërbimeve të ofrimit të ushqimit. Ndërtimi i një emri marke kombëtare për akuakulturën 'blu' në Shqipëri është gjithashtu thelbësore për produktet e akuakulturës së gjelbër të prodhuara në vend, që ato të konkurrojnë në tregjet e huaja.

Zbatimi i konceptit të grupimeve detare është premtues. Grupimet detare mund të çojnë në një mori përfitimesh, mbështetur në lidhjet horizontale brenda dhe ndërmjet sektorëve, bizneseve, teknologjisë, botës universitare dhe organizmave publike. Ka mundësi interesante që vijnë nga peshkimi për argëtim dhe turizmi i peshkimit. Një strategji për ta shndërruar peshkimin për argëtim në një element kryesor të përpjekjes së përgjithshme për të ristrukturuar biznesin e peshkimit në mënyrë të qëndrueshme mund të jetë një instrument i fuqishëm, si për menaxhimin e qëndrueshëm të burimeve, ashtu edhe për zhvillimin ekonomik vendas. Nëse zhvillohen, këto mundësi ka gjasë të krijojnë më shumë të ardhura sesa peshkimi artizanal aktualisht. Për të realizuar mundësitë që paraqet peshkimi në ujërat e brendshme dhe akuakultura, Shqipërisë do t'i duhen regjime menaxhimi të mbështetura nga studime. Vendi mund të ndjekë shembujt e vendeve të zhvilluara për ngritjen e Fondit Kërkimor për Peshkimin dhe Akuakulturën (FKPA), i cili do të nxiste novacionin dhe do të trajtonte sfidat e sektorit.

Sektori i peshkimit është i ekspozuar ndaj efekteve të tërthorta të pandemisë COVID-19, ndryshimit të kërkesës konsumatore dhe qasjes në tregut e problemet logjistike të shkaktuara nga transporti dhe shtrëngimi i rregullave në kufi. Kjo, nga ana tjetër, mund të cenojë peshkatarët dhe jetesën e tyre, si dhe sigurinë e ushqimit dhe ushqyerjen e popullsisë që mbështetet te prodhimi i peshkut. Në disa vende, perceptimet e pasakta lidhur me sigurinë ushqimore kanë sjellë rënie çmimesh dhe humbje ekonomike. Një gamë e plotë masash publike mund të rreken të mbrojnë humbjen e vendeve të punës në forcën e punës, të mbështetin shpërndarjen e produkteve të peshkut nga pika e prodhimit te konsumatorët dhe të mbrojnë zinxhirët e

furnizimit. Kërkesa në rënie nga hotelet dhe bizneset e ofrimit të ushqimit mund të çojë në mbyllje të pjesëshme të bizneseve dhe një papunësi më të lartë.

(ii) Turizmi bregdetar dhe nautik

Natyrë e virgjër shqiptare dhe traditat e pasura kulturore do të vijojnë të japin kontribut të jashtëzakonshëm në vlerën e turizmit bregdetar dhe detar. Ato përbëjnë një mundësi të spikatur për ta paraqitur bregdetin shqiptar si një destinacion origjinal, të larmishëm dhe të pastër. Aktualisht, industria e turizmit bregdetar në Shqipëri varet kryesisht nga turizmi i plazhit. Edhe pse turizmi i plazhit dhe veprimtaritë e tjera bregdetare kanë përjetuar zhvillime pozitive gjatë viteve të fundit, fusha si turizmi detar, turizmi i lundrimit me barkë dhe jahte, zhytja, peshkimi për argëtim dhe sporte të tjera ujore kanë ende mundësi zhvillimi. Në vitin 2015, ujërat shqiptare u vizituan nga 1 177 jahte të vogla e të mëdha. Në vitin 2019, Saranda, një nga destinacionet kryesore, regjistroi 1 650 vizita nga barkat.

Një problem që pengon zhvillimin e industrisë së turizmit nautik në periudhën afatshkurtër është mungesa e ofertave të diversifikuara për lundruesit, përdoruesit e jahteve dhe turistët e tjerë detarë. Kësisoj, edhe nëse infrastruktura për lundrimin me jaht dhe barkë ekziston, pa patur itinerare dhe veprimtari tërheqëse sa duhet, sektori i turizmit detar do të humbasë mundësinë për këtë tip vizitori. Edhe pse infrastruktura në ndërtim është problem për momentin, Shqipërisë i duhet gjithashtu të rritet përmes përmirësimit të segmenteve të turizmit me bazë detare dhe lidhjes së këtyre ofertave me turizmin në brendësi të vendit. Kjo do të ndihmonte për të krijuar kërkesë, me qëllim që, përpara se të arrihet një tavan rritjeje, infrastruktura të jetë gati të përballojë rritjen e mëtejshme.

Aktualisht, infrastruktura detare në Shqipëri ka kapacitet të kufizuar dhe nuk mbështet potencialin për turizëm nautik që ka vendi. Vendi ka 354 vende ankorimi dhe ato nuk përfshijnë vendankorimet ditore. Kjo është vetëm 0,5% e numrit të përgjithshëm të vendankorimeve në basenin e detit Adriatik (76 467). Nga përlogaritjet, duhet të ketë midis 700 dhe 1 050 vendankorimeve ose, së paku, një rritje me dyfish, nga 350 në 700. Nëse Shqipëria do të ndjekë shembullin e fqinjit të saj, Malit të Zi, numri i vendankorimeve duhet zgjeruar me 1 000. Këto shifra janë vlerësime, pasi të dhënat statistikore të vlefshme nga portet e Shëngjinit, Durrësit, Vlorës dhe Sarandës janë të kufizuara dhe nuk mbështetin një analizë të plotë të tregut. Një vlerësim i kujdesshëm i alternativave të zhvillimit duke përdorur Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis dhe analizën kosto-përfitim të zhvillimeve detare do të ulte rrezikun e ndërtimit të kapaciteteve përtej nevojës dhe do të forconte kthimin e mundshëm të investimit si për projektet publike, ashtu edhe për ato private.

Industria e jahteve paraqet një mundësi ekonomike unike për vendin. Vija bregdetare e Shqipërisë pozicionohet përgjatë shtigjeve mjaft të rrahura të lundrimit, ndaj ka mundësi për një treg shumë më të madh të turizmit nautik, që shkon shumë përtej vizitave dyditore në një port të vetëm, siç ndodh aktualisht. Për të shfrytëzuar përfitimet e përhapura ekonomike të turizmit nautik, objektivi i përgjithshëm duhet të jetë hartimi i një strategjie njëjavore ose dyjavore, 'Të lundrosh në Shqipëri', përveç strategjisë aktuale 'Të lundrosh në Shqipëri' dhe, pak nga pak, tërheqja e ndalesave nga barka më të mëdha. Përveç të ardhurave që krijohen nga servisi i drejtpërdrejtë, turizmi nautik mund të krijojë një numër të madh përfitimesh të tërthorta në punësim dhe të ardhura. Për të patur sukses në tregun e turizmit nautik, duhet të ketë rregulla efektive dhe shërbime ndihmëse të sofistikuar, si riparim barkash, ndërlidhje transporti dhe alternativa argëtimi. Zhvillimi i një grupi shërbimesh fundore, që mbështetin sektorin me teknologji informacioni dhe komunikimi (TIK), trajnim dhe shërbime profesionale do të mundësonin konkurrueshmërinë në këtë treg. Qeveria duhet të luajë dy role në procesin e ndërtimit dhe administrimit të infrastrukturës së re. Asaj do t'i duhet të identifikojë zonat për portet e mundshme dhe/ose infrastrukturë tjetër për jahtet dhe të lehtësojë ndërtimin e tyre. Po kështu, ajo duhet të rregullojë veprimtaritë që sjell ky zhvillim. Ndërtimi fizik dhe menaxhimi i porteve, ankorimet sezonale, pontonet dhe mjediset e riparimit mund t'i lihen sektorit privat.

Një qasje përbashkuese e ekonomisë blu do të bënte që turizmi nautik të nxitë ekonominë dhe të sigurojë qëndrueshmëri ekologjike e sociale. Edhe pse natyra dhe traditat e pasura kulturore do të vazhdojnë të kontribuojnë në shkallë të jashtëzakonshme në vlerën e turizmit detar, ka një mundësi të dukshme që bregdeti shqiptar të ketë imazhin si destinacion origjinal, i larmishëm dhe i pastër, që ofron një mori veprimtarish në sektorin e turizmit ujqor dhe argëtimit, përfshi turizmin e peshkimit. Ofrimi i infrastrukturës për jahtet është një sfidë që duhet zgjidhur në mënyrë afatshkurtër e afatgjatë, për të përmbushur objektivat e qeverisë, që mund të përmbushen më së miri duke mbajtur parasysh mundësitë e shumta të ekonomisë blu.

Ndikimi i pandemisë aktuale globale në transportin detar dhe ndërlidhjen portuale në rajonin mesdhetar është ende duke u vlerësuar⁵. Edhe pse shumica e porteve funksionon plotësisht për aktivitetin e ngarkesave të mallrave, ato janë mbyllur ose kanë kufizuar funksionet për mjetet lundruese të pasagjerëve, veçanërisht, kroçerat. Në mjaft raste, qeveritë dhe autoritetet portuale kanë miratuar rregullore dhe kufizime sigurie për lëvizjen e ekuipazheve të anijes, drejtuesve të kamionëve dhe të tjerëve që kanë nevojë të hyjnë në mjediset e portit. Organizata e për Turizëm Botëror e Kombeve të Bashkuara (OTBKB) paralajmëron se në vitin 2020, mbërritjet ndërkombëtare të turistëve mund të bien me 60% deri në 80%. Kjo vë në rrezik 100-120 milionë vende pune dhe mund të çojë në humbje të eksporteve që shkojnë nga 805 miliardë euro në 1,06 trilionë euro⁶. Vendet po kërkojnë të orientohen për mënyrën se si të menaxhojnë shqetësimet lidhur me problemet humanitare, të sigurisë dhe punësimit që kanë të bëjnë me komunitetin e anijeve. Vende të ndryshme kanë nisur zbatimin e një sërë procedurave të sigurisë për të ulur rrezikun e infeksionit mes anëtarëve të ekuipazhit dhe punonjësve që punojnë në tokë. Hartimi i planeve të “kthimit në punë” do të ketë nevojë për procedura të reja qeveritare për COVID-19-ën, përfshirë kthimin e sigurt në kushtet e punës (masat e higjienës dhe distancës sociale), kalimin nga proceset me letër tek ato digjitale dhe orientim të qartë se si do të ndryshojnë protokollat e portit në botën pas pandemisë. Në periudhën pas rimëkëmbjes, Shqipëria duhet të mbështetë sektorin privat, që ai të dijë si do të funksionojë në një mjedis pas COVID-19-ës. Kjo do të thotë të sigurohet që stabilimentet turistike të kenë qasje në mjediset e riciklimit të plastikës, për të qenë në përputhje me kërkesat sanitare e të sigurisë së Organizatës Botërore të Shëndetësisë. Po kështu, qeveria mund të ndihmojë bizneset e turizmit të identifikojnë burime të reja e të larmishme të ardhurash. Qasja në teknologji që mundësojnë shtrirjen e tregut tradicional dhe jotradicional do ta ndihmojnë industrinë e turizmit në harkun kohor afatshkurtër deri afatmesëm. Me rëndësi është gjithashtu disponibiliteti i financave për t’u përgatitur e për t’iu përgjigjur nevojave të tregut të turizmit pas COVID-it.

(iii) Ndotja detare dhe plastika

Shqetësimet mjedisore janë një pjesë kyçe e Strategjisë së Turizmit Blu të vendit. Nevojitet mbështetje për t’u siguruar që sektori i turizmit të prodhojë më pak mbetje plastike. Mund të zbatohen stimuj që do të bënin që burimet të përdoshin me efikasitet, si dhe politika publike e novacione të sektorit privat për të ulur nivelet e mbetjeve plastike.

Edhe pse Shqipëria nuk është kontribuesja më e madhe në problemin e ndotjes plastike në basenin adriatikojonian, ajo renditet lart për përhapjen e plastikës në mjedisin natyror, me 20 kg për person. Një sondazh rajonal i vitit 2018 për mbetjet detare ([Vlachogianni et. al., 2018](#)), ku morën pjesë edhe shtatë vende të tjera: Shqipëria, Bosnje-Hercegovina, Kroacia, Greqia, Italia, Mali i Zi dhe Sllovenia, tregoi se mbetjet nga aktivitetet në tokë (48,9%) ishin shumë më të mëdha sesa mbetjet nga aktivitetet në det (7,8%). Sipas këtij studimi, Shqipëria renditej e dyta nga shtatë vendet për pastërtinë e plazheve (0.22 objekte për m²), pas Bosnje-Hercegovinës (0,17 objekte për m²). Në vitin 2019, u krye një vlerësim më vete nga Fondi Botëror i Natyrës (WWF), bazuar në përqindjen e mbetjeve të patrajtuara plastike, si përqindje e të gjitha rrymave të

⁵ Shoqata Ndërkombëtare e Porteve dhe Limaneve (IAPH), Programi i qëndrueshmërisë së porteve në botë.

⁶ OTBKB. 2020. Barometri Botëror i Turizmit, maj 2020 – Vëmendje e veçantë mbi ndikimin e COVID-19-ës.

mbetjeve dhe e renditi Shqipërinë të tretën midis vendeve mesdhetare që kanë keqmenaxhuar mbetjet e ngurta (73% e të gjitha mbetjeve e keqmenaxhuar), pas Malit të Zi (95%) dhe Egjiptit (93%).

Ashtu si vendeve të tjera mesdhetare, Shqipërisë i mungojnë sistemet efektive të menaxhimit të mbetjeve në përgjithësi, jo vetëm të mbetjeve plastike. %Pak më shumë se 30% të popullsisë së vendit nuk i ofrohen shërbime të menaxhimit të mbetjeve. Infrastruktura e mbetjeve nuk mjafton për të mbuluar të gjithë vendin. Përveç këtyre hendeqeve, nuk ka ndarje të mbetjeve në burim dhe zbatimimi i përgjegjësive së zgjeruar të prodhuesit apo skemave të rimbursimit të depozitave, që parashikohen me ligj, është vonuar. Pjesa më e madhe e mbetjeve të ngurta bashkiake, përfshirë ambalazhimet/mbetjet plastike hidhen në venddepozitime ose në vende të vjetra të grumbullimit të mbeturinave dhe, shpesh, hidhen në mënyrë të paligjshme në gryka lumenjsh apo liqene.

Shqipëria ka nivel të ulët riciklimi të mbetjeve plastike, me rreth 5% të mbetjeve të përgjithshme (166 000 kg në vitin 2016). E gjithë kjo tregon nevojën për menaxhimin më efektiv të mbetjeve detare. Me 60% të popullsisë shqiptare që jeton në zonat bregdetare, pasojat e ndërtimeve intensive, turizmi bregdetar në rritje dhe një menaxhim i pamjaftueshëm i rrymave të mbetjeve mund të çojë në përkeqësimin e cilësisë së mjedisit detar dhe bregdetar. Ndërkohë që ekonomia shqiptare vijon të rritet, është jetike që të gjenden rrugë për të ulur ndotjen plastike.

Mbetjet detare mund të ndikojnë në funksionimin e sektorëve detarë si turizmi, peshkimi dhe anijet dhe mund të shkaktojnë humbjen e burimeve të vlefshme. Një vlerësim i shpejtë i mbështetur në ekstrapolim të dhënave nga studimet ekzistuese për Mesdheun (p.sh. Vlachogianni, T., 2017) dhe duke përdorur metodologjitë e Organizatës për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ekonomik dhe Grupit të Bankës Botërore tregon se humbja e përlogaritur ekonomike për shkak të mbetjeve detare në vitin 2017 mund të jetë 0,34 milionë euro për peshkimin, 1,74 milionë euro për flotën e peshkimit dhe në kufirin e 1,73 deri në 5,62 milionë eurove për pastrimin e plazhit. Pasojat e mundshme të mbetjeve detare në bashkitë bregdetare përfshijnë humbjen e vlerës së kënaqësisë dhe kosto të drejtpërdrejta ekonomike, për shkak të rreziqeve të shëndetit publik, mundësi më të pakta argëtimi, reklamë dhe imazh i keq, kosto për pastrimin e plazheve dhe kosto asgjësimi. Po kështu, ka edhe kosto të fshehta që lidhen me padi ligjore dhe ulje të të ardhurave. Plazhet e ndotura mund të shkurajojnë turistët, çka sjell humbje të të ardhurave për bizneset lokale. Copërat e plastikës detare mund të kufizojnë zënien e peshkut dhe të bllokojnë motorët e barkave dhe rrjetat e peshkimit, duke çuar në ndërprerjen e veprimtarive të peshkimit. Sektori publik është prekur nga kostoja e lartë dhe barra administrative që shoqëron ndotjen nga mbeturinat, përfshirë pastrimet, zbatimin e masave parandaluese dhe kostot e trajtimit.

Kohët e fundit, Shqipëria ka marrë masa për të trajtuar problemin në rritje të Plastikës Njëpërdorimshe (PNjP). Plani kombëtar i veprimit i vendit, 'Shqipëria pa plastikë – vendi i parë evropian pa qese plastike' (2019–2021), vendosi ndalimin e qeseve plastike me peshë të lehtë dhe disa PNjP-ve. Plani i referohet përdorimit të mjeteve dhe masave ekonomike për të shkurajuar përdorimin e PNjP-ve dhe për të nxitur produkte alternative (p.sh., plastika e biodegradueshme nga algat), që janë më miqësore me mjedisin. Aktualisht, Shqipëria nuk ka politikë për mikroplastikën. Mbetjet plastike janë më të ndërlikuara sesa thjesht një problem menaxhimi i mbetjeve e, për pasojë, duhet një qasje e integruar që mbështetet në 'analizën e zinxhirit të vlerës', për të trajtuar grumbullimin e mbetjeve dhe uljen e përdorimit. Efektet e mundshme ekonomike dhe shoqërore të kalimit të planifikuar në një vend 'pa plastikë' duhen marrë në shqyrtim, sidomos sa u takon tregtarëve me pakicë, të cilët janë pjesë e zinxhirit të vlerës së mbetjeve plastike. Ka një mori mundësish të pashfrytëzuara në zinxhirin e furnizimit plastik, që mund të ulin mbetjet plastike e të inkurajojnë ekonominë qarkulluese.

Aktorët kryesorë në zinxhirin e vlerës së plastikës në Shqipëri përfshijnë prodhuesit/eksportuesit e polimereve, konvertuesit e plastikës, furnitorët e mbetjeve, administratën/shoqëritë e menaxhimit të mbetjeve dhe ricikluesit e plastikës. Më shumë se 500 punonjës janë angazhuar në konvertimin e plastikës së ricikluar në

vend, 1 500 punonjës janë të përfshirë në konvertimin e lëndës së parë të importuar dhe rreth 500 punonjës janë punësuar nga kompani të tjera riciklimi. Vlerësohet se 12 000–16 000 individë,⁷ kryesisht nga komuniteti rom, janë të përfshirë në grumbullimin informal të mbetjeve të riciklueshme plastike nga koshat publike të mbeturinave dhe bizneset. Kontributi në buxhetin e shtetit i industrisë plastike që punon me lëndë të ricikluara në vend ishte 2 927 900 euro (përfshirë sigurimin shoqëror dhe shëndetësor, tatimin mbi të ardhurat, tatimin mbi vlerën e shtuar, tatim-fitimin dhe taksën mbi dividendin), që përbën 20% të kontributit të përgjithshëm të industrisë së plastikës në buxhetin e shtetit. Shoqëritë e riciklimit në Shqipëri kanë investuar rreth 66 milionë dollarë amerikanë për riciklimin mekanik.

Shqipëria duhet të krijojë instrumente efektive dhe efikase për të përdorur më pak, ripërdorur më shumë dhe ricikluar pjesën e mbetur. Kjo mund të bëhet në shumë mënyra: përmes masave të tregut për të ndryshuar sjelljen e konsumatorëve dhe prodhuesve dhe lëndët që ata përdorin, si dhe për ta bërë riciklimin më tërheqës ekonomikisht. Që riciklimi të bëhet më tërheqës ekonomikisht, çelësi është përqendrimi tek i gjithë zinxhiri i vlerës, për të mundësuar riciklim të cilësisë së lartë dhe për të ruajtur vlerën e plastikës gjatë riciklimit. Përmirësimi i riciklimit të plastikës do të kërkojë një transformim përgjatë gjithë zinxhirit të vlerës, nga prodhimi i lëndës së parë, krijimi i produktit, grumbullimi, trajtimi në fund të jetëgjatësisë, riciklimi, deri në tregun e lëndëve dytësore. Disa nga masat që nxitin qarkullueshmërinë mund të përfshijnë harmonizimin e kostos së depozitimit në venddepozitim dhe djegies me kostot e riciklimit; vendosja e taksave dhe tarifave mbi produktet për të shkurajuar konsumin e disa produkteve; skemat e depozitave të rimbursimit; caktimi i përgjegjësisë financiare e logjistike të prodhuesve për të trajtuar mbetjet nga ambalazhimet; vendosja e tarifave dhe gjobave më të larta për ndotjen nga mbeturinat. Të gjitha këto masa do të ndihmonin për të shkurajuar sjellje që çojnë në përhapjen e plastikës në mjedis.

Fushat ku mund të bëhen përmirësime të mëtejshme janë vendosja e rregullave më të forta, si ligji për mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja dhe dëmtimi.⁸ Ligji përmban dispozita për mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja e shkaktuar prej aktiviteteve të njeriut në det dhe në zonat bregdetare. Konkretisht, ai synon të parandalojë veprimtaritë që ndikojnë në cilësinë e ujit, transformojnë burimet detare dhe bregdetare dhe dëmtojnë florën e faunën dhe shëndetin e njeriut. Organizimet institucionale për miratimin e këtyre masave janë tashmë në fuqi, edhe pse ka luhajtje në rezultatet e zbatimit, që mbeten përgjithësisht një sfidë. Kufizimet kryesore institucionale dhe financiare përfshijnë burimet e pamjaftueshme dhe mungesën e kapacitetit të burimeve njerëzore, si dhe planifikimin financiar efektiv. Megjithatë, ligji nuk është i harmonizuar me Direktivën e BE-së për Strategjinë Detare dhe, aktualisht, nuk mbështet objektivin e arritjes së Statusit të Mirë Mjedisor (SMM) për ujërat detare të Shqipërisë. Ligji nuk ka parashikime për planifikimin hapësinor detar (PHD), që përmendet në Direktivën 2014/89/EU, e cila ende nuk është miratuar në legjislacionin shqiptar. Vendimi për administrimin e ujërave të larjes (2010) është përfshirë në Direktivën e ujërave të larjes 2006/7/EC. Monitorimi i cilësisë së ujërave të larjes po zbatohet në shkallë vendi, edhe pse është ende fillimi kur vjen fjala te profilizimi i ujërave të larjes, vrojtimi i rreziqeve cianobakteriale dhe sigurimi i pjesëmarrjes publike. Pavarësisht përparimit të vazhdueshëm në përmirësimin e cilësisë së ujërave të larjes, Shqipëria sërish u rendit e parafundit për ujërat e larjes me cilësi të shkëlqyer në Evropë në vitin 2019, sipas raportit të fundit të Agjencisë Evropiane të Mjedisit.

Duke qenë se Shqipëria aspirojnë të bëhet një destinacion ‘i pastër dhe i gjelbër’, kalimi në ekonominë qarkulluese do të sjellë përfitime të shumëfishta si për sektorin publik, ashtu edhe atë privat. Investimi më i madh i Shqipërisë në infrastrukturën e menaxhimit të mbetjeve është në shkallën më të ulët të piramidës së hierarkisë së mbetjeve, duke u përqendruar te vendet për hedhjen e plehrave, si venddepozitimet dhe impiantet e djegies. Një ekonomi qarkulluese ka mundësinë të përmirësojë punën e industrisë dhe të ulë

⁷ Shoqata shqiptare e Konvertuesve të Plastikës (APKA).

⁸ RSh, Ligji Nr. 8905, datë 6.6.2002.

kostot. Kostot e menaxhimit të mbetjeve mund të bëhen optimale me anë të investimit në novacion dhe teknologji, për të pakësuar, zëvendësuar, ripërdorur, ricikluar dhe riprodhuar. Shqipëria duhet të orientohet drejt politikave që e vënë më shumë theksin te përdorimi i stimujve ekonomikë për parandalimin si hap i parë, me qëllim që të jetë në gjendje të përmbushë objektivat e saj për vitin 2035. Ajo duhet të rritë mbulimin e shërbimeve të menaxhimit të mbetjeve nga 69% (2016) deri në 100% të popullsisë dhe të riciklimit të ambalazheve plastike në 22,5% sipas peshës. Do të duhen përpjekje të mëtejshme për të mbyllur venddepozitimet dhe gropat e plehrave që nuk përputhen me standardet dhe për të rritur grumbullimin e ndarë të rrymave të ndryshme të plehrave dhe për të ulur mbetjet biologjike.

Edhe pse heqja e mbetjeve plastike është thelbësor, problemi nuk mund të zgjidhet pa parandalimin e kësaj ndotjeje si fillim. Masat parandaluese duhet të angazhojnë prodhuesit e mbetjeve si pjesë të zgjidhjes. Për shembull, sektori i turizmit duhet inkurajuar të prodhojë më pak mbetje plastike dhe të bëhet pjesë e zgjidhjes. Masat mund të përfshijnë rregulla dhe qasje të buta për të stimuluar sektorin privat që të prodhojë më pak mbetje plastike. Po ashtu, është me rëndësi që edhe qeveria ta mbështetë novacionin nga sektori privat, që zbaton qasje e teknologji që pakësojnë mbetjet plastike. Për shembull, programe të posaçme certifikimi mund të vlerësojnë stabilimentet turistike që veprojnë në përputhje me disa kushte e standarde, që është instrument efektiv marketingu. Në disa vende, firmat që punojnë në përputhje me disa standarde 'të gjelbra' gëzojnë përfitime të veçanta kur marrin pjesë në panaire tregtare. Cilado qofshin masat, përfshirja e sektorit privat në këto zgjidhje është jetike.

Degradimi i mjedisit detar mbetet shqetësues ndërkohë që rritjet e trafikut detar dhe shkaqet që sjellin mbetjeve detare nuk janë trajtuar. Ulja e pasojave të ndotjes plastike detare ende nuk është pjesë e Programit Kombëtar për Monitorimin Mjedisor në Shqipëri. Për arritjen e objektivit të tij për uljen e ndotjes detare, vendi duhet të kuptojë shkallën aktuale të problemit të ndotjes plastike. Kjo do ta lejojë të përcaktojë objektivat ku duhet të synojë dhe të kuptojë cilat janë qasjet më të mira për zgjidhjen e problemit. Problemet që shoqërojnë ndotjen plastike vetëm sa do të përkeqësohen, duke parë rritjen e aktivitetit të njeriut dhe ndërtimeve në zonat bregdetare. Miratimi i masave të qarta politike për zbutjen e rreziqeve ekonomike, sociale, shëndetësore dhe mjedisore të shkaktuara nga ndotja plastike do të rritin shanset e Shqipërisë për të krijuar një industri të suksesshme të turizmit detar.

Ndikimi i COVID-19-ës dhe masat vijuese të marra nga qeveritë në mbarë botën kanë ngritur disa pikëpyetje të forta rreth ndotjes plastike. Gjatë pandemisë është parë një rritje e ndjeshme e përdorimit të PNJP-ve, si doreza, maska dhe mjete mbrojtëse personale. Për shembull, qeset plastike me doreza njëpërdorimshme mund të jenë aktualisht një alternativë më e sigurt sesa qese të ngarkuara me virus që ripërdoren e mund të kontribuojnë për përhapjen e virusit korona. Megjithatë, mbetjet plastike spitalore nga MMP-të të kontaminuara me koronavirus nuk janë të riciklueshme dhe mund të shkaktojnë rritje eksponenciale të krijimit të ndotjeve plastike për t'u djegur. Për rrjedhojë, masat për të mbledhur dhe dekontaminuar në mënyrë të sigurt mjetet e përdorura plastike përbëjnë shqetësim. Shqipërisë mund t'i duhet të ndërmarrë një përpjekje të përqendruar për të hartuar praktika të administrimit të mbetjeve mjekësore e të rrezikshme, duke pasur parasysh që vëllimi këtyre mbetjeve do të rritet. Forcimi i kuadrit të politikave të menaxhimit të mbetjeve mjekësore dhe të rrezikshme duhet vënë si përparësi. Punonjësit në ekonominë informale – mbledhësit e plehrave, konkretisht – janë veçanërisht të ekspozuar ndaj pandemisë. Bizneset duhet të përfshijnë shprehimisht dhe në mënyrë të mirëmenduar mbështetje për mbledhësit e mbeturinave në masat e tyre për t'iu përgjigjur COVID-19-ës, duke u siguruar MMP, duke i lidhur me burimet ushqimore dhe komunitare dhe duke siguruar që të kenë qasje në sistemet formale të kujdesit shëndetësor.

Rekomandime kryesore për realizimin e potencialit të Shqipërisë për ekonomi blu

Mbështetur në analizën e mësipërme, janë formuluar rekomandimet kryesore për reformat dhe investimet me përparësi si bazë informimi për planet e ardhshme të Shqipërisë. Këto rekomandime zërthehen më në hollësi në raport.

(i) Kuadri i zhvillimit të ekonomisë blu

- Të zgjerohet baza e njohurive dhe të zbatohet një bashkërendim ndërsektorial për planifikimin dhe monitorimin e sektorëve detarë me planifikimin hapësinor detar
- Të përmirësohet menaxhimi i ZMD-ve ekzistuese dhe të zgjerohen zonat nën konservim
- Të nxiten mundësitë e investimit në sektorët e ekonomisë blu – me një Qendër Novacioni të Ekonomisë Blu, përfshi sektorin privat dhe Plan Investimesh të Ekonomisë Blu

(ii) Peshkimi, akuakultura dhe prodhimet e detit

- Të zgjerohet përqindja e tregut dhe të krijohet një markë 'Shqipëria blu', që të konkurrojë më vendet fqinje
- Të çlirohet potenciali i rritjes së akuakulturës në Shqipëri, duke nxitur novacionin dhe investimet, në përputhje me Paktin e Gjelbër Evropian
- Të trajtohet menaxhimi joefektiv i peshkimit dhe të reformohet në përputhje me përparësitë e Strategjisë së Peshkimit dhe rekomandimet e anëtarësimit në BE
- Të plotësohen mangësitë shkencore për burimet detare dhe të shtohet kërkimi dhe mbështetja shkencore për sektorin
- Të përmirësohet fuqia në treg e peshkatarëve përmes organizatave më të forta të peshkatarëve dhe një platforme elektronike ankandi
- Të përfitohet nga tregu lokal për të rritur konsumin e brendshëm të peshkut

(iii) Turizmi blu

- Të trajtohen aspektet rregullatore dhe të zbatimit në mënyrë tërësore dhe të krijohet një kuadër favorizues për investimet e sektorit privat
- Të nxitet zhvillimi i grupimeve detare (ose 'blu') për nxitjen e turizmit nautik të Shqipërisë
- Shfrytëzimi i mundësive të rritjes të sektorit nautik, duke përmirësuar infrastrukturën kritike dhe elementët që bëjnë të mundur pjesëmarrjen e sektorit privat

(iv) Mbrojtja e mjedisit detar nga ndotja plastike

- Të mbyllen hendeqet ekzistuese të politikave dhe rregulloreve lidhur me ndotjen e plastikës detare
- Të forcohet zbatimi i sistemeve të menaxhimit të mbetjeve të integruara, për të parandaluar përhapjen e plastikës
- Të hidhen themelet për kalimin në një ekonomi qarkulluese, për të parandaluar ndotjen plastike

Çuarja përpara e ekonomisë blu do të kërkojë investim në infrastrukturë, konservim, kërkim dhe zhvillim, kapacitete njerëzore dhe institucionale, si dhe ndarje të informacioneve dhe shtim të njohurive. Ka burime të ndryshme për të financuar investimet për të cilat Shqipëria ka nevojë, me qëllim që të përcaktojë kursin e saj drejt një ekonomie blu dhe të trajtojë çështjet e ngutshme të diskutuara në këtë raport. Duke pasur parasysh rëndësinë e ekonomisë bregdetare, qeveria mund të marrë në konsideratë caktimin e një përqindjeje më të madhe nga buxheti i saj për nismat e ekonomisë blu, të cilat synojnë të forcojnë funksionimin e sektorit detar dhe të sigurojnë që Shqipëria të mbetet tërheqëse si destinacion 'i pastër dhe i gjelbër' në Mesdhe. Duke marrë parasysh rreziqet në rritje të katastrofave natyrore dhe ndryshimeve të klimës, mund të ketë një mundësi për të rivlerësuar kostot oportune të rritjes së rezistencës së vijës bregdetare. Hartimi i një programi dhe plani veprimi për ekonominë blu mund të krijojë hapësirë për Shqipërinë të angazhojë më shumë

financime për zhvillimin e kësaj ekonomie. Ngritja e kapaciteteve për planifikimin e investimeve sektoriale dhe për hartimin e projektpropozimeve me cilësi të lartë, të mbështetura në kërkime serioze, do të krijonte mundësi të reja për të mbyllur hendeqet në financimin e projekteve “blu” me përparësi të lartë.



Hyrje

Shqipëria është një vend unik, i bekuar me plazhe të virgjëra, peizazh mahnitës e një trashëgimi të pasur kulturore. Bregdeti i vendit është një pjesë jetike e ekonomisë së tij kombëtare, ndërkohë që, në vitin 2017, bashkitë bregdetare shënuan një kontribut prej 37% në PBB (AKPT 2016). Qeveria shqiptare (QSh) aspiron të hartojë një plan të integruar e të qëndrueshëm, për të rritur kontributin ekonomik të burimeve të bregdetare dhe detare. Edhe pse ekonomia blu është koncept relativisht i ri në Shqipëri, ai është kthyer në objektiv politik, pjesërisht për shkak të bisedimeve të pritshme për anëtarësimin e Shqipërisë në BE. Qeveria shqiptare është kështu plotësisht e vetëdijshme për rolin që duhet të luajë për të shfrytëzuar potencialin e ekonomisë blu.

Objekti i këtij raporti është të plotësojë hendeqet në njohuri dhe të përqendrohet te vizioni i Shqipërisë për ekonominë blu, në kontekstin e objektivit që ka vendi për t'u anëtarësuar në BE. Dy sektorët më të rëndësishëm lidhur me këtë janë peshkimi dhe turizmi. Të dy sektorët janë të konsoliduar dhe ofrojnë kthimin më të madh të mundshëm mbi investimin kur vjen fjala tek ekonomia blu.

