



UNIVERSITETI I PRISHTINËS
FAKULTETI I INXHIKIERISË MEKANIKE

Rruga Agim Ramadani, Ndërtesa e Fakulteteve Teknike, 10 000 Prishtinë, Republika e Kosovës

Tel: +383 38 552 126 ext. 101 | e-mail: fim@uni-pr.edu | www.fim.uni-pr.edu

Nr. Prot. 953
Datë: 16.06.2026

RAPORT VLERËSIMI TË DORËSHKRIMIT TË PUNIMIT TË DIPLOMËS MASTER

FAKULTETI	Fakulteti i Inxhinierisë Mekanike
Departamenti/programi	Departamenti Komunikacion dhe Transport / Komunikacion rrugor
Titulli i punimit	“Zbatimi i Teknologjive Moderne në Transportin e Mallrave në Kosovë: Sfidat dhe Perspektivat”
Kandidati	<i>Bsc. Gafurr Gashi</i>
Mentori	<i>Prof. asoc. Arlinda Rrecaj</i>
Aprovimi i projekt propozimit në Këshillin e Fakultetit	Datë: 15. 10. 2025 Vendimi Nr.: 1/334

Vlerësimi i dorëshkrimit

Punimi me titull “Zbatimi i Teknologjive Moderne në Transportin e Mallrave në Kosovë: Sfidat dhe Perspektivat”, i kandidatit Gafurr Gashi, është punuar në kuadër të studimeve Master në Departamentin Komunikacion dhe Transport. Dorëshkrimi është i strukturuar në mënyrë të rregullt akademike, me hyrje, trajtim teorik të transportit të mallrave, teknologji moderne, transport të materieve të rrezikshme, studim rasti, rekomandime, përfundim dhe literaturë të shfrytëzuar.

Punimi përmban 6 kapituj kryesorë, listë të tabelave dhe figurave, 9 tabela, 107 figura ilustruese dhe literaturë relevante për teknologjinë e transportit, logjistikën dhe transportin e mallrave. Qasja metodologjike mbështetet në literaturë profesionale-shkencore, të dhëna sektoriale për Kosovën, kuadrin ligjor dhe analizën praktike të një kompanie vendore të transportit.

Në kapitullin e parë trajtohet transporti rrugor i mallrave, organizimi dhe teknika e transportit, llojet e transportit, definicionet për automjetet ngarkuese dhe dimensionet e automjeteve. Ky kapitull krijon bazën teorike për kuptimin e procesit të transportit të mallrave.

Në kapitullin e dytë analizohet roli i transportit rrugor dhe hekurudhor të mallrave në Kosovë, performanca e sektorit të logjistikës, treguesit ekonomikë, korniza rregullatore, infrastruktura hekurudhore dhe lidhja me korridoret transportuese rajonale.

Në kapitullin e tretë paraqiten automjetet transportuese dhe teknologjitë moderne në transportin e mallrave, si GPS, telematika, IoT, robotika, automatizimi i depove, blockchain, transporti i gjelbër, ITS dhe pajisjet e sigurisë. Kandidati argumenton ndikimin e tyre në efikasitet, transparencë, siguri dhe kontroll operacional.

Në kapitullin e katërt trajtohet transporti i materieve të rrezikshme, dokumentacioni, pajisjet e automjeteve dhe shoferëve, masat e sigurisë, shenjat e automjeteve dhe procedurat në rast defekti ose aksidenti. Kjo pjesë e pasuron punimin me aspektin e sigurisë dhe standardeve ndërkombëtare.

Në kapitullin e pestë është zhvilluar studimi i rastit për kompaninë “LENITA TRANSPORT” Sh.P.K. Kandidati paraqet historikun, flotën transportuese, kontraktimin, përgatitjen teknologjike, përgatitjen e kamionit, kalkulimin e paletave, operacionet e ngarkimit, shkarkimit, dorëzimit dhe faturimit. Ky kapitull dëshmon lidhjen e njohurive teorike me proceset reale të transportit.

Në kapitullin e gjashtë janë dhënë rekomandimet dhe përfundimet, të përqendruara në modernizimin e infrastrukturës, transportin multimodal/intermodal, digjitalizimin, teknologjitë inteligjente, kuadrin ligjor, transportin e qëndrueshëm, burimet njerëzore dhe bashkëpunimin publiko-privat e rajonal.



UNIVERSITETI I PRISHTINËS
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE

Rruga Agim Ramadani, Ndërtesa e Fakulteteve Teknike, 10 000 Prishtinë, Republika e Kosovës

Tel: +383 38 552 126 ext. 101 | e-mail: fim@uni-pr.edu | www.fim.uni-pr.edu

Konkluzioni i Komisionit

Në bazë të vlerësimit të punimit Master me titull: “Zbatimi i Teknologjive Moderne në Transportin e Mallrave në Kosovë: Sfidat dhe Perspektivat” të kandidatit Bsc. Gafurr Gashi, Komisioni vlerëson se dorëshkrimi trajton një temë aktuale dhe të rëndësishme në fushën e komunikacionit rrugor, transportit të mallrave, logjistikës dhe teknologjive moderne të menaxhimit të transportit.

Konkluzion

Punimi i Masterit me titull “Zbatimi i Teknologjive Moderne në Transportin e Mallrave në Kosovë: Sfidat dhe Perspektivat” i kandidatit Bsc. Gafurr Gashi i përmbush parakushtet metodologjike, profesionale-shkencore dhe etike të një punimi të nivelit Master. Punimi është i strukturuar mirë, ka bazë të qartë teorike dhe përmban analizë praktike të një kompanie vendore transportuese, duke e lidhur trajtimin akademik me realitetin operacional të sektorit të transportit të mallrave në Kosovë.

Rezultatet dhe rekomandimet e paraqitura tregojnë se digjitalizimi, përdorimi i sistemeve GPS dhe ITS, menaxhimi modern i flotës, përmirësimi i infrastrukturës, zhvillimi i transportit multimodal dhe forcimi i kuadrit ligjor e institucional janë faktorë kryesorë për rritjen e efikasitetit, sigurisë, transparencës dhe qëndrueshmërisë së transportit të mallrave. Studimi i rastit për kompaninë “LENITA TRANSPORT” Sh.P.K. e konkretizon zbatimin praktik të këtyre çështjeve në procesin transportues.

Prandaj, në mbështetje të Statutit të Universitetit të Prishtinës dhe në mbështetje të Rregullores për studime Master, Komisioni për vlerësim, unanimisht dhe me kënaqësi i:

Propozon

Këshillit të Fakultetit të Inxhinierisë Mekanike në Prishtinë, të miratojë Raportin për vlerësimin e punimit për Master me titull “Zbatimi i Teknologjive Moderne në Transportin e Mallrave në Kosovë: Sfidat dhe Perspektivat” të kandidatit Bsc. Gafurr Gashi dhe të bëjë procedimin e mëtejshëm, përkatësisht të formojë Komisionin për mbrojtje dhe të caktojë datën për mbrojtje publike të punimit.

Prishtinë: 11.06.2026

Komisioni:

1. **Prof. Naser Lajqi** - kryetar



2. **Prof. asoc. Arlinda Rrecaj** - mentor



3. **Prof. asoc. Ramadan Mazrekaj** - anëtar



UNIVERSITETI I PRISHTINËS
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE
DEPARTAMENTI KOMUNIKACION RRUGOR



PUNIM DIPLOME
MASTER

Kandidati:

Bsc. Gafurr Gashi

Mentore:

Prof. Ass. Dr. Arlinda Rrecaj

Prishtinë, 2026

UNIVERSITETI I PRISHTINËS
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE
DEPARTAMENTI KOMUNIKACION RRUGOR



Punim Diplome - Niveli Master

Titulli: “Zbatimi i Teknologjive Moderne në Transportin e Mallrave në Kosovë: Sfidat dhe Perspektivat”

Tittle: “Implementation of Modern Technologies in Freight Transport in Kosovo: Challenges and Prospects”

Lënda: Teknologjia e Transportit

Kandidati:

Bsc. Gafurr Gashi

Mentore:

Prof. Ass. Dr. Arlinda Rrecaj

Prishtinë, 2026

Dedikim

Ky punim i dedikohet gjyshit tim të ndjerë Idriz Z. Gashi, kujtimi i të cilit vazhdon të jetë udhërrëfyes në jetën time.

Edhe pse nuk je më fizikisht pranë, mësimet, dashuria dhe shembulli yt i mirë mbeten të gjalla brenda meje. Çdo arritje ime mban një pjesë nga ti, dhe këtë sukses e ndaj me krenari në nder të kujtimit tënd.

U prehsh në paqe, gjysh i dashur!

Falënderim

Me anë të këtij punimi diplome, dëshiroj të shpreh mirënjohjen time të singertë për të gjithë ata që më kanë qëndruar pranë dhe më kanë mbështetur gjatë këtij rrugëtimi akademik.

*Në veqanti, falënderoj mentoren time **Prof.Ass.Arlinda Rrecaj**, për udhëzimet profesionale, mbështetjen e vazhdueshme dhe durimin e treguar gjatë gjithë procesit të përgaditjes së këtij punimi.*

*Një falënderim i veçantë i dedikohet **familjes sime**, e cila më ka përkrahur pa kushte dhe më ka dhënë force, motivim dhe besim për të vazhduar përpara në çdo hap të këtij udhëtimi.*

Po ashtu, falënderoj kolegët e mi për bashkëpunimin, ndihmën dhe mbështetjen e ndërsjelltë gjatë viteve të studimit.

DEKLARATË E AUTORËSISË

Unë, i nënshkruari **Gafurr Gashi** deklaroj se punimi i diplomës me titull: „**Zbatimi i Teknologjive Moderne në Transportin e Mallrave në Kosovë-Sfidat dhe Perspektivat**” është rezultat i punës sime të pavarur dhe origjinale.

Deklaroj se ky punim nuk është dorëzuar më parë për vlerësim në ndonjë institucion tjetër arsimor për fitimin e një grade apo diplome.

Gjithashtu deklaroj se të gjitha burimet e përdorura gjatë hartimit të këtij punimi janë cituar dhe referuar në përputhje me rregullat akademike dhe etike të kërkimit shkencor.

Mbaj përgjegjësi të plotë për përmbajtjen e këtij punimi.

Vendi: _____

Data: ____/____/____

Nënshkrimi: _____

Abstrakti

Ky hulumtim synon të analizojë mënyrën se si teknologjitë moderne po përdoren në transportin e mallrave në Kosovë, të identifikohen barrierat kryesore për implementim dhe të propozohen prespektivat për përmirësim. Transporti i mallrave përbën një element thelbësor për zhvillimin ekonomik, por në Kosovë dhe rajon përballat me sfida të shumta si infrastruktura e kufizuar, kostoja e lartë, vonesat dhe mungesa e standarteve të dixhitalizimit.

Punimi synon të identifikojë teknologjitë më të rëndësishme të kohës, si GPS, telematika, intelegjenca artificiale, blockchain, sistemet e menaxhimit të flotës dhe logjistika e automatizuar, si dhe ndikimin e tyre në rritjen e efikasitetit, sigurisë dhe uljen e kostove.

Nëpërmjet një kombinimi të analizës teorike dhe një rasti studimi mbi një kompanie transporti, do të shqyrtohen mundësitë dhe pengesat e zbatimit të këtyre teknologjive.

Rezultatet e pritshme do të përfshijnë një kuptim më të qartë të gjendjes aktuale të transportit të mallrave, avantazhet që sjellë modernizimi dhe rekomandimet konkrete për kompanitë dhe politikëbërësit.

Ky punim synon të japë kontribut shkencor dhe praktik për përmirësimin e sektorit të transportit, duke theksuar se teknologjitë moderne nuk janë vetëm një zgjidhje, por një domosdoshmëri për zhvillimin e qëndrueshëm ekonomik.

Abstract

This research aims to analyze how modern technologies are being used in freight transport in Kosovo, to identify the main barriers to implementation and to propose perspectives for improvement. Freight transport constitutes an essential element for economic development, but in Kosovo and the region it faces numerous challenges such as limited infrastructure, high cost, delays and lack of digitalization standards.

The paper aims to identify the most important technologies of the time, such as GPS, telematics, artificial intelligence, blockchain, fleet management systems and automated logistics, as well as their impact on increasing efficiency, safety and reducing costs.

Through a combination of theoretical analysis and a case study on a transport company, the opportunities and obstacles to the implementation of these technologies will be examined.

The expected results will include a clearer understanding of the current state of freight transport, the advantages brought by modernization and concrete recommendations for companies and policymakers.

This paper aims to provide scientific and practical contributions to improving the transport sector, emphasizing that modern technologies are not just a solution, but a necessity for sustainable economic development.

PËRMBAJTJA

LISTA E TABELAVE.....	10
LISTA E FIGURAVE.....	11
Hyrje	15
1.TRANSPORTI I MALLRAVE	16
1.1.Transporti rrugor i mallrave, automjetet e transportit dhe ngarkesat	16
1.2.Përmbajtja e transportit të mallrave	16
1.3.Llojet e transportit rrugor të mallrave	17
1.4.Definicionet dhe shprehjet për automjetet ngarkuese	18
1.5.Dimensionet e automjeteve ngarkuese.....	20
2.ROLI I TRANSPORTIT RRUGOR DHE HEKURUDHOR PËR TRANSPORTIN E MALLRAVE NË KOSOVË	23
2.0.1.Roli i transportit rrugor të mallrave	23
2.0.2.Përmbajtja e analizës së transportit sipas raportit të progresit	24
2.0.3.Trendet kryesore në sektorin e logjistikës: analizë krahasuese	25
2.0.4.Struktura dhe performanca e sektorit të logjistikës në Kosovë.....	26
2.0.5.Korniza rregullatore (Kudri ligjor).....	36
2.0.6.Roli i transportit hekurudhor të mallrave	37
2.0.7.Zhvillimi i infrastrukturës hekurudhore në Kosovë	41
2.1.KORIDORI VII dhe VIII, INFRASTRUKTURA HEKURUDHORE.....	43
2.1.1.Koridori VII – Infrastruktura hekurudhore	43
2.1.2.Koridori VIII – Infrastruktura hekurudhore	44
2.1.2.Lidhja midis Koridorit VII dhe VIII	46
3.AUTOMJETET TRANSPORTUESE	47
3.0.1.Llojet e mjeteve motorike në transportin rrugor	47
3.0.2.Automjetet transportuese speciale rrugore	51
3.0.3.Mjetet e bashkangjitura-kyçëse (rimorkio, gjysmë rimorkio).....	54
3.0.4.Dokumentacioni për Transportin ndërkombëtar rrugor të mallrave (CEMT).....	58
3.1.TEKNOLOGJITË MODERNE.....	67
3.1.1.Automatizimi dhe drejtimi autonom i kamionëve.....	67
3.1.2.Internet of things (IoT) dhe monitorimi i real-time.....	68
3.1.3.Robotika dhe automatizimi i depove.....	68
3.1.4.Blockchain për menaxhimin e transportit dhe shpërndarjes	69
3.1.5.Sistemet e transportit të gjelbër dhe energjia e rinovueshme.....	70
3.1.6.Sistemet inteligjente të transportit (ITS)	71
3.1.7.Pajisjet dhe sistemet e sigurisë.....	72
4.TRANSPORTI I MATERIEVE TË RREZIKSHME	74
4.0.1.Transportimi i materieve të rrezikshme.....	75
4.0.2.Dokumentet për transport të materieve të rrezikshme	75
4.0.3.Pajisjet e automjeteve dhe shoferëve për transport të materieve të rrezikshme.....	78
4.0.4.Masat e nevojshme të sigurisë gjatë transportit të materieve të rrezikshme.....	80
4.0.5.Shenjat e automjeteve motorike për transport të materieve të rrezikshme	81
4.0.6.Procedura në rast të defektit ose aksidentit të trafikut.....	84
4.1.RREGULLAT NË TRANSPORTIN E MATERIEVE TË RREZIKSHME	87
4.1.1.Hyrje	87
4.1.2.Klasifikimi bazë i materieve të rrezikshme	90
5.STUDIM RASTI, KOMPANIA “LENITA TRANSPORT” SH.P.K.....	103
5.1.Hyrje	103
5.2.Historiku i kompanisë transportuese “LENITA TRANSPORT” SH.P.K.	103
5.3.Kontraktimi i transportit dhe përgatitja teknologjike	104

5.4.Përgatitja e kamionit para nisjes	105
5.5.Kalkulimi i numrit të nevojshëm të paletave për rastin e studimit	106
5.5.1.Shpenzimet për furnizim me paleta	107
5.5.2.Koha e tërësishme e operacioneve punuese të pirunjerit	108
5.5.3.Llogaritja e numrit të pirunjerëve në ndërrimin prej 8 orëve.....	108
5.6.Ngarkimi dërgesës për transport	108
5.8.Shkarkimi dhe dorëzimi i ngarkesave	110
5.9.Faturimi për shërbimet e transportit.....	110
6.REKOMANDIMET DHE PËRFUNDIMET.....	112
6.1.Rekomandime për përmirësimin e transportit të mallrave	112
6.2.Përfundim.....	114
LITERATURA	115

LISTA E TABELAVE

Tabela 1. Numri i firmave aktive të logjistikës, sipas nënsektorëve	25
Tabela 2. Firmat e logjistikës të regjistruara dhe të mbyllura (2001-2020)	26
Tabela 3. Të dhënat e ndara sipas rajoneve të siguruar nga ATK-ja	27
Tabela 4. Firmat e logjistikës (sipas të dhënave të ARBK-së) sipas gjinisë së pronarëve	27
Tabela 5. Firmat e logjistikës sipas gjinisë	28
Tabela 6. VSHB-ja (Vlera e Shtuar Bruto) në sektorin e logjistikës në Kosovë	29
Tabela 7. Qarkullimi i kombinuar i firmave të logjistikës (2017-2019).....	30
Tabela 8. Personat e punësuar në sektorin e logjistikës (2018-2019).....	32
Tabela 9. Tregtia në transportin e mallrave	34

LISTA E FIGURAVE

Fig.1.1.Automjeti ngarkues.....	18
Fig.1.2.Automjeti tërheqës.....	18
Fig.1.3.Automjeti kyçës.....	19
Fig.1.4.Gjysmërimorkio.....	19
Fig.1.5.Rimorkio e lehtë.....	20
Fig.1.6.Bashkësia e automjeteve.....	20
Fig.1.7.Përmasat e automjeteve.....	21
Fig.1.8.Dimensionet e automjetit.....	21
Fig.2.1.Transporti rrugor i mallrave.....	23
Fig.2.2.Numri i firmave aktive të logjistikës, sipas nënsektorëve (bazuar në të dhënat e ARBK-së dhe ATK-së).....	27
Fig.2.3.Firmat e logjistikës të regjistruara dhe të mbyllura nga viti 2001 deri më 2020 (sipas të dhënave të ARBK-së).....	28
Fig.2.4.Të dhënat e ndara sipas rajoneve të siguruar nga ATK-ja.....	29
Fig.2.5.Firmat e logjistikës (sipas të dhënave të ARBK-së) sipas gjinisë së pronarëve.....	30
Fig.2.6.Firmat e logjistikës sipas gjinisë.....	30
Fig.2.7.VSHB-ja (Vlera e Shtuar Bruto) në sektorin e logjistikës në Kosovë (bazuar në të dhënat e ASK dhe ATK).....	32
Fig.2.8.Qarkullimi i kombinuar i firmave të logjistikës (2017-2019).....	34
Fig.2.9.Personat e punësuar në sektorin e logjistikës për vitet 2018-2019.....	35
Fig.2.10.Tregtia në transportin e mallrave, bazuar nga të dhënat e BQK-së.....	36
Fig.2.11.Transporti konvencional hekurudhor i pa elektrifikuar.....	39
Fig.2.12.Treni transportues i mallrave i elektrifikuar.....	40
Fig.2.13.Transporti hekurudhorë me trena industrial.....	40
Fig.2.14.Rrjeti i hekurudhave në Kosovë.....	42
Fig.2.15.Shërbimet që ofron ndërmarrja TRAINKOS SH.A.....	43
Fig.2.16.Linja transportuese e korridorit të VII-të: a) linja hekurudhore dhe b) linja rrugore.....	44
Fig.2.17.Linja transportuese e korridorit të VIII-të: a) linja hekurudhore dhe b) linja rrugore.....	45
Fig.3.1.Veturë shërbyese.....	47
Fig.3.2.Kombi transportues.....	47

Fig.3.3.Kamioneta.....	48
Fig.3.4.Kamionet fugon.....	49
Fig.3.5.Kamionetë pikap.....	49
Fig.3.6.Kamion i lehtë.....	49
Fig.3.7.Kamion i rëndë.....	50
Fig.3.8.Kamionat transportues kiper.....	50
Fig.3.9.Automjeti ambulance.....	51
Fig.3.10.Autocisterna për lëndë djegëse.....	51
Fig.3.11.Kamionetë frigoriferë.....	51
Fig.3.12.Kamion për bartjen e kafshëve.....	52
Fig.3.13.Kamion për bartjen e mbeturinave.....	52
Fig.3.14.Automjeti i zjarrfikësve.....	52
Fig.3.15.Automjet për bartjen e betonit.....	52
Fig.3.16.Automjeti për pastrimin e punishteve dhe terrenit.....	53
Fig.3.17.Autovinci.....	53
Fig.3.18.Traktor bujqësorë.....	53
Fig.3.19.Automjeti ushtarak.....	53
Fig.3.20.Rimorkio e automjetit.....	54
Fig.3.21.Rimorkio e autobusit.....	54
Fig.3.22.Rimorkio e kamionit.....	55
Fig.3.23.Gjysmë rimorkio.....	55
Fig.3.24.Gjysmë rimorkio për transport të kontejnerëve.....	56
Fig.3.25.Gjysmë rimorkio për lëndë djegëse.....	56
Fig.3.26.Rimorkio për transport të kafshëve.....	57
Fig.3.27.Gjysmë rimorkio për transport të drurëve.....	57
Fig.3.28.Rimorkio vetëngarkuese.....	57
Fig.3.29.Leja CEMT.....	58
Fig.3.30.Shenjat në automjetet me lejen CEMT varësisht nga kategoria e automjetit.....	59
Fig.3.31.Dokumenti CMR.....	60
Fig.3.32.Dokumenti i karnetit ATA.....	61
Fig.3.33.Harta më vendet pjesëmarrëse në ATA Carnet.....	62
Fig.3.34.Karneti TIR.....	63

Fig.3.35.Shenja TIR.....	63
Fig.3.36.Faturë tragtare.....	64
Fig.3.37.Certifikata mbi prejardhjen e mallit – Forma A.....	65
Fig.3.38.Certifikata mbi prejardhjen e mallit – EUR 1.....	66
Fig.3.39.Skemë e Drejtimit Autonom të Kamionëve.....	67
Fig.3.40.Teknologjia IoT në kamionë.....	68
Fig.3.41.Zbatimi i robotit në automatizimin e depove.....	69
Fig.3.42.Sistemi i transportit inteligjent i mundësuar nga teknologjia Blockchain.....	70
Fig.3.43.Mjetet e transportit dhe energjia e gjelbër.....	71
Fig.3.44.Qendra e menaxhimit të trafikut rrugor dhe operatorët e rrjetit.....	72
Fig. 3.45.Sistemi GPS i përcjelljes së mjetit transportues.....	73
Fig.4.1.Vendosja e materies së rrezikshme për transport.....	75
Fig.4.2.Certifikata biometrike e ADR-së.....	76
Fig.4.3.Certifikata e ADR-së.....	77
Fig.4.4.Pajisje të automjeteve për transportin e materieve të rrezikshme dhe aparati kundra zjarrit.....	79
Fig.4.5.Cisterna për transportin e materieve të rrezikshme.....	79
Fig.4.6.Cisterna-kontejner.....	79
Fig.4.7.Shenjat e automjeteve për transport të materieve të rrezikshme.....	82
Fig.4.8.Shenjat e automjeteve dhe ngarkesave për transport të materieve të rrezikshme.....	82
Fig.4.9.Tabela e Kemplerit-1.....	82
Fig.4.10.Tabela e Kemplerit-2.....	83
Fig.4.11.Shenjat e automjeteve motorike për transportin e materieve të rrezikshme.....	83
Fig.4.12.Aksidenti në rrugë gjatë bartjes së materieve të rrezikshme.....	86
Fig 4.13.Harta evropiane me vendet nënshkruese të ADR-së.....	89
Fig.4.14.Llojet e marrëveshjeve për transportin e materieve të rrezikshme sipas llojit të transportit.....	90
Fig.4.15.Klasifikimi i materive të rrezikshme sipas rregulloreve ndërkombëtare	90
Fig.4.16.Llojet e eksplozivëve.....	91
Fig.4.17.Klasa e dytë e ndarë në divizione.....	92
Fig.4.18.Forma e bombolave dhe sigurimi i tyre gjatë transportit.....	93
Fig.4.19.Gypi për lirim të gazit dhe autocitern për transport gazi.....	93
Fig.4.20.Materiet e ndezshme të lëngëta.....	94

Fig.4.21.Llojet e tabelave qe simbolizojne materiet e ngurta ndezëse.....	95
Fig.4.22.Llojet e tabelave për klasen e pestë.....	96
Fig.4.23.Llojet e tabelave qe simbolizojne klasen e gjashtë.....	97
Fig.4.24.Ruajtja dhe paketimi i materieve infektuese.....	98
Fig.4.25.Ambalazhet kur kemi të bëjmë me materie toksike.....	98
Fig.4.26.Tabela që simbolizon klasën e shtatë.....	98
Fig.4.27.Tabela që simbolizon klasën e tetë.....	99
Fig.4.28.Tabela që simbolizojnë rrezikshmërinë e një mjete transportues.....	100
Fig.4.29.Mënyra e vendosjes së shenjave.....	101
Fig.4.30.Tabela që simbolizon klasën e nëntë.....	101
Fig.5.1.Flota e mjeteve transportuese e kompanisë LENITA Sh.P.K.....	103
Fig.5.2.Rrugëtimi gjatë procesit transportues (vajtje-ardhje).....	104
Fig.5.3.Urdhër i punës për transport.....	105
Fig.5.4. Përgatitja e kamionit për transport.....	106
Fig.5.5.Procesi i ngarkimit të dërgesës.....	109
Fig.5.6.Rrugëtimi dhe vendndodhja e automjetit.....	110
Fig.5.7.Fatura e shërbimeve të transportit.....	111

Hyrje

Transporti i mallrave përbën një nga shtyllat kryesore të zhvillimit ekonomik të çdo vendi, duke mundësuar qarkullimin e produkteve nga prodhuesit tek konsumatorët brenda dhe jashtë kufijve shtetërorë. Ai ndikon drejtpërdrejt në rritjen e tregtisë, zhvillimin industrial, funksionimin e zinxhirit të furnizimit dhe integrimin ekonomik rajonal. Për vendet pa dalje detare, si Kosova, transporti merr një rëndësi edhe më të madhe strategjike, pasi çdo mall që hyn apo del nga vendi duhet të lëvizë përmes rrjeteve rrugore dhe hekurudhore.

Në Kosovë, transporti rrugor është forma dominante e lëvizjes së mallrave, duke ofruar fleksibilitet, shpejtësi dhe qasje të gjerë territoriale. Megjithatë, transporti hekurudhor mbetet një alternativë e rëndësishme për mallrat e rënda dhe për transport në distanca më të gjata, duke ofruar kosto më të ulëta dhe ndikim më të vogël mjedisor. Modernizimi i këtyre dy formave të transportit, së bashku me adoptimin e teknologjive të reja dhe standardeve ndërkombëtare të sigurisë, është thelbësor për rritjen e konkurrueshmërisë së sektorit logjistik në vend.

Studimi i rolit të transportit të mallrave, infrastrukturës ekzistuese dhe sfidave që hasen në këtë fushë ofron një kuptim më të thellë mbi mënyrën se si mund të përmirësohet efikasiteti, siguria dhe qarkullimi ekonomik. Ky punim synon të analizojë rëndësinë e transportit rrugor dhe hekurudhor në Kosovë, automjetet transportuese, menaxhimin e materieve të rrezikshme dhe një studim rasti mbi një kompani vendore, duke ofruar rekomandime për zhvillim të mëtejshëm të sektorit.

1.TRANSPORTI I MALLRAVE

1.1.Transporti rrugor i mallrave, automjetet e transportit dhe ngarkesat

Revolucioni i industrisë dhe kalimi nga prodhimi manifakturë në atë industrial kanë mundësuar që burimet natyrore (mjetet, rezervat, burime të ndryshme për ekonominë), të jenë më afër qendrave të prodhimit nga njëra anë dhe nga ana tjetër, që ato të jenë në sasi shumë më të mëdha. Ndarja e gjerë sociale dhe teknike e punës kontribuon në zhvillimin e trafikut si një degë e re e ekonomisë. Kushtet ekonomike të funksionimit nga trafiku kërkojnë që transporti i mallrave të kryhen në mënyrë më racionale dhe më ekonomike për arsye se shpenzimet e transportit të jenë sa më të vogla, ndërsa efektet sociale dhe efektet e transportit të jenë sa më të madha. Transporti i mallrave daton nga kohët më të hershme, nga transferimi i ngarkesës mbi shpinën e sklleverve, me tërheqje, me barka, makina, e deri te transporti modern i cili bën transportimin e ngarkesave me mjete moderne nëpër tokë, uj dhe ajër. Transporti i mallrave përmes trafikut rrugor është i kohëve të fundit, pra fillimet e zhvillimit të shpejtë të tij janë të lidhura ngusht me gjetjen e motorit „OTO“. Pastaj, kur janë të plotësuara të gjitha kërkesat teknike, ka filluar zhvillimi i shpejtë i komunikacionit rrugor me ndërtimin e mjeteve moderne dhe me ndërtimin e rrugëve moderne, të cilat me funksionimin e tyre kanë bërë që të plotësohen kërkesat e transportit modern dhe bashkëkohor, si kërkesat e udhëtarëve dhe ashtu edhe të ngarkesave.