Ky raport përqendrohet kryesisht te sektorët detarë dhe shkalla në të cilën mund të identifikohen dhe maten efektet e tërthorta fillestare e fundore të këtyre sektorëve. Gjetjet dhe rekomandimet në këtë raport mbështeten në analizën e informacioneve që janë kryesisht të vlefshme nga burime publike dhe materiale të botuara. Po kështu, raporti ka shfrytëzuar tre studime mbi turizmin nautik, peshkimin dhe ndotjen detare, që u përgatitën si kontribute për diskutimin e politikave mbi ekonominë blu. Megjithatë, analiza ka kufizime të caktuara në gjerësinë e thellësinë e saj, për shkak të përdorimit të të dhënave dytësore. Këtu përfshihet informacioni teknik rreth investimeve të caktuara dhe përparësitë ku Shqipëria mund të përqendrohet për arritjen e objektivave të ekonomisë blu.⁹

Lexuesve, të cilëve u drejtohet ky raport janë politikëbërësit dhe vendimmarrësit nga institucionet e shumta që përfaqësojnë QSh-në, si Departamenti për Zhvillim dhe Qeverisje në Kryeministri, Ministria e Financave dhe Ekonomisë, Ministria e Turizmit dhe Mjedisit dhe Ministria e Bujqësisë dhe Peshkimit, si dhe partnerët dypalësh për zhvillim e partnerët nga Komisioni Evropian. I përqendruar në rrethanat specifike të Shqipërisë, raport propozon një listë alternativash për të zhvilluar industrinë detare dhe, si rezultat, për të përshpejtuar kalimin e vendit drejt ekonomisë blu.

Pandemia e COVID-19-ës ka nxjerrë në pah sa thellë mbështetet ekonomia e përgjithshme dhe jetesa e individit te përdorimi i burimeve natyrore. Edhe pse QSh-ja reagoi shpejt ndaj pandemisë, raporti thekson masat shtesë që mund të merren për forcimin e përpjekjes për rimëkëmbje. Këto masa përqendrohen në tri fusha: peshkimi, 'turizmi blu' dhe ndotja plastike detare dhe përfshijnë ndërmarrjet publike, private dhe bashkitë.

Përmbajtja e raportit organizohet në gjashtë kapituj. Kapitulli i parë vjen me një prezantim dhe përkufizim të ekonomisë blu dhe të idesë tërësore mbi të cilën ngrihet ajo. Kapitulli 1 deri në 4 përqendrohen te sektorët përkatës të ekonomisë blu dhe u kushtojnë vëmendje çështjeve të politikave që duhen zgjidhur, në mënyrë që Shqipëria të realizojë potencialin e saj të plotë. Kapitulli 2 mbulon kuadrin e zhvillimit për ekonominë blu, kapitulli 3 peshkimin, akuakulturën dhe prodhimet e detit dhe Kapitulli 4 turizmin nautik. Kapitulli 5 shqyrton lidhjen midis cilësisë së mjedisit detar e bregdetar në Shqipëri, sidomos në raport me ndotjen plastike detare. Së fundi, Kapitulli 6 përqendrohet te reformat e nevojshme që Shqipëria të ndërtojë një model të fortë ekonomik që përfiton nga shfrytëzimi i qëndrueshëm i kapitalit blu të vendit.

⁹ Disa aspekte që lidhen me rolin e sektorit privat mbështeten te Diagnostikimi i Sektorit Privat të vendit (CPSD) që po kryhet nga Banka Botërore dhe Korporata Financiare Ndërkombëtare (IFC). CPSD-ja do të analizojë më thellë potencialin për turizmin blu dhe atë në brendësi të vendit për zhvillim dhe hapjen e vendeve të punës.

Kapitulli 1. Çfarë është ekonomia blu?

Pasuritë bregdetare janë motorët kryesorë të zhvillimit. Sërish, shumë vende në mbarë botën kanë përjetuar ndërtime masive në bregdet, që kanë ndikuar negativisht në cilësinë e mjedisit vendas (si në tokë, ashtu edhe në det), kanë prekur jetesën e komuniteteve lokale dhe përkeqësuar pasojat e ndryshimit të klimës. Nga problemet kryesore që kanë nevojë për zgjidhje efektive janë:

- Zbatimi i pamjaftueshëm i rregullave po minon peshkimin e qëndrueshëm dhe po sjell për pasojë mbishfrytëzimin e fondit të peshkut të egër dhe një industri të paqëndrueshme të akuakulturës.
- Efektet e një industrie në rritje të turizmit detar e bregdetar kanë sjellë një gamë pasojash negative, si shtim të gazrave të çliruara serrë, rritje të kërkesës për ujë, shtim të sasive të ujërave të zeza dhe mbetjeve të patrajuara dhe humbje në habitatet bregdetare dhe të biodiversitetit.
- Ndotja detare nga rritja e urbanizimit të zonave bregdetare ka shtuar numrin e burimeve ndotëse në tokë e në det, përfshirë transportin me anije dhe nga shfrytëzimi i burimeve detare.
- Zonat bregdetare janë gjithnjë e më të ekspozuara ndaj pasojave të ndryshimit të klimës, me komunitete që janë përherë e më pak në gjendje të kompensojnë emetimet e karbonit. Privatizimi i ekologjisë detare po kështu ka sjellë dëme afatgjata në habitate, si livadhet e algave dhe moçalet e algave

Këto probleme e kanë rritur ndërgjegjësimin e komunitetit shkencor, të politikanëve dhe publikut të përgjithshëm rreth problemeve me të cilat përballemi në përpjekje për të menaxhuar mjedisin tonë detar. Po ashtu, kjo ka sjellë një rikonceptim se si duhen trajtuar dëmet e shkaktuara në këto ekosisteme dhe pasojat vijuese në jetët e atyre që janë prekur nga politikat e paqëndrueshme ekonomike.

Kutia 1: Përkufizimi i konceptit të ekonomisë blu

“Ekonomia e qëndrueshme oqeanike shfaqet kur aktiviteti ekonomik është në ekuilibër me kapacitetin afatgjatë të ekosistemeve oqeanike në mbështetje të këtij aktiviteti dhe mbetet e fortë dhe e shëndetshme”. Në thelb, koncepti i ekonomisë blu është një tejqyrë, që shërben për të shquar dhe hartuar programet e politikave që përmirësojnë njëkohësisht shëndetin e oqeanëve dhe rritjen ekonomike, në përputhje me parimet e barazisë dhe përfshirjes sociale.”

Source: *The Economist Intelligence Unit. 2015.*

Koncepti i ekonomisë blu mbështetet në qasjen e integruar pjesëmarrëse, që përfshin shfrytëzimin dhe menaxhimin e qëndrueshëm të burimeve detare për shoqërinë në tërësi. Koncepti e ka zanafillën në udhëzimet e Agjencisë së Kombeve të Bashkuara për vitin 2030 dhe Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm (OZhQ), që përqendrohen te menaxhimi detar.

Duke pranuar se industria e peshkimit mund të nxitë zhvillimin e qëndrueshëm, OZhQ-të caktojnë një sërë qëllimesh të hartuara për të përmbushur një mori objektivash konservimi dhe qëndrueshmërie. Për shembull, OZhQ-ja 14¹⁰ nxit shfrytëzimin e përgjegjshëm të burimeve oqeanike dhe përfshin objektiva specifike që vendet duhet t'i ndjekin së bashku apo individualisht për të mbrojtur dhe shfrytëzuar burimet oqeanike në mënyrë të qëndrueshme.

Ka edhe shumë OZhQ të tjera që lidhen me konceptin e ekonomisë blu, në varësi të kontekstit specifik të vendit. QSh-ja konfirmon angazhimin e saj të plotë për zbatimin e Agjendës 2030 të Kombeve të Bashkuara, megjithatë, ajo ende duhet të harmonizojë politikat sektoriale, për të përmbushur OZhQ-në 14. Sipas Vlerësimit Kombëtar Vullnetar të Shqipërisë në vitin 2018, më pak se 25% e politikave janë harmonizuar për të përmbushur angazhimin e saj kombëtar.

Koncepti i ekonomisë blu e vendos theksin te vendet e punës dhe rritja e mundësive ekonomike që shfaqen kur hapësira detare menaxhohet në mënyrë të qëndrueshme. Tema qendrore e konceptit të ekonomisë blu

10 OZhQ 14: “Ruajtja dhe shfrytëzimi i qëndrueshëm i oqeanëve, deteve dhe burimeve detare për zhvillim të qëndrueshëm”.

është ndërlidhja. Aktorët e interesuar, publikë dhe privatë, duhet të punojnë me sektorët detarë. Kjo pasqyrohet në rëndësinë e lidhjes midis komuniteteve bregdetare dhe industrive detare. Ekonomia blu është qenësisht e lidhur me Menaxhimin e Integruar të Zonave Bregdetare (MIZB), si dhe me menaxhimin e ekosistemit, një politikë sociale të drejtë dhe sigurimin që të gjithë aktorët janë të angazhuar qysh prej fillimit.

Kutia 2: Objektivat për ekonominë blu

Banka Botërore ka përcaktuar shtatë objektiva për ekonominë blu.

1. Identifikimi i politikave dhe objektivave të qarta që kombinojnë marrjen në konsideratë të nevojave ekonomike, shoqërore, kulturore dhe mjedisore në zonën oqeanike.
2. Dhënia e një orientimi e qartësisë më të madhe për vendimmarrësit dhe sigurie më të madhe për sektorin privat.
3. Të kuptuarit se si shfrytëzohet aktualisht mjedisi detar, nevojat për veprimtari të ndryshme, si po lindin teknologjitë e reja dhe se si po ndryshon natyra e veprimtarive.
4. Mbrojtja e shërbimeve me vlerë për ekosistemin dhe burimet natyrore dhe një ide e menaxhim më i mirë i efekteve kumulative të aktiviteteve të ndryshme detare, si mbi ekosistemin, ashtu edhe mbi njëri-tjetrin.
5. Shfrytëzimi më efikas i hapësirës detare në dispozicion, duke arritur një baraspeshë të mirëmenaduar midis trysnive konkurruese dhe duke vlerësuar se si mund të integrohen sa më mirë veprimtari të ndryshme në një hapësirë të përbashkët me dobi të ndërsjellë.
6. T'u paraprihet pasojave të parashikuara të ndryshimit të klimës mbi mjedisit detar dhe të shihet sesi veprimtaritë detare kontribuojnë në të e si mund të ndikohen ato.
7. Të sigurohet marrja në konsideratë e të gjitha këndvështrimeve të të interesuarve për mjedisin detar (përfshi gratë) in marrjen e vendimeve se si do të shfrytëzohen burimet oqeanike.

Source: World Bank, 2018

Konteksti fizik i mjedisit detar dikton realitetet e ekonomisë së qëndrueshme detare. Ashtu si sektorët e konsoliduar, si transporti detar, peshkimi dhe turizmi, ka një mori industrish të reja që luajnë rol në ekonominë e re detare. Këtu përfshihen: energjia e erës, baticës dhe valëve në det të hapur; eksplorimi i naftës dhe gazit; bujqësia në det dhe gërmimet në shtratin e detit dhe bioteknologjia detare. Të gjitha këto fusha kanë mundësitë dhe sfidat e tyre, ndaj është jetike që këta sektorë të ndryshëm të bashkërendohen me njëri-tjetrin.

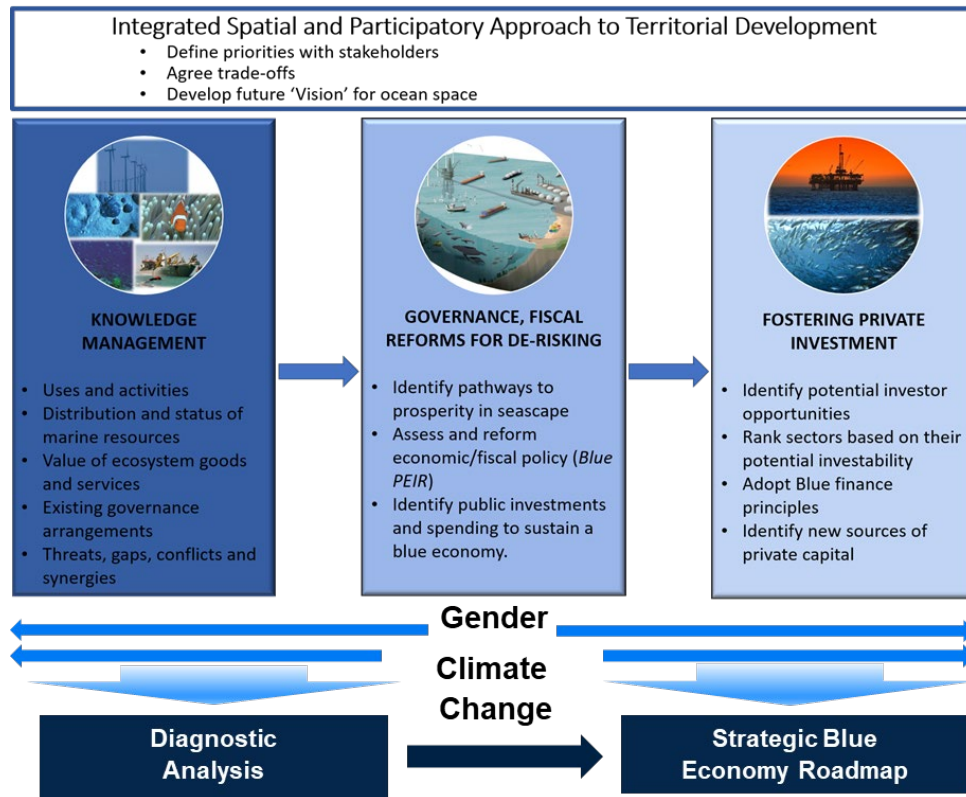
Sipas Bankës Botërore,

“koncepti i ekonomisë blu kërkon të nxitë rritjen ekonomike, përfshirjen sociale dhe ruajtjen e përmirësimin e kushteve jetesës, duke siguruar njëkohësisht qëndrueshmërinë mjedisore të zonave oqeanike dhe bregdetare”

(Banka Botërore dhe Departamenti i Çështjeve Ekonomike e Sociale i Kombeve të Bashkuara 2017).

Kuadri për Zhvillimin e Ekonomisë Blu (KZhEB) është miratuar nga Banka Botërore për të nxitur rritjen ekonomike të bazuar në vlerësimin gjithëpërfshirës të ekonomisë oqeanike dhe sistemeve ekologjike. Pikënisja e kuadrit është harmonizimi i zhvillimit ekonomik me ndryshimet në fluksin e kapitalit natyror blu si kontribute në ekonomi me kalimin e kohës dhe që synojnë uljen e pasojave të tilla si ndotja dhe mbetjet detare, që minojnë cilësinë e kapitalit natyror të oqeanëve. KZhEB-ja inkurajon qasjen shumësektoriale, të integruar dhe pjesëmarrëse ndaj zhvillimit detar e bregdetar në shumë nivele. Në themel të kuadrit janë (a) menaxhimi i dijes; (b) qeverisja, reformat fiskale dhe investimet publike që ndihmojnë për të krijuar një mjedis të favorshëm për rritjen e qëndrueshme të sektorit privat (çlirimi i rritjes nga rreziqet) dhe (c) nxitja e investimeve private, që kanë në themel një numër vlerësimesh ndërsektoriale (Figura 1). Këto elemente janë përplotësuese, por mund të ndërmerren edhe më vete apo njëkohësisht, në varësi të fazës dhe objektivit të zhvillimit për secilin vend. KZhEB-ja përfshihet si faktor në degradimin mjedisor dhe pasojat e ndryshimit të klimës në strategjitë e qeverisjes së burimeve detare.

Figura 1: Kuadri i Zhvillimit të Ekonomisë Blu



Burimi: Banka Botërore 2019.

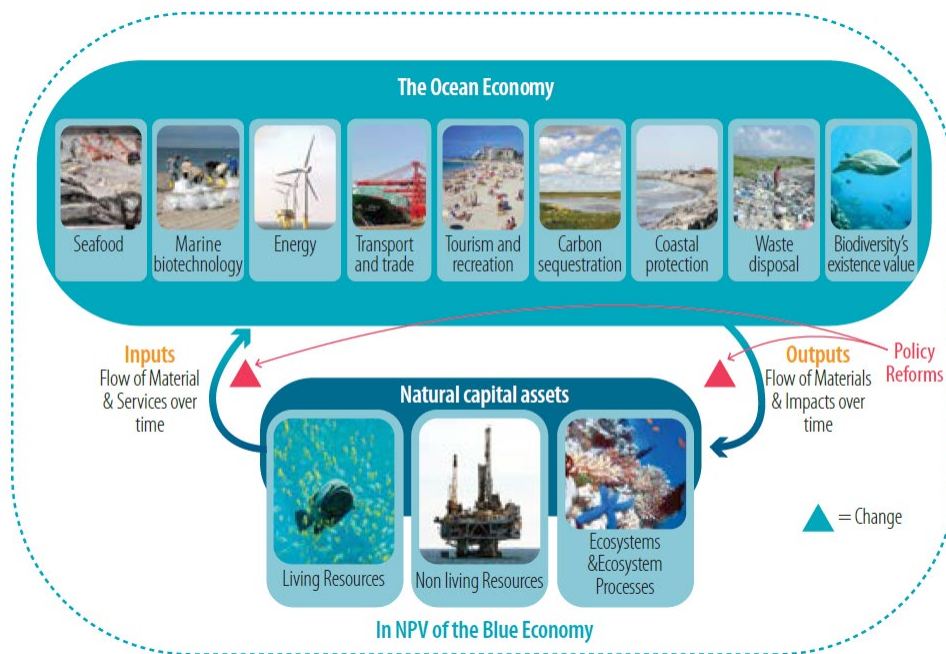
Ekonomia blu synon ta zhvendosë agjendën e zhvillimit të qëndrueshëm përtej mendësisë së ‘punës si zakonisht’. Për ta bërë këtë, ajo duhet të zbatojë parime themelore që mbështeten në angazhimin për të shkëputur zhvillimin social-ekonomik nga degradimi mjedisor. Kjo mund të arrihet duke përfshirë vlerën reale të kapitalit natyror (vlerat dhe shërbimet detare) në të gjitha aspektet e aktivitetit ekonomik detar.

Ekonomia blu mund të nxitë një ndryshim transformues duke trajtuar çështje që lidhen me vlerën e nënçmuar të kapitalit natyror.¹¹ Shumë mallra dhe shërbime¹² që sigurohen nga ekosistemi detar (jo të furnizuara përmes tregjeve nga firmat private) kontribuojnë në mënyrë të konsiderueshme në ekonomi. Përfitimet ekonomike që rrjedhin nga sekuestrimi i karbonit, mbrojtja bregdetare, parandalimi i mbetjeve dhe ruajtja e biodiversitetit shpesh lihen mënjanë nga politikat ekonomike dhe vendimet për investime, që priren të mbështeten vetëm mbi mallrat dhe shërbimet me çmime tregu. Metoda tradicionale e përdorimit të PBB-së për të matur rezultatet në ekonominë oqeanike nuk parashikon ndryshimet në rezervat natyrore dhe rrymat e përfitimeve që ofrojnë ato për të ardhmen (Banka Botërore 2017). Nga ana tjetër, metodat e vlerësimit ekonomik që matin ‘pasuritë blu’ e tejkalojnë këtë kufizim nëpërmjet matjes së kontributeve të mallrave dhe shërbimeve jotregtare, të ofruara nga sistemet natyrore (Figura 2).

¹¹ Aktivitetet jofinanciare dhe joproduhuese përfshijnë kapitalin natyror. Ato janë një zgjerim i konceptit ekonomik të kapitalit (të prodhuar drejt mjedisit natyror, domethënë, drejt ‘rezervës’ së (eko) sistemeve që sigurojnë një fluks mallrash e shërbimesh të vlefshme (të ekosistemit) në të ardhmen.

¹² Në një kontekst më të gjerë ekonomik, në mungesë të çmimeve të tregut, bizneset, qeveritë dhe individët kanë prirjen të mbipërdorin dhe nënofrojnë me mallra publike mjedisore, për shembull, cilësia e ajrit mund të jetë e dobët, nëse njerëzit nuk paguajnë kur e ndotin apo argëtimi në ajër të pastër mund të jetë i nënofruar, pasi është e vështirë që pronarët e tokave të marrin fitime nga ofrimi i tij. Ndonjëherë, edhe ato mallra që ofrohen nga kompani private të rregulluara publikisht mund të përballen me çmime që keqpasqyrojnë vlerën e plotë të mallrave në fjalë. Për shembull, çmimi i rregulluar i shërbimeve të furnizimit dhe trajtimit të ujit mund të përkohet shumë pak me vlerën e këtyre shërbimeve. Metodatat e vlerësimit mund të jenë të nevojshme për të dhënë informacionin që lejon politikëbërësit të marrin vendime ose të rregullojnë çmimet në situata të tilla.

Figura 2: Ekonomia blu dhe kapitali natyror



Burimi: Patil PG. dhe të tjerët. Banka Botërore 2016

Garantimi që kapitali natyror vlerësohet nga tregu është kyç për konceptin e ekonomisë së tregut. Kjo qasje përmes ekosistemit bën të mundur të kuptohet më qartë rëndësia e ekosistemit detar, mbron mjedisin dhe promovon instrumentet e tregut si tatimet, tarifat dhe subvencionet, që ndihmojnë për ta bërë këtë. Ato mund të plotësojnë politika dhe rregullore publike, të ndihmojnë për përmirësimin e qeverisjes së burimeve detare dhe të rritë efektivitetin e investimeve publike në hapësirën detare. Vlerësimi i kapitalit natyror mund të shërbejë si informacion për vendimet mbi politikat drejt rritjes së qëndrueshme të industrive detare, duke marrë në konsideratë të gjitha kostot dhe përfitimet e brendshme dhe të jashtme.

Ekonomia blu krijon mundësi ekonomike duke ndryshuar paradigmen e zhvillimit. Përballë rritjes së konkurrencës për burime të vlefshme detare dhe bregdetare, ekonomia blu synon të kapërcejë sfidën e të menduarit të mjedisit si pa vlerë të qenësishme tregtare ose thjesht si hapësirë magazinuese me kosto të ulët. Kjo do të thotë (a) të largohesh nga prirjet aktuale të planifikimit ekonomik që dëmtojnë cilësinë e burimeve detare dhe bregdetare dhe kushteve të jetesës, (b) të investosh në kapitalin njerëzor të nevojshëm për të krijuar punësim dhe përfitime nga zhvillimi, (c) të investohet në sektorët novatorë të ekonomisë blu dhe (d) të vlerësosh burimet tona detare në mënyrë efikase të centralizuar.

Ekonomia blu nxit modelet e qëndrueshme të biznesit, të cilat u përshtaten një larmie burimesh detare dhe bregdetare. Në vend që vëmendja të jetë tek ideja për të “mos bërë dëm”, ekonomia blu inkurajon kalimin drejt një mendësie biznesi, por që është e tillë që sjell efekte afatgjata pozitive në mjedisin natyror dhe jetesën e njerëzve që jetojnë në këto zona. Për t’u siguruar që ky ndryshim të ndodhë, duhet vëmendje për një sërë çështjesh, nga ndotja detare te trysnitë e zhvillimit të tokës, te amortizimi i shërbimeve të ekosistemit. Për këtë duhen kapacitete, burime dhe zbatim, si dhe planifikim për zhvillim dhe bashkërendim i investimeve.

Përveç sfidave që ekzistojnë paraprakisht, si rritja e niveleve të ndotjes plastike e detare dhe trysnia e shtuar mbi burimet natyrore, politikëbërësve u duhet të merren me pasojat e pandemisë së COVID-19-ës. Qeveria ka nevojë të mbështetë rimëkëmbjen e shpejtë përmes alternativave të qëndrueshme për sektorët e ekonomisë blu. Me qëllim që të hartohet një vizion për ekonominë blu, është thelbësore të përftohet një panoramë tërësore e të kuptohen plotësisht nxitësit dhe zgjidhjet e mundshme të të gjitha këtyre problemeve.

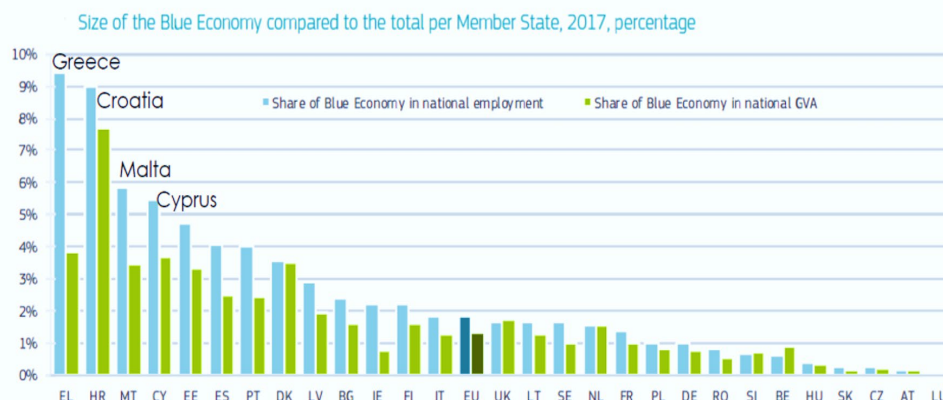
Sektorët e ekonomisë blu që varen nga mjedisi detar janë prekur rëndë nga pandemia e COVID-19-ës. Fusha si turizmi, transporti detar, peshkimi dhe prodhimet e detit janë prekur për shkak të ndërprerjes së kapacitetit furnizues, qasjes së kufizuar, rënies së kërkesës dhe numrit në rritje të masave sanitare dhe rregullatore, të cilat kanë minuar veprimtaritë e këtyre sektorëve. Disa sektorë të ekonomisë blu u mbyllën plotësisht, ndërsa të tjerë kanë funksionuar me kapacitet shumë më të ulët, aq sa për të ofruar shërbimet dhe mallrat jetike. Shumë ekonomi bregdetare në Mesdhe kanë qenë në vështirësi për shkak të kufizimit të lëvizjes së lirë të mallrave, shërbimeve dhe njerëzve.

Sidoqoftë, ndikimi i pandemisë mbi ekonominë blu ndryshon nga vendi në vend, në varësi të shkallës dhe kohëzgjatjes së karantinës së vendosur nga qeveritë përkatëse. Nuk dihet si do të jetë ashpërsia dhe ndikimi afatgjatë i pandemisë mbi ekonominë blu dhe varet nga aftësia e qeverive për të menaxhuar përhapjen e sëmundjes në popullsi, forca e shërbimeve shëndetësore përkatëse dhe menaxhimi i procesit të rimëkëmbjes ekonomike.

Vendet ndjekin rrugë të ndryshme për të realizuar potencialin e tyre të ekonomisë blu. Këto rrugë varen nga përparësitë kombëtare dhe lokale në raport me industrinë e konsoliduara, si peshkimi, turizmi dhe transporti detar dhe aktivitetet 'e saposhfaqura' si energjia e ripërtëritshme, akuakultura, industrinë e nxjerrjes së mineraleve nga nëndeti dhe bioteknologjia e kërkimit biologjike (Banka Botërore 2016). Për shembull, përvoja nga Shtetet e Bashkuara të Amerikës tregon se ritmi i rritjes së përgjithshme të ekonomisë dhe popullsisë në rajonet bregdetare e tejkalon atë të ekonomisë kombëtare (NOEP 2016). Më shumë se 80% e punësimit dhe e PBB-së në ShBA krijohet nga shtetet bregdetare dhe 49% në rajonet bregdetare (NOEP 2016). Kjo tregon se, sipas skenarit të 'punës si zakonisht', burimet bregdetare do të përballojnë pjesën më të madhe të trysnisë nga zgjerimi ekonomik, përfshi stresin e ndryshimit të klimës dhe rritjen e nivelit të deteve, ndaj është ky motivim nga vendet për të zgjedhur përfitimet e ekonomisë blu, si alternativë më e qëndrueshme zhvillimi.

Strategjia e BE-së për rritjen e ekonomisë blu për zhvillimin e qëndrueshëm të sektorëve të detit e atyre të lidhur me detin vlerëson se kontributi vjetor i këtyre sektorëve në ekonominë e BE-së është 555 miliardë dollarë amerikanë dhe afro 5,4 milionë vende pune. Sektori i turizmit bregdetar dhe detar identifikohet si fushë me potencial për të inkurajuar marrjen e një drejtimi inteligjent, të qëndrueshëm e përfshirës për të ardhmen e Evropës. Llogaritet se turizmi punëson më shumë se 2,2 milionë njerëz – deri më tani punëdhënësi më i madh në ekonominë blu të BE-së (që përbën 54% të vendeve të punës në sektorët e konsoliduar të ekonomisë blu). Nisma e ndërmarrë nga drejtoria e Përgjithshme e Komisionit Evropian për Çështjet e Detit dhe Peshkimin (DG MARE) u mbështet në të dhënat e shteteve anëtare për të matur shkallën e ekonomisë së tyre blu. Vendet mesdhetare u renditën shumë mbi mesataren, me fqinjët e afërt të Shqipërisë që ishin mes kryesuesve të listës listën (Figura 3).

Figura 3: Përqindja e ekonomisë blu në PBB për vendet mesdhetare të BE-së



Burimi: Eurostat (SBS), DCF, përlogaritjet e veta.

Ekonomia blu e Irlandës ka pasur rezultate më të mira sesa ekonomia e përgjithshme e vendit (SEMUR 2014). Konkretisht, nga viti 2012 deri në vitin 2014, ekonomia e saj blu e tejkaloi ekonominë kombëtare me një normë rritjeje prej 8%, ndërkohë që shifrat e punësimit u rritën nga 17 425 në 18 480 ekuivalentë me kohë të plotë. Plani i Irlandës për menaxhimin e integruar (PMI), 'Përfitimi nga pasuria jonë detare' e solli vendin në pikën e rritjes në sektorin detar dhe nxiti agjencitë qeveritare të punonin më me efektivitet dhe efikasitet mbi grupe çështjesh të ndryshme që lidheshin me hapësirën detare. Objektivat e PMI-së përfshijnë dyfishimin e vlerës së pasurisë detare kombëtare në 2,4% të PBB-së, deri në vitin 2030 dhe rritjen e fitimeve nga ekonomia detare në më shumë se 7 miliardë dollarë, deri në vitin 2020.

Afrika e Jugut hartoi Strategjinë e Integruar Detare deri në vitin 2050, që ofron një plan të gjithanshëm, i cili synon "të nxitë krijimin e pasurisë nga oqeanet, detet dhe ujërat e brendshme të Afrikës përmes zhvillimit të një ekonomie detare të lulëzuar dhe realizimin e potencialit të plotë të veprimtarive të mundshme me bazë detare në një mënyrë të qëndrueshme për mjedisin". Operacioni *Phakisa* ('nxito' në gjuhën sesote)¹³ i qeverisë afrikanogjore prezanton objektiva zhvillimi për ekonominë me bazë detare. *Phakisa* parashikon se, deri në vitin 2033, ekonomia oqeanike e Afrikës së Jugut mund të kontribuojë deri në 10 miliardë dollarë amerikanë në PBB-në e saj (krahasuar me 3 miliardë dollarë amerikanë në vitin 2010) dhe do të hapë rreth 1 milionë vende pune (krahasuar me 316 000 në vitin 2010).¹⁴ Këto objektiva mbështeten në (a) ngritjen e kapaciteteve dhe aftësive dhe (b) kërkim, teknologji e novacion që mbështet transportin detar dhe prodhimin.

¹³ <https://www.environment.gov.za/projectsprogrammes/operationphakisa/oceanseconomy>;
https://www.environment.gov.za/sites/default/files/docs/publications/operationphakisa_businessreportadvert.pdf

¹⁴ Randi afrikanogjor (R) është i barabartë me \$0,060 dollarë amerikanë.

Kapitulli 2. Rruga e Shqipërisë drejt Kuadrit të Zhvillimit të Ekonomisë Blu

Plani i përgjithshëm kombëtar hapësinor i Shqipërisë, 2015–2030 e veçon bregdetin si zonën më të rëndësishme të territorit kombëtar, për shkak të pozicionit, vlerave natyrore, rëndësisë së biodiversitetit dhe trashëgimisë kulturore e historike.¹⁵ Bregdeti mbështet ekosisteme unike dhe ofron burime jetike e rrugë ndërlidhëse për vendin. Bregdeti shqiptar është 450 km i gjatë dhe njihet për shumë ekosisteme me rëndësi në rajonin e Mesdheut, si, për shembull, laguna, ligatina, duna ranore, delta lumenjsh dhe pyje. Bregdeti shqiptar fillon në veri në grykëderdhjen e lumit Buna dhe mbaron në jug me Kepin e Stillos. Liqenet dhe lumenjtë janë gjithashtu të rëndësishëm për vlerat e larmisë biologjike dhe të peizazhit të vendit. Riviera perëndimore shtrihet përgjatë vijës bregdetare të detit Adriatik prej rreth 200 km nga veriu në jug dhe depërtohet nga lumenjtë Shkumbin, Seman dhe Mat. Ka shumë laguna dhe pjesë ranore, të cilat formojnë plazhe të shkëlqyera si, për shembull, në Shëngjin, Velipojë, Durrës, Karavasta, Godullat, Vain, Kenalle, Divjakë etj. Ndërsa bregdeti jugor i Jonit është i mbuluar nga kepe kodrinore, lumenj të rrëmbyer dhe delta e përrenj të gjerë, më të rëndësishmit prej të cilëve janë i Dukatit, Kudhësit dhe Borshit në veri dhe i Bisticës, Kalasës dhe Pavllos në jug. Përgjatë bregdetit jonian ka katër ishuj të vegjël, më i madhi prej të cilëve është ishulli i Sazanit.

Lagunat bregdetare janë pjesë e rëndësishme e ekosistemeve bregdetare dhe mbulojnë një zonë prej 10 600 hektarësh. Lagunat më të mëdha mbështetin peshkimin tregtar. Lagunat dhe ligatinat bregdetare janë zona të rëndësishme për turizmin natyror dhe janë strehë e një game të gjerë të jetës ujore, peshqve dhe zogjve të egër. Si ligatinat, ashtu edhe lagunat janë përbërës me shumë sfida mjedisore, përfshi mbipeshkimin dhe ndotjen, që duhen trajtuar për të mbrojtur potencialin e tyre për turizëm natyror bregdetar, si alternative kundrejt turizmit det, diell, rërë.¹⁶ Lagunat e Butrintit dhe Karavastasë janë vende Ramsar të rëndësishme. Kanali i Otrantos, si 'portë' në detin Adriatik, zë një vend të veçantë në hartën biogeografike të rajonit të Mesdheut, si korridori i vetëm për speciet migratore globale të Adriatikut, përfshi cetacetë dhe breshkat e detit.

Zona ekskluzive ekonomike (ZEE)¹⁷ e Shqipërisë është e vogël. Megjithatë, ajo ushqen në larmi specimesh fundore dhe pelagjike peshku dhe krustacesh. Pjesa më e madhe e aktivitetit të peshkimit ndodh në shelfin kontinental. Më thellë në pjesë e jashtme, shelfi kontinental ulet menjëherë në një thellësi prej rreth 1 200 m. Fondi i peshqve pelagjikë dhe një pjese të peshqve fundorë është i përbashkët me vendet fqinje, sidomos me Italinë në perëndim, Malin e Zi në veri dhe Greqinë në jug. Dinamikat e ujërave mesdhetare që rrjedhin përmes ngushticës së Otrantos për në detin Adriatik krijojnë terren pjellor për peshkimin.