1.2.Përmbajtja e transportit të mallrave

Varësisht nga distanca, dallohet transporti në distanca të vogla dhe transporti në distanca të mëdha. Transporti i ngarkesës në distanca të vogla zakonisht quhet transporti i brendshëm (transferimi i mallrave brenda vendit) dhe gjatë këtij aktiviteti përdoren automjete të përshtatshme transportuese. Transporti i ngarkesës në distanca të mëdha quhet transport i jashtëm dhe gjatë këtij përdoren automjetet të përshtatshme transportuese. Termi transporti i mallrave përfshin dy elemente bazë të procesit të transportit, ato janë:

- organizimi i transportit dhe
- teknika e transportit.

Nën organizimin e transportit të mallrave nënkuptohet një seri e procedurave të sinkronizuara, të përshkruara më parë në mënyrë që të kryhet transporti i mallrave nga një vend në tjetrin. Teknikë e transportit të ngarkesës do të thotë mënyra e kryerjes së transportit në përgjithësi, d.m.th në cilën mënyrë dhe me cilat mjete të transportit do realizohet transporti. Kjo do të thotë se me organizimin e transportit parashikohet se si do të kryhet transporti dhe me teknikën e transportit shënohet vetë realizimi i tij.

1.3.Llojet e transportit rrugor të mallrave

Transporti rrugor i mallrave mund të ndahet në bazë të kriterëve të mëposhtme:

- *Sipas zonës territoriale dhe veprimit në të cilin kryhet transporti*

Sipas këtij kriteri, transporti rrugor i mallrave është i ndarë në:

Transporti i mallrave brenda vendit, i cili mund të ndahet në:

- transporti i mallrave në distanca më të shkurtra dhe
- transporti i mallrave në distanca më të gjata.

Transporti ndërkombëtar i mallrave, kryhet përtej kufijve të së paku tre vendeve dhe më tej ndahet në:

- transportin kufitar të mallrave
- transportin ndërkombëtar të mallrave në distanca më të gjata dhe
- transportin tranzit ose transportin kalimtar ndërkombëtar të mallrave.

- *Sipas mënyrës së organizimit të transportit rrugor të mallrave:*

Sipas këtij kriteri, transport rrugor i mallrave është i ndarë në:

- Transportin linjë dhe
- Transportin e lirë.

- *Sipas qëllimit të transportit rrugor të mallrave*

Sipas këtij kriteri, transporti rrugor i mallrave është i ndarë në:

- transportin rrugor të mallrave, të cilin e kryejnë kompanitë e specializuara të komunikacionit dhe quhet transporti publik dhe
- transportin rrugor i mallrave, të cilin e kryejnë ndërmarrjet për nevojat e tyre dhe quhet transporti për nevojat e veta.

➤ *Sipas llojit të dërgesave që transportohen*

Sipas këtij kriteri, transporti rrugor i mallrave është i ndarë në:

- Transportin e dërgesave me cop
- Transportin e dërgesave me karroca dhe
- Transporti e dërgesave marshutë në një relacion, pra në mes dy pikave të fundit.

1.4.Definicione dhe shprehje për automjetet ngarkuese

Domethënia e shprehjeve të cilat përdoren për automjete transportuese në transportin e mallrave, e kanë kuptimin si në vijim:

- *Automjeti ngarkues* është një automjet i projektuar për transport të mallrave (objekteve) (fig.1.1)



Fig.1.1.Automjeti ngarkues^[2]

- *Automjeti tërheqës* është një automjet për tërheqjen e gjysmërimorkiove (fig.1.2).



Fig.1.2.Automjeti tërheqës^[2]

- *Automjeti kyçës* është një automjet që është i projektuar të jetë i tërhequr nga mjeti motorik, i konstruktuar si një karrocë ose gjysmëkarrocë (Fig.1.3).



Fig.1.3.Automjeti kyçës^[2]

- *Gjysmë-rimorkio* është një automjet kyçës pa boshtin e përparshëm, i projektuar në mënyrë që me pjesën e saj të përparme të mbështete në mjetin tërheqës (Fig.1.4).



Fig.1.4.Gjysmërimorkio^[2]

- *Rimorkio e lehtë* është një automjet kyçës, masa e lejuar të cilit nuk është më e madhe se 750 kg (Fig.1.5).



Fig.1.5.Rimorkio e lehtë^[2]

- *Bashkësia e automjeteve* janë automjetet e ndërlidhura me të paktën me një automjet tërheqës dhe një automjet kyçës, të cilat në trafikun rrugor marrin pjesë si një tërësi (Fig. 1.6).



Fig.1.6.Bashkësia e automjeteve^[2]

1.5.Dimensionet e automjeteve ngarkuese

Dimensionet themelore të automjeteve të mallrave janë dimensione të jashtme (lartësi më e madhe, gjerësia dhe gjatësia) dhe jepen në rregulloren e dimensioneve, pesha e përgjithshme dhe ngarkesa boshti të automjeteve dhe janë të kufizuara në varësi të llojit të mjetit motorik dhe mjetit të bashkëngjitur. Në dimensionet e mjetit (fig.1.7) nënkuptohet gjatësia, gjerësia dhe lartësia e automjetit.



Fig.1.7.Përmasat e automjeteve^[2]

Gjatësia maksimale e automjetit është distanca horizontale në mes të pjesës së përparme dhe të pasme të automjetit, pa ngarkesa në drejtim të boshtit gjatësor të mjetit.

Gjatësia maksimale e lejuar për automjetet është e ndryshme për lloje të ndryshme të automjeteve si më poshtë:

- për automjetet motorike - 12,0 m
- për karrocat - 12,0 m
- për automjetet tërheqës me karrocë - 16,50 m
- për automjetet motorike me karrocë -18,75 m.

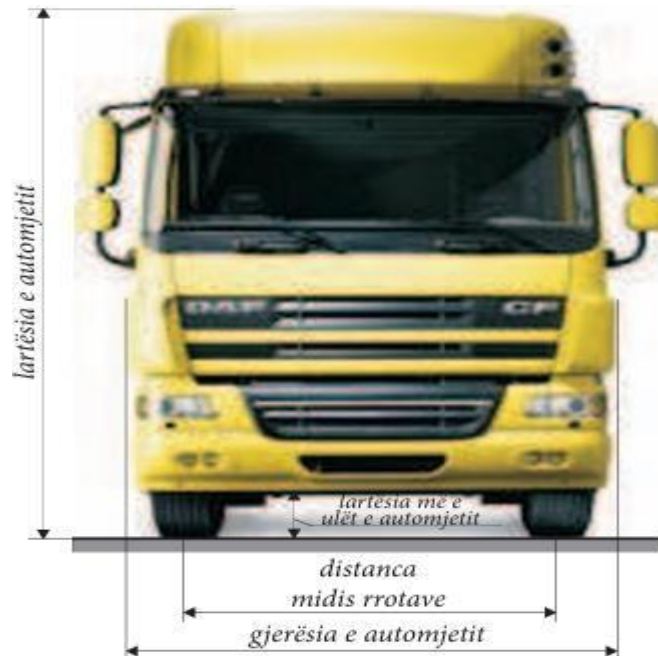


Fig.1.8.Dimensionet e automjetit^[2]

Gjerësia maksimale e automjeteve është distanca horizontale në mes të pjesëve anësore të automjetit pa barrën e matur me boshtin gjatësor. Gjerësia maksimale e lejuar e automjetit është:

- për automjete të rënda motorike dhe automjete kyçëse - deri 2,60 m dhe
- për të gjitha automjetet e tjera 2,55 m.

Lartësia maksimale e automjetit është distanca nga baza horizontale dhe pjesa më e lartë e automjetit pa ngarkesë.

Lartësia maksimale e lejuar për automjetet është 4,0 m, dhe për automjetet e transportit publik udhëtarësh të qytetit është 4,2 m.

Lartësia më e ulët mbi sipërfaqen e qëndrimit të automjetit është distanca në mes sipërfaqes së qëndrimit dhe pika më e ulët e pjesës qendrore të automjetit. Pjesa qendrore e automjetit është pjesa që shtrihet mes dy rrafsheve paralele dhe të njëjtën distancë nga rrafshi mesatar gjatësor i automjetit.

Distanca në mes boshteve të automjetit është distanca mes boshtit të përparëm dhe boshtit të pasëm të automjetit.

Distanca midis rrotave të automjetit është distanca në mes boshtit të gjurmëve të rrotave të cilët ato i kanë lënë në pozicion të palëvizjes.

2.ROLI I TRANSPORTIT RRUGOR DHE HEKURUDHOR PËR TRANSPORTIN E MALLRAVE NË KOSOVË

2.0.1.Roli i transportit rrugor të mallrave

Paraqet, transportin rrugor si formë më masovike që përdoret për bartje të njerëzve dhe mallrave në distanca të vogla dhe të mesme.



Fig.2.1.Transporti rrugor i mallrave^[1]

Përparësitë e transportit rrugor janë:

- aftësia e madhe manovruese
- mobiliteti i theksuar
- autonomia e mjeteve transportuese nga infrastruktura
- shpejtësia e lëvizjes
- mundësia e transportit direkt nga “dera në derë”
- spektri i gjerë i aplikimit
- hargjimet eksploatuese të vogla lidhur me operacionet fillestare-përfundimtare
- investimet e nevojshme për një vëllim transportues janë më të vogla se sa ato të

hekurudhës

- qëndrim i shkurtër në pjesën e operacioneve fillestare-përfundimtare
- dërgesa e shpejt e mallit
- procedura e thjeshtë e transportit
- mosvarësia nga orari i lëvizjeve (siç është te hekurudhat, anijet, aeroplanat).

Të metat e transportit rrugor janë:

- investimet e mëdha
- harxhimet e mëdha energjetike për njësi punuese
- produktiviteti i ulët

-ndotja e ambientit.

Sektori i shërbimeve është shtylla kryesore e ekonomisë së Kosovës, duke kontribuar me rreth 73% në ekonomi dhe 85% në punësimin formal. Ai luan gjithashtu rol të rëndësishëm në tregtinë e jashtme, ku shërbimet përbëjnë 35% dhe karakterizohen nga bilanc pozitiv, ndryshe nga tregtia e mallrave që ka deficit të lartë.

Një ndër sektorët më të rëndësishëm është logjistika, e cila përfshin transportin dhe magazinimin e mallrave përgjatë zinxhirit të vlerës. Në vitin 2019, ky sektor kontribuoi me rreth 3.2% në VSHB, me potencial edhe më të lartë për shkak të aktiviteteve logjistike të integruara brenda kompanive prodhuese.

Rëndësia e logjistikës qëndron në rolin e saj ndërsektorial, pasi shumë industri varen nga efikasiteti i saj. Një sektor i dobët logjistik mund të pengojë zhvillimin ekonomik dhe tregtinë, ndërsa një sektor i zhvilluar mund të nxisë rritje, punësim dhe integrim më të mirë në tregjet ndërkombëtare.

Megjithatë, sektori i transportit përballët me barriera rregullatore dhe strukturore.

Për këtë arsye, Ministria e Industrisë, Sipërmarrjes dhe Tregtisë ka ndërmarrë vlerësime sektoriale, përfshirë këtë raport, i cili analizon sektorin e logjistikës, kornizën rregullatore dhe sfidat kryesore. Ky vlerësim është mbështetur nga Fondi për Zhvillimin e Kapaciteteve Njerëzore (HCDF).^[3]

2.0.2.Përmbajtja e analizës së transportit sipas raportit të progresit

Raporti i progresit është një mekanizëm i rëndësishëm i cili bën shtjellimin dhe analizimin e progresit dhe të metave për shumë fusha, e me theks të veçantë edhe për fushën e transportit. Ky raport, ndër vite ka analizuar gjendjen edhe të transportit në Kosovë. Sipas raportit të progresit të BE-së (2020), Kosova ka bërë përparim të kufizuar në heqjen e këtyre barrierave dhe në përafrimin e legjislacionit me atë të BE-së në kuadër të Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit. Ne më poshtë do të analizojmë disa pjesë të këtij raporti të progresit.

Pjesë e këtij raporti të analizuar është strukturuar si më poshtë:

Pjesa e parë nxjerr në pah trendet kryesore globale që karakterizojnë shërbimet logjistike

Pjesa e dytë ofron një pasqyrë të strukturës dhe performancës së sektorit duke u mbështetur në statistikat makro.

Pjesa e tretë diskuton kuadrin ligjor që rregullon sektorin, duke u përqendruar kryesisht në dispozitat që lidhen me hyrjen në treg dhe operacionet, si dhe bën krahasime me praktikën e BE-së.^[10]

2.0.3. Trendet kryesore në sektorin e logjistikës: analizë krahasuese

Sektori i logjistikës po transformohet me ritme të shpejta në nivel global, i ndikuar nga teknologjia, globalizimi dhe kërkesat për qëndrueshmëri. Në Bashkimin Evropian (BE), ky sektor karakterizohet nga efikasiteti i lartë, integrim i avancuar i teknologjisë dhe kornizë e konsoliduar rregullatore. Në të kundërt, Kosova dhe vendet e Ballkanit Perëndimor janë ende në faza zhvillimi, me sfida strukturore, por edhe me potencial të konsiderueshëm për përmirësim.

a) Delegimi i shërbimeve logjistike (3PL)

Në BE, përdorimi i kompanive 3PL është praktikë e zakonshme dhe pjesë integrale e zinxhirëve modernë të furnizimit. Në vendet e Ballkanit Perëndimor, përfshirë Kosovën, ky trend është në rritje, por ende i kufizuar për shkak të madhësisë së tregut dhe nivelit më të ulët të specializimit të kompanive. Megjithatë, rritja e tregtisë dhe integrimi rajonal po nxisin zhvillimin e këtij segmenti.

b) Mungesa e fuqisë punëtore

BE përballlet me mungesë të fuqisë punëtore për shkak të plakjes së popullsisë dhe mungesës së interesit të rinjve për këtë sektor. Në Kosovë dhe rajon, problemi lidhet më shumë me emigrimin e fuqisë punëtore dhe mungesën e trajnimeve profesionale në logjistikë. Kjo krijon një hendek të dukshëm në aftësi dhe kapacitete.

c) Dixhitalizimi dhe teknologjia (IA & Big Data)

Në BE, dixhitalizimi, inteligjenca artificiale dhe përdorimi i të dhënave të mëdha janë tashmë pjesë e përditshme e operacioneve logjistike. Në Ballkanin Perëndimor, përfshirë Kosovën, adoptimi i këtyre teknologjive është më i ngadaltë për shkak të investimeve të kufizuara dhe mungesës së infrastrukturës digjitale. Megjithatë, ka tendenca pozitive, sidomos në kompanitë më të mëdha dhe ato të orientuara drejt eksportit.

d) Logjistika e gjelbër

BE është lider në promovimin e logjistikës së qëndrueshme, duke vendosur standarde të larta për reduktimin e emetimeve dhe përdorimin e transportit të gjelbër. Në Kosovë dhe rajon, këto praktika janë ende në fazat fillestare, por presioni për përafrim me standardet e BE-së po rritet përmes proceseve integruese.

e) Tregtia elektronike

Rritja e tregtisë elektronike është një trend global që ka përshpejtuar kërkesën për shërbime logjistike. BE ka sisteme shumë të zhvilluara për shpërndarje të shpejtë dhe efikase. Në Kosovë dhe Ballkanin Perëndimor, tregtia elektronike është në rritje të shpejtë, duke krijuar mundësi të reja për zhvillimin e sektorit, megjithëse infrastruktura dhe besimi i konsumatorëve ende paraqesin sfida.

f) Robotika dhe automatizimi

Automatizimi dhe robotika janë gjerësisht të përhapura në BE, duke rritur produktivitetin dhe duke ulur kostot. Në Kosovë dhe rajon, përdorimi i tyre është ende i kufizuar për shkak të kostove të larta dhe nivelit më të ulët të zhvillimit teknologjik.