Natyra kontribuon në shumë mënyra tashmë në vlerën e industrisë së turizmit bregdetar. Zonat bregdetare të pazhvilluara në Shqipëri kanë plazhe të virgjëra dhe zona natyrore pranë vendeve turistike me nivel të lartë zhvillimi (për shembull, Kroacia, Mali i Zi, Italia dhe Greqia) ofrojnë mundësi për përvoja turistike origjinale dhe të larmishme. Aktualisht, turizmi bregdetar përfshin kryesisht turizmin argëtues të plazhit. Zonat natyrore tërheqëse dhe trashëgimia kulturore mund ta vendosin Shqipërinë në hartën e destinacioneve të reja për lundrimin argëtues me barkë në det (shëtitje me jaht, barkë e anije) dhe për turizmin me vlerë të lartë.

¹⁵ Shqipëria 2030. Plani i Përgjithshëm Kombëtar Hapësinor 2015–2030. AKPT.

¹⁶ Me pasojat e COVID-19-ës, turizmi në grupe të vogla (zakonisht i mundur të zhvillohet në turizmin natyror) ka gjasë të përjetojë rritje të kërkesës krahasuar me ofertat e turizmit masiv.

¹⁷ Fjalorthi i termave statistikore të OECD-së: Zona Ekskluzive Ekonomike (ZEE) përfshin një zonë që shtrihet ose nga bregdeti ose në sisteme federale nga kufijtë detarë të vendeve përbërëse (3 deri në 12 nje detare, në shumicën e rasteve) deri në 200 nje detare (370 kilometra) në të dalë të bregdetit. Brenda kësaj zone, vendet shpallin dhe ushtrojnë të drejtat e sovranitetit dhe autoritetin ekskluziv për menaxhimin e peshkimit mbi të gjithë peshqit dhe të gjitha burimet e peshkimit të shelfit kontinental. (Panoramë e peshkimit në vendet e OECD-së: Fjalorthi, shkurt, 1998).

Strategjia e Shqipërisë për Zhvillimin e Turizmit (2019–2023) pranon se, për shumë vite, turizmi i ‘rërës, detit dhe diellit’ ka qenë forma kryesore e turizmit në vend. Po ashtu, ajo thekson shqetësimet që lidhen me karakterin stinor të turizmit shqiptar dhe mungesën e infrastrukturës për turizmin e jahteve, barkave dhe anijeve. Turizmi nautik përbën një mundësi ekonomike të pashoqe sa i takon vlerës së shtuar, që politikatat kombëtare duhet ta përkthejnë në veprime, së bashku me parimet e qëndrueshmërisë,¹⁸ për të trajtuar rreziqet nga trysnia e zhvillimit dhe rritja e ekspozimit të mjedisit ndaj rreziqeve mjedisore, efekteve të ndryshimit të klimës, humbjeve në biodiversitet dhe cilësisë së ekosistemeve. Mosintegrimi i parimeve të qëndrueshmërisë mund të vendosë në rrezik pasuritë natyrore bregdetare dhe ekonominë lokale në periudhën afatmesme dhe afatgjatë.

Vlera e ekosistemit detar mund të hapë mundësi për zgjerimin e ekoturizmit përmes një planifikimi më të mirë. Gadishulli i Sazan-Karaburunit është zona e parë e mbrojtur detare (ZMD) e Shqipërisë. Si park kombëtar detar u krijua në vitin 2010 (Unioni Ndërkombëtar për Ruajtjen e Natyrës [UNRN], kategoria II), me një sipërfaqe prej 12,570 ha. ZMD-ja përfaqëson 2% të ujërave territoriale, që e rendit Shqipërisë nën mesataren e BE-së (10,8%) dhe nën mesataren e detit të Mesdheut Perëndimor (19,6%).¹⁹ Strategjia dhe Plani Kombëtar i Veprimit për Biodiversitetin (SPKVB)²⁰ dhe Plani Strategjik për Zonat e Mbrojtura Detare dhe Bregdetare²¹ identifikojnë ZMD të tjera të mundshme, përfshi Porto Palermon, grykëderdhjen e lumit Vjosë në Sazan dhe Karaburun (i gjithë Gjiri i Vlorës), zonën nga Kepi i Rodonit deri te Laguna e Patokut dhe grykëderdhjen e Bunës në Lagunen e Villnit (RAC/SPA dhe IUCN 2014). ZMD-të, përveç përfitimeve nga ruajtja e natyrës, mund të krijojnë të mira social-ekonomike përmes shërbimeve të ekosistemit për ofrimin e ushqimit, rregullimit të klimës dhe mbrojtjes nga shtrëngatat.

Direktiva e BE-së për Planifikimin e Hapësirës Detare (PHD)²² ndërton një kuadër që synon të zvogëlojë kundërshtitë midis sektorëve dhe krijon sinergji midis aktiviteteve të ndryshme. Ajo nxit investimet duke krijuar parashikueshmëri, transparencë dhe rregulla të qarta. Ajo rrit bashkëpunimin ndërkufitar, me qëllim që të zhvillohen rrjetet energjetike, rrugët detare për anijet, tubacionet, kabllot nënujore. Direktiva e PHD-së ka për qëllim po ashtu të mbështetë rrjetet koherente të zonave të mbrojtura dhe të mbrojë mjedisin përmes identifikimit paraprak të pasojave negative dhe mundësive për përdorimin e shumëfishtë të hapësirës. Në të ardhmen, Shqipëria mund të përfitojë nga Mekanizmi i sapokrijuar Ndihmës i BE-së për PHD-në.

Shqipëria ka shfrytëzuar në maksimum politikatat e saj ekonomike për nxitjen e rritjes, investimin në punësim dhe uljen e varfërisë, por ende nuk ka shfrytëzuar potencialin e plotë ekonomik të pasurive të saj detare dhe bregdetare. Shqipërisë i është paraqitur mundësia të hartojë një vizion të ekonomisë blu në mënyrë të tillë që të jetë në harmoni me aspiratat e saj për t’u bërë anëtare e BE-së dhe me frymën e objektivave të saj të zhvillimit kombëtar.²³ Termi ‘ekonomi detare’ u përmend për herë të parë në ‘Planin e Integruar Ndërsektorial për Brezin Bregdetar’²⁴, që nxori në pah nevojën për integrimin e aktiviteteve detare me pjesën tjetër të ekonomisë kombëtare. Po kështu, ai përkrahte përmirësimin e politikave për mbrojtjen bregdetare dhe ekosistemet detare. Realizimi i mundësive të zhvillimit të qëndrueshëm kërkon planifikim të mirë dhe bashkërendim të investimeve. Në mënyrë që parimet e ekonomisë blu të faktorizohen në planet e zhvillimit

¹⁸ Në vitin 2005, Organizata e Kombeve të Bashkuara për Turizmin Botëror (OKBTB) dhe UNEP-i botoi raportin ‘Ta bëjmë turizmin më të qëndrueshëm’, duke identifikuar 12 parime për turizmin e qëndrueshëm.

¹⁹ Agjencia Evropiane e Mjedisit. <https://www.eea.europa.eu/themes/water/europes-seas-and-coasts/assessments/marine-protected-areas>.

²⁰ Shqipëria ka shënuar përparim domethënës në zgjerimin e rrjetit të saj të zonave të mbrojtura, nga 5,2% të territorit të vendit në vitin 2005 deri në 16% të territorit në vitin 2014 dhe në vitin 2018 shkoj mbi 18% të territorit (UNEP 2019).

²¹ Shqipëria dhe zonat e mbrojtura detare: Vlerësimi i kuadrit ligjor dhe institucional për ruajtjen e biodiversitetit bregdetar dhe detar dhe krijimin e ZMD-ve. RAC/SPA dhe IUCN-Med. Ed. RAC/SPA - MedMPAnet Project, Tunis. f. 48.

²² Direktiva 2014/89/EU u miratua nga Parlamenti Evropian dhe Këshilli i BE-së, më 23 korrik 2014.

²³ Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim 2015–2020. Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim 2015–2020 u miratua nga qeveria në maj 2016.

²⁴ Agjencia Kombëtare e Planifikimit të Territorit dhe Ministria e Zhvillimit Urban 2016. Miratuar me VKM Nr. 881, 14/12/2016.

ekonomik të vendit, Shqipëria duhet të trajtojë edhe rreziqet e degradimit të ekosistemit dhe ndryshimit të klimës dhe t'i bëjë pjesë ato të planifikimit të hapësirës detare.

2.1. Konteksti institucional dhe i politikave të ekonomisë blu në Shqipëri

Që në fillim të vitit 2020, QSh-ja është duke hartuar Programin Kombëtar për Ekonominë Blu që synon të shndërrojë hapësirën detare shqiptare dhe zonat bregdetare në motorë të zhvillimit ekonomik rajonal. Me Urdhër të Kryeministrit janë ngritur dy grupe pune për të analizuar kuadrin aktual rregullator dhe të stimujve për turizmin nautik dhe ekonominë blu. Grupi i punës për Programin e Ekonomisë Blu drejtohet nga Departamenti për Zhvillim dhe Qeverisje në Kryeministri dhe po punon për hartimin e një programi zhvillimor për një sektor të integruar detar. Varianti i parë i programit është përgatitur dhe do të diskutohet me aktorët dhe partnerët mbështetës të nënsektorit. Ligji i ri për Aktivitetet e Turizmit Detar është po ashtu në përgatitje e sipër. Ka edhe nisma të tjera që mund të kontribuojnë në agjendën e ekonomisë blu përmes projekteve të ndihmës teknike të mbështetura nga donatorët.

Shqipëria ka hartuar tashmë një korpus të konsiderueshëm politikash dhe ligjesh në përputhje me legjislacionin e BE-së. Planifikimi hapësinor i Shqipërisë është në përputhje me praktikën më të mira ndërkombëtare. Duhet më shumë përpjekje që të forcojë aftësinë zbatuese dhe të orientohet drejt një qasjeje tërësore dhe shumësektoriale e planifikimit ekonomik. Kjo do të vijë në ndihmë për të tejkaluar sfidat që kanë mbetur, si fragmentarizimi institucional i përgjegjësive midis agjencive që punojnë në hapësirën detare dhe bregdetare. Këto dobësi mund të trajtohen me anë të një bashkërendimi më të mirë të politikave sektoriale që mbështeten në kërkime shkencore serioze. Përputhshmëria midis sektorëve të konsoliduar dhe të rinj detarë dhe planeve zhvillimore duhet të jetë guri i themelit të nismave të ekonomisë blu të Shqipërisë. Shqipëria është një nga vendet që përfshihen nga Strategjia e BE-së për Rajonin e Adriatikut dhe Jonit (EUSAIR). Ajo është një strategji makrorajonale e hartuar nga Komisioni Evropian dhe e miratuar nga Këshilli Evropian në vitin 2014. Strategjia synon të krijojë sinergjitë dhe të nxitë bashkërendimin midis të gjitha territoreve të rajonit adriatikojonian.

Aktualisht, politikat kombëtare kanë parashikime për një angazhim të mirëfilltë të publikut në vendimet për zhvillim. Megjithatë, shtrirja e përfshirjes publike në të gjithë sektorët mund t'i sjellë praktikën e sektorit më pranë parimeve të ekonomisë blu për një trajtim përfshirës dhe të barabartë të të gjithë aktorëve dhe përdoruesve të pasurive blu dhe ndarjes së pasurisë të krijuar nga hapësira detare.

Shqipëria ka një bilanc të konsoliduar në zbatimin e parimeve të MIZB-së. Përvoja që ka fituar Shqipëria²⁵ në kuadrin e projekteve të financuara nga bankat për zhvillim dhe donatorët dypalësh do të lehtësojë planet për zgjerimin e PHD-së –një instrument planifikues kyç për të tejkaluar qasjen sektor pas sektori, që është e zakonshme në turizëm, peshkim, zhvillimin e infrastrukturës bregdetare dhe mbrojtjen mjedisore.

PHD-ja do të lehtësojë planifikimin koherent të masave midis organeve kryesore përgjegjëse për bashkërendimin, planet hapësinore, programimin, burimet buxhetore, financimin dhe monitorimin e zhvillimeve bregdetare (peshkimi, turizmi, mbrojtja mjedisore, uji, infrastruktura, transporti dhe minierat). PHD-ja do të sigurojë gjithashtu përfshirjen e aktorëve në të gjithë sektorin institucional dhe publik (ministrinë, autoritetet shëndetësore, bashkitë dhe ndërmarrjet bashkiake të shërbimeve), si dhe popullsinë që jeton në zonat bregdetare dhe sektorin privat e shoqërinë civile. PHD-ja dhe menaxhimi i integruar bregdetar janë instrumente bashkëpunuese për të analizuar dhe shpërndarë aktivitetet njerëzore në zonat detare e

²⁵ Plani i Përgjithshëm Kombëtar Hapësinor, 2015–2030, parashikon faza për politikën korrigjuese planifikimit hapësinor, bazuar në parimet e MIZB-së dhe në një menaxhim më të mirë të burimeve biologjike dhe ZMD-ve.

bregdetare. Përdorimi PHD-së ka si efekte pozitive (a) kosto më të ulëta bashkërendimi, (b) kosto më të ulëta transaksionesh dhe (c) klimë të përmirësuar investimesh.

Strategjia e Peshkimit²⁶ thekson një sërë përparësish për çdo aspekt kyç të sektorit. Zbatimi ka qenë i ngadaltë dhe kryesisht për shkak të buxheteve të kufizuara dhe aftësisë për të përdorur qasjet më të mira menaxhuese. Në kuadrin e Komisionit të Përgjithshëm të Peshkimit për Mesdheun (KPPM), Shqipëria, përmes Ministrisë së Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural (MBZhR), bashkëpunoi me fqinjët për të marrë masa për uljen e trysnisë mbi burimet e peshkut në detet Adriatik dhe Jon. Në shkallë vendi, Shqipëria po përgatit një plan për menaxhimin e peshkimit për peshqit e vegjël pelagjikë, me mbështetjen e Instrumentit të Paraanëtarësimit të BE-së (IPA).

Ligji për peshkimin përcakton rregullat institucionale për qeverisjen e sektorit. Ligji përmban parashikime për ngritjen e Komisionit Konsultativ Qendror për Peshkimin dhe Akuakulturën (KKQPA) në nivel kombëtar dhe Organizatave të Menaxhimit të Peshkimit (OMP) në nivel lokal. Kontrollat për zbatimin e ligjit për peshkimin dhe dispozitat përkatëse rregullatore kryhen nga Inspektorati i Peshkimit. Ka një qasje të kujdesshme që zbatohet për peshkimin në zonat e mbrojtura, zonat e veçanta në grykëderdhjen e lumenjve dhe lagunat natyrore ose artificiale. Ky vendim menaxhimi mbulon rreth 1% të ujërave territoriale.

Kutia 3: Kuadri ligjor shqiptar për menaxhimin e mbetjeve

- Ligji për menaxhimin e integruar të mbetjeve (2011), i ndryshuar, përmban parashikimet e mëposhtme:
- Ndalohet hedhja apo depozitimi i paligjshëm ose propojja e të gjitha llojeve të mbetjeve në vende publike.
- Ndalimi i hedhjes së paligjshme ose propojjes së të gjitha llojeve të mbetjeve në parcelat e tokave bujqësore, qofshin ato të mbjella ose jo, përgjatë kanaleve kulluese dhe ujitëse, si dhe në çdo vend tjetër ku toka, bimët dhe kafshët mund të dëmtohen.
- Ndalohet djegia e të gjitha llojeve të mbetjeve.
- Ndalohet braktisja e pakontrolluar, hedhja e paligjshme ose shkatërrimi i mbetjeve.
- Ndalohet në çdo rast importi i mbetjeve (të rrezikshme dhe jo të rrezikshme) dhe transporti ndërkuftar i mbetjeve të rrezikshme në Shqipëri.

Eksporti i mbetjeve nga Shqipëria lejohet vetëm me autorizimin e ministrit.

Ligji përcakton kërkesat për ripërdorimin/riciklimin/rikuperimin e gomave të përdorura, duke qenë se shumica e tyre ndalohet të lihet e plotë në venddepozitime, që nga janari i vitit 2013, kurse ato të trajtuara tashmë, që nga 1 janari i vitit 2016.

Në përputhje me kërkesat e Direktivës 2008/98/EC, ligji parashikon sanksione dhe gjoba për shkeljen e dispozitave të ligjit. Gjobat shkojnë nga 300 000 në 2 000 000 lekë (të barasvlershme me 2 460–16 393 euro). Gjoba më e vogël është për shkeljen e dispozitave të transferimit të mbetjeve jo të rrezikshme dhe më e larta për shkeljet që lidhen me importin, eksportin dhe transportin e mbetjeve. Ligji nxit partneritetin publik-privat për menaxhimin e mbetjeve. Njëherë në tre vjet, Ministria e Turizmit dhe Mjedisit duhet të paraqesë një raport mbi zbatimin e ligjit.

Përparime janë shënuar në përmirësimin e politikave të mbrojtjes së ZMD-ve. Strategjia dhe Plani i Veprimit për Ligatinat (2006) plotëson kuadrin ligjor të biodiversitetit dhe është në frymën dhe parimet e tri konventave të OKB-së – Konventat e Rios (Biodiversiteti, ndryshimi i klimës dhe dezertifikimi). Vendimi i Këshillit të Ministrave Nr. 84, 27. 1. 2009, “Për caktimin e kriterëve për krijimin e inventarit dhe rrjetit monitorues të biodiversitetit”, parashikon elementet e përgjithshme për një rrjet funksional të monitorimit të biodiversitetit. Në bazë të marrëveshjes së arritur me Organizatën e Kombeve të Bashkuara për Arsimin, Shkencën dhe Kulturën (UNESCO), Shqipëria nisi ngritjen e një sistemi të monitorimit të ndotjes në zonat bregdetare. Strategjia dhe Plani Kombëtar i Veprimit për Biodiversitetin propozon një rrjet prej 25 zonash të mbrojtura detare dhe bregdetare me rëndësi për zhvillimin e turizmit ekologjik përgjatë bregdetit, që mund të jenë mbështetëse për disa elemente të ekonomisë blu brenda grupimeve detare.

²⁶ Miratuar me Vendim të Këshillit të Ministrave Nr. 701, më 12 tetor 2016.

Shqipëria po harmonizon shumicën e politikave të saj për menaxhimin e mbetjeve me legjislacionin e BE-së, si pjesë e synimit të saj për t'u bërë anëtare e Bashkimit Evropian²⁷. Aktualisht, Direktiva 2008/98/EC për mbetjet, e ndryshuar, është miratuar pjesërisht (rreth 34%) në legjislacionin shqiptar dhe zbatimi është në fazat fillestare. Vendimi i Këshillit të Ministrave për ndarjen e mbetjeve në burim (2014) parashikon hollësi të mëtejshme për zbatimin dhe përcakton kërkesa për raportimin mbi mbetjet e grumbulluara. Sidoqoftë Shqipërisë i mungon një kuadër koherent politikash dhe zbatimi i mbështetur në të dhëna të gjithanshme mbi mbetjet detare. Më 31 dhjetor 2018 ishte afati për nisjen e zbatimit të ndarjes së mbetjeve në burim për katër rryma mbetjesh: plastike, letre, metali dhe qelqi; 31 dhjetori 2020 është afati kur njësitë e pushtetit vendor duhet të arrijnë një objektiv prej 50%ësh për përpunimin, ripërdorimin dhe riciklimin e mbetjeve të ngurta, përfshi plastikën, qelqin, letrën dhe metalin. Kriteret aktuale të raportimit për harmonizimin e llojeve të mbetjeve të grumbulluara me dispozitat e Rregullores (KE) 2150/2002 për statistikën e mbetjeve ende nuk janë zbatuar.

Shqipëria ka ratifikuar një sërë marrëveshesh ndërkombëtare që ofrojnë një platformë të përbashkët politikash lidhur me ekonominë blu.²⁸ Për shembull, parashikimet e Konventës së Kombeve të Bashkuara mbi të Drejtën e Detit (KKBDD) bëjnë që deti Adriatik të jetë veçanërisht i përshtatshëm për përmbushjen e dispozitave të Pjesës IX (Neni 23) të KKBDD-së mbi bashkëpunimin e vendeve bregdetare në dete të mbyllura ose gjysmë të mbyllura (Sersic 1993). Një sërë dispozitash theksojnë më tej nevojën e bashkëpunimit për fondin e përbashkët, përfshirë kërkimet dhe menaxhimin e peshkimit (Mannini dhe të tjerët 2003), si Kodi i sjelljes për peshkim të përgjegjshëm (hartuar nga Organizata e Bujqësisë dhe Ushqimit [FAO] në vitin 1995), duke ndjekur linjën e KKBDD-së dhe duke marrë apasysht Deklaratën e Kankunit (1992), Deklaratën e Rios (1992), parashikimet e Agjendës 21 të Konferencës së Kombeve të Bashkuara për Mjedisin dhe Zhvillimin (UNCED), Konsultimin Teknik të FAO-s për Peshkimin në Det të Hapur në vitin 1992, Konferencën botërore të FAO-s për Menaxhimin dhe Zhvillimin e Peshkimit dhe instrumente të tjera ndërkombëtare që lidhen me peshkimin²⁹.

Shqipëria ka marrë masa për krijimin e kushteve për një mjedis detar të sigurt, të siguruar dhe të mbrojtur, në përputhje me standardet më të mira ndërkombëtare për qeverisjen dhe mbrojtjen e hapësirës detare. Në vitin 2009, QSh-ja ngriti Qendrën Ndërinstitucionale Operacionale Detare [QNOD]) në përgjigje të rekomandimeve të Organizatës Ndërkombëtare Detare, në përputhje me parashikimet e KKBDD-së.³⁰ QNOD-ja është krijuar (a) për të siguruar mbikëqyrjen e hapësirës detare shqiptare, përfshirë organizimin, planifikimin, bashkërendimin dhe drejtimin e operacioneve në det, në përputhje me legjislacionin detar kombëtar dhe ndërkombëtar dhe (b) për të garantuar menaxhimin dhe kontrollin e kufijve detarë shqiptarë, sigurinë në det dhe bashkërendimin e të gjitha institucioneve qeveritare që kanë përgjegjësi dhe interesa në hapësirën detare.

²⁷ Në qershor 2006, QSh-ja nënshkroi Marrëveshjen Strategjike të Anëtarësimit me BE-në, hapi i parë në procesin e anëtarësimit. U deshën tre vjet që marrëveshja të ratifikohej nga të gjitha vendet anëtare, kësajherë, ajo hyri në fuqi në prill të vitit 2009, kur qeveria shqiptare paraqiti kërkesën zyrtare për anëtarësim në BE.

²⁸ Shqipëria aderoi në Konventën e vitit 1982 për të Drejtën e Detit (KKBDD) në qershor të vitit 2003. Po ashtu, ajo është palë e Konventës së vitit 1976 të UNEP-it për Mbrojtjen e Mjedisit Detar dhe Rajoneve Bregdetare të Mesdheut (Konventa e Barcelonës). Shqipëria është palë e një sërë instrumentesh të OND-së, si Konventa për Shpëtimin e Jetës në Det, Konventa për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet, Konventa për Standardet e Kualifikimit, Certifikimit dhe Shërbimit për Detarët, Konventa për linjat e ngarkesës, Konventa e vitit 1969 për matjen e tonazhit të anijeve, Konventa e vitit '72 për Rregullat Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, Konventa ndërkombëtare për Kërkim-shpëtimin në Det, Konventa e vitit 1965 për Lehtësimin e trafikut ndërkombëtar detar, Konventa Ndërkombëtare e vitit 1969 për Përgjegjësinë Civile për Dëmin nga Nafta dhe protokollin e saj, Konventa për Krijimin e Fondit Ndërkombëtar për Kompensimin e Dëmeve nga Ndotjet me Karburant e vitit 1971 dhe protokollin e saj, Konventa e vitit 1974 për Transportimin e Pasagjerëve dhe Bagazheve në Rrugë Detare dhe protokollin e saj, Konventa e vitit 1976 për Kufizimin e Përgjegjësisë për Reklamimet Detare dhe Protokollin e saj, Konventa e vitit 1974 për Ndalimin e Akteve të Paligjshme Kundër Sigurisë së. Lundrimit Detar dhe Protokollin e saj, Konventa e vitit 1990 për Përgatitjen, Reagimin dhe Bashkëpunimin ndaj Ndotjes Detare nga Nafta dhe Konventa e vitit 2000, Për Përgatitjen, Reagimin dhe bashkëpunimin ndaj Incidenteve të Ndotjes nga lëndët e Rrezikshme e të Dëmshme, Konventa e vitit 2001 për Përgjegjësinë Civile për Dëmet e Shkaktuara nga Ndotja nga Karburanti i Depozitave dhe Konventa për Administrimin e Ujërave të Balasteve (UNDP 2019).

²⁹ FAO OKB. 1998. Shfrytëzimi i përgjegjshëm i peshkut.

³⁰ Konventa e Kombeve të Bashkuara për të Drejtën e Detit.

Kutia 4: Themelet ligjore për mbrojtjen detare dhe bregdetare

Lista e ligjeve dhe konventave të përzgjedhura

- Konventa e Barcelonës për Mbrojtjen e Detit Mesdhe nga Ndotja (ratifikuar në vitin 1990)
- Konventa e Ramsarit e ratifikuar më 29 mars 1996
- Gjashtë protokollet e Konventës së Barcelonës, ratifikuar në vitin 2001
- Konventa Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet (MARPOL73-78)
- Ligji për mbrojtjen e mjedisit detar të Republikës së Shqipërisë nga ndotja dhe dëmtimi (2002)
- Ligji për Vlerësimin e Ndikimit Mjedisor në Shqipëri (#10 440/07.07.2011)
- Ligji për sigurinë e anijeve dhe sigurinë e porteve në Shqipëri (2004)
- Ligji për mbrojtjen e mjedisit në Shqipëri (Nr. 10 431/09.06.2011)
- Ligji për Zonat e Mbrojtura (8906, datë 06.06.2002), i ndryshuar me Ligjin për disa shtesa dhe ndryshime në Ligjin 8906, datë 06.06.2002' (#9868/04.02.2008)

Ministritë që bëjnë pjesë në QNOD janë Ministria e Brendshme, e Mbrojtjes, e Financave dhe Ekonomisë, Turizmit dhe Mjedisit, e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural, e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe e Kulturës.

Roli i QNOD-së do të jetë thelbësor për të garantuar që Shqipëria ka rregulla efektive dhe efikase sigurie dhe mbikëqyrjeje dhe regjime rregullatore cilësore detare. Këto rregulla institucionale janë të nevojshme për të mbështetur rritjen ekonomike, investimet dhe hapjen e vendeve të punës. Ato janë me rëndësi në kontekstin e ekonomisë blu dhe në përputhje me parimet e saj për ofrimin e sigurisë detare si parakusht i mundësive të qëndrueshme ekonomike. QNOD-ja mund të bëhet një *task force* për t'u dhënë shtysë përpara masave politike që kërkojnë një shkallë të lartë konsensusi ndërsektorial dhe një veprim të integruar për udhërrëfyesin e ekonomisë blu në Shqipëri.

Shqipëria nuk e ka miratuar ende Direktivën Kuadër e BE-së për Strategjinë Detare (DKSD) në legjislacionin vendas. DKSD-ja (2008/56/EC) ka për qëllim të mbrojë efektivisht mjedisin detar. Objektivi i saj është që, deri në vitin 2020, të ketë arritur statusin e mirë mjedisor (SMM) të ujërave detare të BE-së dhe të mbrojë bazën e burimeve mbi të cilat varen veprimtaritë ekonomike dhe shoqërore që lidhen me detin. DKSD-ja ofron një bazë ligjore për zbatimin e qasjes së mbështetur në ekosistem për menaxhimin e veprimtarive

njerëzore që prekin mjedisin detar dhe sistemet ekologjike, duke pasur gjithëherë synimin të sigurojë që ato të mos pësojnë dëme të pariparueshme nga shumatorja e pasojave të trysnive natyrore dhe antropogjenike (Berg T. dhe të tjerët, 2015). Mund të mendohet për një harmonizim paraprak me DKSD-në, duke patur parasysh statusin kandidat të Shqipërisë për anëtarësim në BE.

2.2. Sektorët e ekonomisë blu dhe përparësitë e reja

Sektorët detarë ekonomikë të konsoliduar në Shqipëri janë ai i anijeve, peshkimit dhe turizmit. Këta janë sektorë kryesorë për kontributin që japin në zhvillimin social-ekonomik. Ekonomia bregdetare shqiptare përqendrohet rreth qyteteve bregdetare,³¹ mes të cilave Fieri dallon me një kontribut prej 12,4% në PBB-në kombëtare, i ndjekur nga Durrësi, me 9,9% dhe Vlora, me 5,9%³².

Kriza aktuale e COVID-19-ës do t'i përballë sektorët publikë dhe privatë me sfida të konsiderueshme. Me rënien e çmimeve të mallrave, rritjen e papunësisë dhe pasigurinë në të ardhura, vëmendja po zhvendoset drejt ekonomisë blu dhe potencialit të saj për t'i dhënë hov rimëkëmbjes ekonomike.

Pandemia kërkon një rishikim strategjik të shpërndarjes së burimeve, me qëllim që të parashikohen prirjet e ardhshme dhe të bëhen përgatitje për një të ardhme më rezistente. Pajtuueshmëria me normat rregullatore e

³¹ Brezi bregdetar përfshin një numër njësisish të qeverisjes vendore—Shkodër, Lezhë, Durrës, Kavajë, Rrogozhinë, Divjakë, Fier, Vlorë, Himarë, Sarandë dhe Konispol—të cilat kanë potencial të konsiderueshëm ekonomik. Ato mbulojnë rreth 36,7% të sipërfaqes së vendit dhe kanë 39,3% të popullsisë. (Plani i Integruar Ndërsektorial për Brezin Bregdetar 2015–2030).

³² Shqipëri, INSTAT 2016.

standardet sanitare do të marrë gjithnjë e më shumë rëndësi. Industrisë turistike do t'i duhet të përshtatet më shumë me grupet e vogla sesa me turizmin masiv. Industrinë që mbështeten tek importi mund të kenë nevojë të diversifikojnë zinxhirët e tyre të furnizimit dhe mund të vazhdojnë ta bëjnë këtë si masë për zbutjen e rrezikut. Shtimi i transaksioneve elektronike si pasojë e pandemisë mund të konfirmohet si prirje globale pasi të ketë kaluar kriza. Këto ndryshime duhet të jenë pjesë e të gjitha zgjidhjeve të ekonomisë blu që përqendrohen te bota pas COVID-19-ës.

Reformimi i menaxhimit të peshkimit, promovimi i prodhimeve turistike unike dhe ulja e ndotjes detare i ofrojnë Shqipërisë së bashku një pikënisje për arritjen e objektivave të saj kombëtare. Deri në vitin 2020, vendi synon të arrijë një rritje vjetore të PBB-së vjetore për frymë rreth 35% të mesatares së 27 vendeve anëtare BE-së. Edhe pse objektivi mund të duket sfidues duke patur parasysh rrethanat aktuale, ekonomia blu mund të shndërrohet në shtysën e kësaj ambicieje. Sektorët e diskutuar në rubrikat në vijim janë identifikuar si nxitës kryesorë të rrugës së Shqipërisë drejt ekonomisë blu. Edhe pse ka një mori mundësish të tjera përtej këtyre sektorëve të konsoliduar, diskutimi këtu përqendrohet te mundësitë për të zhvilluar peshkim, akuakulturë, prodhime deti dhe turizëm detar të qëndrueshëm. Po kështu, ai e vë theksin te mënyrat e mbrojtjes së mjedisit detar nga ndotja plastike. Të gjitha këto mundësi mund ta ndihmojnë Shqipërinë të ecë drejt rritjes ekonomike në të ardhmen.

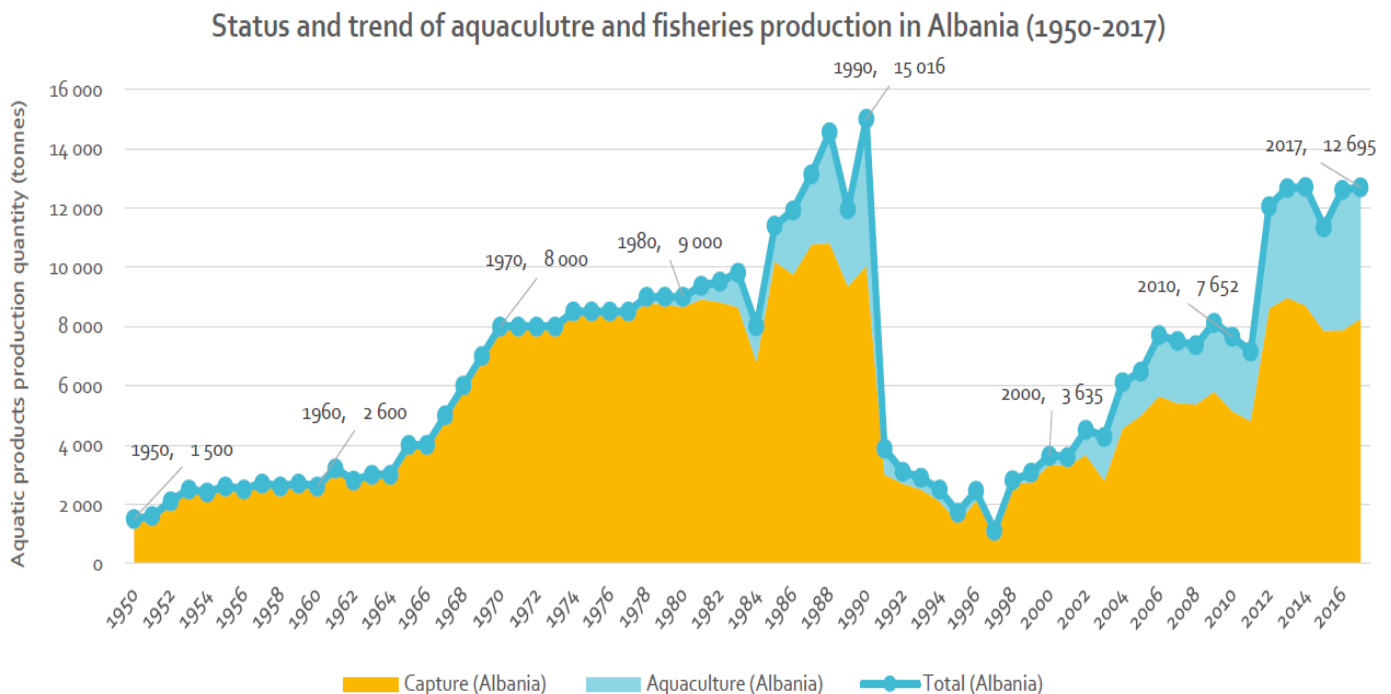
Kapitulli 3. Peshkimi, akuakultura dhe prodhimet e detit

3.1. Panorama e sektorit

Ujërat bregdetare shqiptare njihen për larminë e peshkut me vlerë ekonomike të lartë. Mes specieve të peshkut me vlerën më të lartë ekonomike janë peshqit e vegjël pelagjikë – açuget dhe sardelet – dhe ata pelagjikë të mëdhenj – toni dhe speciet që jetojnë në fund të detit, merluci evropian, barbuni, gjuhëza dhe sepja. Edhe karkaleci i detit gjendet brenda ZEE-së shqiptare. Ka një kultivim intensiv të koces dhe levrekut evropian në Vlorë dhe në veri e jug të Sarandës, si edhe kultivim të midhjes mesdhetare në Lagunën e Butrintit.