2.0.4.Struktura dhe performanca e sektorit të logjistikës në Kosovë

Kjo pjesë analizon strukturën dhe performancën e sektorit të logjistikës duke përdorur të dhëna zyrtare dhe krahasime me BE-në.

Për një pasqyrë më të saktë, analiza bazohet në të dhëna në nivel treshifror për të përjashtuar transportin e pasagjerëve. Ajo përfshin vetëm shërbimet logjistike të ofruara nga operatorët, ndërsa shërbimet brenda kompanive nuk janë përfshirë për shkak të mungesës së të dhënave.

Në Kosovë, numri i firmave aktive të logjistikës ndryshon në varësi të burimit. Dy burimet kryesore për të dhëna të tilla janë:

- a) Agjencia e Regjistrimit të Bizneseve të Kosovës (ARBK) dhe
- b) Administrata Tatimore e Kosovës (ATK).

Sipas ARBK-së ka 2,829 firma aktive në sektor, por të dhënat e ATK-së tregojnë rreth 50% më pak, duke u konsideruar më të sakta pasi shumë biznese nuk mbyllen zyrtarisht.

Krahasuar me BE-në, Kosova ka shumë më pak firma logjistike: rreth 10 herë më pak sipas ARBK-së dhe 20 herë më pak sipas ATK-së. Edhe për frymë, vende si Spanja kanë 2–4 herë më shumë firma se Kosova.^{[3] [4]}

Tabela 1: Numri i firmave aktive të logjistikës, sipas nënsektorëve

Përshkrimi	ARBK (Agjencioni për regjistrimin e bizneseve të Kosovës)		ATK (Agjencia tatimore e Kosovës)	
H49.2 - Transporti hekurudhor i mallrave	5	0.2%	5	0.4%
H49.4 - Transporti rrugor i mallrave dhe shërbimet e zhvendosjes	1741	61.5%	796	57.4%
H49.5 - Transporti nëpërmjet tubacionit	7	0.2%	3	0.2%
H50.2 - Transporti ujor i mallrave detar dhe bregdetar	6	0.2%	6	0.4%
H50.4 - Transporti ujor i mallrave në brendësi të vendit	22	0.8%	10	0.7%
H51.2 - Transporti ajror i mallrave dhe transporti hapësinor	2	0.1%	12	0.0%
H52.1 - Magazinimi dhe magazinimi	58	2.1%	24	1.7%
H52.2 - Aktivitete mbështetëse për transportin	933	33.0%	480	34.6%
H53.2 - Aktivitete të tjera postare dhe ndërlidhëse	55	1.9%	51	3.7%
GJITHSEJ FIRMA AKTIVE NË LOGJISTIKË	2829	100.00%	1387	100.00%

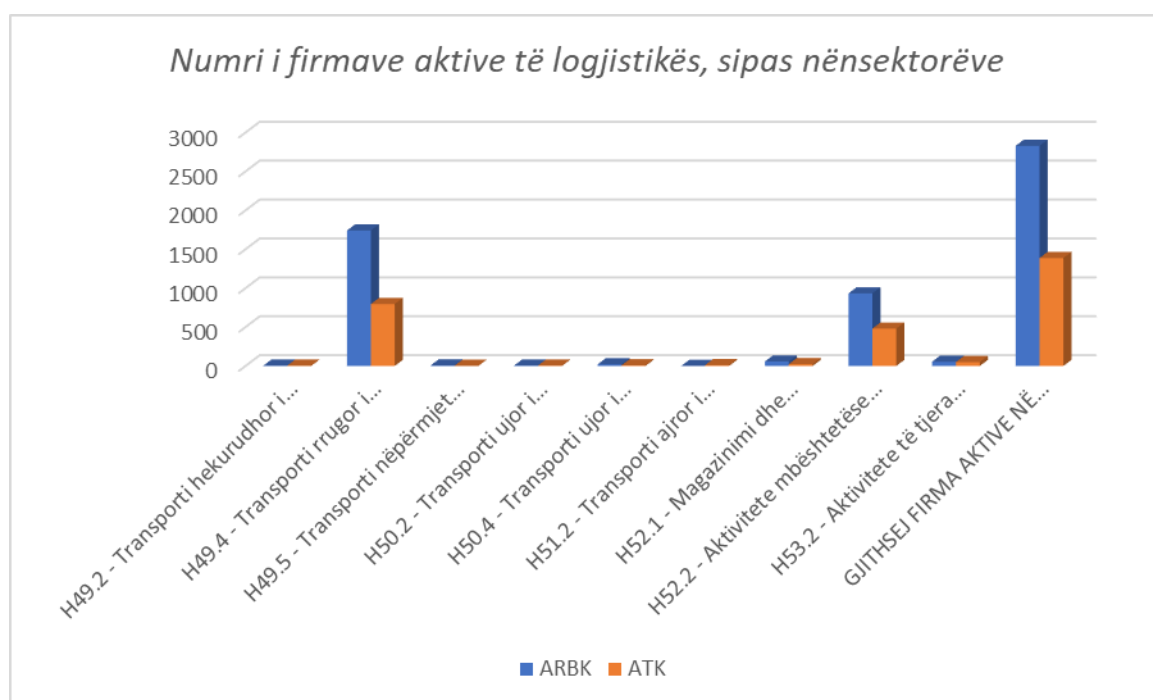
Fig.2.2.Numri i firmave aktive të logjistikës, sipas nënsektorëve (bazuar në të dhënat e ARBK-së dhe ATK-së)^{[3] [11]}

Tabela 2 tregon se në Kosovë janë regjistruar 2,454 firma logjistike gjatë viteve 2001–2020. Numri më i madh u krijua menjëherë pas luftës (2000–2004), pasuar nga një rënie në 2005–2008 dhe më pas rritje të vazhdueshme.

Numri i firmave të mbyllura ka luhatur pa ndonjë trend të qartë, dhe jo të gjitha firmat e regjistruara janë domosdoshmërisht ende aktive.

Tabela 2: Firmat e logjistikës të regjistruara dhe të mbyllura (2001-2020)

Vitet	Themeluar	Mbyllur
2000-2004	1053	92
2005-2008	349	58
2009-2012	465	101
2013-2016	478	54
2017-2020	484	10
GJITHSEJ	2454	291

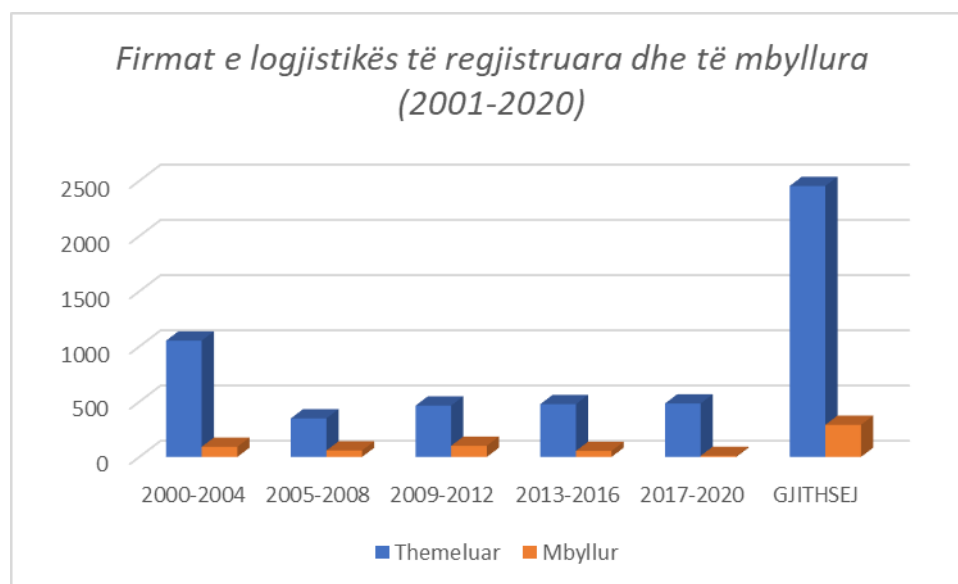
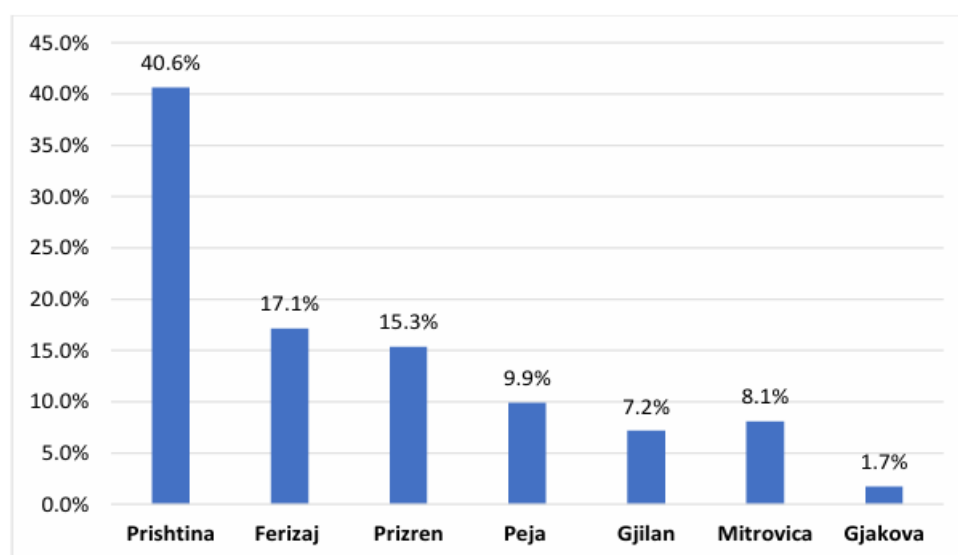


Fig.2.3.Firmat e logjistikës të regjistruara dhe të mbyllura nga viti 2001 deri më 2020 (sipas të dhënave të ARBK-së)^[3]

Të dhënat e ndara sipas rajoneve janë siguruar vetëm nga ATK. Sipas të dhënave, 40.6 përqind e firmave aktive të logjistikës ndodhen në rajonin e Prishtinës. Ferizaj dhe Prizren janë dy rajonet e mëposhtme me përkatësisht 17.1 përqind dhe 15.3 përqind. Nga ana tjetër, rajoni me numrin më të vogël të firmave aktive të logjistikës është Gjakova me 1.7 përqind (shih Tabelën 3). [Referencë: Agjensia Tatimore e Kosovës]

Tabela 3: Të dhënat e ndara sipas rajoneve të siguruar nga ATK-ja

<i>Rajoni</i>	<i>Përqindja %</i>
<i>Prishtina</i>	40.6%
<i>Ferizaj</i>	17.1%
<i>Prizren</i>	15.3%
<i>Peja</i>	9.9%
<i>Gjilan</i>	7.2%
<i>Mitrovica</i>	8.1%
<i>Gjakova</i>	1.7%

Fig.2.4.Të dhënat e ndara sipas rajoneve të siguruar nga ATK-ja^[11]

Sa i përket statusit ligjor, siç e tregon Tabela 4, 53.4 përqind e firmave logjistike të regjistruara në ARBK janë biznese individuale, 46.6 përqind janë shoqëri me përgjegjësi të kufizuar (SH.P.K.); dhe pjesa tjetër përbëhet nga partneritete të përgjithshme (1.4 përqind) dhe shoqëri të huaja (1.1 përqind). [Referencë: Agjencioni për regjistrimin e bizneseve të Kosovës]

Tabela 4: Firmat e logjistikës (sipas të dhënave të ARBK-së) sipas gjinisë së pronarëve

Përshkrimi	Vlera në %
Biznese individuale	53.4%
Partneritet i përgjithshëm	1.1%
Shoqëri me Përgjegjësi të Kufizuara SH.P.K.	46.6%
Kompani të huaja	1.4%

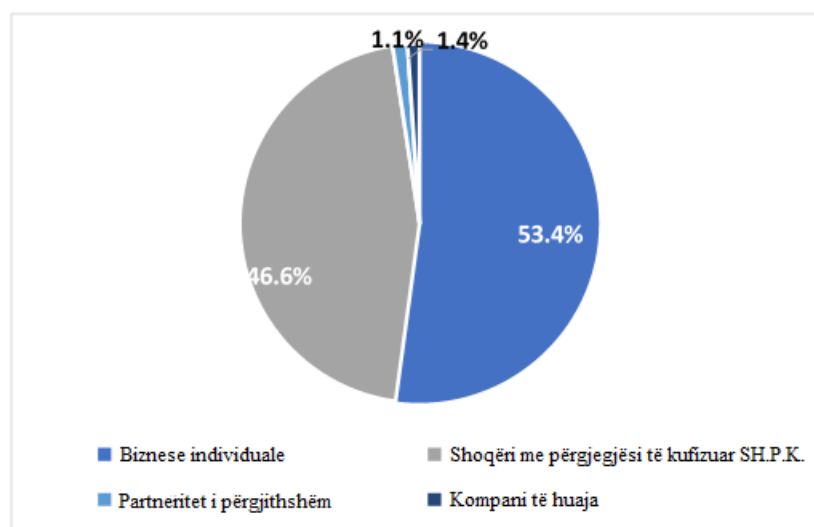


Fig.2.5.Firmat e logjistikës (sipas të dhënave të ARBK-së) sipas gjinisë së pronarëve^[3]

Figura 5, tregon se 87.1 përqind e firmave logjistike, sipas të dhënave të ARBK-së, janë në pronësi të burrave, ndërsa 12.9 përqind janë në pronësi të grave ose të përziera. Kjo përqindje përdor të dhëna nga viti 2015 e tutje, pasi nuk ka pasur prova të rregullta para këtij viti. [Referencë: Agjencioni për regjistrimin e bizneseve të Kosovës].

Tabela 5: Firmat e logjistikës sipas gjinisë

Gjinia	Përqindja %
Burra	87.1%
Gra ose të përziera	12.9%

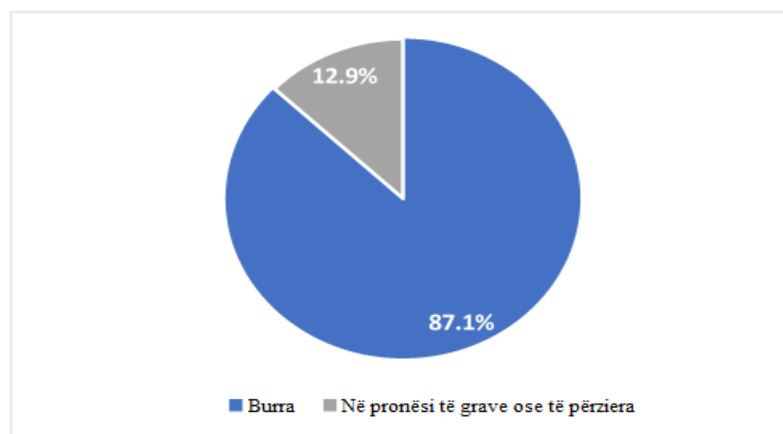


Fig.2.6.Firmat e logjistikës sipas gjinisë^[3]

Të dhënat për VSHB në Kosovë janë të kufizuara dhe përfshijnë disa aktivitete që nuk janë plotësisht logjistike, por tabela paraqet vetëm pjesën e sektorit të logjistikës.

Në vitin 2019, logjistika përbënte 3.2% të VSHB-së, në rritje nga 2.2% në 2017, por ende më e ulët se mesatarja e BE-së (~7%).

Dy nënsektorët kryesorë janë:

- Magazinimi dhe aktivitetet mbështetëse (dominues në 2019 me 82.4%)
- Transporti tokësor.

Tabela 6: VSHB-ja (Vlera e Shtuar Bruto) në sektorin e logjistikës në Kosovë

Përshkrimi	VSHB 2017		VSHB 2018		VSHB 2019	
	Në 000' EURO	%	Në 000' EURO	%	Në 000' EURO	%
<i>H49 - Transporti tokësor dhe transporti nëpërmjet tubacioneve</i>	109,576.5	47.5%	117,408.0	45.4%	26,685.3	16.3%
<i>H50 - Transporti ujor</i>	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%
<i>H51 - Transporti ajror</i>	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%
<i>H52 - Magazinimi dhe aktivitetet mbështetëse për transportin</i>	103,495.6	44.9%	124,194.7	48.0%	134,500.7	82.4%
<i>H53 - Aktivitete postare dhe ndërlidhëse</i>	17,376.6	7.5%	17,269.0	6.7%	2,093.0	1.3%
GJITHSEJ	230,448.7	100.00%	258,871.7	100.00%	163,279.0	100.00%
<i>Përqindja (%) në VSHB-në e Përgjithshme</i>		2.2%		2.8%		3.2%

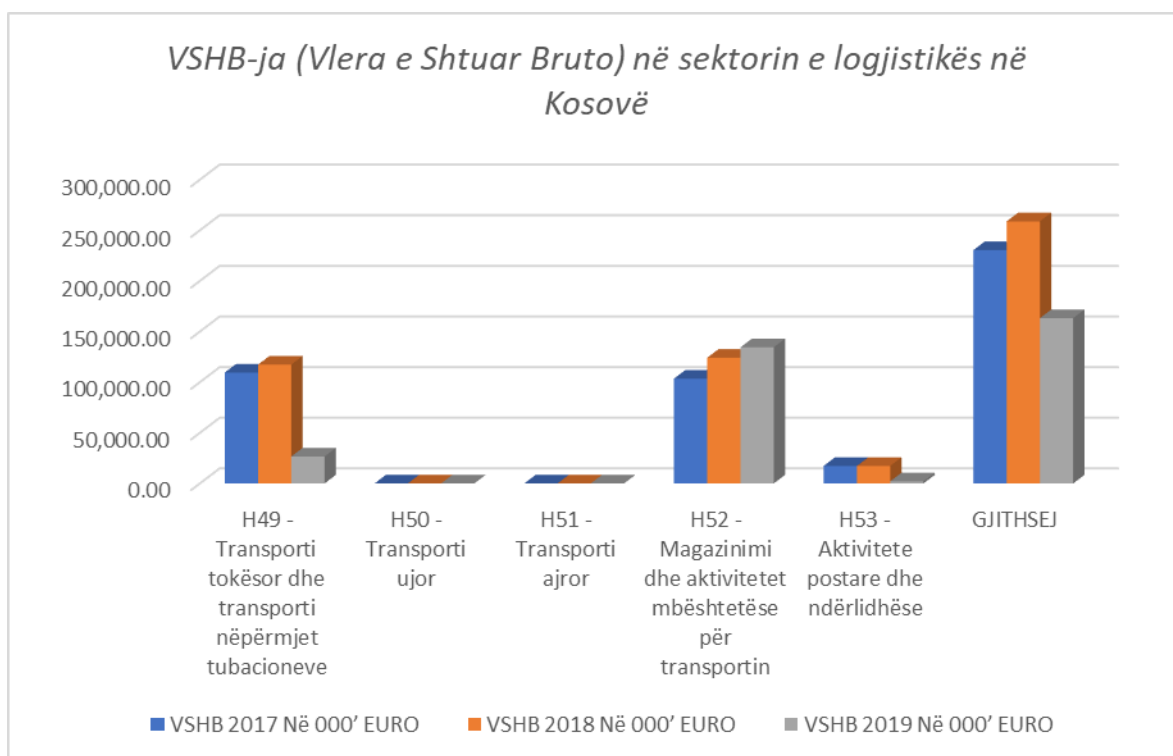


Fig.7.7.VSHB-ja (Vlera e Shtuar Bruto) në sektorin e logjistikës në Kosovë (bazuar në të dhënat e ASK dhe ATK)

[10] [11]

Përveç VSHB-së, qarkullimi është gjithashtu një tregues i rëndësishëm për të treguar performancën e sektorit të logjistikës dhe nënsektorëve. Siç tregon Tabela 7, sektori i logjistikës përbënte 1.3 përqind të qarkullimit të kombinuar të firmave të Kosovës gjatë viteve 2017-2019. Edhe pse pjesa nuk ka ndryshuar me kalimin e viteve, vlera e qarkullimit në sektorin e logjistikës është rritur nga 134.8 milionë euro në vitin 2017 në 166.3 milionë euro në vitin 2019.

Tabela 7: Qarkullimi i kombinuar i firmave të logjistikës (2017-2019)

Përshkrimi		Qarkullimi 2017		Qarkullimi 2018		Qarkullimi 2019	
		Në 000' EURO	%	Në 000' EURO	%	Në 000' EURO	%
H49.2 - Transporti hekurudhor i mallrave		42.0	0.0	116.1	0.1%	170.16	0.10%
H49.4 - Transporti rrugor i mallrave dhe shërbimet e zhvendosjes		106,434.4	79.0	124,644.9	80.2%	131,953.6	79.3%
H49.5 - Transporti		-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%

<i>nëpërmjet tubacionit</i>							
<i>H50.2 - Transporti detar dhe bregdetar i mallrave me ujë</i>		-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
<i>H50.4 - Transporti ujqor i mallrave në brendësi të vendit</i>		-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
<i>H51.2 - Transporti ajror i mallrave dhe transporti hapësinor</i>		-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
<i>H52.1 - Deponimi dhe magazinimi</i>		5,030.5	3.7%	3,705.40	2.4%	965.5	0.5%
<i>H52.2 - Aktivitete mbështetëse për transportin</i>		22,472.5	16.7%	25,710.0	16.5%	31,508.6	18.9%
<i>H53.2 - Aktivitete të tjera postare dhe të ndërlidhjes</i>		827.4	0.6%	1,312.6	0.8%	1,783.80	1.1%
LOGJISTIKA QARKULLIMI TOTAL		134,806.8	100.00%	155,489.0	100.00%	166,381.7	100.00%
Përqindja (%) në Qarkullimin Total			1.3%		1.3%		1.3%

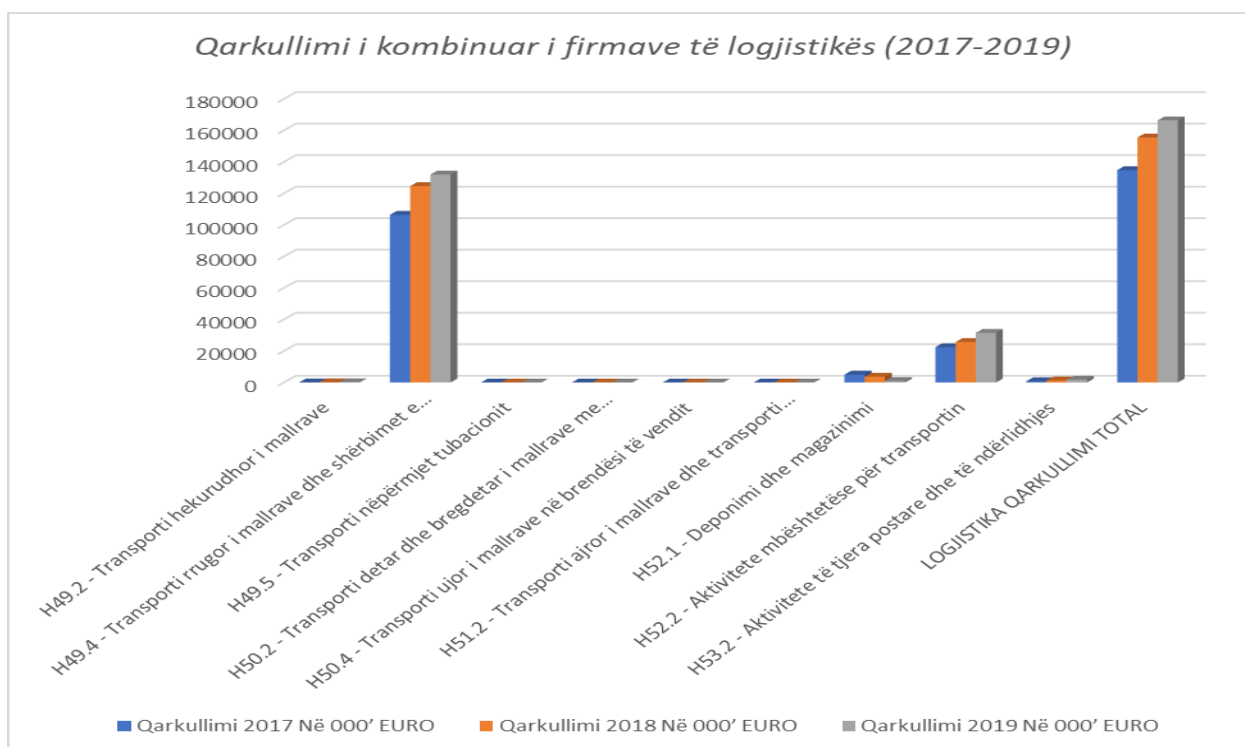


Fig.2.8.Qarkullimi i kombinuar i firmave të logjistikës (2017-2019)^[3]

Tabela paraqet punësimin në sektorin e logjistikës në Kosovë për vitet 2018–2019. Në vitin 2019 kishte 4,134 të punësuar (1.2% e totalit), me një rritje prej 32.4% krahasuar me 2018.

Nësektori kryesor është transporti rrugor i mallrave (46.8%), pasuar nga aktivitetet mbështetëse për transportin (24.5%) dhe magazinimi (16.1%). Të gjithë nënsektorët u rritën, përveç shërbimeve postare dhe korrierit, të cilat ranë me rreth 40%.

Tabela 8: Personat e punësuar në sektorin e logjistikës (2018-2019)

Përshkrimi	Persona të punësuar 2018		Persona të punësuar 2019	
	#	%	#	%
H49.2 - Transporti hekurudhor i mallrave	-	0.00%	-	0.00%
H49.4 - Transporti rrugor i mallrave dhe shërbimet e zhvendosjes	1,116	35.7%	1,935	46.8%
H50.2 - Transporti ujor i mallrave detar dhe bregdetar	-	0.00%	-	0.00%
H50.4 - Transporti ujor i mallrave në brendësi të vendit	-	0.00%	-	0.00%
H51.2 - Transporti ajror i mallrave dhe transporti	-	0.00%	-	0.00%

<i>hapësinor</i>				
<i>H52.1 – Deponimi dhe magazinimi</i>	350	11.2%	664	16.1%
<i>H52.2 - Aktivitete mbështetëse për transportin</i>	781	25.0%	1,011	24.5%
<i>H53.2 - Aktivitete të tjera postare dhe ndërlidhëse</i>	876	28.0%	524	12.7%
<i>GJITHSEJ TË PUNËSUAR NË LOGJISTIKË</i>	3,123	100.00%	4,134	100.00%
<i>Përqindja (%) në Punësimin Total (ATK)</i>		0.9%		1.2%

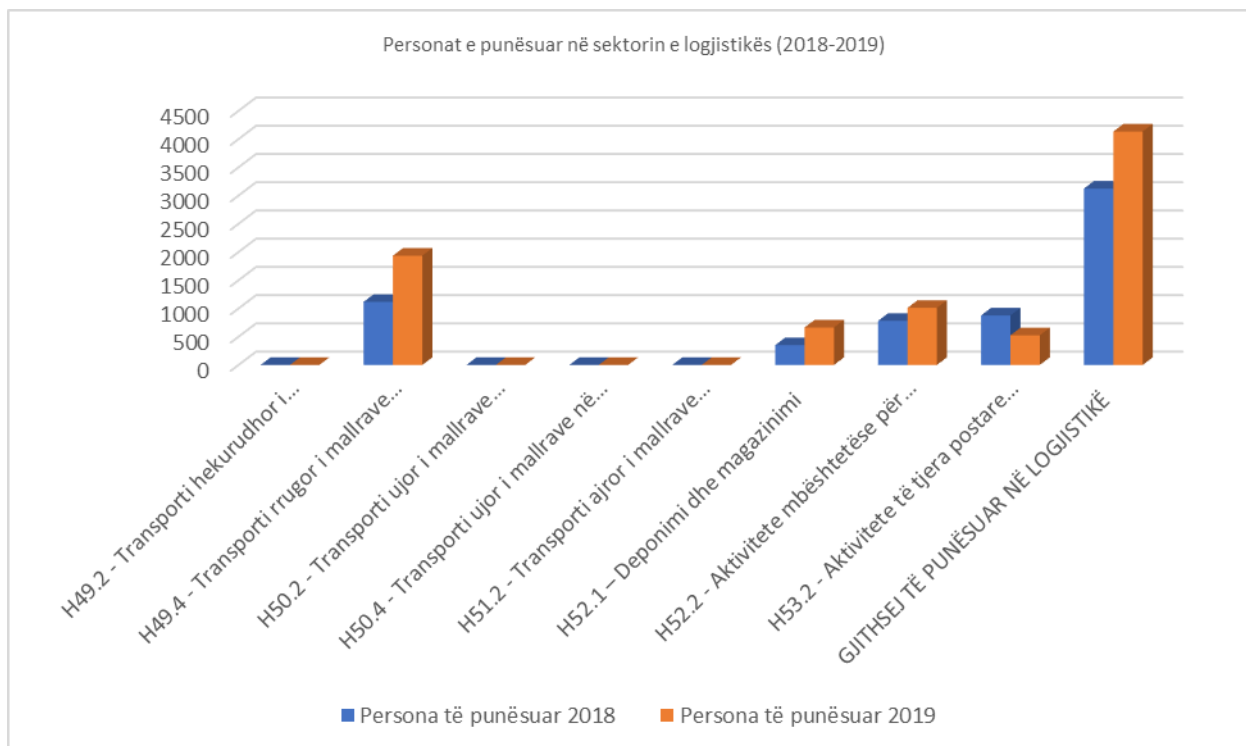


Fig.2.9. Personat e punësuar në sektorin e logjistikës për vitet 2018-2019^[10]