Edhe pse industria e peshkut dhe e prodhimeve të detit është një pjesë relativisht e vogël e ekonomisë kombëtare, ka mundësi ende të pashfrytëzuara për rritjen e saj. Në vitin 2017, vlera e prodhimit të peshkut dhe produkteve të detit në Shqipëri ishte 53 milionë dollarë amerikanë, ku përfshihen 29 milionë dollarë amerikanë nga prodhimi i peshkimit në det (55%), 20 milionë dollarë amerikanë nga prodhimi i akuakulturës (38%) dhe 3,6 milionë nga prodhimi i peshkimit në ujërat e brendshme (7%). Prodhimi i përgjithshëm nga peshkimi u rrit nga 1 500 tonë që ishte në vitin 1950 në 15 016 tonë në vitin 1990, për të rënë pikiatë në 3 635 tonë në vitin 2000 e, më tej, për të rikuperuar me 12 483 tonë në vitin 2017 (Figura 4). Edhe pse kuota e zënies është stabilizuar gjatë viteve të fundit, FAO-ja vlerëson se deri në 80% e fondit të peshkut në ZEE-në e Shqipërisë është e mbishfrytëzuar.³³ Ka po ashtu një përqindje të vogël të peshkimit argëtues e sportiv në jug.

Figura 4: Prirja historike e peshkut të zënë dhe akuakulturës nga 1950-2017



Burimi: FAO FISHSTAT 2019.³⁴

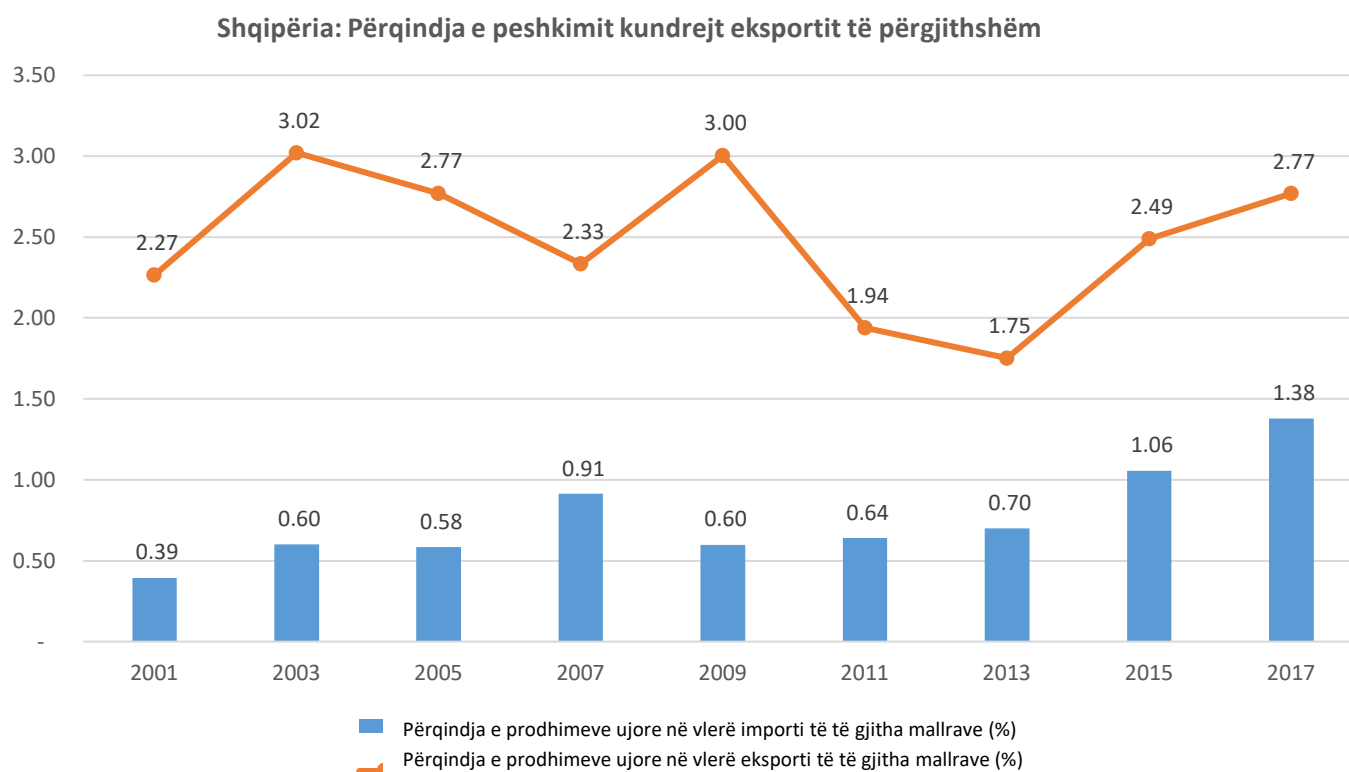
³³ FAO. Gjendja e peshkimit në Mesdhe dhe Detin e Zi. FCM Rome, 101–113.

³⁴ FAO, Statistikat globale të peshkimit dhe prodhimit të akuakulturës v2019.1.0, botuar përmes FishStat-it (mars 2019).

Prodhimi i akuakulturës ka qenë në rritje. Në vitin 2017, u prodhuan më shumë sesa 4 000 tonë specie peshku, që përbëheshin kryesisht nga koce dhe levrek të kultivuar në ujëra të kripura dhe krapi e trofta të kultivuara në ujëra të ëmbla³⁵.

Kontributi i përgjithshëm i peshkut dhe prodhimeve të detit në ekonomi është mbi dyfish më i lartë se vlera e prodhimit parësor. Sipas vlerësimeve tona të kujdeshme,³⁶ në vitin 2017, kontributi i përgjithshëm ishte 111 milionë dollarë amerikanë, që përbën 0,9% e PBB-së së Shqipërisë. Ky vlerësim përfshin vetëm pjesën e kontributit në raport me të gjithë ekonominë³⁷ dhe mbështetet në një grup të paplotë mallrash (karkaleca deti, açuge, cefalopodë, levrek/koce, troftë dhe midhje). Përlogaritja që i bëhet zakonisht kontributit ekonomik të sektorit priret të përqendrohet në prodhimin parësor të akuakulturës dhe peshkimit dhe rrallë merr në konsideratë kontributin e të gjithë zinxhirit të vlerës së peshkut dhe prodhimeve të detit, që përfshin përpunimin, tregtimin dhe shërbimet e ofrimit të ushqimit. Kontributi i peshkut dhe prodhimeve të detit në vlerën e përgjithshme të tregtisë së mallrave për Shqipërinë ka ardhur në rritje në terma absolute, por mbetet i qëndrueshëm si përqindje e tregtisë së përgjithshme (Figura 5).

Figura 5: Kontributi i peshkut dhe i prodhimeve të detit në tregtinë ndërkombëtare të mallrave



Burimi: Statistikat e FAO-s

Sektori i peshkimit është krahasimisht i vogël, por një burim domethënës punësimi. Peshkimi në det punëson rreth 2 250 persona³⁸. Përveç kësaj, ka 2 100 peshkatarë të angazhuar drejtpërdrejt në peshkimin në ujërat e brendshme³⁹. Nuk ka të dhëna të sakta të disponueshme për punësimin e tërthortë të grave. Përveç punëve

³⁵ FAO 2017.

³⁶ Raport mbi kontekstin e sektorit të peshkimit dhe prodhimeve të detit.

³⁷ Nuk merr parasysh vlerën ekonomike që krijohet në shërbimet e mëtejshme në industrinë e kateringut dhe shërbimeve ushqimore.

³⁸ Eurofish & INSTAT, Shqipëri 2019.

³⁹ Eurofish & INSTAT, Shqipëri 2019.

të shtëpisë apo në fermë, gratë në familjet e peshkatarëve janë kryesisht të angazhuara me shërbimet ndihmëse, si ndreqja e mirëmbajtja e rrjetave të peshkut dhe akuakultura e brendshme dhe përpunimi i peshkut. Shumica e të punësuarve në industrinë e përpunimit të peshkut janë gra.

Konsumi mesatar i prodhimeve të detit është i ulët, por pritet një shtim i kërkesës së brendshme me rritjen e standardeve të jetesës, falë anëtarësimit në BE dhe rritjes së parashikuar të PBB-së për frymë. Konsumi i prodhimeve të detit është 5,3 kg për frymë, që është shumë më i ulët krahasuar me fqinjët e saj mesdhetarë: 12,2 kg në Malin e Zi, 19,1 kg në Kroaci, 20 kg në Greqi, 25,9 kg në Itali dhe 32,8 kg në Maltë.⁴⁰ Megjithatë, ka të ngjarë që konsumi real i peshkut të jetë më i madh, për shkak të shitjeve informale dhe të paraportuara të prodhimeve të detit. Ky studim nuk kishte për qëllim të vlerësonte nivelet e konsumit të peshkut, por autorët besojnë se ai me gjasë është më i lartë dhe në përputhje me një vend nën ndikimin e kulturës së kuzhinës mesdhetare. Sipas përlogaritjeve tona,⁴¹ sektori mund të rritet, nga 111 milionë dollarë amerikanë, në 160 milionë dollarë amerikanë në vitin 2030 (Tabela 1). Potencial i rritjes së tregut (i nxitur nga rritja e popullsisë dhe e të ardhurave) është shumë më i madh në tregun e brendshëm (me një rritje nga 96 milionë dollarë amerikanë në 158 milionë dollarë amerikanë në vitin 2030), sesa në tregun e eksportit (me një rritje nga 61 milionë dollarë amerikanë në 70 milionë dollarë amerikanë në vitin 2030).

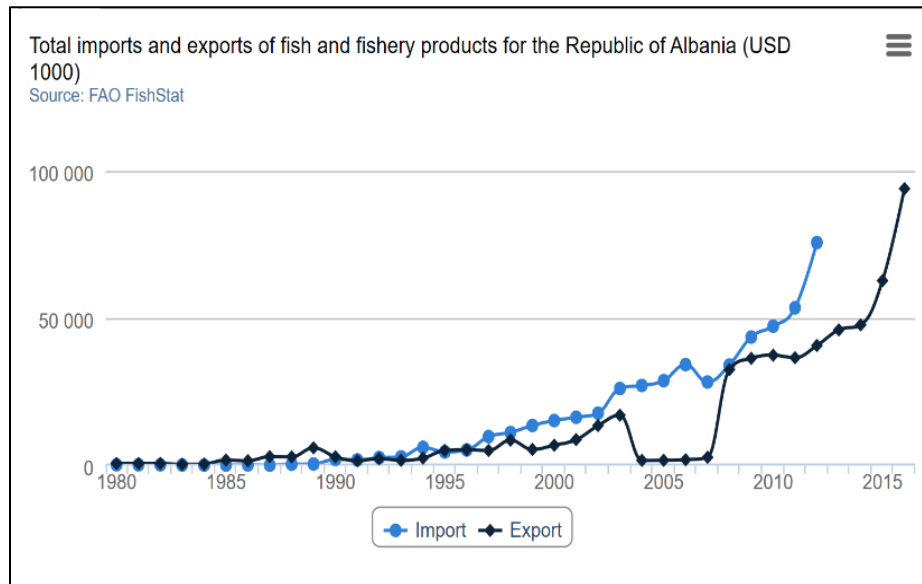
Tabela 1: Vlerësimi dhe parashikimi i vlerës ekonomike të peshkut dhe prodhimeve të detit në Shqipëri

Vlera ekonomike (USD 000)	Karkaleca deti	Açuge	Cefalopodë	Levrek/koce	Troftë	Midhje	Nëntotali i gjashtë artikujve të peshkut ose prodhimeve të detit	Të tjera	Peshk dhe prodhime deti në përgjithësi
Niveli bazë									
Konsumi gjithsej	25 628	20 811	18 083	28 060	1 703	1 465	95 750		
+ Eksport	23 563	20 982	5 165	5 190	5 663	2	60 564		
- Import	23 627	16 284	7 929	2 790	48	66	50 744		
- mallrat jopeshkore/të prodhimeve të detit të importit				12 563	3 469		16 031		
Kontributi ekonomik	25 565	25 508	15 319	17 898	3 848	1 401	89 539	21 476	111 015
Parashikimi për vitin 2030									
Konsumi gjithsej	46 776	27 940	40 395	37 686	2 117	2 723	157 638		
+ Eksporti	30 703	21 672	5 949	5 354	6 357	3	70 037		
- Importi	37 213	19 331	15 806	3 747	60	123	76 279		
- mallrat jopeshkore/të prodhimeve të detit të importit				15 694	3 975		19 669		
Kontributi ekonomik	40 266	30 281	30 538	23 600	4 440	2 603	131 727	28 836	160 562
Rritja në kontributin ekonomik (2030 kundrejt bazës referuese)	14 701	4 773	15 219	5 702	591	1 202	42 188	7 360	49 548

⁴⁰ FAO 2020.

⁴¹ Raport mbi situatën e sektorit të peshkimit dhe prodhimeve të detit nga Cai J.

Figura 6: Vlera gjithsej e importeve dhe eksporteve të peshkut dhe produkteve të peshkut ('000 dollarë amerikanë)



Kutia 5: Vështrim i shpejtë mbi eksportin e peshkut të zënë në Shqipëri - 2018

- Artikujt e peshkut të zënë (karkalecat e detit, açuget dhe cefalopodët) zunë rreth 80 për qind të eksportit të peshkut/prodhimeve të detit të Shqipërisë dhe afro 60 për qind të prodhimit të saj të peshkut dhe prodhimeve të detit.
- Në vitin 2018, Shqipëria ishte furnitori i pestë më i madh me një eksport prej 2 015 tonësh (23,373 milionë dollarë amerikanë) produktesh të açugeve. Produktet e karkalecave të detit u eksportuan në tetë vende të BE-së, mes të cilave Suedia (62,71 për qind e eksportit të përgjithshëm të karkalecave të mëdhenj/të vegjël nga Shqipëria) dhe Estonia (26,7 për qind) ishin tregjet më të mëdha. Produktet e karkalecave të detit nga Shqipëria përbënin 35,33 për qind të importit të përgjithshëm të karkalecave të Estonisë. Eksporti prej 2,276 milionë dollarësh amerikanë (280 tonë) i karkalecave të detit nga Shqipëria në Itali zuri më pak se 0,5 për qind të tregut italian.
- Italia është tregu kryesor i açugeve nga Shqipëria, duke përfaqësuar 90 për qind të vlerës së eksportit të açugeve në vend për vitin 2018, e ndjekur nga Spanja (4,08 për qind) dhe Japonia (3,64 për qind). Eksporti i açugeve nga Shqipëria përfaqësoi 22,59 për qind të tregut italian të importit për vitin 2018.
- Republika e Koresë dhe Kroacia ishin dy tregje të tjera të açugeve, ku Shqipëria kishte një përqindje të konsiderueshme tregu (përkatësisht, 7,03 për qind dhe 6 për qind). Çmimi i açugeve të eksportuara nga Shqipëria shkon nga 7,68 dollarë amerikanë për kg në Austri, në 37,14 dollarë amerikanë për kg në Shtetet e Bashkuara të Amerikës, me një çmim mesatar botëror tregu prej 11,6 dollarë amerikanë për kg.

Shqipëria është midis atyre pak vendeve të Mesdheut të cilave u mungojnë tregjet moderne të shitjes me shumicë të peshkut.⁴² Peshku i kapur mbizotërohet nga speciet e vlefshme fundore që kryesisht janë eksportuar (më së shumti në vendet e BE-së) si peshk i freskët. Për të rritur fuqinë e tregtimit të prodhimit të sektorit në shkallë të vogël, qeveria mund të zgjedhë të krijoj qendra ankandi për tregtimin elektronik të peshkut. Kjo do të ndihmonte për të luftuar problemet me të cilat përballen tregjet tradicionale në sheshe, siç janë vendndodhjet e shpërndara pranë vendit të peshkimit. Tregjet e ankandit konsiderohen një mënyrë efektive që peshkatarët të marrin një çmim të drejtë për peshkun e kapur. Po ashtu, qeveria mund të forcojë rolin e Organizatave të Tregtimit të Peshkut (OTP), që ato të luajnë një rol më të madh në tregtimin e produkteve të anëtarëve të tyre dhe të ndihmojnë për funksionimin e tregjeve elektronike të ankandit të peshkut.

⁴² AKPT Shqipëri 2030. 2018. Destinacioni i Integruar, Konkurrues, Ministria e Zhvillimit Urban. Plani i Integruar Ndërsektorial për Brezin Bregdetar, f. 88.

Shqipëria ka qenë aktive në tregtinë e peshkut, e lehtësuar nga afërsia që ka me tregjet më të mëdha të prodhimeve të detit në Evropës. Mallrat kryesore të peshkut dhe prodhimeve të detit për eksport përfshijnë karkalecat e vegjël dhe të mëdhenj të detit, açuget, cefalopodët, levrekun/kocen dhe troftën ylber. Në vitin 2018, prodhimet shqiptare përbënin 35% të importeve të karkalecave të vegjël/të mëdhenj të detit, 22% të açugeve të Italisë dhe 21% të troftës së importuar nga Maqedonia e Veriut, si dhe 6,58% të importeve kroate të levrekut/koces. Rezultatet mbresëlënëse të eksportit të prodhimeve shqiptare të detit vijnë si rezultat i industrisë dinamike vendase të përpunimit/tregtimit të peshkut, e cila shfrytëzon avantazhin konkurrues të vendit (kostoja e ulët e punës, lidhjet tregtare/kulturore me tregjet fqinje dhe qasja në lëndët e para të importuara), për të tejkaluar kufizimin e burimeve të pamjaftueshme të peshkut.

Industritë e peshkimit dhe akuakulturës ofrojnë punësim me kohë të plotë për 4 215 persona⁴³ (Raporti vlerësues i sektorit të peshkimit, janar 2015), ndërkohë që industria e përpunimit punëson një numër domethënës grash. Megjithatë, nuk ka të dhëna të sakta mbi punësimin e tërthortë të grave, përveçse që gratë janë të angazhuara në punë shtëpie apo ferme dhe në shërbime ndihmëse, si ndreqja e rrjetave të peshkimit dhe mirëmbajtja e pajisjeve. Është e qartë që sektori i akuakulturës ka potencial për rritje.

Flota shqiptare e peshkimit përbën 0,33% të flotës së peshkimit në Mesdhe. Peshkarexhat janë pjesa mbizotëruese e flotës dhe anijet e vogla dhe të mëdha të peshkimit pelagjik janë të pazhvilluara. Sipas të dhënave të Regjistrisë të Flotës Kombëtare, në vitin 2015 kishte 592 mjete të regjistruara peshkimi. Mes tyre, 182 ishin peshkarexha, 9 ishin anije peshkimi pelagjike me tratë të tipit *purse seine*, 375 ishin mjete peshkimi me tonazh të vogël dhe 26 ishin mjete të vogla peshkimi të kombinuara (si për peshkim pelagjik, ashtu edhe fundor) (IPA 2016). Aktualisht, pjesa më e madhe e flotës shqiptare të peshkimit përqendrohet në katër porte; Durrësi ka 111 mjete lundruese, Vlora strehon 85, Shëngjini 50 dhe Saranda 34. Një nga faktorët që ndikon në rendimentin ekonomik të industrisë është kostoja e karburantit, e cila përbën 58–72% të kostos mbi vlerën e faturuar të anijes tratë, 49% për mjetet *purse seiners* dhe 56% për mjetet e vogla me rrjetë mrezhë. Që nga viti 2015, QSh-ja ka hequr një sërë taksash mbi karburantin e përdorur nga anijet e peshkimit. Prodhimtaria e sektorit të peshkimit mund të rritet më tej duke modernizuar dhe përmirësuar flotën dhe mjediset e vjetruara të Shqipërisë, duke quajtur në të njëjtën kohë stimujt për peshkatarët që të marrin përgjegjësi për menaxhim të qëndrueshëm të peshkimit.

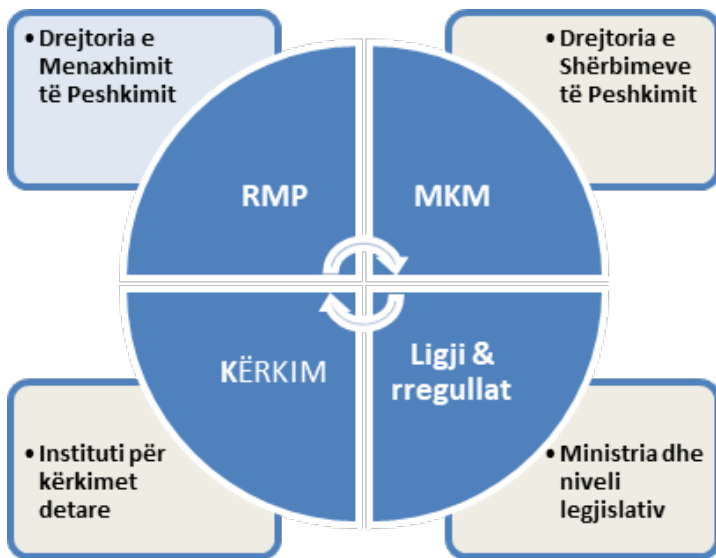
3.2. Sfidat dhe mundësitë

Sektori i peshkimit në Shqipëri nuk po funksionon me potencialin e tij të plotë, për shkak të mbishfrytëzimit të fondit të peshkut dhe rendimentit të ulët të asetëve të tij prodhuese⁴⁴. Fondi i mbishfrytëzuar i peshkut ushtron trysni mbi sektorin, që ky i fundit të gjejë rrugë për rritjen e fitimeve dhe të krijojë vlerë. Novacioni dhe kërkimi mund të sjellin si rezultat një shfrytëzim më të mirë të peshkut të zënë dhe gjetjen e përdorimeve të reja më të vlefshme për produktin. Vendosja e kufizimeve mbi ditët e peshkimit mund të bëjë që industria ta vendosë theksin më shumë te produktet me vlerë të lartë dhe të nxjerrë më shumë vlerë nga nënproduktet që, deri më tani, janë përdorur për gjëra të tilla si ekstrakti i peshkut në ushqimin për kafshët. Përvoja e Islandës, për shembull, dëshmon se mbështetja e qeverisë për kërkime dhe novacion në formën e granteve mund t'i japë hov bashkëpunimit midis industrisë dhe institucioneve kërkimore dhe universiteteve.

⁴³ Sektori numëron rreth 4 000 vende pune, përfshi 1 000 peshkatarë, 300 kultivues peshku dhe deri në 3 000 përpunues peshku (kryesisht gra).

⁴⁴ <http://www.fao.org/fishery/facp/ALB/en>.

Figura 7: Struktura organizative e administrimit të sektorit të peshkimit



burimeve kryesore të peshkut në rajon, janë tejet të ndjeshëm ndaj ndryshimit të klimës, për shkak të varësisë që kanë nga kushtet hidroklimatike të sipërfaqes (Tzanatos dhe të tjerët., 2014). Për t'u përballur me sfida të reja, sektori ka nevojë për strategji përshtatjeje për përballimin e situatave të reja të peshkimit, ku mund të përfshihet ndryshimi i preferencave të konsumatorëve, mekanizmave të qeverisjes, mbrojtja e habitateve të rrezikuara dhe një kuptim më i mirë i mekanizmave natyrore dhe ekologjike të ndikimit të ndryshimit të klimës (FAO 2018).

Ka arsye për të forcuar menaxhimin e sektorit të peshkimit. Si shumë vende në Mesdhe, Shqipërisë i mungojnë burimet e mjaftueshme për t'i përmbysur prirjet negative të stokut dhe për të zbatuar praktika më të qëndrueshme. Situata e përgjithshme me peshkimin rajonal është komplekse dhe Shqipëria është pjesë e rrjetit rajonal kur vjen fjala për përballjen me çështje si peshkimi i paligjshëm, i paraportuar dhe i parregulluar (PPP), mbikapaciteti i flotës dhe mbishfrytëzimi i fondit, që nuk janë trajtuar mjaftueshëm.

Strukturat transparente dhe efikase administrative do të krijojnë më shumë besim te peshkatarët dhe te publiku i përgjithshëm. Një riorganizim funksional për të ndarë politikën, menaxhimin dhe kërkimin (Figura 7) do të ishte në përputhje me Strategjinë Kombëtare të Peshkimit, sa i takon forcimit të kapacitetit të saj administrues.⁴⁵ Përmirësimi i kapacitetit institucional dhe i efektivitetit organizativ është po aq kyç për zbatimin efektiv të rregullave të peshkimit, që është i kufizuar për shkak të mungesës së burimeve.

Kjo është arsyeja se pse peshkimi i paligjshëm është i përhapur në disa zona dhe që një përqindje e konsiderueshme e mjeteve lundruese të vogla peshkojnë pa licencë.

Shqipëria ka më pak avantazh konkurrues në peshkun e zënë, duke qenë se shumë vende i prodhojnë të njëjtat specie në Adriatik. Peshkimi në det është i kufizuar dhe nuk ka gjasë të prodhojë më shumë sesa deri tani.⁴⁶ Për rrjedhojë, zhvillimi i qëndrueshëm i akuakulturës mund të jetë një propozim tërheqës me vlerë duke marrë parasysh afërsinë e Shqipërisë me tregjet evropiane dhe aziatike dhe numrin në rritje të konsumatorëve etikë të shqetësuar për qëndrueshmërinë. Konsumatorët e prodhimeve të detit në BE (tregu më i madh i eksportit shqiptar të prodhimeve të detit) ka prirje relativisht të lartë për të paguar për kënaqësinë

⁴⁵ IPA II e BE-së përcakton si përparësi kryesore forcimin institucional dhe kapacitetet e zbatimit të administratës së peshkimit. Ref. IPA II 2014–2020.

⁴⁶ E përlogaritur në 6 000 në 8 000 tonë metrik në vit⁴⁶, bazuar në një intervistë me Dr. R. Kapitanin.

mjedisore dhe social. Etiketat 'eko', 'bio', ose 'organike' janë bërë gjithnjë e më të njohura në strategjinë e zhvillimit të sektorit publik dhe skemave të tregtimit në sektorin privat.

Qasja drejt një 'Shqipërie blu' është në një linjë me përpjekjet e vazhdueshme të vendit për të trajtuar ndotjen detare dhe çështje të tjera mjedisore, si dhe zhvillimin e udhëtimit dhe turizmit si një nga sektorët kryesorë. Këta faktorë krijojnë një mjedis social-ekonomik të favorshëm për zbatimin e strategjisë së ekonomisë blu. Përveç kësaj, ngritja e një kapaciteti me vlerë të shtuar për përpunimin e peshkut mund të shtojë mundësitë e punësimit në sektorë dhe të rritë efektin ekonomik të grupimeve të biznesit. Si rrjedhim, politikat publike për zhvillimin e akuakulturës dhe peshkimit do duhet të marrin parasysh kontributin e të gjithë zinxhirit të vlerës së peshkut dhe prodhimeve të detit, ku përfshihen përpunimi, tregtimi dhe shërbimet e shpërndarjes/ofrimit të ushqimit.

Shqipëria është e mirëpozicionuar për të zhvilluar akuakulturën 'blu', diçka që ka fituar popullaritet në rritje në mbarë botën. Kjo do të përfshijë ndërmarrjen e praktikave të përgjegjshme të kultivimit dhe fiksimin ilë primeve të çmimit përmes certifikimit dhe mekanizmave të tjera të tregut në sektorin privat. Sektori publik mund të lehtësojë investimin në sektorin privat me anë të planifikimit dhe qeverisjes së duhur, mbështetjes financiare dhe mekanizmave të tjera. Për planifikimin e vendeve për rezervatet e peshqve, qeveria mund të konsiderojë caktimin e një zone ekskluzive për kultivimin 'blu' të levrekut/koces dhe aktivitete të tjera akuakulturës që u nënshtrohet standardeve më të larta mjedisore dhe të kultivimit (si përdorimi i ushqimit për peshq të prodhuar me përbërës të qëndrueshëm, pa antibiotikë dhe me dendësi të ulët popullemi). Krijimi i një marke kombëtare për akuakulturën 'blu' në Shqipëri është po ashtu thelbësore, që prodhimet e akuakulturës së gjelbër shqiptare të konkurrojnë në tregjet e huaja.

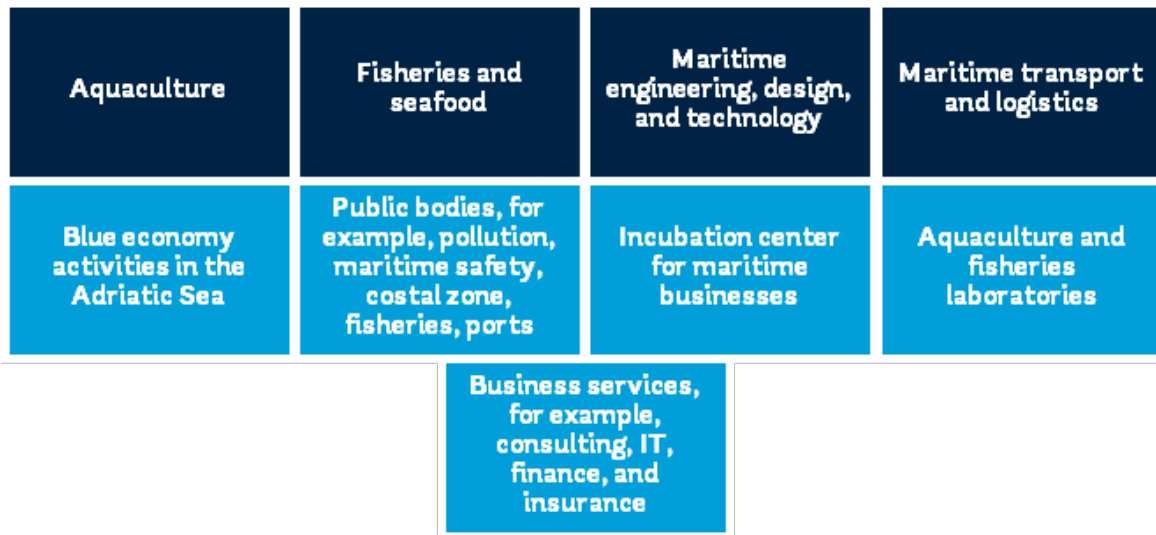
Peshkimi argëtues dhe turizmi i peshkimit paraqesin mundësi interesante. Nëse zhvillohen, këto mundësi ka të ngjarë të krijojnë më shumë të ardhura sesa peshkimi artizanal aktualisht. Peshkimi sportiv, për shembull, është një industri e jashtëzakonshme globale. Turizmi i peshkimit në Slloveni⁴⁷ është ngritur rreth troftës së njilës. Në Islandë, peshkimi sportiv sjell më shumë se 90 milionë dollarë amerikanë në vit.⁴⁸

Koncepti i grupimeve detare është premtues. Grupimet detare mund të lehtësojnë marrjen e një game përfitimesh nga industria, bazuar në lidhjet horizontale dhe lokale në brendësi dhe midis sektorëve, bizneseve, teknologjisë, botës universitare dhe organizmave publike. Grupimet sigurojnë një platformë angazhimi për bashkëpunim midis niveleve të ndryshme të qeverisjes, ndërmarrjeve shtetërore dhe komunitetit detar, për të zbatuar programet me interes të përbashkët, që mbështetin rritjen dhe përmirësojnë konkurrueshmërinë e industrisë detare. Grupimet në Islandë dhe ShBA shërbejnë më shumë si "inkubator" që strehojnë kompani të vogla për shkëmbime idesh dhe kursim kostosh. Koncepti i grupimeve detare ka rezultuar i suksesshëm në një sërë vendesh. Për shembull, në Islandë, Grupimi Oqeanik në Reikjavik, Grupimi Oqeanik në Nju Inghland (New England) në Siatëll (Seattle) në Shtetet e Bashkuara të Amerikës, në Portland Maine në Shtetet e Bashkuara të Amerikës dhe Grupimi detar Ethekwini në Durban në Afrikën e Jugut.

⁴⁷ www.alpflyfishing.com dhe www.fishingbookers.com.

⁴⁸ Instituti Kërkimor Ekonomik i Universitetit të Islandës.

Figura 8: Koncepti i grupimit i Qendrës Novatore të Ekonomisë Blu



Koncepti i grupimeve mund të pilotohet përmes ngritjes së Qendrës Novatore të Ekonomisë Blu në Durrës. Qendra do të jetë në bashkëpronësi me ente të tjera, si Universiteti Bujqësor i Tiranës dhe partnerë të tjerë privatë (Figura 8). Qendra mund të veprojë si shoqëri tregtare që u lëshon me qira hapësira bizneseve, kompanive logjistike, organizmave publike dhe organizatave të tjera dhe promovon integrimin e zinxhirit të vlerës. Grupimet mbi peshkimin bazohen në një kombinim institucionesh bashkëpunuese, që funksionojnë të pavarura, por shpesh të subvencionuara nga qeveria. Me mbështetjen e sektorit publik, organizatat e grupimeve nxitin partneritetet kërkimore dhe novatore, organizma që bëjnë bashkë sektorin dhe nisma të certifikimit ekologjik.

Peshkimi është një fushë tejet teknike. Për të realizuar mundësitë që paraqet peshkimi në ujërat e brendshme dhe akuakultura, do të duhen regjime menaxhimi mbështetur në kërkime, të cilat ngrihen mbi këshilla shkencore serioze. Shqipëria ka mundësi të pashfrytëzuara në akuakulturë, qoftë në ujërat e brendshme apo në mjedisin detar, si dhe në sektorin e peshkimit argëtues, të cilat nuk do të realizohen pa patur një kërkim të fortë e të aftë dhe monitorim të fondit të peshkut. Realizimi i potencialit të plotë të kërkimit dhe novacionit do të mbështetë burime të shëndetshme të ujërave të brendshme dhe detare. Edhe pse shumica e veprimtarive kërkimore do të financohen nga qeveria, ka aktivitete të tjera që mund të vihen në lëvizje nga industria; bashkëpunimet publike-private që trajtojnë sfidat e përbashkëta. Shqipëria mund të ndjekë shembujt nga vendet e zhvilluara për të ngritur Fondin Kërkimor për Peshkimin dhe Akuakulturën (FKPA), që do të nxitë novacionin e do të trajtojë sfidat e sektorit.

Zbatimi i rregulloreve të qeverisë në trajtimin e zhvillimit të bregdetit ka qenë një problem i konsiderueshëm. Shqipëria mund të hartojë, si pjesë e planifikimit të MIZB-së, udhëzime zonimi për hapësirat e saj bregdetare, që parashikojnë se cilat mund të jenë zonat e përshtatshme për kultivimin e peshkut, cilat zona duhet të lihen ugar dhe cilat zona duhet të mos kenë trafik detar apo gjueti peshku. Kultivuesit dhe prodhuesit e peshkut duhet të punojnë në përputhje me standardet e sigurisë mjedisore dhe të ushqimit dhe të plotësojë standardet e menaxhimit të rrezikut. Mosrespektimi do të minonte imazhin dhe konkurrueshmërinë e të gjithë industrisë. Mbrojtja e mjedisit, menaxhimi i burimeve dhe rregullat e sigurisë ushqimore duhet të trajtojnë aspektet rregullatore të industrisë.

Sektorin e peshkimit është po ashtu i ekspozuar ndaj efekteve të tërthorta të pandemisë COVID-19, që kanë ndryshuar kërkesën konsumatore dhe qasjen në treg e kanë shkaktuar probleme logjistike që lidhen me karantinën, transportin dhe masat shtrënguese në kufi. Kjo, nga ana tjetër, mund të prekë peshkatarët dhe jetesën e tyre, si dhe sigurinë ushqimore dhe ushqyerjen e popullsisë që mbështetet te prodhimi i peshkut.