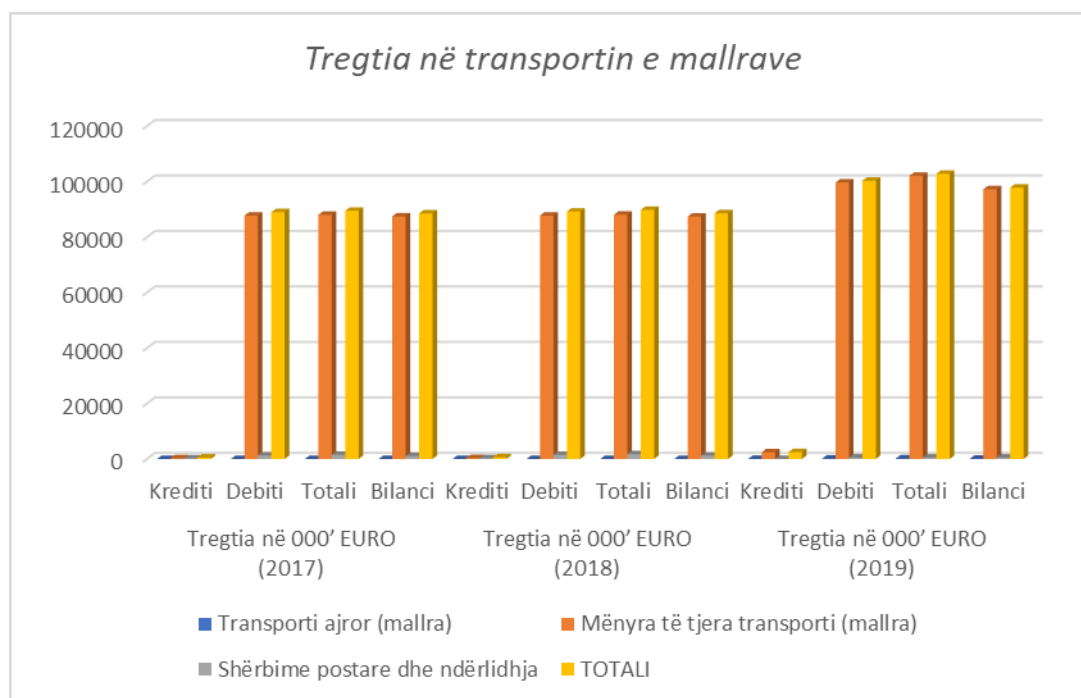
Në Kosovë, të dhënat për tregtinë e shërbimeve prodhohen nga BQK sipas metodologjisë BPM6, por nuk janë të detajuara sipas mënyrave të transportit dhe nuk përfshijnë magazinimin.

Të dhënat tregojnë një deficit të madh në transportin e mallrave gjatë 2017–2019, i cili u rrit nga 88.5 milionë € në 97.8 milionë €, për shkak të rritjes më të shpejtë të importeve krahasuar me eksportet. Pjesa më e madhe e këtij deficiti vjen nga transporti tokësor.

Në përgjithësi, transporti i mallrave është ndër sektorët me performancën më të dobët në tregtinë e shërbimeve, megjithëse Kosova ka suficit në shërbime në total. [Referencë: Banka Qendrore e Kosovës].

Tabela 9: Tregtia në transportin e mallrave

Kategoritë IMF BPM6	Tregtia në 000' EURO (2017)				Tregtia në 000' EURO (2018)				Tregtia në 000' EURO (2019)			
	Kredit	Debit	Totali	Bilanci	Kredit	Debit	Totali	Bilanci	Kredit	Debit	Totali	Bilanci
Transporti ajror (mallra)	-	-	-	-	10	-	10	10	50	140	190	(90)
Mënyra të tjera transporti (mallra)	280	87,730	88,010	87,450	330	87,730	88,060	(87,400)	2,420	99,660	102,080	(97,240)
Shërbime postare dhe ndërlidhja	210	1270	1,480	(1,060)	260	1460	1,720	(1,200)	10	510	520	(500)
TOTALI	490	89,000	89,490	(88,510)	600	89,190	89,790	(88,590)	2,480	100,310	102,790	(97,830)

Fig.2.10.Tregtia në transportin e mallrave, bazuar nga të dhënat e BQK-së^[12]

2.0.5.Korniza rregullatore (Kuadri ligjor)

Korniza rregullatore e logjistikës në Kosovë është komplekse dhe e shpërndarë në disa institucione, gjë që e vështirëson përputhshmërinë për bizneset. Është krijuar një pikë e vetme informacioni, por sistemi mbetet i ndërlikuar.

Në krahasim me BE-në, Kosova ka rregullim më të dobët në transportin rrugor:

- Licencimi kërkohet vetëm për transport ndërkombëtar
- Kriteret për reputacion dhe vendosje janë më pak të qarta
- Kontrolli financiar bëhet vetëm në regjistrim

Ekziston një regjistër i operatorëve me licencë, por nuk është plotësisht publik. Në përgjithësi, sistemi ka nevojë për më shumë transparencë dhe harmonizim me standardet e BE-së.

2.0.6.Roli i transportit hekurudhor të mallrave

Paraqet llojin e transportit unimodal – konvencional ku bartja e njerëzve dhe mallrave bëhet me vagonë të cilët lëvizin nëpër hekurudhë përmes lokomotivës.

Hekurudha me karakteristikat e veta dhe përparësitë krahasuese paraqet llojin e transportit shumë të rëndësishëm në transportin e brendshëm dhe atë ndërkombëtar.

Karakteristika themelore e transportit hekurudhor është kapaciteti i lartë transportues të cilën e ofron hekurudha për mallra në sasi të mëdha dhe mallra me vlerë jo shumë të lartë të cilat nuk kërkojnë shpejtësi të lartë të vendosjes.

Bëhen gjithnjë angazhime të vazhdueshme në drejtim të modernizimit të kapaciteteve me qëllim të ngritjes së shpejtësisë, gjegjësisht kualitetit të transportit. Siguria, rendi dhe rregulli janë karakteristika shumë të rëndësishme në transportin hekurudhor.

Në procesin e transportit mund të jenë të rrezikuar mallrat dhe njerëzit të cilët janë pjesëmarrës në realizimin e shërbimeve të kërkuara. Gjithashtu siguria është shumë e rëndësishme për orientimin e shfrytëzuesit gjatë zgjedhjes së llojit të transportit e cila shumë herë është më e lartë se sa te transporti rrugor.

Rendi i vozitjes është një nga kriteret më të cilin përcaktohet kualiteti i punës në hekurudha sepse shfrytëzuesit duhet të jenë të sigurt se mund të shfrytëzojnë shërbimet hekurudhore sipas rendit të planifikuar të vozitjes ose sipas marrëveshjes së përcaktuar, pa marrë parasysh kushtet klimatike dhe kushteve të tjera të cilat kufizojnë shfrytëzimin e llojeve të tjera të transportit.

Rregullësia bazohet në rezultate të punës kualitative dhe në ndërmarrjen e të gjitha masave dhe aktiviteteve për mirëmbajtjen e rendit të planifikuar të udhëtimit, informimi me kohë i shfrytëzuesit për dërgimin e mallit si dhe shërbimeve të tjera transportuese.

Transporti hekurudhor ka lindur si nevojë e plotësimit të kërkesave të zhvillimit ekonomik në vendet e ndryshme të botës.

Përparësitë kryesore të transportit hekurudhor janë:

- aftësia e madhe transportuese
- shpejtësia
- komforti i vozitjes
- saktësia
- rregullësia
- siguria në komunikacion
- bartja e pavarur nga kushtet klimatike
- lidhja direkt e binarëve magjstral dhe përcjellës
- mbulimi i madh gjeografik
- shpenzimet e ulta të transportit posaçërisht në relacione të gjata
- tarifat e ulëta të çmimeve
- shfrytëzimi i efektshëm i energjisë
- mbrojtja e ambientit
- rëndësia strategjike si në kushtet e luftës po ashtu edhe në gjendje paqe gjatë transportit të dërgesave ushtarake
- aplikim shumë i përshtatshëm i informatikës, telematikës dhe kibernetikes
- përshtatshmëria e aplikimit dhe zhvillimit të teknologjive bashkëkohore të transportit.

Të metat e transportit hekurudhor janë:

- manovrimi i kufizuar
- shpenzimet e mëdha fillestare
- shpenzimet të larta në relacione të shkurtëra
- shpenzime fikse shumë të larta, gjegjësisht humbjet
- pamundësia e bartjes së mallit deri te vendi i kërkuar (për shkak të mosekzistimit të numrit më të madh të binarëve industrial) dhe detyrimi në kooperim.

Transporti hekurudhor mundëson transport në masovik dhe të pa ndërprerë në çdo stinë të vitit e që në fakt kjo nuk ekziston te transportet e tjera.

Marrja e masave nga profesionistët dhe nga udhëheqësit për modernizim dhe zhvillim të hekurudhave, çdo herë tenton rritjen e shpejtësisë dhe sigurisë gjatë transportit në mënyrë që transporti hekurudhor të jetë konkurrent dhe me potencial i të gjitha transporteve në përgjithësi.

Me shpejtësitë e realizuara hekurudhat me sukses mund ti konkurrojnë komunikacionit rrugor. Hekurudhat edhe pas rritjes së shpejtë të komunikacionit rrugor dhe ajror mbesin llojet kryesore të transportit. Përshtatshmërinë të cilën e ofrojnë hekurudhat, sidomos në relacione të gjata nuk mund të krahasohen me llojet e tjera të transportit.

Lëvizja e qetë e mjeteve lëvizëse gjatë shpejtësive të mëdha, hapësira e mjaftueshme, përshtatshmëria e vagonëve për pushim dhe fjetje, përgatitja e vagonëve me të gjitha pajisjet e nevojshme ju ofron pasagjerëve të kryejnë punët e nevojshme gjatë vozitjes. Transporti hekurudhor realizohet pa ndërprerje ditën dhe natën, për kohë të mirë dhe jo të mirë. Bazuar në shpejtësitë relativisht të mëdha dhe peshën e mjeteve lëvizëse siguria e lëvizjes së trenave në hekurudhë është e madhe. Pranë vlerave të përmendura në komunikacionin hekurudhor, hekurudhat ende mbesin dominuese për përshtatshmërinë dhe koston e transportit.

Transporti i mallit me hekurudhë mund të kryhet me të gjitha llojet e vagonëve në varësi të llojit të mallit. Për transportin e automjeteve, përdoren vagon të posaçëm për transportimin e automjeteve.



Fig.2.11.Transporti konvencional hekurudhor i pa elektrifikuar^[1]



Fig.2.12.Treni transportues i mallrave i elektrifikuar^[1]

Hekurudha vlerësohet si baza kryesore e sistemeve qarkulluese të transporteve të mallrave në tokë me status të veçantë institucional. Mënyra më e mirë e transportit të shëndoshë dhe si mbrojtëse e ndotjes së ambientit, është transporti hekurudhor sepse më së paku e ndot ajrin dhe shfrytëzon më së pakti energji djegëse.

Hekurudha shfrytëzon tri herë më pak sipërfaqe të tokës se sa transporti rrugor dhe kryen funksionet e njëjta të transportit të mallrave me atë rrugor .

Transporti i dërgesave vagonore është paraparë si shërbim i cili i dedikohet tregut me sasi të mëdha të mallrave, siç janë mallrat e shpërndara, kemikatet, prodhimet apo gjysme prodhimet e industrisë metalurgjike dhe ndërtimore, mallrat e paletizuara, etj.



Fig.2.13.Transporti hekurudhorë me trena industrial^[1]

2.0.7. Zhvillimi i infrastrukturës hekurudhore në Kosovë

Nga viti 2008 e deri më sot ka pasur shumë zhvillime të rëndësishme për sektorin hekurudhor e ndër të cilat më të rëndësishmet janë:

- Hartimi dhe miratimi i Ligjit mbi Hekurudhat e Kosovës
- Hartimi dhe miratimi i strategjisë zhvillimore të Transportit Multi Modal
- Themelimi i Autoritetit Rregullativ Hekurudhor
- Themelimi i Grupit Punues mbi Hekurudhat dhe Intermodalitetin në kuadër të Observatorit të Transportit për Evropën Juglindore (SEETO)
- Themelimi i Komitetit Teknik mbi Hekurudhat (TCR) në kuadër të Komunitetit të Transportit për vendet e Ballkanit Perëndimor
- Studimi i fizibilitetit për rehabilitimin gjeneral dhe modernizimin e linjave ekzistuese të Linjës së 10-të Hekurudhore (Kufiri me Serbinë – Fushë Kosovë – Kufiri me Maqedoninë e Veriut) dhe i Linjave Hekurudhore Lindje – Perëndim: (Kufiri me Serbinë – Podujevë - Fushë Kosovë – Klinë – Pejë dhe Klinë - Prizren)
- Fillimi i Rehabilitimit Gjeneral dhe Modernizimit të Linjës së 10-të Hekurudhore (Kufiri me Serbinë – Mitrovicë – Fushë Kosovë – Hani i Elezit – Kufiri me Maqedoninë e Veriut), projekt ky i financuar nga huat e Bankës Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH), Bankës Evropiane të Investimeve (BEI) dhe grantet e Bashkimit Evropian (BE)
- Hartimi i studimit të parafizibilitetit për ndërtimin e linjës Hekurudhore (Prishtinë – Aeroporti i Prishtinës) i përfunduar në nëntor të vitit 2021
- Hartimi i projekt dizajnit preliminar për Rehabilitimin Gjeneral dhe Modernizimin e Linjës së 7-të Hekurudhore (Fushë Kosovë – Prishtinë – Podujevë – Kufiri me Serbinë) i përfunduar në nëntor të vitit 2021
- Iniciativat për fillimin e procesit të Studimit të fizibilitetit për linjën hekurudhore që lidhë shtetin e Kosovës dhe Shqipërinë (Portet detare) dhe ndërtimi e funksionalizimi i Portit të thatë në Prishtinë/Fushë Kosovë

Njëri ndër veprimet më të rëndësishme i cili ka ndodhur gjatë këtyre viteve është ai i ndarjes së Hekurudhave të Kosovës Sh.A. në dy kompani të reja:

1. Infrastrukturën e Hekurudhave të Kosovës Sh.A. - INFRAKOS Sh.A. dhe
2. Operimin me Trena të Hekurudhave të Kosovës Sh.A. - TRAINKOS Sh.A.
3. Pjesëmarrja në iniciativa dhe procese të avancimit të transportit hekurudhor në regjion dhe më

tutje

4. Avancimi i planifikimeve strategjike për zhvillimin e transportit hekurudhor sipas kërkesave të dala nga Traktati për Transport dhe planifikimet afatgjata të BE-së për 5 Planin e Biznesit 2025 TRAINKOS SH. A. sektorin hekurudhor të përfshira në Strategjinë e Transportit Multi Modal 2023 – 2030 e aprovuar në Janar 2023
5. Procese tjera të rëndësishme në avancimin dhe hartimin e legjislacionit adekuat që krijon bazën e qëndrueshme të avancimit të sektorit hekurudhor në shtetin e Kosovës.