Në disa vende, perceptimet e gabuara për sigurinë ushqimore kanë sjellë si rezultat ulje të çmimeve dhe humbje ekonomike. Një gamë e tërë masash publike mund të përqipen të mbrojnë forcën punëtore nga humbja e vendeve të punës, të mbështetin shpërndarjen e prodhimeve të peshkut nga prodhimi te konsumatorët dhe të mbrojnë zinxhirët e furnizimit. Rënia e kërkesës nga hotelet dhe bizneset e ofrimit të ushqimeve mund të sjellë për pasojë mbyllje të pjesshme të biznesit dhe rritje të papunësisë. Zbutja mund të arrihet përmes programeve të kreditimit dhe mikrofinancimit, organizimit të dërgesave në shtëpi dhe riorientimit të prodhimit drejt përpunimit të gjatë konservues (produktet e gatshme/të konservuara me vaj/kripë mund të përmirësojnë rimëkëmbjen e sektorit). Shqetësimet për kushtet të pasigurta të punës në ndërmarrjet e përpunimit të peshkut mund të zbuten me anë të përshtatjes së rregullave të punës, forcimit të programit të sigurimeve shëndetësore për punonjësit jetikë, udhëzime më të rrepta sanitare dhe dezinfektim dhe zbatimin e protokolleve të përdorimit të mjeteve mbrojtëse personale (MMP). OECD-ja⁴⁹ rekomandon më tej që përgjigjja e qeverive ndaj COVID19-ës të mos minojë strategjitë afatgjata të ekonomisë blu, si planet për mëkëmbjen e peshkimit.

⁴⁹ OECD, 2020, Peshkimi, akuakultura COVID-19-a: problemet dhe përgjigjet e politikave. TAD/FI(2020)2.

Kapitulli 4. Turizmi bregdetar dhe nautik

4.1. Panoramë e sektorit

Bregdeti adriatikojonian është një hapësirë me rëndësi kombëtare, e njohur për potencialin turistik. Turizmi është dhe do të mbetet një nga nxitësit kryesorë të ekonomisë kombëtare shqiptare. Sipas Raportit të vitit 2018 për Ndikimin Ekonomik të Këshillit Botëror të Turizmit dhe Udhëtimit⁵⁰ (KBTU), sektori turistik shqiptar shënoi një kontribut të drejtpërdrejtë prej 1,12 miliardë dollarësh amerikanë, që përfaqëson rreth 8,5% të PBB-së. Kontributi ekonomik i sektorit përmes efektit të tërthortë shumëfishues vlerësohen në 3,47 miliardë dollarë amerikanë, që përbën 26,2% të PBB-së (Ministria e Turizmit dhe Mjedisit 2019). KBTU-ja parashikon që, në vitin 2028, industria e turizmit në Shqipëri do të sjellë të ardhura prej 2 miliardë dollarësh amerikanë.⁵¹ Turizmi do të mbetet një shtysë kryesore e rritjes ekonomike e punësimit në Shqipëri. Në këtë kontekst, sektori i turizmit dhe argëtimit ujon ofron një mundësi të vërtetë për nxitjen e zhvillimit ekonomik dhe krijimit të vendeve të punës. Shqipëria mund të ofrojë destinacione konkurruese për turizmin detar, që kanë shpërndarje të mirë dhe janë miqësore me mjedisin, në rast se rreziqet që shoqërojnë trysnitë e rritjes trajtohen si duhet.

Natyra e virgjër dhe traditat e pasura kulturore të Shqipërisë do të vijojnë të kontribuojnë në mënyrë të jashtëzakonshme në vlerën e turizmit detar. Ato paraqesin një mundësi të qartë për ta emërtuar bregdetin shqiptar si destinacion origjinal, të larmishëm dhe të pastër. Shqipëria ka një pozicion strategjik midis vendndodhjeve detare shumë të zhvilluara, si Kroacia, Mali i Zi, Italia dhe Greqia. Sipas Institutit Kombëtar të Statistikave dhe Ministrisë së Turizmit dhe Mjedisit, vendet më të vizituara turistike në vend janë Butrinti dhe kalaja e Porto Palermos (përkatesisht, në vend të parë dhe të pestë në stinën e verës). Shqipëria ka gjithashtu shumë elemente tërheqëse kulturore, zona të shumta arkeologjike dhe një kuzhinë të shkëlqyer. Ç'është më e rëndësishme, Shqipëria ka potencial të jashtëzakonshëm për të zhvilluar kapacitetin e saj të ankorimit, të ofrojë çmime më të lira dhe të rritë praninë e saj në tregun rajonal. Sot, Shqipëria përbën vetëm 0,5% të kapacitetit të përgjithshëm ankorues në Adriatik, pavarësisht se ka kushte të ngjashme detare me fqinjët.

Industria e turizmit në Shqipëri varet kryesisht nga deti. Një prej objektivave politike të Strategjisë për Zhvillimin e Turizmit (2019–2023) është 'hartimi i një programi për turizmin detar dhe të plazhit dhe krijimi i produkteve të reja' (Objektivi 3.1.). Edhe pse turizmi i plazhit dhe aktivitetet e tjera bregdetare kanë shënuar zhvillime pozitive vitet e fundit, fusha si turizmi detar kanë ende potencial për t'u rritur. Rritja e industrisë së jahteve në Evropë, sidomos pushimet e rezervuara me barkë, ofrojnë një mundësi për të shfrytëzuar në maksimum pozicionin qendror të Shqipërisë në detin Adriatik. Sigurimi i infrastrukturës për jahtet është një sfidë që duhet zgjidhur nga pikëpamja afatshkurtër dhe afatgjatë, për të përmbushur objektivat e qeverisë në këtë sektor.

Sektori turistik shqiptar synon të lidhë një sërë fushash të veçuara të ekonomisë bregdetare përmes grupimeve ekonomike. Strategjia për Zhvillimin e Turizmit (2019–2023) synon të konkurrojë me tregjet më të zhvilluara turistike të fqinjëve. Ekonomia blu mund të shërbejë si mbështetje për këtë duke zhvilluar mundësi për përballjen me sfidat e ndërlidhura sektoriale dhe për të nxitur investimet në infrastrukturë, në plazhe dhe në ujëra bregdetare më të pastra dhe ekosisteme më të shëndetshme detare.

Shqetësimet mjedisore janë një pjesë kyçe e strategjisë së vendit për turizmin blu, duke pasur parasysh karakteristikat e spikatura natyrore dhe të biodiversitetit. Një ekonomi blu bashkuese mund të sigurojë që turizmi nautik të nxitë rritjen ekonomike dhe të garantojë qëndrueshmërinë ekologjike dhe sociale. Duhet mbështetje që sektori i turizmit të prodhojë më pak mbetje plastike. Mund të ofrohen stimuj për t'u siguruar që

⁵⁰ <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/countries-2018/albania2018.pdf>.

⁵¹ 220,4 miliardë €, me kurs këmbimi 1€ = 121,19 Lekë.

burimet të shfrytëzohen me efikasitet dhe që politikat publike dhe novacionet e sektorit privat të ulin nivelet aktuale të mbetjeve plastike.

Një nga çështjet që pengojnë zhvillimin e industrisë së turizmit nautik në periudhën afatshkurtër është se vendi nuk ka mjaftueshëm për t'u ofruar lundëtarëve, përdoruesve të jahteve dhe turistëve të tjerë detarë. Kështu, edhe nëse ekziston infrastruktura për shëtitjet me barkë apo me jaht, pa patur itinerare dhe aktivitete që janë tërheqëse mjaftueshëm, sektori i turizmit detar do ta humbasë këtë lloj vizitori. Edhe pse infrastruktura e pazhvilluar është problem në periudhën afatshkurtër, Shqipërisë i duhet të rritet përmes përmirësimit të segmenteve të turizmit me bazë detin dhe t'i lidhë këto oferta me turizmin në brendësi të vendit. Kjo do të ndihmonte për të krijuar kërkesë, me qëllim që përpara se të arrihet një tavan për rritjen, infrastruktura të jetë gati për të lejuar një zhvillim të mëtejshëm.

Shqipëria ka nevojë për mbështetje nga sektori privat, që ka njohuri si të veprojnë në një mjedis pas COVID-19-ës. OBTKB-ja paralajmëron se në vitin 2020, mbërritjet e turistëve ndërkombëtarë mund të pësojnë një rënie nga 60% deri në 80%. Kjo vë në rrezik 100-120 milionë vende pune dhe mund të çojë në humbje nga eksporti prej 805 miliardë deri në 1,06 trilionë euro⁵². Qeveria mund t'i ndihmojë bizneset turistike të identifikojnë burime të reja, të larmishme të ardhurash. Qasja ndaj teknologjive që mund të lehtësojnë shtrirjen në tregun tradicional dhe jotradicional do ta ndihmojnë industrinë e turizmit në periudhën afatshkurtër deri në afatmesme. Sigurimi i financimeve për t'u përgatitur e për t'iu përgjigjur nevojave të tregut turistik pas Covid-it është gjithaq e rëndësishme. Kërkesat në rritje në aspektin sanitar dhe të sigurisë së tregut të ri turistik kërkojnë financime dhe kjo do të ndihmojë për të kontribuar në mëkëmbjen e sektorit pas COVID-19-ës. Garantimi që stabilimentet turistike të kenë qasje në objekte riciklimi të plastikës, në përputhje me kërkesat sanitare dhe të sigurisë të Organizatës Botërore të Shëndetësisë (OSh) do të kontribuonte për një rimëkëmbje më të sigurt dhe më të gjelbër.

4.2. Infrastruktura detare-bregdetare

Qytetet e Durrësit, Sarandës, Orikumit, Himarës, Dhërmiut dhe Ksamilit janë qendrat kryesore turistike në bregdet. Durrësi dhe Vlora kanë një infrastrukturë relativisht të mirëzhvilluar për të pritur fluksin e turistëve gjatë verës. Vlora është e lidhur mirë me destinacione të tjera turistike në jug—Himarën dhe Sarandën—dhe ka një port tregtar, një port peshkimi dhe terminal hidrokarbur. Ka një port turistik që gjendet afër në zonën e Orikumit. Në jug, qyteti i Sarandës ka një port tregtar/udhëtarësh dhe një mol peshkimi. Himara, një qytezë turistike në jug të vendit, ka një liman të vogël për jahtet dhe mjetet e peshkimit me tonazh të ulët. Sipas të dhënave të vitit 2014, rrethi i Vlorës ka 5 937 ndërmarrje tregtare të regjistruara.

Përmirësimi i ndërlidhjes së transportit midis bregdetit dhe pjesës tjetër të vendit dhe me rajonin është përparësi. Sipas parashikimeve të formuluar nga dokumenti 'Skenarë dhe vizion për territorin evropian 2050'⁵³ i Programit ESPON-it⁵⁴, Shqipëria duhet të forcojë ndërlidhjen e saj brenda Ballkanit dhe me korridoret kryesore të transportit në BE. Plani i Integruar Ndërsektorial për Bregdetin, 2015–2030, thekson nevojën e krijimit të kushteve për zhvillimin e infrastrukturës dhe transportit detar, që do të jenë pjesë thelbësore e zhvillimit dhe integritimit ekonomik me zinxhirët globalë të vlerës. Investimet në infrastrukturën e transportit janë rritur. Në vitin 2017, Shqipëria shpenzoi 2,4% të PBB-së për transportin, por vazhdon të renditet e 115-

⁵² OKBTB. 2020. Barometri Botëror i Turizmit, maj 2020 – Vëmendje e veçantë të ndikimi i COVID-19-ës.

⁵³ www.et2050.eu.

⁵⁴ Programi i bashkëpunimit ESPON 2020 u miratua më 26 maj nga Komisioni Evropian, me objektivin për të mbështetur rritjen e efektivitetit të politikës së kohezionit të BE-së dhe politikave e programeve të tjera sektoriale, në kuadrin e fondeve të Investimeve Strukturore Evropiane (ESI), si dhe të politikave kombëtare e rajonale të zhvillimit territorial.

ta nga 140 vende sa i takon ndërlidhjes rrugore, sipas Indeksit Global të Konkurrueshmërisë 2018 dhe në vendin e 100 nga 140 sa i takon infrastrukturës në përgjithësi.

Infrastruktura e transportit detar në Shqipëri ka kapacitet të kufizuar, sidomos gjatë muajve të verës, për të mbështetur rritjen e turizmit nautik. Këtu përfshihen sa vijon: 354 vendankorime të vlefshme, që janë të përshtatshme vetëm për ndalesa të shkurtra, njëditore; 14 skela dhe infrastrukturë e ngjashme për jahtet e përdorura në kulmin e sezonit (si skela betoni në formë T-je në gjirin e vogël afër kalasë së Porto Palermos) dhe 5 porte tregtare/porte hyrëse. Ka gjashtë porte ushtarake/policore të përdorura pjesërisht dhe gjashtë porte peshkimi, dy në çdo qark kryesor (Durrësi, Vlora, Saranda dhe Shëngjini), të cilat janë në dispozicion të turistëve që lundrojnë me barkë. Dy терминаlet private të hidrokarbureve në Porto Romano, Durrës dhe Petrolifera, Vlorë mund të përdoren nga jahtet gjatë urgjencave dhe kushteve të këqija të motit. Porti i Orikut është aktualisht e vetmja marinë që ka infrastrukturën e nevojshme për përdoruesit e jahteve, me 145 vendankorime, që përbëjnë 41% të kapacitetit ankorues në vend.

4.3. Industria nautike

Industria e jahteve paraqet një mundësi ekonomike unike⁵⁵. Vija bregdetare e Shqipërisë gjendet e mirëpozicionuar në shtigje të rrahura lundrimi dhe, kështu, ka mundësi të ketë një treg shumë më të madh të turizmit nautik, që shkon përtej vizitave dyditore në një port të vetëm. Për të shfrytëzuar përfitimet e përhapura ekonomike të turizmit nautik, objektivi i përgjithshëm duhet të jetë hartimi i një strategjie njëjavore ose dyjavore “Lundro në Shqipëri”, përveç strategjisë aktuale “Lundro në Shqipëri” dhe, gradualisht, tërheqja e ndalesave nga barka të mëdha. Përveç të ardhurave që sjell shërbimi i drejtpërdrejtë i riparimit, turizmi nautik do të krijonte një numër të madh përfitimesh të tërthorta, sa i takon punësimit dhe të ardhurave.

Në vitin 2015, ujërat bregdetare shqiptare u vizituan nga 1 177 jahte të mëdha e të vogla. Qarqet e Vlorës dhe të Sarandës regjistruan 72% të numrit të përgjithshëm të jahteve në Shqipëri. Më shumë se 90% e trafikut hyrës u shënuar në periudhën maj-shtator. Sipas Autoritetit Portual të Sarandës, në vitin 2019, Saranda regjistroi 1 650 vizita me barkë. Numri më i lartë ditor i jahteve (16) u shënuar në portin tregtar të Sarandës. Kapaciteti i ankorimit pranë qendrës së qytetit, që nga vendasit njihet si ‘Akvariumi’, ka një kapacitet maksimal me vetëm 10 vendankorime ndaj, ndonjëherë, mjetet lundruese janë dërguar për t’u ankoruar jashtë portit gjatë natës. Muajt e verës, vizitorët duhet t’i lëvizin barkat rregullisht, nëse ka kryqëzorë ose tragete të cilëve u duhet hapësirë në skelë. Si rezultat, përdoruesit e jahteve nuk mund t’i lënë mjetet më shumë se nja dy orë për të zbritur në breg. Kohëzgjatja mesatare e qëndrimit të përdoruesve të jahteve është një deri në dy ditë, çka dëshmon për një humbje të dukshme ekonomike. Për këtë arsye, është thelbësore që infrastruktura detare të optimizohet, që të nxitë qëndrime më të gjata për të shfrytëzuar potencialin ekonomik të jahteve që mbërrijnë për vizitë.

⁵⁵ Edhe pse studimi aktual mbulon kryesisht lundrimin dhe shëtitjen me jaht, ka segmente të tjera të ekonomisë blu që gjithashtu kanë mundësi të krijojnë të ardhura dhe të ofrojnë një kthim të mirë mbi investimin për ekonominë në përgjithësi. Këta sektorë të tjerë do të mbulohej nga Diagnostikimi i Sektorit Privat të Vendit për Shqipërinë, i hartuar nga Grupi i Bankës Botërore.

4.4. Parashikimet e rritjes

Kutia 6. Mundësitë e turizmit të zhytjes në Shqipëri

Një projekt i Bankës Botërore (2006) studioi mundësitë për uljen e aktivitetit të peshkimit bregdetar, duke zbutur efektin ekonomik dhe social të kësaj strategjie mbi jetën e peshkatarëve.

U vlerësuan gjithsej 47 vende për zhytje duke përdorur metodën e zbatuar në raportin e Organizatës Botërore të Turizmit për ishujt Anderman në Oqeanin Indian. U vlerësua se ishin 20 zona për zhytje gjithsej që kishin potencial të tërhiqin zhytësit e huaj, që nënkupton se zhytësit për argëtim do të udhëtojnë për në Shqipëri për zhytje në këto zona. Një studim nënujor i bregdetit shqiptar për një bazë të mundshme të dhënave të anijeve të mbytura për anijet e mbytura që në fillim të viteve '50 doli në përfundimin që zonat bregdetare kishin potencial të konsiderueshëm për turizmin e zhytjes.

Industria e turizmit nautik po përjeton në mbarë botën një ngadalësim më të madh sesa ai i krizës financiare të vitit 2008. Gjatë dekadës së shkuar, përpara krizës së COVID-19-ës, mosha mesatare e lundruesve me barkë kishte shënuar një rritje, nga 45 në 55 vjeç. Kjo ndodh për shkak të rritjes së moshës së popullsisë evropiane, si dhe rënies së përdorimit të barkave për lundrim në grupmoshat më të reja, për shkak të rritjes së konkurrencës për kohën e argëtimit. Megjithatë, Shqipëria mund t'u përshtatet këtyre sfidave të reja. Bizneset mund t'u ofrojnë turistëve qasje afatshkurtër në objektet lundruese dhe të ofrojnë një mori aktivitësh dhe vendndodhjesh, për të përfituar nga popullsia më e re në moshë.

Ndikimi i pandemisë aktuale globale në transportin detar dhe ndërlidhjen midis porteve në rajonin e Mesdheut është ende duke u vlerësuar⁵⁶. Edhe pse shumica e porteve janë tërësisht funksionale për biznesin e transportit të mallrave,

ato kanë mbyllur ose kufizuar veprimtarinë për mjetet e udhëtarëve, sidomos, kryqëzorët. Në shumë raste, qeveritë dhe autoritetet portuale kanë vendosur rregulla dhe kufizime sigurie në raport me lëvizjen e ekuipazhit të anijeve, drejtuesve të kamionëve dhe të tjerëve që kanë nevojë të kenë qasje në mjediset e portit. Vendet janë në kërkim të orientimit se si të menaxhojnë shqetësimet lidhur me problemet humanitare, të sigurisë dhe punësimit të komuniteti të ekuipazhit të anijeve. Vende të ndryshme kanë vendosur një sërë procedurash sigurie për të ulur rrezikun e infektimit të pjesëtarëve të ekuipazhit dhe punonjësit në tokë. Hartimi i 'planeve të kthimit në punë' do të kërkojë procedura të reja nga qeveria për COVID-19-ën, përfshi kthimin e sigurt në kushte pune (masat e higjienës dhe distancës social), kalimi nga proceset në letër tek ato digjitale dhe orientime të qarta sesi do të ndryshojnë protokollat në një botë pas pandemisë.

Aktualisht, infrastruktura detare e Shqipërisë nuk e mbështet potencialin e vendit për turizëm nautik. Numri aktual i vendankorimeve në Shqipëri (354), pa përfshirë ato ditore, përbën vetëm 0,5% të numrit të vendankorimeve në Adriatik (76 467). Dy portet e ankorimit të sektorit privat të përshtatshme për të gjitha kushtet e motit, që janë aktualisht në punë e sipër (njëri është në proces ndërtimi në Kalanë e Turrës dhe tjetri e ka kaluar tashmë fazën e projektimit në Hamallaj, pranë Durrësit), do të jenë në gjendje të presin rreth 650 mjete lundruese secili, edhe pse disa prej këtyre vendankorimeve mund të lidhen me blerjen e pasurive të paluajtshme. Megjithatë, po të marrim në konsideratë gjatësinë e vijës bregdetare si tregues i kapacitetit të nevojshëm ankorues, numri i vendankorimeve (krahasuar me destinacionet e suksesshme detare të Kroacisë dhe Malit të Zi) mund të rritet me dy deri në tri herë më shumë sesa aktualisht. Do të ishte ideale, nëse numri i vendankorimeve do të ishte 700 deri në 1 050 ose të paktën të rritej dy herë, nga 350 në 700. Nëse Shqipëria do të ndjekë shembullin e fqinjit të saj, Malit të Zi, numri i vendankorimeve duhet të rritet me 1 000. Këto shifra janë përlllogaritje të përafërta, pasi të dhënat e disponueshme nga portet e Shëngjinit, Durrësit, Vlorës dhe Sarandës janë të kufizuara dhe nuk mbështetin një analizë të plotë tregu. Një vlerësim i kujdesshëm i alternativave për zhvillim duke përdorur Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis dhe analizën kosto-përfitim të

⁵⁶ Shoqata Ndërkombëtare e Porteve dhe Limaneve (ShNPL), Programi për Qëndrueshmërinë e Porteve në Botë <https://sustainableworldports.org/wp-content/uploads/2020-05-18-WPSP-COVID19-Guidance-FIN.pdf>.

ndërtimit të marinave do të ulte rrezikun e ndërtimit të mbikapaciteteve dhe do të rriste mundësinë e kthimit mbi investimin të projekteve publike dhe private.

Tabela 2: Numri i përgjithshëm i vendankorimeve për km në basenin e detit Adriatik

	Italia	Kroacia	Mali i Zi	Shqipëria
Numri i vendankorimeve	172 000	17 949	2 220	354 (431 përfshi vendankorimet ditore)
Gjatësia e vijës bregdetare në km	9 534	8 032	294	476
Vendankorime për km të vijës bregdetare	18,04	2,23	7,58	0,90

Burimi: ICOMIA, <https://el.wikipedia.org>

Figura 9: Investimet për ndërtimin e marinave: Portet e riprojektuara: Shëngjini, Vlora dhe Sarandë

<p>PORTI HYRËS (NGA VERIU NË JUG)</p>	<p>INVESTIM PUBLIK</p>	<p>INVESTIM PRIVAT</p>
<p>Porti i Shëngjinit</p> 	<p>Rehabilitimi i kalatës Rindërtimi i kalatës Kalatë e re & rikuperim</p> 	<p>Marina PPP Dendësia e ankorimit 250 të mëdha-të mesme /2,5ha 300 të mesme-të vogla /2,5ha 412 mjete lundruese mesatarisht Gjatësia e pontonit 800m</p>
<p>Porti në qendër të qytetit të Vlorës</p> 	<p>Rehabilitim Rindërtimi i valëpritisë të brendshëm</p> 	<p>Marina PPP Dendësia e ankorimit 250 të mëdha-të mesme /2,5ha 300 të mesme-të vogla /2,5ha 660 mjete lundruese mesatarisht Gjatësia e pontonit 1 300m</p>
<p>Qendra e qytetit të Sarandës</p> 	<p>Ndërtimi i skelës së re në formë T-je</p> 	<p>Marina PPP Dendësia e ankorimit 250 të mëdha-të mesme /2,5ha 300 të mesme-të vogla /2,5ha 300 mjete lundruese të vogla-të mesme 100 mjete lundruese të mesme-të mëdha 150 mjete lundruese të vogla Gjatësia e pontonit 600m</p>

Kërkesa për ankorim në Shqipëri e tejkalon kapacitetin ekzistues gjatë muajve të verës. Fakti që mbërritjet e barkave në jug janë rritur në mënyrë të qëndrueshme është tregues i mirë që Vlora dhe Saranda do të ketë nevojë për marina në qendër të qytetit, të përshtatshme për të gjitha kushtet e motit. Këto marina mund të vendosen brenda porteve të rinovuara. Duke patur parasysh që marina ka nevojë për të paktën 500 mjete lundruese të vogla deri në të mesme që të funksionojë me kosto efektive, për të dyja këto porte do të ishin të mjaftueshme edhe 1 000 vendankorime të tjera. Vendankorimet e përkohshme apo stinore mund të funksionojnë gjatë muajve të verës dhe, ndoshta, në pranverë dhe vjeshtë, nëse supozojmë se kushtet e motit janë të favorshme. Brenda një periudhe afatshkurtër, janë identifikuar 7 ose 8 vende të përshtatshme për ankorim stinor në jug të vendit dhe mund të ofrohen rreth 300 deri në 400 ankorime stinore që plotësojnë vendankorimet e përshtatshme për të gjitha kushtet e motit. Kështu, nëse do të shtonim edhe dy marinat e sektorit privat, si dhe marinat në qendër të qytetit (plus ankorimet stinore), gjithsej mund të shtohen 2 600 vendankorime.

Për të pasur sukses në tregun e turizmit nautik, duhet të ketë rregulla efektive dhe shërbime ndihmëse të sofistikuar, si riparimi i barkave, lidhjet e transportit dhe alternativat e argëtimit. Krijimi i një grupi shërbimesh dytësore që mbështetin sektorin me teknologji informacioni dhe komunikimi (TIK), kualifikim dhe shërbime profesionale do të ishte një lehtësues i nevojshëm i konkurrueshmërisë në këtë treg.

Qeveria duhet të luajë dy role në procesin e ndërtimit dhe administrimit të infrastrukturës së re. Ajo duhet të identifikojë zonat për marina të mundshme dhe/ose infrastrukturë tjetër për jahtet dhe të lehtësojë ndërtimin e tyre. Po kështu, ajo duhet të rregullojë aktivitetet që vijnë si rezultat i këtij zhvillimi. Ndërtimi fizik dhe administrimi i marinave, vendankorimeve stinore dhe pontoneve, si dhe mjediset e riparimit mund t'i lihen sektorit privat.

Investimi kapital për rinovimin e tri porteve ekzistuese në Shëngjin, Vlorë dhe Sarandë përlogaritet në 19 milionë dollarë amerikanë. Zgjerimi i mëtejshëm i kapacitetit ankorues në 4 247 vendankorime brenda 10 vjetëve mund të nisë duke përmirësuar kushtet e investimit për marina rezidenciale me financim privat (Kalaja e Turres dhe Hamallaj), që mund të sigurojnë për rrjedhojë 1 240 vendankorime shtesë për të gjitha kushtet e motit.

Kapitulli 5. Ndotja plastike detare

Mbeturinat plastike në dete⁵⁷ udhëtojnë përtej kufijve, duke prekur aspekte të shumta të ekonomisë blu. Ato transportohen nga lumenjtë, era, sistemet e ujërave të zeza dhe rrymat oqeanike në largësi të mëdha. Ato gjenden në të gjitha mjediset detare: në plazhe, shtratin e detit, duke pluskuar në ujëra (të cekët dhe të thellë), në mjediset e virgjëra të ZMD-ve e, madje, edhe në ishuj të largët e të pabanuar në mes të oqeanëve. Mbeturinat detare (si në plazhe apo që pluskojnë në det) konsiderohen si çështje e shëndetit publik (Galloway 2015; Sheavly dhe Register 2007). Për shkak të karakterit toksik që kanë për njerëzit disa përbërës plastikë (sidomos, plastifikuesit dhe substancat shtesë) dhe rrjedhjes së mundshme të kimikateve të dëmshme, plastika është një rrezik i mundshëm (Rayan P.G. 2015). Edhe pse niveli toksik në mjedisin detar është i ulët, rreziku për shëndetin e njeriut mund të jetë më i madh, nëse marrim parasysh futje të tjera rastësore të mbeturinave me prani të fortë përbërësish toksikë apo mbeturinave të dëmshme.

5.1. Konteksti rajonal

Deti Mesdhe është nga organizmat ujorë më të ndotura në botë. Ai përfaqëson vetëm 1% të ujërave në botë, por përmban 7% të të gjitha mbetjeve të mikroplastikës në botë.⁵⁸ Rreth 82% e mbetjeve të krijuara nga njeriu që pluskojnë në sipërfaqen e tij janë plastikë dhe plastika është një nga mbeturinat më të përhapura në shtratin e tij.⁵⁹ Një përqindje e madhe e 20 objekteve kryesore që gjenden në detet Adriatik dhe Jon janë artikuj plastikë me një përdorim (PNJP), objekte që kanë të bëjnë me turizmin dhe aktivitetet argëtuese, si gota/kapakë plastikë nga pijet, qese patatinash, ambalazhe ushqimi dhe kontejnerë të ushqimit të shpejtë, piptha dhe përzierës, gota dhe kapakë gotash, qese pazari dhe shishe pijesh.⁶⁰ Raporti i vitit 2019 nga Fondi Botëror për Natyrën (WWF) ka zbuluar se turistët krijojnë 40% të mbetjeve që hyjnë në detin Mesdhe, 95% e të cilave janë plastikë. Një studim⁶¹ për mbetjet detare në 22 plazhe që ndodhen në 16 zona detare dhe bregdetare të mbrojtura të Shqipërisë,⁶² Francës, Greqisë, Italisë, Sllovenisë, Spanjës dhe Turqisë tregoi se mbetjet detare të grumbulluara në vjeshtë, pas pastrimit në stinën e verës, ishin gjysma e sasisë së gjetur në verë. Studimi zbuloi gjithashtu se edhe në zonat e mbrojtura të Mesdheut mbetjet detare po kërcënojnë speciet dhe habitatet. Pasojat shkojnë nga ngecja dhe gëlltita te bioakumulimi dhe biozmadhimi i toksinave të çliruara nga artikujt ndotës, deri te lehtësimi i shfaqjes së specieve invazive dhe dëmtimin e habitateve në shtratin e detit.

Edhe pse Shqipëria nuk është kontribuesja më e madhe në problemin e ndotjes plastike në basenin adriatikojonian, është e qartë se ka nevojë për më shumë menaxhim efektiv të mbetjeve detare. Me 60% të popullsisë që jeton në zonat bregdetare, pasojat e ndërtimeve intensive, rritjes së turizmit bregdetar dhe menaxhimit të pamjaftueshëm të rrymës së mbetjeve mund të çojnë në përkeqësim të cilësisë së mjedisit bregdetar dhe detar. Ndërsa ekonomia bregdetare shqiptare vijon rritjen, është jetike të gjenden rrugët për uljen e ndotjes plastike.

⁵⁷ Mbetje detare është çdo material i ngurtë që zgjat, i prodhuar ose i përpunuar, që është hedhur, shkatërruar ose braktisur në mjedisin detar dhe bregdetar. Ajo përbëhet nga artikuj që janë bërë ose përdorur nga njerëzit dhe janë hedhur qëllimisht në det ose lumenj, ose plazhe; që derdhen indirekt në det nga lumenjtë, ujërat e zeza, ujërat e shiut ose erërat; që humbasin rastësisht, përfshi materialin e humbur në det në mot të keq (pajisje peshkimi dhe ngarkesë) ose të lëna qëllimisht nga njerëzit në plazhe dhe brigje (UNEP 2005).

⁵⁸ <https://invest-in-albania.org/wwf-rings-alarm-bells-on-albanias-plastic-pollution/>.

⁵⁹ Programi IPA II i BE-së e përcakton si përparësinë kryesore forcimin e kapaciteteve institucionale dhe zbatuese të administratës së peshkimit. Ref. IPA II 2014–2020.

⁶⁰ Të kuptosh pasojat social-ekonomike të mbetjeve detare në makrorajonin adriatikojonian.

⁶¹ Zhvilluar në kuadrin e projektit të Interreg Med-it, ACT4LITTER, nga shkurti 2017 në tetor 2018.

⁶² Ekipi shqiptar ishte Shoqata shqiptare për Mbrojtjen e Gjallesave Ujore (Shqipëri).

5.2. Situata aktuale e vendit

Për mbetjet plastike në dete janë zhvilluar studime në një sërë plazhesh dhe zonash bregdetare në Shqipëri. Rezultatet tregojnë se plazhet janë përgjithësisht të pastra. Një studim i zhvilluar në tetë plazhe⁶³ zbuloi se vetëm një prej tyre ishte ‘mesatarisht i pastër’ (plazhi i Plepave, gjiri i Durrësit), ndërsa shtatë të tjerët u klasifikuan ‘të pastër’ (plazhi i Zvërnecit dhe plazhet e gjirit të Durrësit, gjirit të Lalzit, deltës së Bunës, kepi i Rodonit, Shëngjini dhe Velipoja). Të njëjtat studime përcaktojnë se nuk ka ‘zona të nxehta’ mbeturinash detare në Shqipëri. Zona e kufirit perëndimor midis Shqipërisë dhe Greqisë u kategorizua si ‘zonë e nxehtë plastike’ dytësore. Një studim më i rishtë në pesë plazhe të Shqipërisë zbuloi një numër prej 3 321 objekte të mbetjeve detare në gjirin e Durrësit dhe të Lalzit (Gjyli dhe të tjerët 2020). Rreth 65% e mbetjeve detare janë materiale polimerike artificiale dhe 58,5% e kishin zanafillën nga burimet përgjatë bregdetit, si rezultat i praktikave të dobëta të menaxhimit të mbetjeve, turizmit dhe veprimtarive argëtuese. PNJP-të përbëjnë 48% të të gjithë artikujve të regjistruar, në një nivel nga 16,8% deri në 69,1% në varësi të plazhit.

Shqipëria ishte po ashtu pjesë e sondazhit rajonal të mbeturinave detare.⁶⁴ Në këtë studim morën pjesë shtatë vende që bashkëndajnë detet Adriatik dhe Jon: Shqipëria, Bosnje-Hercegovina, Kroacia, Greqia, Italia, Mali i Zi dhe Sllovenia. Pjesë e studimit ishin rreth 180 plazhe në 31 vendndodhje, që mbulonin një sipërfaqe prej 32 200 m² dhe shtrihen përgjatë një vije bregdetare prej 18 km. Tri plazhet e vrojtuar në Shqipëri ishin plazhi i Plepave (Durrës), plazhi i Shëngjinit (Lezhë) dhe plazhi i Velipojës. Shqipëria u rendit e dyta nga shtatë vendet bazuar në pastërtinë e plazheve (0,22 objekte për m²), pas Bosnje-Hercegovinës (0,17 objekte për m²). Studimi tregoi se ndotja nga aktivitetet në tokë (48,9%) ishte shumë më mbizotëruese sesa ndotja nga aktivitetet në det (7,8%). Studimi zbuloi se Shqipëria nuk është kontribuese kryesore në ndotjen e Deteve Adriatik dhe Jon. Një e treta e normës mesatare vjetore të derdhjes së lumenjve në të gjithë basenin mesdhetar vjen nga jugu i Detit Adriatik. Basenet e Bojanës, Drinit, Matit, Ishmit-Erzenit-Shkumbinit, Semanit, Vjosës dhe Bisticës derdhen në Detin Adriatik dhe Detin Jon dhe, kështu, mund të sjellin prurje të mbetjeve plastike në Adriatik.

Shqipëria, ashtu si vende të tjera mesdhetare, ende nuk ka sisteme efektive të menaxhimit të mbetjeve në tërësi, jo vetëm të mbetjeve plastike. Vlerësimi i WWF-së mbështetet në përqindjen e mbetjeve të patrajtuara plastike, si përqindje e rrymës së përgjithshme të mbetjeve. Shqipëria renditet e treta mes vendeve mesdhetare që kanë keqmenaxhuar mbetjet e ngurta (73% e të gjitha mbetjeve është keqmenaxhuar), e paraprirë nga Mali i Zi (95%) dhe Egjipti (93%) dhe e ndjekur nga Libia (64%). Shqipëria ka një normë të ulët të riciklimit të mbetjeve plastike, me rreth 5% të sasisë së përgjithshme të mbetjeve të prodhuara (166 000 kg në vitin 2016). E renditur sipas rrjedhjes së përgjithshme të plastikës në natyrë, Shqipëria gjendet në nivelin më të lartë, me 20 kg për person.

Shërbimet e menaxhimit të mbetjeve nuk ofrohen për 31,7% të popullsisë së vendit. Infrastruktura e mbetjeve është e pamjaftueshme për të mbuluar të gjithë territorin. Përveç këtyre mangësive, nuk ka ndarje të mbetjeve në burim dhe zbatimin i përgjegjësive së zgjeruar të prodhuesit apo skemave të depozitave të rimbursimit është vonuar. Shumica e mbetjeve të ngurta bashkiake, përfshi ambalazhin/mbetjet plastike, hidhen në venddepozitime ose fusha të vjetra plehrash dhe, shpesh, shkarkohen në mënyrë të paligjshme në gryka lumenjsh ose liqene.

⁶³ Mbulon periudhën 2015–2019 dhe u zhvillua në kuadrin e projekteve rajonale, me mbështetjen financiare të UNEP/MAP Medpol, programit Interreg IPA dhe kështu me radhë. Partnerët shqiptarë të projektit ishin universitetet, pushteti vendor, organizatat joqeveritare, agjencitë kombëtare e të tjera.

⁶⁴ Projekti IPA, “Adriatic DeFishGear”, në bashkëpunim me Universitetin Bujqësor ët Tiranës (UBT), Tiranë, Shqipëri. Studimi u krye nga tetori 2014 deri në prill 2016.

Pastrimi sistematik i plazheve mund ta ulë ndotjen në zero, nëse menaxhimi i mbetjeve ndjek standardet e pastrimit. Një vërtetim i dy zonave në deltën e Bunës/Bojanës dhe në plazhin e kepit të Rodonit⁶⁵ zbuloi se mbetjet e mbledhura në deltën e Bunës (plazhi i Velipojës) dhe plazhi i kepit të Rodonit (pranë lumit Ishëm)⁶⁶ përmbante polimere artificiale, kryesisht të depozituara nga lumenjtë dhe jo nga aktiviteti turistik në plazhe. Vërtimet në grykëderdhjen e Bunës dhe kepin e Rodonit treguan se mbetjet detare të grumbulluara gjatë vjeshtës, në vijim të pastrimit në verë, ishin përgjysmuar gati në raport me sasinë e grumbulluar gjatë stinës së verës. Kjo nënkupton se pastrimi periodik i zonës bregdetare, edhe përtej kulmit të sezonit, do të ulte në mënyrë të konsiderueshme mbetjet plastike detare.

Mbeturinat detare mund të dëmtojnë funksionimin e sektorëve detarë, si turizmi, peshkimi dhe anijet. Edhe pse nuk janë studiuar ndikimet konkrete në Shqipëri, në terma ekonomike, ndotja plastike mund të shkaktojë humbje të burimeve të vlefshme. Si për ironi, konsumatorët, turistët dhe komunitetet janë shpesh shkaktarë dhe viktimë të mbetjeve plastike detare. Efektet e mundshme të mbetjeve detare në bashkitë e bregdetit (Mouat dhe të tjerët 2010) përfshijnë humbjen e vlerës së kënaqësisë dhe kosto të drejtpërdrejta ekonomike prej rreziqeve ndaj shëndetit publik, uljen e mundësive të argëtimit, reklamë dhe imazh negativ, kosto për pastrimin e plazheve, kosto për grumbullimin dhe largimin e mbetjeve. Po ashtu, ka edhe kosto të fshehta që lidhen me padi të ngritura dhe ulje të të ardhurave.

Plazhet e ndotura mund të stepin turistët, çka sjell humbje të të ardhurave për bizneset lokale. Infrastruktura e grumbullimit të mbetjeve në plazhe është e papërshtatshme dhe ka një numër tejet të madh koshash plehrash të tejmbushur në shumë vende përgjatë bregdetit. Kostoja e masave shtesë për grumbullimin dhe parandalimin e mbetjeve në Adriatik vlerësohet në 2 505 euro për çdo aksion për objekt turistik. Bizneset turistike nuk ushtrojnë trysni mbi autoritetet vendore përgjegjëse për plazhet dhe vijën bregdetare, për t'i mbajtur ato të pastra nga mbetjet. Megjithatë, nuk ka asnjë tabelë në plazhe që nxit sjelljen e përgjegjshme mjedisore.⁶⁷

Kutia 7: Efektet mbi turizmin e plazhit

Në vitin 2013, një studim i kryer në 31 plazhe në Orange County (Kaliforni, ShBA) vlerësoi se si mbeturinat detare ndikojnë në vendimin për të shkuar në plazh dhe me ç'kosto (Leggett dhe të tjerët 2014). Ai përdori modelin e kostonë së udhëtimit, që përlogarit vlerën që përftojnë njerëzit nga argëtimi në një vend, bazuar në dobinë që presin të gjejnë krahasuar me zona të tjera alternative. Ata treguan se mbeturinat detare kishin ndikim domethënës mbi zgjedhjet e plazheve nga banorët dhe se një ulje me 75 % e mbeturinave detare në gjashtë plazhe të frekuentuara u sollti mbi 40 milionë euro përfitime shtesë banorëve në Orange County për pak më shumë se tre muaj.

Burimi: 2015. *Ekonomia e mbetjeve detare*

Copat e mbeturinave plastike detare mund të kufizojnë zënien e peshkut dhe të bllokojnë motorët e barkave dhe rrjetat e peshkimit, duke çuar në ndërprerjen e veprimtarive të peshkimit. Kostoja më e madhe e sektorit të peshkimit në përgjithësi lidhet me dëmtimin dhe mirëmbajtjen e mjetit lundrues, që shkaktohet nga përplasja me mbeturinat dhe vonesat që shkaktohen nga mbushja e rrjetave të peshkimit me plastikë në vend të peshqve. Këtu përfshihet edhe kostoja e shpëtimit nga roja bregdetare, detyra ligjore, reklama negative, peshkimi shtesë me rrjetë fundore në porte dhe marina, çmime si ISO 14001 dhe *Golden Anchors* (ankorat e arta – shën. i përkthyesit) dhe incidentet e dëmtimit të mjeteve lundruese (Mouat dhe të tjerët 2010). Në Mesdhe, humbja e peshkimit e shkaktuar nga mbetjet plastike detare përlogaritet në 153 milionë dollarë amerikanë në vit (WWF 2019).

Humbjet e industrisë detare për shkak të mbeturinave plastike detare në Mesdhe përlogariten në 261 milionë dollarë amerikanë në vit (WWF 2019). Transporti detar është posaçërisht i ekspozuar ndaj përplasjeve me objektet plastike, ngecjes së objekteve pluskuese te

⁶⁵ Adopto një plazh (2017–2018).

⁶⁶ Në kuadrin e Marrëveshjes së Bashkëpunimit midis Ministrisë italiane të Mjedisit, Tokës dhe Detit (MIMTD) dhe Njësisë së Koordinimit të UNEP/MAP-it për të mbështetur zbatimin e mandatit të Konventës së Barcelonës dhe për të punuar me UNEP/MAP-in për trajtimin e përparësive kyçe për të siguruar menaxhim të plotë të integruar detar dhe bregdetar të rajonit të Mesdheut.

⁶⁷ Të kuptohen pasojat social-ekonomike të mbetjeve detare në mikrorajonin adriatikojonian.

tehet e helikës dhe bllokimit të marrjes së ujit për sistemet e ftohjes së motorit. Po ashtu, ka kosto që shkaktohen nga koha që mjeti rri pa punuar, vonesa dhe kosto shtesë për mirëmbajtjen. Edhe mjediset e portit rrezikojnë të dëmtohen nga ndotja plastike, përfshi bllokimin e kanaleve ujore, që krijon vonesa e shkakton kosto pastrimi (WWF 2019). Rregulloret aktuale për mbrojtjen e mjedisit nga fluksi dhe stoku mund të mos e mbrojnë mjaftueshëm mjedisin detar. Këtu përfshihen rregulla për mjetet lundruese të peshkimit që të zbatojnë rregullat e lundrimit e të përmbushin standardet e nevojshme për mbrojtjen e mjedisit detar, si dhe të shmangin humbjen ekonomike.

Sektori publik është ndikuar nga kostoja e lartë dhe barra administrative që shoqëron ndotjen, përfshi kostot e pastrimeve, zbatimit të masave parandaluese dhe të trajtimit. Gjatë muajve të verës, aktivitetet turistike në Mesdhe shtojnë prodhimin mujor të mbetjeve me një të tretën, me një kosto mesatare prej 1 444 dollarësh amerikanë për ton (WWF 2019) kur pastrohen plazhet. Bashkitë vendase kanë kapacitet të kufizuar dhe mund të çoroditen nga fluksi shtesë i mbetjeve, duke sjellë mosgrumbullimin e tyre ose praktika të pasigurta menaxhimi (AKPT 2016).

Humbja ekonomike e përllogaritur në Shqipëri për shkak të mbeturinave detare në vitin 2017 mund të jetë 0,34 milionë euro për peshkimin, 1,74 milionë euro për flotën e peshkimit dhe në nivelin e 1,73 deri në 5,62 milionë eurove për pastrimin e plazheve. Kjo përllogaritje e shpejtë u mbështet në ekstrapolim të dhënave nga studimi i BE-së mbi Mesdheun dhe duke përdorur metodologjitë e Organizatës për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ekonomik dhe Grupit të Bankës Botërore. Vlerat e përmbledhura paraqiten në Tabelën 3.

Tabela 3: Kostoja e përllogaritur e dëmit të ndotjes detare në sektorin ekonomik

Efektet mbi sektorët dhe aktivitetet e pastrimit	Kostoja e përllogaritur për mikrorajonin adriatikojonian, përfshi Shqipërinë	Kostoja e përllogaritur e dëmit nga mbetjet detare në Shqipëri	Kostot e përllogaritura të dëmit të ndotjes në BE dhe shtetet anëtare
Pastrimi i plazhit/sektori i turizmit	5 685€/njësi turistike biznesi/vit	1,73–5,62 milionë € e gjithë vija bregdetare	BE: 194–630 milionë € për 50 000 km vijë bregdetare
Heqja e mbeturinave në plazh nga bashkitë	216 920€/bashki	Qarku i Durrësit: 146 755€/vit Qarku i Lezhës: 25 682€/vit Qarku i Shkodrës: 72 553€/vit Qarku i Vlorës: 161 945€/vit Totali për bashkitë bregdetare: 1,94 milionë €/vit	MB: 139 043 € (Mouat dhe të tjerët 2010) Holanda: 176 000 €
Flota e peshkimit	5 378€/mjet lundrues	1,74 milionë €	BE: 3 542 €
Peshkimi		0,34 milionë €	
Sektori i akuakulturës	3 228€/për fermë akuakulturë/vit	2 146€/fermë akuakulture/vit	Mali i Zi: 500 €/vit Greqia: 1 888 €/vit Kroacia: 2 352 €/vit Italia: 15 000 €/vit Skocia: 580 €/vit (Mouat dhe të tjerë 2010)
Portet dhe Marinat	8 518€/port		Spanjë: 2 960 €/port

Mbetjet plastike mund të cenojnë industrinë e plastikës sa i përket dëmtimit të imazhit të saj dhe humbjeve ekonomike. Opinioni publik rreth plastikës është përgjithësisht negativ, çka mund të cenojë ose, së paku, të zbehtë kërkesën për PNjP dhe prodhime plastike në përgjithësi, çka reflektohet në fushatat ‘kundër plastikës’, që po mobilizojnë një numër në rritje qytetarësh. Gjithashtu, mbetjet detare përfaqësojnë humbjen e burimeve të vlefshme. Objekte të caktuara plastike mund të ripërdoren si lëndë e parë dytësore. Në mungesë të zgjidhjeve efektive rregullatore dhe stimuljeve, masa si ndalimet radikale të PNjP-ve mund të cenojnë prodhuesit në zinxhirin e vlerës së plastikës dhe ricikluesit, të cilët, më pas gjejnë qasje që nuk janë efikase për burimet për objekte të caktuara plastike.

Mbetjet e ngurta janë kontribueset kryesore në çlirimeve ekuivalente me CO₂ për të gjithë sektorin e mbetjeve, ku çlirimet e metanit janë më të larta nga shkatërrimi i mbetjeve në tokë. Këto çlirime metani do të ulen ndërkohë që përmirësohen me kohën alternativat e trajtimit të mbetjeve dhe parandalimi merr përparësi⁶⁸.

Edhe pse përmirësimi i menaxhimit të mbetjeve dhe pastrimit janë përparësi urgjente, nxitja e ekonomisë qarkulluese është një prej rrugëve për trajtimin e këtij problemi në pikëpamje afatgjatë. Kjo do të kërkonte një qasje sektoriale/të zinxhirit, kombinuar me investime, reforma në politika, ngritje të kapaciteteve dhe ndihmë teknike me qasje në financimin novator. Po kështu, mund të inkurajohet edhe riciklimi duke ndryshuar dizenjimin e objektit plastik, që të riciklohet më lehtë. Po kështu, duhen promovuar alternativa kundrejt PNjP-ve.

5.3. Zinxhiri i vlerës i plastikës dhe industria e riciklimit

Mbetjet e prodhuara në Shqipëri në vitin 2016 ishin gjithsej 1 300 373 tonë, prej të cilave 1 079 373 tonë ishin mbetjet e ngurta bashkiake (MNB). Me një normë gjenerimi prej 373 kg për frymë në vit, Shqipëria renditet më lart se Rumania dhe poshtë Maltës, Kroacisë dhe Malit të Zi (INSTAT 2016). Në vitin 2016, mbetjet plastike ishin 30,03 kg për frymë në vit, mes të cilave ambalazhi plastik përbënte vetëm 11,41 kg për frymë në vit. Norma e prodhimit të ambalazhimit plastik e rendit Shqipërinë përkatësisht midis Letonisë (2,55) dhe Kroacisë (13,12), që janë të fundit dhe të parafundit për normën e krijimit të ambalazhimit plastik në BE (2016).

Plani për të kaluar në një vend ‘pa plastikë’ duhet të bazohet në informacionin rreth potencialit ekonomik dhe efekteve sociale, sidomos në raport me shitësit me pakicë, të cilët janë pjesë e zinxhirit të vlerës së mbetjeve plastike. Ata ende nuk janë studiuar në Shqipëri. Kjo rubrikë hedh një vështrim mbi potencialin që ka Shqipëria për të eksploruar mundësi të shumëfishta në zinxhirin e furnizimit të plastikës. Këto mundësi mund të ulin rrymat e mbetjeve plastike dhe të nxitin ekonominë qarkulluese.

Rruga më e mirë për uljen e ndotjes detare është zbatimi i një qasjeje të integruar në të gjithë sistemin e menaxhimit të mbetjeve. Kjo shkon përtej rregullimit të prodhimit ose përdorimit të plastikës. Zgjidhjet e integruara për uljen e rrjedhjeve të plastikës përfshijnë politikat, rregulloret, kapacitetet institucionale, stimujt dhe teknologjitë, si dhe zgjedhjen e duhur nga biznesi për ta përdorur plastikën si alternativë ndaj materialeve të tjera kur ajo është zgjidhja më e mirë ekonomike e mjedisore, por të mos e përdorë plastikën në mënyrë të tepruar dhe të panevojshme. Hierarkia e sugjeruar e mbetjeve (Fig. 10) mund të shërbejë si udhëzues për përdorimin e qëndrueshëm të plastikës dhe menaxhimit të mbetjeve detare — parandalimi duhet të jetë në krye si zgjedhja më e preferuar dhe shkatërrimi të mbetet në fund si zgjedhja më pak e preferuar.

Metoda e analizës së zinxhirit të vlerës përdoret për të vlerësuar procedurat e përfshira në çdo hap nga bizneset që synojnë të rritin efikasitetin e prodhimit dhe të përftojnë vlerën maksimale me koston më të pakët të mundshme. Mbetjet plastike janë shumë më të ndërlikuara sesa thjesht një çështje menaxhimi mbetjesh e, për pasojë, kanë nevojë për një qasje të integruar (Figura 9), bazuar në ‘analizën e zinxhirit të vlerës’, për të

⁶⁸ Ministria e Mjedisit. Komunikimi i Tretë Kombëtar i Republikës së Shqipërisë, si pjesë e Konventës Kuadër të Kombeve të Bashkuara për Ndryshimin e Klimës. Tiranë, qershor 2016.

trajtuar akumulimin e mbetjeve dhe uljen e përdorimit. Prodhimi i mbetjeve plastike në vitin 2025, si përqindje e totalit të MNB-ve përlogaritet në rreth 100 730 tonë (rreth 12%⁶⁹ për vendet me të ardhura të mesme të larta).⁷⁰ Sasia e përgjithshme e materialit plastik të importuar në Shqipëri si lëndë e parë apo produkt i përfunduar është 70 588 tonë ose 24,34 kg material plastik për frymë në vit.

Figura 10: Një qasje e integruar për uljen e ndotjes detare dhe të konsumit të plastikës



Sektorët kryesorë në zinxhirin e vlerës së plastikës në Shqipëri janë prodhuesit/importuesit e polimerit, konvertuesit e plastikës, furnitorët e mbetjeve, administrata/shoqëritë e menaxhimit të mbetjeve dhe ricikluesit e plastikës. Në Shqipëri nuk ka prodhues të lëndës së parë apo monomereve. Aktualisht, në vend numërohen rreth 53 konvertues të plastikës, 27 prodhues të ambalazhit plastik dhe qeseve mbajtëse plastike dhe 20 shoqëri riciklimi, që ofrojnë shumë vende pune. Më shumë se 500 punonjës janë të angazhuar në konvertimin e plastikës së ricikluar në vend, 1 500 punonjës janë të përfshirë në konvertimin e lëndës së parë të importuar dhe rreth 500 punonjës punësohen nga shoqëri të tjera të riciklimit. Vlerësohet se ka 12 000–16 000 individë,⁷¹ kryesisht nga komuniteti rom, të përfshirë në mënyrë informale në mbledhjen dhe shitjen e mbeturinave të riciklueshme plastike nga kontejnerët publikë dhe bizneset. Konvertuesit e plastikës janë të organizuar në shoqatën e tyre, APKA⁷².

Prodhuesit e ambalazhit plastik dhe qeseve plastike mbajtëse përdorin materiale të ricikluara plastike, që janë konvertuar në produkte nga industria e konvertimit të plastikës. Në vitin 2019 u konvertuan rreth 10 000 tonë, ndërsa lënda e parë plastike e importuar në përdorim ishte 30 000 tonë. Çmimi mesatar i plastikës së ricikluar brenda vendit është 750 euro për ton kundrejt 1 050 euro për ton në rastin e lëndës së parë të importuar. Xhiroja nga produktet e nxjerra nga industria vendase e riciklimit ishte 9 565 165 euro, që është thajse 20% e gjithë xhiros së industrisë së plastikës (rreth 46 097 903 euro). Kontributi në buxhetin e shtetit i industrisë plastike që punon me material të ricikluar në vend ishte 2 927 900 euro (përfshi sigurimet shoqërore e shëndetësore, tatimin mbi të ardhurat, tatimin mbi vlerën e shtuar, tatimin mbi fitimin dhe taksën e dividendit), që do të thotë 20% e kontributit të përgjithshëm të industrisë së plastikës në buxhetin e shtetit⁷³.

⁶⁹ Seria e Zhvillimit Urban – Raportet informuese. <https://siteresources.worldbank.org/INTURBANDEVELOPMENT/Resources/336387-1334852610766/Chap5.pdf>.

⁷⁰ Nëse totali i MNB të prodhuara do të jetë 839 418 tonë dhe duke përdorur metodologjinë e "Ndihmës teknike për sistemin e integruar të menaxhimit të mbetjeve të ngurta (MMN) për dy bashki të përzgjedhura në Shqipëri.. T1.2.1 Raporti përfundimtar për identifikimin e burimeve, rrymave dhe sasive të MNB – qershor 2017".

⁷¹ Shoqata shqiptare e Konvertuesve të Plastikës (APKA).

⁷² E krijuar në dhjetor të vitit 2014, APKA është organi zyrtar përfaqësues i konvertuesve të plastikës në Shqipëri, veprimtaria e të cilëve shtrihet në të gjithë sektorët e industrisë së konvertimit të plastikës. APKA është anëtare e Bashkimit të prodhuesve të Shqipërisë, Konvertuesve Evropianë të Plastikës (EuPC) dhe të Plastic Europe.

⁷³ Të dhëna nga viti 2019 nga Shoqata shqiptare e Konvertuesve të Plastikës (APKA).

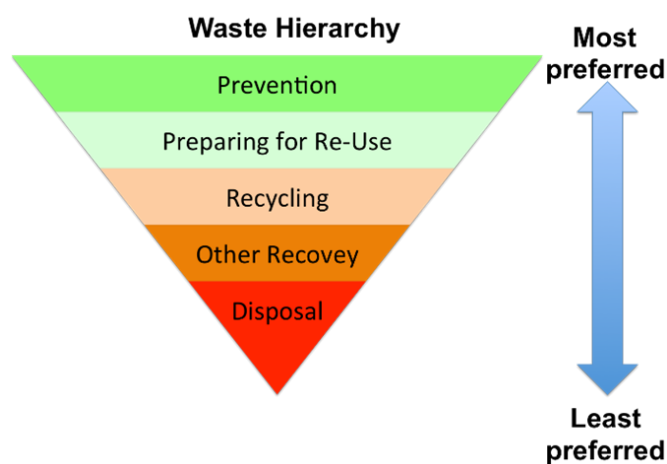
Shoqëritë shqiptare të riciklimit kanë investuar rreth 66 milionë dollarë amerikanë në riciklimin mekanik. Këto kompani janë me qendër në Tiranë (9), Durrës (3), Elbasan (5), Korçë (1), Fier (1) dhe Berat (1). Për shkak të ndalimit të importeve të mbetjeve plastike për riciklim dhe sasisë së vogël të pranueshme të mbetjeve plastike në vend, këto shoqëri punojnë me 15-60% të kapacitetit të tyre. Në vitin 2016, investimi i përgjithshëm kapital i industrisë ricikluese (përfshi plastikën, metalet e hekurit, metalet me ngjyrë, materialet elektronike/mbetjet elektronike, bateritë dhe akumulatorët, peletet dhe tekstilet) ishte 260 milionë dollarë amerikanë. Për shkak të ndalimit të importit të mbetjeve për riciklim, kjo industri po punon vetëm me 26,7% të kapacitetit të saj të instaluar.

Optimizimi i riciklimit dhe fizibiliteti i tij ekonomik mund të jetë kompleks e do të kërkojë politika të synuara dhe masa të përshtatura me kontekstin lokal. Në Evropë, kostot operative të riciklimit të plastikës llogariten në 1 000 dollarë amerikanë për ton, që është shumë herë më e lartë sesa çmimi mesatar i shitjes së lëndës plastike dytësore, me 600 dollarë amerikanë për ton. Me rritjen e çmimit të riciklimit dhe ulje e çmimit të plastikës, riciklimi po bëhet një biznes më pak fitimprurës. Fitimi relativ midis riciklimit dhe prodhimit të plastikës së re përcaktohet shumë nga çmimet e naftës. Kur çmimi i naftës është i ulët, mund të jetë më e lirë të prodhosh plastikë nga e para, sesa të riciklosh. Kjo nënkupton se riciklimi ka të ngjarë të mbetet jofitimprurës (WWF 2019). Njëkohësisht, riciklimi në vendet në zhvillim mund të jetë fitimprurës për ata që mbledhin mbeturinat, të cilët mund të fitojnë më shumë duke mbledhur materiale të riciklueshme, sesa po të bënin diçka tjetër.

Në Shqipëri, riciklimi krijon vende pune dhe rrit normën e përgjithshme të riciklimit. Qasja ideale është diku midis parandalimit të gjenerimit të mbetjeve të riciklueshme me vlerë të ulët në nivel konsumatori dhe identifikimit të mundësive ku riciklimi mund të funksionojë e të jetë fitimprurës, mbështetur nga një kombinim politikash *ad hoc* dhe sistemesh stimujsh, që shkojnë përtej menaxhimit të mbetjeve.

Duke parë përpara, Shqipëria duhet të zhvillojë instrumente efektive dhe efikase për të përdorur më pak, ripërdorur më shumë dhe për të ricikluar pjesën e mbetur. Kjo mund të arrihet në shumë mënyra: përmes masave të tregut për ndryshimin e sjelljeve të konsumatorit dhe prodhuesve dhe materialeve që ata përdorin dhe për ta bërë riciklimin më tërheqës ekonomikisht. Që të ndodhë kjo e fundit, çelësi është përqendrimi tek i gjithë zinxhiri i blerës për të bërë të mundur riciklimin me cilësi të lartë dhe për të ruajtur vlerën e plastikës pas riciklimit. Përmirësimi i riciklimit të plastikës kërkon transformim përgjatë gjithë zinxhirit të vlerës, nga prodhimi i lëndës së parë, dizenjimi i produktit, mbledhja, trajtimi në fund të jetës, riciklimi e deri në tregun e materialeve dytësore.

Figura 11: Piramida e hierarkisë së mbetjeve



Disa prej masave që inkurajojnë qarkullueshmërinë mund të përfshijnë harmonizimin e kostove të depozitimit dhe djegies me kostot e riciklimit; vendosjen e taksave mbi produktet dhe tarifën për të shkurajuar konsumin e disa produkteve; skemat e depozitave të rimbursimit; caktimin e përgjegjësisë financiare e logjistike për prodhuesit për të trajtuar mbetjet e ambalazhit; vendosjen e tarifave dhe gjobave më të larta për shkaktimin e ndotjes. Të gjitha këto mund të ndihmojnë për të shkurajuar sjellje që çojnë në rrjedhje të plastikës në mjedis.

Kutia 8: Plani i veprimit 'Shqipëria pa plastikë – vendi i parë evropian pa plastikë'

Ligji i përkufizon qeset plastike mbajtëse me peshë të lehtë për PNJP si objekte me trashësi prej më pak se 50 mikronë për secilën anë dhe qeset mbajtëse me peshë shumë të lehtë si objekte me trashësi prej më pak se 15 mikronë dhe përcakton kufizimet vijuese:

- Ndalohet përdorimi, hedhja në treg, prodhimi, importimi apo futja e PNJP-ve në territorin e Shqipërisë.
- Çdo person, që hedh në treg, prodhon, importon, apo fut në territorin e Republikës së Shqipërisë PNJP dënohet me gjobë, në vlerën nga 1 000 000 (një milion) deri në 1 500 000 (një milion e pesëqind mijë) lekë, e barasvlershme me rreth 8 200–12 300 euro.
- Çdo person që përdor PNJP dënohet me gjobë, në vlerën nga 30 000 (tridhjetë mijë) deri në 100 000 (një qind mijë) lekë, e barasvlershme me rreth 246–820 euro.
- Subjektet që prodhojnë, importojnë ose hedhin në treg PNJP në Shqipëri ndërpresin aktivitetin e tyre deri më 1 shkurt 2020.
- Subjektet që futin ose përdorin PNJP në territorin e Shqipërisë e ndërpresin aktivitetin e tyre brenda 1 qershorit 2020.

Plani me tri faza përfshin periudhën shtator 2019–2021. Ai rreket të zbatohet një ndalim me faza dhe të diferencuar të instrumenteve ekonomike, për të shkurajuar përdorimin e PNJP-ve dhe masa që nxitin përdorimin e produkteve alternative që janë më miqësore me mjedisin.

Për qeset plastike mbajtëse. Qeset plastike mbajtëse me peshë të lehtë (nën 35 mikronë) u ndaluan me ligj në vitin 2018. Në vitin 2019, u vendos një tarifë/çmim produkti prej 1,00 lek (e barasvlershme me 0,008 euro), që zbatohet vetëm në zona të caktuara, për qeset plastike mbajtëse (më të trasha se 35 mikronë). Do të nxitet përdorimi i qeseve të biodegradueshme për mbeturinat organike dhe si qese pazari. Në vitin 2020, do të ofrohen falas qese me shumë përdorime (fillimisht) falas.

Lidhur me PNJP-të. Në vitin 2019, u vendos një tarifë/çmim produkti për pipat e përdorura për pije. Kutitë plastike të ushqimeve duhej të zëvendësoheshin me material tjetër. Në 2020, plastika e biodegradueshme duhet shtrirë në përdorim të disa PNJP dhe shishe. Në vitin 2021, plastika e biodegradueshme do të shtrihet te PNJP-të mjekësore dhe produktet sanitare. PNJP të tjera (të paspecifikuara) do të ndalohen.

Burimi: Ministria e Turizmit dhe Mjedisit. Tirana.

5.4. Përparësitë e Shqipërisë për një mjedis detar më të pastër

Shqipëria ka miratuar Dokumentin Politik Strategjik dhe Planin Kombëtar të Menaxhimit të Integruar të mbetjeve (2018-2035). strategjinë dhe planin kombëtar për menaxhimin e mbetjeve (2018–2033). (miratuar me Vendimin Nr. 418 të Këshillit të Ministrave, datë 27.05.2020). Disa bashki bregdetare kanë arritur tashmë një shkallë më të lartë të grumbullimit të mbetjeve: Durrësi (99,49%), Fieri (86,10%), Lezha (77,9%) dhe Shkodra (85,47%). Vloza ka një normë më të ulët grumbullimi (65,99%). Për periudhën 2018-2035, ka një objektiv, që është riciklimi i mbetjeve të ambalazheve plastike me 22,5%. Plani parashikon zbatimin në faza të skemave të përgjegjësive së zgjeruar të prodhuesit (PZP) për grumbullimin dhe riciklimin e mbetjeve të ambalazheve, si vijon: në fazën e parë (2018–2023) grumbullohet jo më pak se 8% e mbetjeve nga ambalazhet; në fazën e dytë (2023–2028), grumbullohet dhe riciklohet jo më pak se 21% dhe në fazën e tretë (2028–2035) grumbullohet dhe riciklohet jo më pak se 39%

Shqipëria ka miratuar masa për trajtimin e problemit në rritje të PNJP-ve. Plani kombëtar i veprimit, 'Shqipëria pa plastikë – vendi i parë në Evropë pa plastikë' 2019–2021 (shih Kutinë 8), parashikon ndalimin me faza të qeseve plastike me peshë të lehtë dhe disa PNJP-ve. Plani i referohet përdorimit të mjeteve dhe masave ekonomike për të shkurajuar përdorimin e PNJP-ve dhe për të nxitur produkte alternative që janë më miqësore me mjedisin. Aktualisht, Shqipëria nuk ka politikë për mikroplastikën.

Shumë vende kanë provuar qasje të ndryshme për të rregulluar përdorimin e qeseve plastike dhe PNJP-ve. Rezultatet ndryshojnë nga vendi në vend. Disa vende arritën një ulje drastike në numrin e qeseve plastike të përdorura (Irlanda, Danimarka, Kina dhe Izraeli). Disa vende që janë përpjekur të ndalojnë plotësisht PNJP-të kanë dështuar, pasi ndalimi ka nxitur përdorimin e paligjshëm, ndërsa vende të tjera kanë parë një ulje të madhe të përdorimit të qeseve plastike ndjekur nga një kthim në nivelet e mëparshme përdorimit (Kutia 9). Kjo qasje shpesh e pasuksesshme çoi në taktika më efektive, si raportimi më i mirë, skemat e depozitave të plastikës dhe rritja e tarifave dhe taksave mbi produktet plastike.

Skemat e përgjegjësisë së zgjeruar të prodhuesit (PZP) ende nuk janë zbatuar, edhe pse janë bërë pjesë e politikës së menaxhimit të mbetjeve në Shqipëri që prej vitit 2011. Vonesa në zbatimin e këtyre skemave shpjegon shkallën e ulët të grumbullimit dhe riciklimit të mbetjeve të ambalazheve në Shqipëri. Në projektstrategjinë kombëtare të mbetjeve (2020–2035) nënkuptohet që skemat e PZP-së të futen me faza, duke rritur gradualisht normat e grumbullimit të mbetjeve të ambalazheve: në fazën e parë (2018–2023) të grumbullohet jo më pak se 8% e mbetjeve të ambalazheve; në fazën e dytë (2023–2028) jo më pak se 21% dhe në fazën e tretë (2030–2035) të grumbullohet e riciklohet jo më pak se 39% e mbetjeve të ambalazheve.

Kutia 9: Përvoja me masat rregullatore për përdorimin e PNjP-ve

Irlanda është një nga vendet udhëheqëse për trajtimin e konsumit të qeseve plastike. Ajo vendosi (në vitin 2002) një taksë të konsiderueshme mbi qeset plastike, konsumi i të cilave ra me 94 për qind. Përdorimi i tyre u bë i papranueshëm në fund të vitit të parë. Të ardhurat e përfuara u çuan për mbrojtjen e mjedisit

Danimarka (2003) u vendosi një taksë shitësve me pakicë që jepnin qese plastike. Dyqanet nisën t'i jepnin qeset e plastikës kundrejt një çmimi dhe inkurajuan përdorimin e qeseve të ripërdorshme. Në vitin 2014, Danimarka kishte shkallën më të ulët të përdorimit të qeseve plastike në Evropë: 4 qese për person në vit.

Tunizia po përgatitet për një 2020 monumentale. Më 31 dhjetor 2019, qeset plastike që nuk janë të biodegradueshme do të jenë zyrtarisht të jashtëligjshme kudo—kjo nënkupton që nuk do të ketë as prodhim, as importim, as shitje ose shpërndarje të asnjë lloji. Lëvizja e guximshme pason ndalimin vetëm në supermarkata që u bë në vitin 2017 e pa një ulje prej 94 për qind të qeseve plastike vitin e parë.

Franca hodhi hapin e saj të parë drejt një të ardhmeje pa plastikë në vitin 2015, duke ndaluar qeset plastike. Vitin në vijim, u bë vendi i parë që nxori të jashtëligjshme gotat, pjatat dhe takëmet plastike. Deri në 2020, Franca do të nxjerrë të jashtëligjshme pipat plastike, përzierësit e kafes dhe tamponët prej pambuku. Qëllimi është ulja 5 miliardë e qeseve plastike të pazarit dhe me 12 miliardë qeset e fruta-perimeve. Industria plastike e ka kundërshtuar ndalimin. Burimi: Ministria e Turizmit dhe Mjedisit. Tirana.