Fig.2.14.Rrjeti i hekurudhave në Kosovë^[7]

Gama aktuale e shërbimeve që ofron transporti hekurudhor për bartje të mallrave dhe udhëtarëve në Kosovë është i ndryshëm dhe konkretisht përfshinë:

1. Transportin konvencional të mallrave
2. Transportin me kontejnerë
3. Transportin vendor dhe ndërkombëtar të udhëtarëve
4. Mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse.



Transporti Konvencional i Mallrave



Transporti i Mallrave me Kontejner



Transporti i Udhëtarëve



Mirëmbajtja e Mjeteve Lëvizëse

Fig.2.15.Shërbimet që ofron ndërmarrja TRAINKOS SH.A.^[7]

2.1.KORIDORI VII dhe VIII, INFRASTRUKTURA HEKURUDHORE

Të dy koridoret janë elemente strategjike të Rrjetit Trans-Evropian të Transportit (TEN-T) dhe kanë rëndësi të madhe ekonomike, gjeopolitike dhe teknike për Ballkanin dhe Evropën.

2.1.1.Koridori VII – Infrastruktura hekurudhore

Koridori VII përfaqëson lumin Danub, i cili është rruga ujore më e rëndësishme në Evropë. Edhe pse është një koridor lumor, ai lidhet ngushtë me infrastrukturën hekurudhore të vendeve përgjatë brigjeve të tij. Kjo lidhje krijon një platformë intermodale mes ujit, hekurudhës dhe transportit rrugor.

Rrjeti hekurudhor përreth Koridorit VII

Rrjeti hekurudhor i vendeve përgjatë Danubit përfshin linja të modernizuara që shërbejnë si qendra të mëdha industriale dhe logjistike. Në Austri, linja Eien–Linz është një nga më të ngarkuarat në rajon, ndërsa në Hungari, nyja Budapest luan rol qendror në transportin kombëtar

dhe ndërkombëtar. Po ashtu, edhe Serbia dhe Bullgaria kanë segmente të rëndësishme hekurudhore që lidhen me portet lumore.

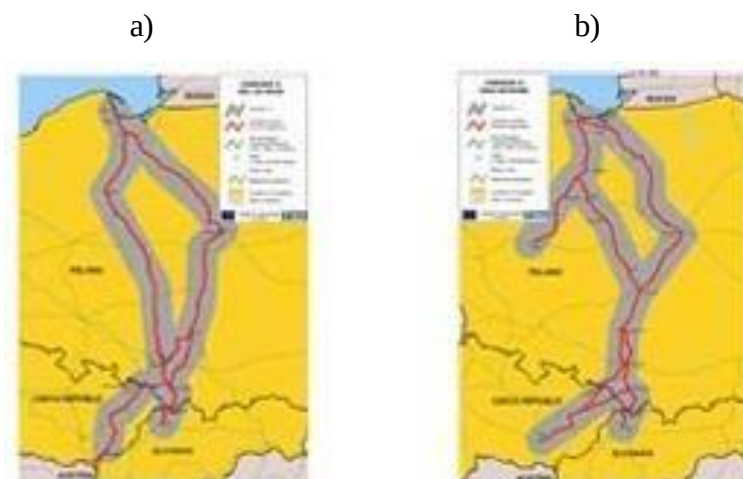


Fig.2.16.Linja transportuese e korridorit të VII-të: a) linja hekurudhore dhe b) linja rrugore^[20]

❖ *Karakteristikat teknike të hekurudhave të Koridorit VII*

- Standardi i shiritit hekurudhor: 1435 mm (UIC)
- Elektrifikimi: 25 kV / 50 Hz ose 15 kV / 16.7 Hz
- Shpejtësia e lëvizjes: 100–200 km/h
- Terminalet intermodale: Vjenë, Bratislavë, Budapest, Beograd dhe Constanța.

2.1.2.Koridori VIII – Infrastruktura hekurudhore

Koridori VII është një korridor tokësor strategjik që lidh Detin Adriatik me Detin e Zi përmes Shqipërisë, Maqedonisë së Veriut dhe Bullgarisë. Ai përfshin ndërtimin dhe modernizimin e linjave hekurudhore që synojnë të krijojnë një rrjet modern dhe efikas të transportit hekurudhor në rajon.

❖ *Karakteristikat teknike të hekurudhës së Koridorit VIII*

- Standardi UIC 1435 mm
- Elektrifikim 25 kV / 50 Hz
- Shpejtësi projektimi: 120–160 km/h
- Ndërtime malore me tunele dhe ura të mëdha
- Terminale intermodale: Durrës, Tiranë, Shkup, Sofje, Burgas dhe Varna.

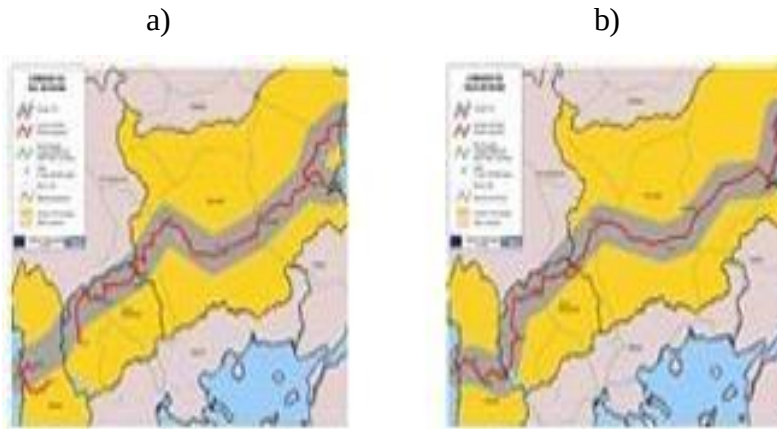


Fig.2.17.Linja transportuese e korridorit të VIII-të: a) linja hekurudhore dhe b) linja rrugore^[20]

2.1.2.1.Hekurudha e Koridorit VIII në Shqipëri

Segmentet hekurudhore kryesore të Shqipërisë përgjatë Koridorit VIII përfshijnë linjën:

- Durrës–Tiranë–Rinas dhe
- Durrës–Pogradec.

Projekti parashikon elektrifikim dhe rehabilitim të plotë të infrastrukturës drejt kufirit me Maqedoninë e Veriut.

2.1.2.2.Hekurudha e Koridorit VIII në Maqedoninë e Veriut

Kjo është pjesa më komplekse dhe më e rëndësishme teknike e projektit të Korridorit të VIII. Segmentet hekurudhore kryesore të Maqedonisë së Veriut përgjatë Koridorit VIII përfshijnë linjën:

- Segmenti Kumanovë–Beljakovc–Kriva Palanka dhe
- Segmenti Kriva Palanka–Deve Bair.

Segmenti Kumanovë–Beljakovc–Kriva Palanka përfshin tunela, ura dhe terrene të thyera malore. Segmenti Kriva Palanka–Deve Bair është në projektim dhe përfshin ndërtimin e një tuneli të madh kufitar.

2.1.2.2.Hekurudha e Koridorit VIII në Bullgari

Bullgaria ka pjesën më të avancuar të infrastrukturës. Segmentet Sofje–Gjueshevë, Sofje– Burgas dhe Sofje–Varna janë të modernizuara, me elektrifikim të plotë dhe shpejtësi deri në 160 km/h.

2.1.2.Lidhja midis Koridorit VII dhe VIII

Edhe pse Koridori VII dhe VIII nuk përputhen drejtpërdrejt, ata lidhen përmes rrjeteve hekurudhore të Serbisë, Bullgarisë dhe Maqedonisë së Veriut. Kjo krijon një korridor transporti pan-evropian që lidh Adriatikun me Danubin dhe Detin e Zi.

Rëndësia strategjike - Hekurudhat e Koridorit VII dhe VIII janë me rëndësi të madhe për zhvillimin ekonomik të Ballkanit. Ato ulin kostot e transportit, rrisin shkëmbimet tregtare, përmirësojnë logjistikën dhe i afrojnë vendet e rajonit me Bashkimin Evropian. Në aspektin gjeopolitik, ato rrisin stabilitetin dhe krijojnë alternativa të reja transporti që shmangin varësitë nga rrugët tradicionale. Infrastruktura hekurudhore e Koridoreve VII dhe VIII përfaqëson një hap të madh drejt modernizimit të transportit në Evropën Juglindore. Investimet në këto koridore do të sigurojnë lidhje më të mira rajonale, rritje ekonomike dhe integrim më të thellë evropian.

3.AUTOMJETET TRANSPORTUESE

Automjetet transportuese janë mjete të motorizuara që përdoren për të transportuar ngarkesa të ndryshme, si pasagjerë, mallra të ndryshme, materiale të rrezikshme ose për qëllime specifike si ndihma urgjente dhe transporti i mallrave industriale. Këto mjete mund të jenë me rrota, udhëheqje nga motori dhe mund të jenë të ndryshme në madhësi dhe funksion.

3.0.1.Llojet e mjeteve motorike në transportin rrugor

Mjetet motorike të transportit rrugor shërbejnë për bartjen e ngarkesave dhe mund të jenë:

- Veturë shërbyese
- Kombi transportues
- Kamion transportues.

1.*Veturë shërbyese* – Vetura shërbyese është një mjet transporti kryesisht për bartjen e ngarkesave më të vogla (Fig.3.1.). Pasi që janë me dimensione më të vogla, këto mjete janë shumë të përshtatshme për zhvillimin e transportit nga “dera në derë”.



Fig.3.1.Veturë shërbyese^[19]

2.*Kombi transportues (Automjeti i kombinuar)* – është një automjet për transport të mallrave dhe në formë të kutisë me katër rrota, me gjatësi dhe gjerësi sikur një automobil, por më i lartë nga toka. Sipas konstruksionit dhe pajisjes që është e vendosur në te ka mundësi që sipas nevojës të bartë njerëz dhe mallra të ndryshme, pa ndryshuar konstruksionin. Nxjerrja dhe vendosja e ulëseve nuk konsiderohet ndryshim.



Fig.3.2.Kombi transportues^[19]

3. *Kamion transportues* - Transportuesit motorik (industria e kamionëve) përmbajnë shumicën e modeleve të gjithmbarshëm të ngarkesave të transportit. Shtrirja e rrjetave rrugore është njëra prej çështjeve kryesore të popullaritetit dhe efikase të këtij modeli (formë transportuese). Transporti motorik ka përfitime të mëdha sepse është i aftë që të jap shërbime derë më derë për dërguesit e mallrave dhe pranuesit e mallrave. Struktura e kësaj industrie është komplekse.

Në bazë të peshës maksimale të lejuar kamionët mund të ndahen në:

- Kamion i vogël
- Kamion i lehtë
- Kamion i rëndë
- Vetëshkarkues – kiper
- Kamion special.

Kamioni i vogël – mund të jetë:

- Kamionet
- Kamionet furgon
- Pikap.

Kamioneta – është e destinuar për komunikacion urban dhe ndër urban me masë të kufizuar maksimale dhe me hapësirë të hapur apo të mbyllur, të ndarë nga kabina e automjetit.

Kryesisht është automjet transportues i lehtë, i shpejtë dhe shërben për furnizim me ngarkesa të dobishme deri 3500kg.



Fig.3.3.Kamioneta^[19]

Kamioneta Furgon – i referohet një automjetit komercial i bazuar në kamionet apo furgon i modelit apo tipit kamion i vogël apo vetëm kamionet. Nëse përdoret për transport të udhëtarëve, duhet ti ketë dritaret anash.



Fig.3.4.Kamionet furgon^[19]

Pikap (pick-up) - tek ne njihet me emrin kamion i vogël apo kamionetë. Është i bazuar në një veturë udhëtarësh, për shkak të përmasave homogjene apo krahasuese. Ky lloj i automjetit është i lehtë, komercial i cili ka kabinën e ndarë nga hapësira në pjesën e pasme të ngarkesës apo bagazhit.



Fig.3.5.Kamionetë pikap^[19]

Kamion i lehtë – është i destinuar për bartje të ngarkesave në komunikacion me masë deri në 5000kg. Kamioni transportues është një kamion i mesëm dhe është më i madh se kamioneta por më i vogël se kamioni i rëndë.



Fig.3.6.Kamion i lehtë^[19]

Kamioni i rëndë – shërben për bartje të ngarkesave në relacionet e mesme dhe të gjata. Motorët e tyre kanë fuqi të madhe. Këta kamionë shërbejnë për bartjen e ngarkesave shumë të mëdha.

Kamionët e rëndë janë mjete më të mëdhenj të lejuar në rrugë. Ata më së shumti përdoren për qëllim bartje të distancave më të largëta. Dëmtimi dhe rritja e konsumit të rrugëve nga këta kamionë vjen shumë shpejtë për arsye të masave të mëdha në akse (ku masa e kamionit ndahet në numrin e akseve që kanë).

Ngarkesa maksimale e lejuar e tyre nuk guxon të kalojë masën prej 40 tonë, për rrugët normale të komunikacionit në vendin tonë. Në shumë vende me rrugë të mira kamioni 6-aksësh mund ti ketë edhe 50 tonë (është fjala për shtete tjera).



Fig.3.7.Kamion i rëndë^[19]

Vetëshkarkues – kiper - kamioni kiper apo vetëshkarkuesi është një kamion i përdorshëm për bartjen e materialeve të shkrifëta. Një kamion kiper është i pajisur me arkë hidraulike që mund të operohet për shkarkim anash dhe mbrapa.