Source: <https://www.greatbigstory.com/guides/plastic-bans-around-the-world>

Rregullat aktuale për mjediset pritëse në porte për mbetjet e krijuara nga anijet dhe tepricat nga ngarkesa e mallrave janë në përputhje me rregulloret e BE-së.⁷⁴ Rregullat për parandalimin e shkarkimit në det të mbetjeve të krijuara nga anijet zbatohen për çdo lloj anijeje që hyn në portet e Shqipërisë dhe përfshin një tarifë të detyrueshme për shkarkimin mbetjeve të anijes në mjediset pritëse të portit. Këto rregulla duhen harmonizuar më tej me Direktivën e ndryshuar/e miratuar (BE) 2019/883, që synon të trajtojë efektet negative të mbetjeve nga anijet që përdorin portet e BE-së, duke përmirësuar mjediset pritëse të portit për mbetjet nga anijet.

Vonesa në modernizimin e sistemeve të monitorimit dhe raportimit mbi mbetjet në Shqipëri përbën shqetësim. Sasia e të dhënave të mbledhura dhe qasja në këto të dhëna është e kufizuar. Nuk ka të dhëna zyrtare për flukset vjetore të mbetjeve të plastikës/ambalazhit dhe cilësia e të dhënave është e pamjaftueshme, çka tregon se ka sfida në zbatim. Projektet që marrin ndihmë teknike prodhojnë disa të dhëna të kufizuara, por

sërish mungojnë të dhënat për tablonë e përgjithshme. Ka mospërputhje në të dhënat për Mbetjet e Ngurta Bashkiake (MNB), përbërjen e mbetjeve e kështu me radhë. Nuk ka një metodologji zyrtare për përlogaritjen e të dhënave të MNB-së, ndaj këto të dhëna bazohen në pyetësorët e plotësuar nga secila bashki, që përqendrohen tek ajrosja e mbeturinave, mbështetur në normën e krijimit të të dhënave për frymë dhe për popullsinë, që nuk janë të njësoj. Kjo mungesë njëtrajtshmërie transferohet më pas te të dhënat në shkallë vendi. Nuk ka kontrole për cilësinë e këtyre të dhënave. Të njëjtat probleme dalin edhe kur vjen fjala për mbetjet plastike. Për të ulur ndotjen detare dhe për të arritur rritjen drejt ekonomisë blu, duhet bërë më shumë për përmirësimin e grumbullimit të të dhënave për mbetjet dhe plastikën/ambalazhet.⁷⁵

⁷⁴ VKM Nr. 1104, datë 28.12.2015, plotësisht e përafuar me Direktivën 2000/59/EC për Mjediset Pritëse në Porte, e ndryshuar me Direktivën 2002/84/EC, Rregulloren (KE) 2007/71/EC dhe Rregulloren (KE) 1137/2008.

⁷⁵ VKM Nr. 687, datë 29.7.2015, 'Miratimi i rregullave për mbajtjen të përditësuar dhe publikimin e statistikave të mbetjeve.

Investimi më i madh në infrastrukturën e menaxhimit të mbetjeve në Shqipëri është në pjesën e poshtme të piramidës dhe përqendrohet te objektet e asgjësimit të mbeturinave, si venddepozitimet dhe impiantet e djegies. Këtu përfshihen katër venddepozitime sanitare funksionale (në Sharrë, Bushat, Bajkaj dhe Maliq); dy venddepozitime të planifikuara në Vlorë dhe në Berat; një impiant që prodhon nga mbetje energji (W2E) në Elbasan dhe dy impiante W2E në Tiranë dhe Fier. Nëse Shqipëria aspiron të bëhet një destinacion 'i pastë dhe i gjelbër', kalimi në një ekonomi qarkulluese do të çlirojë shumë përfitime për sektorët publikë dhe privatë. Ekonomia qarkulluese ka potencialin të përmirësojë punën e industrisë dhe të ulë kostot. Kostot e menaxhimit të mbetjeve mund të optimizohen duke investuar në novacion e teknologji për të ulur, rivendosur, ripërdorur, ricikluar dhe riprodhuar. Shqipëria duhet të shkojë drejt politikave që e vendosin theksin fort te përdorimi i stimujve ekonomikë për parandalimin si hap i parë, me qëllim që të përmbushë objektivat e vendosura për vitin 2035. Ajo duhet të zgjerojë shtrirjen e shërbimeve të menaxhimit të mbetjeve nga 68,7% (2016) në 100% të popullatës dhe riciklimin e ambalazheve plastike deri në 22,5%, sipas peshës.

Do të duhen përpjekje të mëtejshme për të mbyllur venddepozitimet dhe vendet e grumbullimit pa standarde dhe për të rritur grumbullimin e ndarë të rrymave të ndryshme të mbetjeve dhe për të ulur mbetjet biologjike. Në Shqipëri ka 89 vendgrumbullime të vjetra që funksionojnë aktualisht. Po përgatiten plane për Beratin, Kuçovën dhe Urën Vajgurore dhe po vihen në dispozicion fonde për zbatimin e tyre në kuadrin e projektit të financuar nga Sekretariati i Shtetit Zvicëran për Çështjet Ekonomike (SECO) (SECO) për Menaxhimin e Integruar të Mbetjeve. Ndërtimi i impiantit të djegies në Elbasan (që ka nisur të funksionojë që gjatë këtij viti) dhe planet për investime të mëtejshme në impiante të djegies së mbeturinave paraqesin shqetësime lidhur me mospërputhjen e mundshme me parimet e BE-së, që përcaktojnë se asgjësimi dhe djegia janë fazat më pak të preferuara të alternativave të menaxhimit të mbetjeve.

Rregullat institucionale për miratimin e këtyre masave ekzistojnë, edhe pse rezultatet e zbatimit ndryshojnë dhe, në përgjithësi, mbeten një sfidë. Kufizimet kryesore institucionale dhe financiare përfshijnë burimet e pamjaftueshme dhe mungesën e kapacitetit të burimeve njerëzore, si dhe planifikimin efektiv financiar. Një studim i BE-së⁷⁶ vlerësoi se kostoja kapitale për zbatimin e planit të Direktivës së Mbetjeve 2008/98/EC është 172 milionë dollarë amerikanë, ndërsa kostoja operative për pajtueshmërinë e plotë që shkojnë gjithsej në 59 milionë dollarë amerikanë në vit. Kostoja kapitale e llogaritur për përmbushjen e kërkesave të Direktivës për venddepozitimet është 268 milionë dollarë amerikanë dhe kostoja operative për përputhshmërinë e plotë është 0,592 milionë dollarë amerikanë në vit⁷⁷. Duke futur skemat e Përgjegjësisë së Zgjeruar të Prodhuesit (PZP), barra financiare e bashkive mund të ulet. Shumica e masave që lidhen me përputhshmërinë e Direktivën e BE-së për mbetjet dhe rregulloret përkatëse po zbatohen për herë të parë dhe do të kërkojnë ndihmë të konsiderueshme teknike dhe financiare. Ka edhe ndërlikime të tjera që lindin nga ndryshimet e shpeshta të strukturave organizative, mungesa e personelit dhe ngarkesa e lartë e punës për personelin.

Përkeqësimi i mjedisit detar mbetet po ashtu shqetësim, ndërkohë që trafiku detar rritet dhe shkaqet në themel të mbetjeve detare nuk janë trajtuar. Ulja e ndikimit të ndotjes plastike detare ende nuk është pjesë e Programit Kombëtar për Monitorimin e Mjedisit. Për të arritur objektivin e saj për uljen e ndotjes detare, Shqipëria duhet të kuptojë shkallën aktuale të problemit që ka me ndotjen plastike. Kjo do të bëjë që të vendosë objektivat drejt të cilave do të synojë dhe do të kuptojë se cilat janë qasjet më të mira për zgjidhjen e problemit. Problemet me ndotjen plastike vetëm sa do të përkeqësohen, duke patur parasysh veprimtarinë e njeriut dhe ndërtimin në zonat bregdetare. Marrja e masave të qarta të politikave për zbutjen e rreziqeve ekonomike, sociale, shëndetësore dhe mjedisore të shkaktuara nga ndotja plastike do të rritin shanset e Shqipërisë për të krijuar një industri të suksesshme të turizmit detar.

⁷⁶ Plani specifik i zbatimit të direktivës për Direktivën për mbetjet (2008/98/EC). Projekti INPAEL, i financuar nga BE-ja. 2009.

⁷⁷ Plani specifik i zbatimit të direktivës për Direktivën për mbetjet (2008/98/EC). Projekti INPAEL, i financuar nga BE-ja. 2010.

Edhe pse pastrimi i mbeturinave plastike është thelbësor, problemi nuk mund të zgjidhet pa parandalimin e kësaj ndotjeje në radhë të parë. Masat parandaluese duhet të angazhohen si pjesë e zgjidhjes prodhuesit e mbetjeve. Sektori i turizmit, për shembull, duhet të inkurajohet të prodhojë më pak mbetje plastike dhe të bëhet pjesë e zgjidhjes. Masat mund të përfshijnë rregullat, qasjet e buta për stimulimin e sektorit privat, për të prodhuar më pak mbetje plastike. Po ashtu, është me rëndësi që qeveria të mbështetë novacionin nga sektori privat që zbaton qasje dhe teknologji që ulin mbetjet plastike. Për shembull, programi i posaçëm i certifikimit që vlerëson stabilimentet turistike që zbatojnë kërkesa dhe standarde të caktuara, që është një mjet efektiv marketingu. Në disa vende, firmat që përmbushin disa standarde 'të gjelbra' marrin përfitime të veçanta kur marrin pjesë në panairt tregtare. Cilado qofshin masat, përfshirja e sektorit privat në këto zgjidhje është jetike.

Efekti shkatërrues i COVID-19-ës dhe i masave që janë marrë për shkak të tij nga qeveritë në mbarë botën ka ngritur pyetje të vështira rreth ndotjes plastike. Pandemia ka shënuar një rritje të ndjeshme të përdorimit të PNJP-ve, si doreza, maska dhe mjete të tjera personale mbrojtëse. Për shembull, qeset mbajtëse njëpërdorimshme mund të jenë aktualisht alternativa më e sigurt, sesa qese me shumë përdorime plot me viruse dhe mund të kontribuojnë në shpërndarjen e koronavirusit. Megjithatë, mbetjet plastike spitalore nga MPM-të e kontaminuara me koronavirus nuk janë të riciklueshme dhe mund të shkaktojnë rritje eksponenciale të mbetjeve të krijuara plastike për t'u djegur. Për rrjedhojë, masat për grumbullimin e dekontaminimit e sigurt të të pajisjeve të përdorura plastike përbëjnë shqetësim.

Shqipërisë mund t'i duhet të nisë një përpjekje të synuar për të zhvilluar praktika për menaxhimin e mbetjeve mjekësore dhe të rrezikshme, duke pasur parasysh që vëllimi i këtyre mbetjeve do të rritet. Forcimi i kuadrit të politikës së menaxhimit të mbetjeve mjekësore dhe të rrezikshme duhet kthyer në përparësi. Punonjësit në ekonominë informale, sidomos personat që mbledhin mbetje, janë veçanërisht të ekspozuar ndaj pandemisë. Bizneset duhet të përfshijnë mbështetje për mbledhësit e mbeturinave shprehimisht dhe në mënyrë të mirëmenduar në masat e tyre në përgjigje të COVID-19-ës, duke shpërndarë MPM, duke i lidhur ata me burimet ushqimore dhe komunitare dhe duke u siguruar që të kenë qasje në sistemet formale të kujdesit shëndetësor.

Një tjetër fushë ku mund të bëhen përmirësime të mëtejshme me anë të rregullave të forta është Ligji 'Për mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja dhe dëmtimi'⁷⁸. Ligji parashikon dispozita për mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja dhe dëmtimi i shkaktuar nga veprimtaritë e njeriut në det dhe në zonat bregdetare. Konkretisht, ai synon të parandalojë aktivitetet që ndikojnë në cilësinë e ujit, tjetërsojnë burimet detare dhe bregdetare dhe dëmtojnë faunën e florën dhe shëndetin e njeriut. Megjithatë, ligji nuk është i harmonizuar me Direktivën e BE-së për Strategjinë Detare dhe, aktualisht, nuk mbështet objektivin e arritjes së Statusit të Mirë Mjedisor (SMM) për ujërat detare të Shqipërisë. Ligji nuk ka dispozita për planifikimin e hapësirës detare (PHD), i përmendur në Direktivën 2014/89/EU, e cila ende duhet miratuar në legjislacionin shqiptar. Dekreti "Për rregulloren sanitare të ujërave të larjes" (2010) është përfshirë në Direktivën e ujërave të larjes, 2006/7/EC. Në shkallë vendi, ka zbatim të monitorimit të cilësisë së ujërave të larjes, megjithatë ai është ende në faza fillestare kur bëhet fjalë për profilizimin e ujërave të larjes, monitorimin e rreziqeve cianobakteriale dhe për të siguruar pjesëmarrjen publike. Pavarësisht ecurisë së vazhdueshme në përmirësimin e cilësisë së ujërave të larjes, Shqipëria ende renditet e parafundit për ujërat me cilësi të shkëlqyer në Evropë për vitin 2019, sipas raportit të fundit të Agjencisë Evropiane të Mjedisit.

Aspirata e Shqipërisë për t'u shndërruar në një destinacion turistik 'të pastër dhe të gjelbër' kërkon më shumë përparim në përmirësimin e cilësisë së ujërave sipërfaqësore. Ligji "Për normat e lejuara të shkarkimeve të lëngëta dhe kriteret e zonimit të mjediseve ujore pritëse"⁷⁹ është mbuluar pjesërisht (66%) në Direktivën për

⁷⁸ RSh, Ligji Nr. 8905, datë 6.6.2002.

⁷⁹ RSh, Vendimi Nr. 177, datë 31 mars 2005.

trajtimin e ujërave të ndotura urbane 91/271/EEC, por zbatimi i direktivës po miratohet ngadalë. Ndërtime të mëdha përgjatë bregdetit kanë sisteme të ujërave të zeza, por shpesh pa trajtimin e duhur të ujërave të ndotura. Zonat rurale nuk e kanë këtë shërbim. Shkeljet e normave të lejuara të shkarkimeve të lëngshme të parashikuara me ligj dënohen me deri në tre vjet burg. Shkeljet në zonat e mbrojtura kanë sanksione më të ashpra, por zbatimi i këtyre ligjeve duhet përmirësuar.

Kapitulli 6. Reformat me përparësi

Kapitujt e mëparshëm të raportit paraqesin një përmbledhje të situatës nga e cila nisemi, të sfidave dhe mundësive dhe diskutojnë masa që do të jenë themelore për kalimin e Shqipërisë në një ekonomi blu. E gjithë kjo bazohet në bindjen se burimet detare dhe bregdetare të Shqipërisë janë kyçe për rritjen e saj ekonomike dhe punësimin. Kjo varet nga kapaciteti i politikëbërësve dhe vendimmarrësve për të menaxhuar kompromiset midis objektivave të ndryshme të zhvillimit dhe mbrojtjes së kapitalit natyror të Shqipërisë. Sfidat që shtrihen përpara janë të shumta. Efektet e COVID-19-ës në ekonomi do të ndikojnë në rritje dhe punësim në shumë sektorë ku forca e punës është e vetëpunësuar ose informale dhe peshkimi e turizmi do të goditen rëndë. DKEB-ja paraqet një mundësi për t'i dhënë formë rritjes në të ardhmen, në dritën e prirjeve të reja globale dhe, me kalimin e kohës, për të trajtuar të gjitha pasojat e COVID-19-ës.

QSh-ja po harton një Strategji Kombëtare për Ekonominë Blu, që synon ta transformojë hapësirën detare dhe rajonet bregdetare shqiptare në motorë të zhvillimit ekonomik rajonal. Aktualisht nuk ka kosto të përlogaritur për ndihmën teknike që duhet për të mbështetur kapacitetet institucionale për hartimin dhe zbatimin e masave dhe bashkërendimin e strategjisë në shkallë kombëtare dhe lokale. Sidoqoftë, për t'i bërë bashkë elementet e ekonomisë blu, procesi mund të përfitojë nga ndihma e komunitetit ndërkombëtar. Shqipëria mund të përfitojë dhe të bëhet në mënyrë proaktive udhëheqëse në rajon për zbatimin e Strategjisë së Bashkimit Evropian për Rajonin e Adriatikut dhe Jonit, veçanërisht në fushat dhe për masat e identifikuar si përparësi për reforma.

6.1. Kuadri për zhvillimin e ekonomisë blu

Shqipëria ka një korpus të mirëzhvilluar politikash dhe ligjesh të harmonizuara me legjislacionin e BE-së, që mund të mbështetin rritjen e saj blu, por zbatimi është i dobët. Në shkallë vendi ka kapacitete të mira të planifikimit hapësinor, që duhet të shtrihen në hapësirën detare, për të menaxhuar më mirë zonat e mbrojtura. Për të trajtuar kufizimet aktuale, Shqipëria do të përfitojë nga qeverisja dhe bashkërendimi midis gjithë institucioneve që planifikojnë dhe menaxhojnë burimet detare, si dhe bashkërendimi i investimeve. Edhe pse janë bërë shumë hapa në këtë drejtim, përpjekjet në të ardhmen mund të strukturohen si më poshtë:

(i) Zgjerimi i bazës së njohurive dhe forcimi i bashkërendimit ndërsektorial për planifikimin dhe monitorimin e sektorëve detarë

Shqipëria mund të zgjerojë përdorimin e PHD si mjet efektiv për të zbatuar strategjitë e sektorit detar. Ngritja e një aleance të gjerë midis departamenteve qeveritare me planifikuesit, politikëbërësit dhe vendimmarrësit, si dhe me pjesëmarrjen e publikut, do shtojë vëmendjen të planifikimi ekonomik tokë-det me këndvështrime nga shkencat natyrore. Përfitimet e instrumentit të PHD-së përfshijnë përdorimin efikas të hapësirës detare, parandalimin e konflikteve, vendimmarrje më të shpejtë, uljen e kostove dhe një klimë më e mirë investimi. Një studim i BE-së mbi efektet ekonomike që i atribuohet PHD-së⁸⁰ vlerësoi që veprimtaritë detare në vitin 2010 në BE krijuan një vlerë prej 116 miliardë dollarë amerikanë.

⁸⁰ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/study_msp_en.html.

Masat kryesore

- Krijimi i protokolleve ndërsektorale për bashkërendimin dhe monitorimin që mbështetet në PHD.
- Shtrirja e përdorimit të PHD-së si mjet për të mbështetur strategjitë e sektorit detar.
- Përmirësimi i grumbullimit të të dhënave detare dhe bregdetare për të mbështetur monitorimin.
- Identifikimi i rrugëve drejt mirëqenies dhe hartimi i një programi investimesh parësore për ekonominë blu, duke e përqendruar vëmendjen e sektorit të burimit e mjaftueshme për të përmbushur objektivat e synimet e qëndrueshmërisë, të artikuluar në shumë dokumente qeveritare.
- Caktimi i objektivave dhe synimeve të qarta, të matshme dhe konsistente për një ekonomi blu të qëndrueshme.
- Krijimi i një koalicioni të departamenteve qeveritare me planifikuesit, politikëbërësit dhe vendimmarrësit, si dhe me pjesëmarrjen e publikut, që përqendrohet te planifikimi ekonomik det-tokë, me kontribute nga shkencat natyrore.
- Ngritja e kapacitetit kombëtar për vendimmarrjen e bazuar në shkencë, për të nxitur një klimë më të mirë investimesh, përfshi kapacitetin e kontributit për vlerësimin e kapitalit natyror në sektorët e ekonomisë blu, si peshkimi, turizmi dhe mbrojtja e mjedisit dhe ekosistemeve.

(ii) Përmirësimi i menaxhimit të PHD-ve ekzistuese dhe zgjerimi i hapësirave detare të ruajtura

Masat kryesore

- Përdorimi i PHD-ve si mjet planifikimi për numrin e ZMD-ve dhe për të përcaktuar statusin dhe regjimet e tyre të ruajtjes.
- Forcimi i monitorimit dhe rregullimit të PHD-së, duke ofruar financimin dhe ekspertizën teknike të nevojshme.
- Rritja e ndjenjës së përgjegjësisë së komuniteteve bregdetare mbi ZMD-të, duke përdorur procesin e planifikimit për të ulur konfliktet e mundshme midis përdoruesve.

(iii) Nxitja e mundësisë për investime në sektorët e ekonomisë blu

Masat kryesore

- Ngritja e një Qendre Novacioni të Ekonomisë Blu, përfshi kërkimin dhe zhvillimin për akuakulturën dhe kërkimet për peshkimin.
- Forcimi i partneriteteve të ekonomisë blu përgjatë zinxhirëve të vlerës së sektorit, si një platformë për bashkërendimin e përdorimit të hapësirës dhe burimeve detare, duke zbatuar metoda përfshirëse dhe qasje ekosistemike.
- Hartimi i një plani investimesh për ekonominë blu, si pjesë përbërëse e programit të zhvillimit të përgjithshëm të ekonomisë/biznesit në vend (për shembull, përpjekja e Shqipërisë për ta shndërruar 'Shqipërinë blu' në një markë të besuar në tregun ndërkombëtar).
- Nxitja e sektorit privat për të marrë pjesë në novacion dhe kërkimin shkencor, që synon të trajtojë kërcënimet ndaj zhvillimit të qëndrueshëm blu dhe gjallërisë së sektorëve që varen nga burimet detare.
- Bashkëpunim aktiv, ndarje informacioni dhe njohurish, si dhe zbatim i praktikave më të mira dhe mësimave të nxjerra.
- Zbatimi i qasjeve novatore dhe proaktive ndaj investimeve dhe partneriteteve me sektorin privat.

6.2. Peshkimi, akuakultura dhe prodhimet e detit

(i) Zgjerimi i pjesës së tregut dhe krijimi i markës ‘Shqipëria blu’, për të konkurruar me vendet fqinje

Me kërkesën globale në rritje për prodhimet e detit dhe një industri përpunimi të konsoliduar, Shqipëria ka një avantazh konkurrues. Shqipëria mund të rritë të ardhurat nga prodhimet e detit duke përfituar nga mundësitë e eksportit, të identifikuar në raportin informativ për sektorin e peshkimit dhe prodhimeve të detit.

Mundësitë e eksportit për Shqipërinë u identifikuan për karkalecat e mëdhenj dhe të vegjël të detit, açuget, levrekun dhe kocen e midhjet. Shqipëria, për shembull mund të eksportojë karkaleca të mëdhenj e të vegjël deti të gatshme/konservuara në Serbi dhe Malin e Zi, ku potenciali i rritjes është i lartë. Shqipëria mund të eksplorojë mundësitë e biznesit në tre tregjet më të mëdha për karkalecat e detit të përpunuar/konservuar: Shtetet e Bashkuara të Amerikës (30% e importit botëror), Japonia (14%) dhe Mbretëria e Bashkuar (7,5%). Egjipti është një tjetër treg i mundshëm që meriton vëmendje, për shkak të rritjes së madhe të tregut (127%). Për levrekun dhe kocen, Kroacia, Mali i Zi, Serbia, Republika e Moldavisë, Maqedonia e Veriut, Sllovenia dhe Republika Çeke kanë një potencial më të madh rritjeje sesa tregu italian.

Një tjetër strategji do të ishte eksplorimi i veçantive të tregut të prodhimeve të detit që përfitojnë nga primi i çmimit. Kërkesa për prodhime organike dhe të përshtatshme nga pikëpamja sociale është një prirje në rritje midis konsumatorëve perëndimorë. Zhvillimi i një etikete ‘Shqipëria blu’ do të kontribuonte për vendosjen e një marke për prodhimin e produkteve të detit. Në Shqipëri, etiketimi mjedisor është bërë edhe më i zakonshëm, si në strategjinë kombëtare të zhvillimit dhe në skemat e marketingut të sektorit privat.

Masat me përparësi

- Hartimi dhe miratimi i standardeve të ‘Shqipërisë blu’ me standarde të larta mjedisore dhe sociale, për të ngërthyer prirjet rritëse të tregut të prodhimeve të detit.
- Sigurimi i edukimit, ndërgjegjësimit dhe promovimit të markës ‘Shqipëria blu’ në nivel kombëtar dhe ndërkombëtar.
- Monitorimi dhe zbatimi rigoroz i standardit për të ndërtuar besim dhe për ta mbujtur në një kulturë biznesi në një periudhë afatgjatë.
- Lehtësimi i qasjes së industrive të përpunimit në financimin e IPARD-it⁸¹, në partneritetet me BE-në.

(ii) Çlirimi i potencialit të rritjes së akuakulturës në Shqipëri

Potenciali i rritjes së tregut të brendshëm dhe të eksportit për peshkun e kultivuar do të vazhdojë të rritet. Kontributi i levrekut/kocës në kërkesën e tregut të brendshëm dhe të eksportit pritet të rritet nga 17,9 milionë dollarë amerikanë në 24,1 milionë dollarë amerikanë në vitin 2024. Rritja e mëtejshme e prodhimit të akuakulturës do të krijojë gjithashtu vende pune në një sektor ‘thelbësor’ relativisht më të qëndrueshëm në raport me paqëndrueshmërinë e ekonomisë globale.

Ka hapësirë për rritjen e produktivitetit të akuakulturës. Çmimi relativisht i lartë i shitjes me pakicë të levrekut/kocës në Shqipëri është tregues i kostos relativisht të lartë të prodhimit të akuakulturës së levrekut/kocës. Kultivimi në shkallë të vogël është një nga shkaqet standarde të produktivitetit të ulët në akuakulturë. Një mjedis më pak i favorshëm i kultivimit dhe/ose sisteme/teknologji/praktika më pak efikase mund të kontribuojnë gjithashtu për pasjen e një prodhimtarie të ulët. Varësia nga lëndët e importit (farërat, ushqimi, kafazet e kështu me radhë) ka prirjen të rritë koston e prodhimit.

⁸¹ Instrumenti i BE-së për Ndhimën e Paraanëtarësimin. Komponentit V i IPA-s është për Programin e Zhvillimit Rural (IPARD).

Etiketa 'Shqipëria blu' pritet të japë një prim çmimi. Në një supermarketë në Romë, një levrek 270g që kishte etiketën 'pa antibiotikë' shitej me 16,35 euro, ndërkohë që një levrek tjetër 350g pa këtë etiketë shitej për €12,8 euro kilogrami.

Masat kryesore

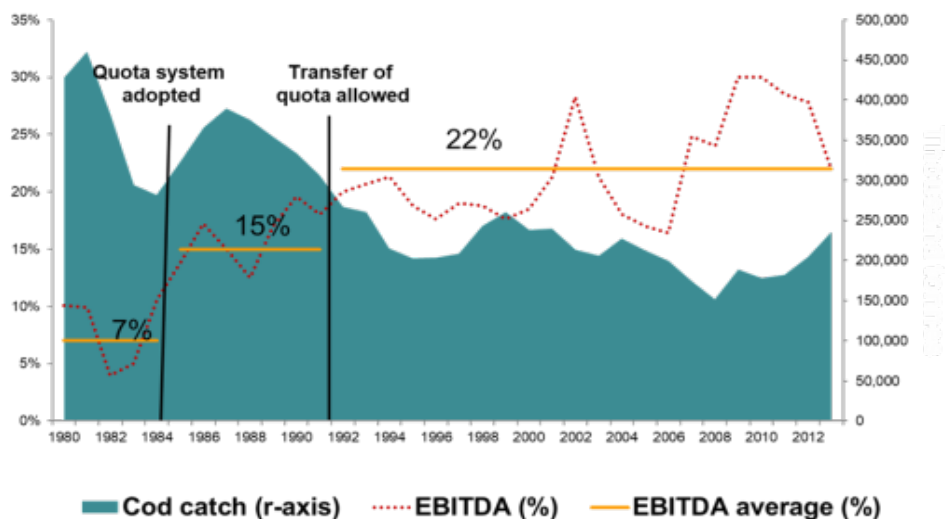
- Duhet përfunduar Zonat e Përcaktuar për Akuakulturë (ZPA), në mënyrë që të rinisë shpërndarja e lejeve për akuakulturën.
- Duhet hartuar standardet mjedisore dhe sociale për akuakulturën që lidhen me etiketën 'Shqipëria blu'. Është po ashtu thelbësore që të ndërtohet një markë kombëtare për akuakulturën në Shqipëri për një standard më të lartë të peshkut të kultivuar të prodhuar në Shqipëri, për të konkurruar në tregjet e huaja.
- Në planifikimin e ZPA-ve, qeveria mund të marrë në konsideratë përcaktimin e zonave specifike ekskluzivisht për akuakulturën 'Shqipëria blu', që duhet të kenë standarde më të larta mjedisore e sociale (domethënë, përdorimi i ushqimeve për organizmat ujore me përbërës të qëndrueshëm, pa antibiotikë, dhe me dendësi populimi të ulët, mes të tjerave).
- Kërkimi dhe zhvillimi duhet të synojnë të përmirësojnë rezultatet teknike dhe ekonomike të kultivimit të peshkut.
- Kërkimi dhe zhvillimi duhet të synojë prodhimin e inputeve të akuakulturës (fara, ushqim për gjallesat)
- Investimet e sektorit privat duhen stimuluar përmes mekanizmave të garancisë dhe financimit (përveç subvencioneve), në përputhje me parimet e Paktit të Gjellbër evropian.

(iii) Zgjidhja e menaxhimit joefektiv të peshkimit dhe reformimi i tij në përputhje me Strategjinë e Peshkimit dhe anëtarësimin në BE

Kontributi ekonomik i sektorit mund të rritet nëse peshkimi do të menaxhohej në përputhje me Strategjinë e Peshkimit. Industria e prodhimeve të detit në Shqipëri përdor karkaleca deti, açuge dhe cefalopodë të importuar, për të kompensuar mungesat në ofertën e brendshme. Trajtimi i problemit sistematik të peshkimit PPP dhe mbishfrytëzimit është parakusht për investime të suksesshme të sektorit privat në sektorin e peshkut.

Figura 12: Menaxhimi i peshkimit në Islandë

Profits in Icelandic fisheries increased



Në të ardhmen mund të krijohen përfitime ekonomike dhe sociale me një menaxhim të përshtatshëm të peshkimit, kontroll të mjaftueshëm mbi qasjen në burimet e peshkut dhe përpjekje për peshkim në përputhje

me të gjitha nivelet e burimeve të peshkut. Figura 11⁸² tregon sesi ulja e përpjekjeve ka transformuar peshkimin e merlucit islandez. Gjatë 20 vjetëve, nga viti 1982 deri në vitin 2002, fitimet u trefishuan. Në Islandë, kostoja e menaxhimit të peshkut, e mbështetur nga qeveria, përfaqëson së paku 3% të vlerës së peshkut të zënë.⁸³ Aktiviteti më i kushtueshëm në menaxhimin e peshkut është, zakonisht, zbatimi.⁸⁴ Përshtatja e nivelit të përpjekjeve të peshkimit mund të nënkuptojë largimin e barkave të peshkimit dhe peshkatarëve nga sektori i peshkimit. Është me rëndësi që ky ndikim social të zbutet me anë të një programi të dedikuar për të mbështetur kalimin e peshkatarëve në një sektor tjetër. Peshkimi për argëtim mund të ofrojë disa mundësi.

Masat kryesore

- Forcimi i kapacitetit zbatues për uljen efektive të peshkimit PPP. Inspektorët kanë nevojë për pajisjet e tyre – të veçanta nga OMP-ja – dhe duhet të jenë fizikisht të pranishëm në portet e mëdha dhe zonat e peshkimit brenda vendit, në tokë dhe në det.
- Ngritja e një administrate të sektorit publik të aftë e me personelin e duhur, e cila është në gjendje të hartojë politika dhe ligje në mënyrë përfshirëse dhe bazuar mbi fakte dhe të zbatojë, monitorojë dhe ekzekutojë politikatat e veta sektoriale.
- Rritja e ndërgjegjësimit të aktorëve dhe publikut, përfshi bizneset dhe shoqatat e konsumatorëve dhe shoqërinë civile për mbrojtjen e burimeve të peshkimit nga PPP-të dhe për rreziqet demografike dhe mjedisore të sektorit.

(iv) Plotësimi i hendeqeve shkencore lidhur me burime detare dhe rritja e mbështetjes kërkimore shkencore për sektorin

Kapacitetet e besueshme dhe të pavarura hetuese janë të rëndësishme për besueshmërinë e markës, 'Shqipëria blu'. Duke nxitur kapacitetet kombëtare të kërkimit shkencor, Shqipëria mund të thellojë reformimin dhe rritjen e sektorit të peshkimit. Kërkimi i konsoliduar shkencor për peshkimin ofron bazat për politika të mira të peshkimit në ujërat e brendshme dhe dete, duke sjellë përfitime afatgjata për peshkimin.

Masat kryesore

- Mund të hartohet e miratohet një vizion për të ardhmen e kërkimit në mbështetje të markës 'Shqipëria blu'. Këtu përfshihet aftësia për të verifikuar dhe orientuar zbatimin e standardeve mjedisore e sociale. Për sektorin e peshkimit, kjo mund të përfshijë monitorimin e rezervës së peshkut dhe ekosistemeve detare, si dhe të hartojë, nëse është e mundur, e të monitorojë planin e menaxhimit të peshkimit për speciet strategjike (karkalecat e detit, açuget dhe cefalopodët)
- Rishikimi organizativ me pjesëmarrje i kapacitetit kërkimor mund të jetë një hap i parë i hedhur drejt reformës institucionale.
- Duhet hartuar dhe zbatuar një program për ndërtimin e kapaciteteve. Pozicionet kërkimore duhet të bëhen më tërheqëse, që të ftojnë dhe mbajnë studiues të talentuar

Një konfigurim i ri i kërkimit në Shqipëri mund të përfshijë ngritjen e një strukture në Ministrinë e Bujqësisë, e lidhur me një institucion të forcuar brenda Universitetit Bujqësor të Tiranës. Një autoritet i mirë organizuar dhe i administruar kombëtar brenda ose në varësi të MBZhR-së mund të veprojë si krahu ekzekutiv i Komisionit për Koordinimin Shkencor, Teknologjik dhe Ekonomik (KKShTE), i cili mund të organizojë, analizojë, grumbullojë dhe ruajë një bazë të dhënash për të gjitha kërkimet në akuakulturë dhe peshkim në Shqipëri. Pjesë e konfigurimit institucional, por e pavarur, Laboratori shqiptar i Akuakulturës dhe Peshkimit (LAP) mund të bëhet sërish institut, me bordin e vet të drejtorëve, drejtorin ekzekutiv, me buxhetin e tij dhe këshillin

⁸² Referojuni Hilmarsson-it, Haraldsson-it dhe Thorarinnsson-it 2019.

⁸³ Referojuni Arnason-it, Kostoja e menaxhimit të peshkimit.

⁸⁴ Referojuni Arnason-it, që raporton një kosto mesatare të menaxhimit të peshkimit të ndarë në tri vende: ekzekutimi 59%, kërkimi 34%, dhe administrimi 7%.

shkencor. Ai mund të vendoset në varësi të drejtpërdrejtë të Dekanit të Universitetit Bujqësor të Tiranës, për të forcuar statusin e institutit dhe për të lehtësuar lidhjen me të gjitha katedrat e universitetit.

(v) Rritja e fuqisë tregtare të peshkatarëve përmes një platforme elektronike ankandi

Organizatave të peshkatarëve duhet të jenë në gjendje të konkurrojnë në treg dhe të fuqizohen, sidomos për të përfituar nga shkalla e funksionimit të ekonomive. Aktualisht, sektori i peshkimit në det mbizotërohet nga blerësit/përpunuesit e mëdhenj dhe peshkatarët priren të jenë në pozita negociimi nën optimalen. Peshkimi artizanal në ujërat bregdetare, të brendshme dhe në laguna nuk ka treg kolektiv dhe alternativat e shitjes janë të kufizuara, përveç një ose dy blerësve kryesorë.

Platforma elektronike e ankandit do t'i lidhë peshkatarët me blerësit e peshkut. Ajo do të sjellë më shumë transparencë në zinxhirin e vlerës. Zakonisht, peshkatarët paguajnë një tarifë fikse ose mbi bazën e çmimit të peshkut, ose të dyja. Platforma e ankandit elektronik mund të lidhet me një sistem porosie në internet, të bashkëpunojë me kompanitë logjistike dhe modelet e reja të zinxhirit të vlerës, si peshkimi i mbështetur nga komuniteti. Kjo mund t'u shtojë zinxhirin të rinj vlerash eksportive tradicionale dhe shpërndarjes së ushqimeve dhe të ndihmojë komunitetin e peshkimit të përfitojë më shumë vlerë. Në një sërë vendesh me të ardhura të larta, rritja e transaksioneve elektronike u përshpejtua nga COVID-19 dhe pritet të vazhdojë edhe pas krizës.

Masat kryesore

- Përmirësimi i qeverisjes së organizatave të peshkatarëve
- Është e nevojshme të forcohet mbikëqyrja e organizatave të peshkatarëve, për të lejuar që Organizatat për Menaxhimin e Peshkimit (OMP) të marrin pjesë në ankandin elektronik.
- OMP-të aktuale mund të riorganizohen dhe grupohen përmes grupeve homogjene të interesit: shoqatat e pronarëve të vegjël të barkave dhe kompanitë e integruara vertikalisht.
- Duhet përcaktuar kriteret e gatishmërisë dhe rruga për të shndërruar OMP-të në Organizata të Prodhuesve (OP), përfshi instrumentet për të siguruar njohjen ligjore dhe funksionimin e OP-ve.
- Ankandi elektronik
- Vetëm peshku i verifikuar i shitur në tregun e ankandit; peshku PPP përjashtohet nga tregu.
- Softuer dhe trajnim i personelit dhe organizatave të përshkimit për të vlerësuar peshkun, për ta ambalazhuar dhe për të siguruar transportin drejt blerësit.

(vi) Përfitimi nga avantazhet e tregut lokal për rritjen e konsumit të brendshëm të peshkut

Konsumi i prodhimeve të detit në Shqipëri është relativisht i ulët, krahasuar me standardet ndërkombëtare. Mesatarja e konsumit të prodhimeve të detit është 5,3 kg për frymë, krahasuar me mesataren globale që është 16,3 kg për frymë. Si kërkesa e brendshme, ashtu edhe ajo e eksportit mund të pritet të rritet me rritjet afatgjata të pritshmërisë së konsumatorëve dhe standardeve të jetesës që lidhen me anëtarësimin në BE. Dihet që rritja e konsumit të peshkut sjell përfitime të shumta për shëndetin: Peshku ka proteina me yndyrë të ulët e cilësi të lartë; është i mbushur me acide yndyrore, omega-3 dhe vitamina si D dhe B2 (riboflavina); si dhe është burim i shkëlqyer mineralësh, si hekuri, zinku, jodi, magnezi dhe potasi.

Masat me përparësi

- Inkurajimi i konsumit të peshkut përmes programeve publike (për shembull, ushqimit në shkollë).
- Nxitja e kulturës së kuzhinës dhe dietës me prodhime deti. Kjo është kryesisht sferë veprimi e sektorit privat, megjithatë, edhe mbështetja publike është thelbësore për të trajtuar mungesën e stimuljeve private për ofrimin e këtyre të mirave publike.

6.3. Turizmi blu

Shqipëria ka pasuri të paçmuara për të udhëhequr në zhvillimin e turizmit blu e për të tërhequr më shumë turistë drejt aktiviteteve të saj argëtuese detare dhe bregdetare. Shëtitjet me jaht dhe lundrimi me vela përbëjnë një pjesë të konsiderueshme të turizmit detar dhe është një fushë që Shqipëria ka potencialin ta zhvillojë. E pozicionuar midis dy qendrave të lundrimit me vela dhe shëtitjeve me jaht (Greqia dhe Kroacia), Shqipëria ka mundësinë të shërbejë si një tjetër vendndalim për ata që lundrojnë midis këtyre dy qendrave, ndërkohë që zhvillohet si destinacion unik 'blu'. Ka një mori mundësish për të rritur të ardhurat nga shëtitjet me jaht dhe lundrimi me vela, kryqëzorët; lloje të tjera aktiviteteve me barkë (për shembull, lëvizja me kajak, lundra, rafting në lumenj etj.); zhytje dhe peshkim për argëtim. Të gjitha këto mund të zhvillohen në mënyrë të qëndrueshme e do të forcojnë lidhjen me sektorë të tjerë të ekonomisë, si bujqësia dhe transporti. Shëtitja me jaht dhe lundrimi me vela, nëse zhvillohen strategjikisht, kanë po ashtu mundësinë të krijojnë lidhje me bujqësinë (përmes ofrimit të ushqimit për jahtet dhe barkat e lundrimit dhe për turizmin gastronomik) dhe me turizmin e brendshëm (pasi, shpesh, njerëzve u pëlqen të zbresin nga jahtet dhe të përjetojnë veprimtaritë në tokë).

Qëllimi i forcimit të turizmit blu në Shqipëri është përdorimi i pasurive detare dhe bregdetare të vendit për ta shtrirë turizmin përtej atij 'diell, det dhe rërë'. Sipas raportit të vitit 2019 të Forumit Ekonomik Botëror, "Konkurrueshmëria e udhëtimit dhe turizmit", industria turistike e Shqipërisë renditet e 86-ta nga 140 vende të studiuara. Edhe pse vendi është ngjitur me 12 vende krahasuar me vitin e mëparshëm, është e qartë që ka hapësirë për përmirësim. Shqipëria mund t'i promovojë më mirë burimet e saj natyrore dhe kulturore. Zhvillimi dhe promovimi i një sërë produktesh turistike dhe aktiviteteve në ajër të pastër, mbështetur në burimet e saj natyrore, do të ndihmonte në rritjen e mëtejshme të numrave.

OBTKB-ja parashikon një dobësi në rritje të sektorit turistik në Mesdhe, bashkë me një periudhë të ngadaltë rimëkëmbjeje nga pandemia COVID19. Mbështetja e synuar e sektorit, duke u përqendruar te operatorët turistikë të vegjël dhe të mesëm, do të ndihmonte për të mbrojtur shumë vende pune, duke pasur parasysh numrin e lartë të punonjësve të përfshirë në këtë industri. Në Greqi, më shumë se një e treta e forcës së punës është e punësuar në sektorin e turizmit, e ndjekur nga Qiproja me mbi 20%. Në Shqipëri, turizmi masiv (det, diell, rërë) mund të pësojë rënie në favor të udhëtimeve me grupe të vogla ose turizmit natyror. Për rrjedhojë, analizimi i prirjeve afatmesme dhe afatgjata përballë kësaj sfide globale dhe planifikimi i sigurt dhe i qëndrueshëm i investimit duhet të jenë përparësi kryesore.

(i) Trajtimi i aspekteve rregullatore e të zbatimit tërësor dhe krijim i një kuadri favorizues për investimet e sektorit privat

Problemet kryesore që pengojnë rritjen e sektorit të turizmit blu përfshijnë zhvillimin, përcaktimin e markës dhe marketingun e dobët të produktit. Shërbimet turistike dhe aftësitë në sektor nuk janë të zhvilluara, ndërkohë që sektorit turistik i mungojnë standarde të forta të shërbimit dhe bizneset nuk u kushtojnë vëmendje të mjaftueshme problemeve mjedisore. Me disa përjashtime, ka një mungesë të infrastrukturës cilësore, si dhe mungesë të ruajtjes së pasurive ekzistuese, për shkak të kapaciteteve të dobëta institucionale të sektorëve publikë dhe privatë së bashku. Në këtë kontekst, pengesat kryesore rregullatore, pronësia e paqartë e tokës dhe pasiguria për të drejtat e pronësisë mund t'i stepë investuesit. Edhe pse investimet në infrastrukturën detare mund të udhëhiqen nga sektori privat, roli i sektorit publik duhet të jetë të krijojë një kuadër për industrinë detare, që do të çojë e inkurajojë sipërmarrjen private dhe të shmangë gabimet e mundshme. Aspiratat e sektorit për të ofruar destinacione unike lundrimi duhet të mbështeten nga nxitja e investimeve dhe politikat e stimujt tërheqës për partneritete publike-private. Këto janë probleme që duhen zgjidhur, nëse Shqipëria do të marrë turistë që shpenzojnë më shumë dhe të sigurojë një rritje të vijueshme ekonomike që është e qëndrueshme nga ana mjedisore dhe e pranueshme nga pikëpamja kulturore.

Masat kryesore

- Trajtimi i problemeve të mbetura ligjore, për të siguruar veprimtari të pandërprerë shëtitjesh me kryqëzor midis Shqipërisë dhe shteteve bregdetare fqinje.
- Hartimi i kuadrit ligjor për krijimin e 'regjistrit të anijeve'.
- Harmonizimi i procedurave të lundrimit të imigracionit, që të jenë të ngjashme me ato të shteteve të tjera të BE-së.
- Zbatimi rigoroz i Vlerësimit Strategjik Mjedisor për ndërtimet në bregdet, për të vlerësuar sa i qëndrueshëm është zgjerimi i turizmit dhe i strukturës nautike në të ardhmen.
- Parandalimi i normës së përshpejtuar të degradimit të mjedisit detar dhe bregdetar përmes zbatimit të rreptë të rregullave të zonave të mbrojtura dhe marrja e masave parandaluese për të shmangur rrezikun e uljes së shkallës së tërheqjes ndaj Shqipërisë, si segment në rritje i tregut të orientuar nga natyra.
- Zgjidhja e ndotjes detare dhe e praktikave të dobëta të menaxhimit të mbetjeve, për të parandaluar shkatërrimin e peizazhit të çmuar.
- Përdorimi i një kombinimi politikash dhe instrumentesh ekonomike, për të nxitur sektorin privat që të marrë pjesë në trajtimin e problemit të ndotjes detare. Tërheqja e investimeve të sektorit privat drejt industrisë së menaxhimit të mbetjeve, qoftë si investues më vete apo si partneritete publike-private mund të jetë një pjesë e rëndësishme e zgjidhjeve të menaxhimit të mbetjeve.
- Zbatimi i rregullave të planifikimit të përdorimit të tokës, për të parandaluar praktikën e paligjshme të ndërtimit dhe për të përmirësuar mjedisin operativ për investimet dhe bizneset.

(ii) Nxitja e zhvillimit të grupimeve detare (ose 'blu'), për t'i dhënë hov turizmit detar në Shqipëri

Modeli i grupimit detar do të lidhë tregjet turistike, përdoruesit e jahteve, peshkatarët, prodhuesit ushqimorë, drejtuesit e porteve dhe shoqatat e bizneseve vendase përmes një rrjeti tregtar dhe platforme logjistike. Për shembull, vija bregdetare nga Vlora në Sarandë ofron së paku pesë lloje të ndryshme mundësish ekonomike, që mund të shfrytëzohen nga industria: (a) vizita në zonat arkeologjike, (b) vizitat dhe veprimtaritë eno-gastronomike, (c) zhytja, (d) shtigjet për marshim dhe (e) udhëtimet ndërgjegjësuese edukative.

Masat kryesore

- Ndërmarrja e një programi afatmesëm që do të nisë me paketat e pushimeve të lundrimit në jug, për të ndërtuar besimin e vizitorëve dhe për të përfutur një përvojë të çmuar në vend për kërkesat operative.
- Nxitja e paketës unike të lundrimit në Shqipëri duke organizuar marketingun e duhur, duke e lidhur me pasuritë natyrore dhe kulturore.
- Përqendrimi te oferta dhe produkti i turizmit detar/nautik, duke e lidhur me turizmin në brendësi të vendit, si dhe për të krijuar e ndërtuar kërkesën, në mënyrë që përpara se të arrihet një tavan rritjeje, infrastruktura të jetë gati për të pritur një rritje të mëtejshme.
- Nisja e zbatimit të projekteve bujqësore (aktivitetet eno-gastronomike) dhe kulturore (muzetë, zonat arkeologjike dhe shtigjet natyrore), së bashku me itinerarin jugor dhe marketingu i tyre te vizitorët nautikë nëpërmjet ndërgjegjësimit dhe duhur dhe fushatave të synuara të reklamimit

(iii) Shfrytëzimi i mundësive të rritjes së sektorit nautik, duke përmirësuar infrastrukturën thelbësore dhe favorizuesit për pjesëmarrjen e sektorit privat

Masat kryesore

- Përgatitja e një udhërrëfyese të sektorit nautik me faza, që do të orientojë planifikimin e biznesit dhe vendimet për investime për 10 vitet e ardhshme, mbështetur në projekte të konsoliduara që janë tashmë në plan pune, për të garantuar themele të forta, përpara se të bëhen përpjekje për zgjerimin e mëtejshëm apo pranimin e më shumë ofertave të pakërkuara të investimeve në ndërtimet detare. Vlerësimet në vijim do të ishin thelbësore për pozitën në vlerë që ka Shqipëria lidhur me turizmin nautik dhe qasjen konkurruese në tregjet e turistike.
- Përfundimi i porteve për të gjitha kushtet e motit që janë në proces, kur është nevoja, me infrastrukturën
- mbështetëse (portet e Sarandës dhe Vlorës në rehabilitim/ndërtim, për të ofruar një numër shtesë prej 1 210 vendankorimesh gjatë gjithë vitit).
- Sigurimi i një numri shtesë prej 210 vendankorimesh sezonale, që do të përdoren në periudhën kulmore të muajve të verës.
- Monitorimi i statusit të dy marinave rezidenciale me financim privat, që po i afrohen përfundimit (skenar i ideal).
- Verifikimi i ofertave të pakërkuara për ndërtime në mënyrë më rigoroze, ose duke i filtruar ato përmes Vlerësimit Strategjik të Mjedisit ose një komiteti mbikëqyrës ekspertësh, ose duke shpallur moratorium për afro pesë vjet, që mund të shtyhet për një afat më të gjatë, sipas nevojës. Të gjitha propozimet për investim që vijnë nga sektori publik dhe privat duhet t'i nënshtrohen vlerësimit rigoroz ekonomik dhe financiar.

6.4. Mbrojtja e mjedisit detar nga ndotja plastike

Ambicia e Shqipërisë është të përballet me ndotjen e trashëguar dhe aktuale në zonat bregdetare. Një mjedis i pastër dhe i shëndetshëm detar do të mbetet një shpëtim për sektorët detarë shqiptarë. Ndotja detare mund të parandalohet përmes rritjes dhe përmirësimit të riciklimit, shmangies së produkteve njëpërdorimshe. Hapa të tjera që vijnë në ndihmë janë përdorimi i alternativave ndaj plastikës dhe dizeno ekologjike (për shembull, produkte plastike të konceptuara për të parandaluar ndotjen, për të shmangur përdorimin e qëllimshëm të mikroplastikës në produkte) dhe përmes veprimtarive dhe fushatave intensive të edukimit dhe ndërgjegjësimit.

Përmes harmonizimit me rregulloret e BE-së, kuadri kombëtar rregullator dhe i politikave për menaxhimin e mbetjeve është përmirësuar. Sidoqoftë, sfidat e mbetura nuk mund të nënvlerësohen. Këtu përfshihen mangësitë në shërbimet e MMS-ve, rikuperimi i kostos, përbalueshmëria dhe mbulimi, shkalla e riciklimit dhe ndikimet pak të studiuara të ndotjes detare. Kalimi i përparësive aktuale të investimeve në mbetjet e ngurta, nga shtresa e ulët e hierarkisë së piramidës së mbetjeve të investimet në parandalim mund të ndihmojë për të realizuar ambicien e Shqipërisë për t'u bërë vend pa plastikë.

Ndotja plastike detare në Shqipëri nuk mund të zgjidhet me një politikë apo masë të vetme. Do të duhen veprime të bashkërenduara mirë dhe graduale për uljen e rrjedhjes plastike. Një qasje tërësore për sistemin duhet të devijojë plastikën nga venddepozitimet, duke pranuar vlerën e saj ekonomike si material që mund të ripërdoret. Edhe pse është me rëndësi që të pranohen mangësitë në sistemin e menaxhimit të mbetjeve, problemi kryesor është të parandalohet krijimi i mbetjeve plastike përmes investimeve në zgjidhjet fillestare. Për të luftuar ndotjen plastike dhe ndotjen detare, duhen tri grupe politikash për veprim:

- Parandalimi/ulja e ndotjes detare në burim (veprim fillestar)
- Ripërdorimi. Bashkëpunimi dhe ofrimi i mbështetjes për sektorin privat, që të vijë me zgjidhje biznesi ekologjike, për të parandaluar rrjedhjen dhe për të rritur riciklimin (veprim në pikënisje/përfundim)
- Pastrimi (veprimtari fundore) i ndotjes detare (për shembull, nismat 'peshk në këmbim të plehrave', që u kërkon peshkatarëve të grumbullojnë dhe të dërgojnë objektet e mbetjeve plastike në mjediset pritëse të portit, kur mbetjet janë tashmë në det.

Urgjenca aktuale e COVID-19-ës dhe masat që duhen marrë për t'u mbrojtur nga pasojat shëndetësore të pandemisë mund të përmbysin përpjekjet e Shqipërisë për të ulur objektet njëpërdorimshe. Situatës i duhen studime të mëtejshme për ndikimin dhe mundësitë, një rritje e monitorimit të krijimit të mbetjeve të pariciklueshme, shtim të vëmendjes ndaj rreziqeve të mundshme që i vijnë shëndetit prej mbetjeve të rrezikshme mjekësore dhe mbështetja e qeverisë për ndërhyrjet e pastrimit, për të mbrojtur ata më të ekspozuarit në zinxhirin e vlerës së riciklimit.

Mbrojtja dhe investimi në shëndet dhe rezistenca e pasurive natyrore blu mund të sjellë fitime të konsiderueshme nga ekonomia blu. Për t'i realizuar këto mundësi, rekomandohen masat në vijim.

(i) Mbyllja e hendeqeve ekzistuese rregullatore dhe në politika lidhur me ndotjen plastike

Masa kryesore

- Parashikimi i dispozitave për trajtimin e mbetjeve plastike/ndotjes plastike detare në Strategjinë Kombëtare të Mbetjeve dhe në planet rajonale/lokale të mbetjeve.
- Harmonizimi i mëtejshëm i legjislacionit shqiptar me Direktivën (BE) 2019/904 për uljen e ndikimit në mjedis të disa produkteve plastike; DKSD dhe Direktivën për PHD-në dhe Vendimin (EU) 2018/896, datë 19 qershor 2018, për metodologjinë e llogaritjes së konsumit vjetor të qeseve plastike mbajtëse me peshë të lehtë.
- Rishikimi dhe përshtatja e stimujve aktualë fiskalë për qeset plastike me peshë të lehtë, për të ulur përdorimin e plastikës; caktimi i të ardhurave nga taksat mjedisore mbi plastike dhe tarifa mbi qesen plastike mbajtëse, për të kontribuar për programet e synuara për menaxhimin e mbetjeve.
- Ndryshimi i Ligjit 8905/2002, 'Për mbrojtjen e mjedisit detar nga dëmtimi dhe ndotja', për të ndaluar që pajisjet e peshkimit të hidhen në det. Marrja në konsideratë e anëtarësimit në Konventën e Londrës të vitit 1972, për Parandalimin e Ndotjes Detare prej Hedhjes së Mbeturive dhe Substancave të Tjera dhe protokollin e saj, e cila do ta mbështetë vendin për të prezantuar masa për mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotja plastike në një vend bregdetar si Shqipëria.

(ii) Forcimi i zbatimit të sistemeve të menaxhimit të integruar të mbetjeve, për të parandaluar ndotjen plastike

Masat kryesore

- Trajtimi i mangësive në kapacitetet institucionale për menaxhimin e integruar të mbetjeve në nivel qendror dhe bashkiak, përfshi përmes burimeve të përshtatshme të financimit.
- Forcimi i monitorimit të mbetjeve dhe raportimi, sipas dispozitave ligjore.
- Ngritja e një sistemi të monitorimit të plastikës në brigjet/shtretërit e lumenjve, në plazhe dhe ujërave bregdetare.
- Mobilizimi i financimit për të mbyllur si duhet vendgrumbullimet e vjetra dhe 199 vendgrumbullime të paligjshme, duke u dhënë përparësi atyre që gjenden në/pranë bregdetit ose në rrjedhën e sipërme të lumenjve bregdetarë.
- Marrja në konsideratë e investimit publik në infrastrukturën e menaxhimit të mbetjeve.

(iii) Hedhja e themeleve për kalimin në një ekonomi qarkulluese, për të ndaluar ndotjen plastike

Masat kryesore

- Zbatimi i një kombinimi politikash me rregulla dhe instrumente ekonomike, si PZP-të, uljet e taksave dhe përshtatja e nivelit të tarifave, për të kufizuar përdorimin e tepërt të plastikës dhe për të shmangur mbetjet plastike nga mjedisi natyror dhe venddepozitimet.
- Marrja e masave fillestare për të parandaluar krijimin e mbetjeve plastike dhe për të mbajtur materialet e vlefshme në ekonomi, për shembull, me anë të dizenjës së produktit, zëvendësimit ose ripërdorimit të materialeve dhe përmes masave të efikasitetit.
- Harmonizimi i planeve të investimeve me politikat që mbështetin ndarjen në burim dhe plotësimi i mangësive në infrastrukturën e riciklimit.
- Analizimi i zinxhirit të vlerës të plastikës (p.sh. përmes një ankete kombëtare) dhe puna me aktorët për të promovuar zgjidhje të zinxhirit të vlerës (prodhimi, konsumi, menaxhimi, rigjenerimi), për të rritur riciklimin, për të parandaluar krijimin e mbetjeve plastike dhe për të mbështetur/rritur vendet e punës dhe kushtet e jetesës.
- Ofrimi i stimuljeve për zinxhirët tregtarë ushqimorë për futjen e skemave të rimbursimit të depozitave për ambalazhet plastike (për shembull, PZP) dhe përdorimi i alternativave ndaj plastikës.
- Rritja e ndërgjegjësimit publik mbi emërtimin e Shqipërisë si destinacioni 'Shqipëria blu', për të shmangur ndotjen detare; për të përfshirë komunitetet dhe sektorin privat në parandalimin e rrjedhjes.
- Zbatimi i skemave të pastrimit 'peshk në këmbim të mbeturinës' portet kryesore bregdetare.

6.5. Përfundime

Përparimi i ekonomisë blu do të kërkojë investime në infrastrukturë, ruajtje, kërkim dhe zhvillim, si dhe rritje të kapaciteteve njerëzore, shkëmbim informacioni e ndërtim njohurish. Ka burime të ndryshme për të financuar investimet për të cilat ka nevojë Shqipëria për të nisur rrugën drejt ekonomisë blu dhe për të trajtuar pikat e presionit të diskutuara më sipër në raport.

Vlera ekonomike e ndërhyrjeve të diskutuara në këtë raport mund të analizohen më tej për të matur kostot dhe përfitimet social-ekonomike. Duke pasur parasysh kufizimin e të dhënave, është e vështirë të përlllogariten me detaje nevojat për investime të secilit prej sektorëve të diskutuar.

Investimet në ekonominë blu mund të kushtëzohen nga një sërë sfidash që janë specifike për vendet, sidomos ato që kanë të bëjnë me burimet financiare publike, hapësirën e kufizuar fiskale dhe nivelin e borxhit publik. Duke pasur parasysh rëndësinë e ekonomisë bregdetare, qeveria mund të mendojë të parashikojë një fond më të madh buxhetor për nismat e ekonomisë blu, që synojnë të forcojnë punën e sektorit detar dhe të sigurojnë që Shqipëria të mbetet tërheqëse si një destinacion 'i pastër dhe i gjelbër' në Mesdhe. Duke konsideruar rreziqet e rritura të katastrofave natyrore dhe ndryshimit të klimës, kjo ka të ngjarë të jetë një mundësi për të vlerësuar koston oportune të rritjes së rezistencës së vijës bregdetare. Hartimi i një Programi dhe Plani Veprimi të besueshëm për Ekonominë Blu mund të lejojë që Shqipëria të vërë në lëvizje më shumë financime për zhvillimin e ekonomisë blu dhe të shfrytëzojë përfitimet për imazhin si udhëheqës rajonal dhe një partner i përkushtuar për zbatimin e Planit të Veprimit të Strategjisë së Bashkimit Evropian për Rajonin e Adriatikut dhe Jonit. Ndërtimi i kapaciteteve për planifikimin e investimeve sektoriale dhe për hartimin e projektpropozimeve me cilësi të lartë, mbështetur nga një kërkim serioz, mund të krijojë mundësi të reja për të mbyllur hendeqet e financimit për projektet e ekonomisë blu me përparësi të lartë. Përveç financimit publik dhe tregtar, ka shumë instrumente të tjera financimi—bonot blu/të gjelbra, instrumentet e borxhit të kushtëzuar, sigurimi dhe shkëmbimet borxh-për-përshtatje—që mund të ndihmojnë për vënien në lëvizje të investimeve për të bërë bashkë burimet e sektorit publik dhe privat dhe për të maksimizuar në këmbim përfitimet financiare, shoqërore dhe mjedisore. Përmes eksplorimit të partneriteteve për rritjen e forcës lëvizëse të burimeve publike përmes financimit 'të gjelbër' dhe partneritetin me sektorin privat, hapësira detare dhe bregdetare shqiptare mund të jetë motori për një rritje gjithëpërfshirëse dhe të qëndrueshme.

Bibliography

AKPT. 2016. Shqipëria 2030. *General National Spatial Plan*. First National Document on Spatial Planning 2015—2030. ISBN 977-9928-228-60-4

Alfaro, Laura, and Jonathan Williams. 2017. "Norway's Fish and Fish Products Cluster Fight to Stay at the Cutting Edge Economically, Environmentally, and Socially." Dissertation Harvard School of Business.

Berg, T., Fürhaupter, K., Teixeira, H. Uusitalo, L. Zampoukas, N.. 2015. *The Marine Strategy Framework Directive and the Ecosystem-based approach – Pitfalls and Solutions*. Marine Pollution Bulletin 96 (2015) 18–28

Colgan, Charles S. 2003. "Measurement of the Ocean and Coastal Economy: Theory and Methods." Center for the Blue Economy, National Ocean Economics Program.

Ramieri, E. et al. 2014. *Methodological Handbook for Marine Spatial Planning in the Adriatic Sea. Contribution to the Initial Assessment of Marine Adriatic Waters According to Directive 2008/56/CE*. Action 4.2 Final Report. Thetis S.p.A. Adriatic IPA.

Environmental Performance Review. *Albania Second Review Synopsys*. 2012. United Nations Economic Commission for Europe. UN New York and Geneva.

EU Commission Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries. 2011. "Exploring the Potential of Maritime Spatial Planning in the Mediterranean."

EU Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries. 2011. "Legal and Socio-economic Studies in the Field of the Integrated Maritime Policy for the European Union."

https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/msp-med_final_report_en.pdf.

FAO (Food and Agriculture Organization), 2018. *Impacts of climate change on fisheries and aquaculture Synthesis of current knowledge, adaptation and mitigation options*. Fisheries And Aquaculture Technical Paper 627. Rome 2018.

FAO (Food and Agriculture Organization). 2014. "Securing Fish for the Caribbean." FAO Sub-Regional Office for the Caribbean Issue Brief 10.

Galloway, T.S., 2015. *Micro-and nano-plastics and human health*.

Georgianna, Daniel, and Peter Amaral. 2000. "The Massachusetts Marine Economy." University of Massachusetts Donahue Institute.

Gjyli, L., Vlachogianni, T., Kolitari, J., Matta, G., Metalla, O., Gjyli, S., 2020. "Marine Litter on the Albanian Shoreline. Baseline Information for Improved Management." Ocean and Coastal Management.

<https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2020.105108>,

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0964569120300181>.

Green Growth Knowledge Platform. 2015. "The Blue Economy: Growth, Opportunity and a Sustainable Ocean Economy."

Hilmarsson, Haraldsson, and Thorarinsson. 2019. *Sustainable Coastal Marine Fisheries Bangladesh*.

IPA. 2016. "Action Program for Albania: Albania Support to the Fishery Sector."

Kildow, J., Colgan, Ch. and Johnston, P. 2016. "State of the U.S. Ocean and Coastal Economies 2016 Update." Middlebury Institute of International Studies in Monterey, Center for the Blue Economy. National Ocean Economics Program

Leggett, C., Scherer, N., Curry, M. & Bailey, R. (2014). Assessing the economic benefits of reductions in marine debris: A pilot study of beach recreation in Orange County, California. Final report: June 15, 2014, from National Oceanic and Atmospheric Administration. Cambridge, USA. pp. 44.

<http://marinedebris.noaa.gov/sites/default/files/MarineDebrisEconomicStudy.pdf>.

Mannini, Piero & Massa, Fabio & Milone, N.. 2004. *Adriatic Sea Fisheries: Outline of some main facts* GCP/PER/010/ITA/TD-13. 13. 13-33.

Marbà, N., Jordà, G., Agusti, S., Girard, C. & Duarte, C.M. 2015. *Footprints of climate change on Mediterranean Sea biota*. *Frontiers in Marine Science*, 2: 56 [online]. [Cited 11 March 2018]. <https://doi.org/10.3389/fmars.2015.00056>.

Ministry of Tourism and Environment. 2019a. "National Strategy for Sustainable Tourism Development, 2019-2023."

Ministry of Tourism and Environment. 2019b. *Sixth National Report to the Convention on Biological Diversity of the Republic of Albania*.

Mouat, J., Lozano, R. L. & Bateson, H. (2010). *Economic Impacts of marine litter*. KIMO International, pp. 105.

<http://www.seasrisk.org/1images/Economic%20impacts%20of%20marine%20litter%20KIMO.pdf>

- Newman, S., Watkins, E., Farmer, A., Brink, P.t., Schweitzer, J-P. 2015. *The Economics of Marine Litter*
- Newman S., Watkins E., Farmer A., Brink P., Schweitzer JP. (2015) *The Economics of Marine Litter*. In: Bergmann M., Gutow L., Klages M. (eds) *Marine Anthropogenic Litter*. Springer, Cham
- OSPAR. 2009. *“Marine Litter in the North-East Atlantic Region: Assessment and Priorities for Response.”* London, United Kingdom.
- Patil, Pawan G.; Viridin, John; Diez, Sylvia Michele; Roberts, Julian; Singh, Asha. 2016. *Toward a Blue Economy : A Promise for Sustainable Growth in the Caribbean*. World Bank, Washington, DC. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/25061> License: CC BY 3.0 IGO.
- Patil, Pawan, and Manfred Fernholz. 2018. *“Bangladesh Is Thinking Big by Thinking Blue.”* World Bank. Accessed December 4, 2018.
- Pauli, Gunter A. 2010. *“The Blue Economy: 10 Years, 100 Innovations, 100 Million Jobs.”* Paradigm Publications.
- ProINVEST. 2016. *“Assessment of Development Opportunities for the Marina Industry and Selected Marina Projects in Albania.”* Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH (GIZ).
- RAC/SPA, and IUCN-Med. 2014. *“Albania and Marine Protected Areas: Legal and Institutional Framework Assessment for Conservation of Coastal and Marine Biodiversity and the Establishment of MPAs.”* RAC/SPA - MedMPAnet Project, Tunis.
- Ryan P.G. 2015. *A Brief History of Marine Litter Research*. In: Bergmann M., Gutow L., Klages M. (eds) *Marine Anthropogenic Litter*. Springer, Cham
- Roy, Aparna. 2019. *“Blue Economy in the Indian Ocean: Governance Perspectives for Sustainable Development in the Region.”* ORF Occasional Paper No. 181, Observer Research Foundation.
- SEMRU. 2014. 3rd Report on Ireland's Ocean Economy.
- Seršić, Maja. 1993. *The Crisis in the Eastern Adriatic and the Law of the Sea*. *Ocean Development and International Law* 24.291-299. 10.1080/00908329309546010
- Sheavly, S.B., Register, K.M. *Marine Debris & Plastics: Environmental Concerns, Sources, Impacts and Solutions*. *J Polym Environ* 15, 301–305 (2007). <https://doi.org/10.1007/s10924-007-0074-3>
- The Economist. Intelligence Unit. 2015. *The Blue Economy: An EIU Briefing Paper*. <https://www.woi.economist.com/the-blue-economy/>
- Tzanatos, E., Raitzos, D.E., Triantafyllou, G., Somarakis, S. & Tsonis, A.A. 2014. *Indications of a climate effect on Mediterranean fisheries*. *Climatic Change*, 122(1–2): 41–54. (also available at <https://doi.org/10.1007/s10584-013-0972-4>)
- UNDP. 2018. Gap Analysis Report from National Consultant - *Road map and action plan on maritime sector legislation development in Albania, Albanian Ministry of Infrastructure and Energy*
- UNEP. 2018. SINGLE-USE PLASTICS: A Roadmap for Sustainability
- UNEP. 2007. *State of the Art of Coastal and Maritime Planning in the Adriatic Region. Synthesis Report*. PAP/RAC October 2007.
- UNEP. 2005: *Marine Litter, an analytical overview*.
- UN Economic Commission for Africa. 2016. *Africa's Blue Economy: A Policy Handbook*. Addis Ababa, Ethiopia.
- Vlachogianni, T., Fortibuoni, T., Ronchi, F., Zeri, C., Mazziotti, C., Tutman, P., Bojanić Varezić, D., Palatinus, A., Trdan, Š., Peterlin, M., Mandić, M., Markovic, O., Prvan, M., Kaberi, H., Michael Prevenios, M., 2018. *“Marine Litter on the Beaches of the Adriatic and Ionian Seas: An Assessment of their Abundance, Composition and Sources.”* *Marine Pollution Bulletin* 131 (2018): 745–756.
- Veiga, J. M., Th. Vlachogianni, S. Pahl, R. Thompson, K. Kopke, T. Doyle, B. Hartley, T. Maes, D. Orthodoxou, X. Loizidou, and I. Alampe. 2016. *“Enhancing Public Awareness and Promoting Co-responsibility for Marine Litter in Europe: The Challenge of MARLISCO.”* *Mar. Pollut. Bull.* 102: 309–315. <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2016.01.031>.
- World Bank. 2018. *“The Blue Economy Development Framework.”*
- World Bank. 2019. *“Baseline Report on Plastic Pollution in Adriatic Sea. Stocktaking of Marine Plastic Pollution Issues and Gaps in Targeted Western Balkan Countries: Albania and Kosovo.”* Unpublished.
- World Bank, and United Nations Department of Economic and Social Affairs. 2017. *The Potential of the Blue Economy: Increasing Long-term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for Small Island Developing States and Coastal Least Developed Countries*. Washington, DC: World Bank.
- WWF (World Wildlife Fund). 2019. *“Stop the Flood of Plastic. How Mediterranean Countries Can Save their Sea.”*



THE WORLD BANK

IBRD • IDA | WORLD BANK GROUP