Fig.3.8.Kamionat transportues kiper^[19]

3.0.2. Automjetet transportuese speciale rrugore

Automjetet speciale – janë automjete me shumë gjurma. Sipas konstruksionit ose pajisjeve të vendosura në to shërbejnë për bartjen speciale të udhëtarëve dhe materialeve speciale. Në automjetet speciale bëjnë pjesë:

- ambulancat,
- cisternat,
- frigoriferët,
- automjetet për bartjen e kafshëve,
- automjetet për bartjen e mbeturinave,
- automjetet punuese.



Fig.3.9. Automjeti ambulancë^[19]



Fig.3.10. Autocisterna për lëndë djegëse^[19]



Fig.3.11. Kamionetë frigoriferë^[19]



Fig.3.12.Kamion për bartjen e kafshëve^[19]



Fig.3.13.Kamion për bartjen e mbeturinave^[19]

Automjeti punues – është automjeti me shumë gjurmë dhe i pajisur me makinën punuese ose pajisjen e veçantë për qëllime të caktuara. Varësisht nga destinimi këto ndahen në automjete:

- të zjarrfikësve,
- për beton,
- për pastrimin e punishteve,
- autovinçat,
- dezinfektuese, etj.



Fig.3.14.Automjeti i zjarrfikësve^[19]



Fig.3.15.Automjet për bartjen e betonit^[19]



Fig.3.16.Automjeti për pastrimin e punishteve dhe terrenit^[19]



Fig.3.17.Autovinçi^[19]

Automjeti tërheqës – është automjet me shumë gjurmë. Sipas konstruksionit dhe destinimit mund të përdoret për tërheqjen e rimorkiove dhe pajisjeve të veçanta. Në këtë grup bëjnë pjesë:

- traktorët bujqësor,
- traktori me vemëza,
- traktori me gjysmë vemëza etj.



Fig.3.18.Traktor bujqësorë^[19]

Automjetet ushtarake - janë automjete me shumë gjurmë. Sipas konstruksionit përdoren për qëllime speciale në ushtri, si në luftë ashtu dhe në paqe. Shumica e automjeteve ushtarake njëkohësisht janë edhe automjete të terrenit.



Fig.3.19.Automjeti ushtarak^[19]

3.0.3.Mjetet e bashkangjitura-kyçëse (rimorkio, gjysmë rimorkio)

Mjeti kyçës është mjeti pa motor të vetin për ngasje, ndërsa sipas konstruksionit është i paraparë të jetë i kyçur në automjetin motorik.

Në grupin e mjeteve kyçëse bëjnë pjesë:

- *rimorkiot,*
- *rimorkio të autobusëve,*
- *rimorkio e kamionëve,*
- *rimorkio për bujqësi, dhe*
- *gjysmë rimorkio.*

Me rimorkio nënkuptojmë mjetin kyçës me një ose më shumë akse, me konstruksionin e saj është e dedikuar të jetë e tërhequr nga automjeti motorik dhe gjatë së cilës me peshën e përgjithshme të saj mos ta ngarkoj automjetin motorik i cili e tërheq.

Rimorkio që posedon vetëm një aks me një pjesë të peshës së përgjithshme të saj mbështete dhe e ngarkon automjetin motorik.

Gjysmë rimorkio – është mjet me shumë gjurmë dhe është i konstruktuar ashtu që me pjesën e përparme të saj mbështetet në automjetin motorik.



Fig.3.20.Rimorkio e automjetit^[19]



Fig.3.21.Rimorkio e autobusit^[19]

Fig.3.22.Rimorkio e kamionit^[19]Fig.3.23.Gjysmë rimorkio^[19]

Mjeti motorik tërheqës mund të jetë i zakonshëm automjet transporti – kamion apo kokë tërheqëse. Kamioni tërheqës është i pajisur me çengeljin tërheqës në të cilin kyçet rimorkio. Koka tërheqëse është e pajisur me shalën mbështetëse dhe tërheq gjysmë rimorkion.

Kombinimi i mjetit tërheqës dhe mjetit kyçës krijon një tërësi transportuese e cila ka këto përparësi në krahasim me mjetin e veçantë:

- pjesëmarrja e peshës vetanake është më e vogël në krahasim me peshën bruto
- çmimi më i vogël i mjetit kyçës në krahasim me automjetin motorik të bartjes së njëjtë
- sipërfaqja më e madhe e karrocërisë për një aks
- mundësia e kombinimit të përbërjes së automjetit motorik dhe kyçës
- harxhimet më të vogla të shërbimit dhe mirëmbajtjes për njësi të peshëmbajtjes së dobishme.

Pa marrë parasysh de stinimin, mjetet kyçëse mund të jenë *rimorkio* dhe *gjysmë rimorkio*. Në automjetin tërheqës mund të kyçen një ose më shumë mjet kyçëse, gjë që varet nga karakteristikat teknike të automjetit tërheqës dhe nga konfiguracioni i terrenit.

Rimorkiot e automjeteve transportuese, varësisht nga numri i akseve mund të jenë:

- me një aks
- me dy akse
- me tri e më tepër akse.

Me rritjen e numrit të akseve peshë bartja rritet. Në varësi të numrit të rrotave në një aks, rimorkiot mund të jenë me rrota:

- njëfishe
- dyfishe.

Rimorkiot - Gjysmë rimorkio speciale

Mallrat, të cilat transportohen për fusha të ndryshme të ekonomisë kanë karakteristika të ndryshme fizike dhe teknologjike, kështu që kërkojnë kushte specifike gjatë transportit. Për t'u plotësuar këto kërkesa të veçanta këto mallra vendosen rimorkio të veçanta (speciale).

Rimorkiot speciale bartëse, varësisht nga lloji i mallit mund të jenë për:

- transport të kontejnerëve
- transport të lëndëve djegëse dhe lyerësve
- mallra të ndjeshme ushqimore
- transport të kafshëve
- bartje të drunjëve, etj.



Fig.3.24.Gjysmë rimorkio për transport të kontejnerëve^[19]



Fig.3.25.Gjysmë rimorkio për lëndë djegëse^[19]



Fig.3.26.Rimorkio për transport të kafshëve^[19]



Fig.3.27.Gjysmë rimorkio për transport të drurëve^[19]

Me qëllim të rritjes së shkallës së shfrytëzimit të automjetit transportues dhe eksplotimit sa më racional të tij, automjetet e ndryshme transportuese kanë të montuara në konstruksionin e tyre mekanizma për vetëngarkim, respektivisht vetëshkarkim. Një gjë e tillë ndikon dukshëm edhe në zvogëlimin e shpenzimeve të transportit.



Fig.3.28.Rimorkio vetëngarkuese^[19]

3.0.4.Dokumentacioni për Transportin ndërkombëtar rrugor të mallrave (CEMT)

3.0.4.1.Leja CEMT

Leja CEMT është një dokument që shërben për transportin ndërkombëtar të mallrave e cila është themeluar më 17 Tetor në vitin 1953 ne Bruksel. Disa karakteristika të cilat e tregojnë si lejohet te përdoret ky dokument dhe cilat janë ndalesat që i paraqet në procesin transportues.

CEMT/ECMT

Texte rédigé dans les deux langues officielles de la CEMT (1)
Text in the two official languages of the ECMT (1)

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS Secrétariat EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT Secretariat	CODE DU PAYS QUI DÉLIVRE L'AUTORISATION : CODE OF THE COUNTRY ISSUING THE LICENCE :	Désignation de l'autorité ou de l'organisme compétent Designation of the competent Organisation or Authority
---	--	---

AUTORISATION CEMT/ECMT LICENCE 2013 TR N° 03598

relative au transport de marchandises effectué à titre professionnel par voie routière entre les pays Membres² de la
Conférence Européenne des Ministres des Transports.
for road haulage between the Member countries of the European Conference of Ministers of Transport².

OMSAN LOJISTIK A.Ş.
Tugay Yolu No:10 Cevizli Maltepe Istanbul

est autorisé/this licence entitles :

- à transporter à titre professionnel des marchandises entre des points de chargement et de déchargement situés dans des pays Membres différents de la Conférence Européenne des Ministres des Transports, au moyen d'un véhicule isolé ou d'un ensemble de véhicules couplés ;
- to carry goods by road for hire or reward between loading and unloading points situated in two different Member countries of the European Conference of Ministers of Transport, in a single vehicle or a combination of vehicles ;
- ainsi qu'à faire circuler ce ou ces véhicules à vide sur tous les territoires des pays Membres ;
- and to operate this or these vehicle(s) unladen throughout the territory of the Member countries ;

La présente autorisation est valable/This licence is valid
du/from 01 Ocak 2013 au/to 31 Aralık 2013
01 Jan 2013 31 Dec 2013
Fait émis et ANKARA le/on the 01 Ocak 2013

1. Les pays Membres ayant une ou plusieurs autres langues officielles peuvent fournir la ou les traductions nécessaires des pages 1 et 2 à leurs transporteurs.
Member countries having one or more other official languages will be able to provide their hauliers with the translations of pages 1 and 2 as required.

2. Albanie (AL), Allemagne (DE), Arménie (ARM), Autriche (A), Azerbaïdjan (AZ), Bélarus (BY), Belgique (B), Bosnie-Herzégovine (BH), Bulgarie (BG), Croatie (HR), Danemark (DK), Espagne (E), Estonie (EST), Finlande (FIN), France (F), Géorgie (GE), Grèce (GR), Hongrie (H), Irlande (IR), Italie (I), Lettonie (LV), Liechtenstein (LI), Lituanie (LT), Luxembourg (L), République Maldivienne (MK), Malte (M), Moldavie (MD), Monténégro (MN), Norvège (N), Pays-Bas (NL), Pologne (PL), Portugal (P), République Slovaque (SK), République Tchèque (CZ), Roumanie (RO), Fédération de Russie (RU), Royaume-Uni (UK), Serbie (SR), Slovaquie (SK), Suède (S), Suisse (CH), Turquie (TR), Ukraine (UA).

Albania (AL), Armenia (ARM), Austria (A), Azerbaijan (AZ), Belarus (BY), Belgium (B), Bosnia-Herzegovina (BH), Bulgaria (BG), Croatia (HR), Czech Republic (CZ), Denmark (DK), Estonia (EST), Finland (FIN), France (F), Georgia (GE), Germany (D), Greece (GR), Hungary (H), Ireland (IR), Italy (I), Latvia (LV), Liechtenstein (LI), Lithuania (LT), Luxembourg (L), FYR Macedonia (MK), Malta (M), Moldova (MD), Montenegro (MN), Netherlands (NL), Norway (N), Poland (PL), Portugal (P), Romania (RO), Russian Federation (RU), Serbia (SR), Slovak Republic (SK), Slovenia (SI), Spain (E), Sweden (S), Switzerland (CH), Turkey (TR), Ukraine (UA), United Kingdom (UK).

Le signe distinctif MK utilisé sur les autorisations de l'E.C.T. Macdoine ne sous-entend pas la reconnaissance de la validité par la Grèce.
The distinguishing sign MK on E.C.T. Macedonia licences does not imply recognition by Greece of the validity of this sign.

3. Nom ou raison sociale et adresse complète du transporteur.
Name or business name and full address of the haulier.

4. En chiffres arabes (ou en toutes lettres) / Arabic figures (month to be written in letters and in full).

5. Signature et cachet de l'organisme qui délivre l'autorisation.
Signature and stamp of the Organisation or Authority issuing the licence.

00033932

Fig.3.29.Leja CEMT^[20]

Në bazë të këtij dokumenti mund të bëhen këto transportime:

- Ndërmjet shteteve anëtare të CEMT-it, kur tranzitohet vendi i tretë;
- Ndërmjet shteteve anëtare të CEMT-it edhe në transit përmes territorit të shteteve anëtare të CEMT-it të automjeteve të regjistruara në shtetin i cili është anëtar i CEMT;

- Nuk lejohet kabotazhi;
- Leja CEMT mund të përdoret në të njëjtën kohë vetëm për një automjet;
- Leja CEMT – transportuesi nuk mund ta bart tek personi i tretë;
- Leja CEMT mund të shfrytëzohet nga automjetet e kategorive të shumta për kategori më të vogla, por në të kundërtën nuk lejohet, etj.

Lejet CEMT ndahen sipas:

- Afatit të vlefshmërisë;
- Afatshkurtra (vlejnë deri në 30 dite);
- Afatgjatë (vlejnë një vit kalendarik).
- Kategorive të automjeteve transportuese për të cilat mund të shfrytëzohet leja;
 - Për “te gjelbrën”
 - Për “te gjelbrën më e sigurtë”
 - Për “EURO-3 më e sigurtë”
 - Për “EURO-4 më e sigurtë”.

	Dukja e shenjes në automjet	Dukja e shenjes në lejen CEMT
Automjeti i “Gjelbrët”		
Automjeti i “Gjelbrët” dhe sigurt		
Automjet “EURO 3 sigurt”		
Automjet “EURO 4 sigurt”		

Fig.3.30.Shenjat në automjetet me lejen CEMT varësisht nga kategoria e automjetit^[20]

3.0.4.2.Konventa për kontratën në Transportin ndërkombëtar të mallrave rrugor (CMR)

Konventa CMR është një konventë e Kombeve të Bashkuara që u nënshkrua në Gjenevë më 19 maj 1956. Kjo konventë ka të bëjë me çështje të ndryshme juridike që kanë të bëjnë me transportin e mallrave në rrugë. Sipas kësaj konvente përcaktohen detyrimet e transportuesit dhe dokumentet që duhet të pajiset mjete transportues në transportin ndërkombëtar të mallrave ndërmjet dy vendeve, ku të paktën njëri prej tyre është palë kontraktuese e Konventës CMR.

Ky dokument, i njohur edhe si flete-dorëzimi CMR, është dëshmi e kontratës për transport rrugor, përmes së cilës tregohet qëllimi dhe përgjegjësia për operacionin që do të kryhet dhe bëhet identifikimi i palëve të përfshira në mallrat që transportohen.

Konventa CMR përdoret për të rregulluar tarifat rrugore gjate transportit të mallrave dhe shërben si kontratë ndërkombëtare. Dokumenti është miratuar nga shumica e vendeve evropiane me qëllim që të rregullohen çështjet ligjore lidhur me transportin rrugor të mallrave.

Me rastin e ngarkimit të mallit në mjetin transportues (kamion), shoferi ia dorëzon një kopje të listës ngarkuese shpeditërit. Shpeditëri kopjen CMR ia përcjell eksportuesit si dëshmi për kryerjen e punës rreth dërgesës. Pra, një kopje i dorëzohet shpeditërit, një shkon me mallin dhe një mbetet te shoferi. Të gjitha këto kopje duhet të jenë të nënshkruara nga dërguesi dhe pranuesi.

The image shows a 'SuperCMR' transport document form. It is a structured document with various fields for data entry, organized into numbered sections. The form includes fields for sender and receiver details, vehicle information, cargo description, and a table for cargo items. The form is titled 'SuperCMR' in the top right corner.

Fig.3.31.Dokumenti CMR^[20]

Kjo faturë e ngarkesës përmban elementet e mëposhtme:

- datën dhe vendin e dorëzimit
- vendin dhe adresën e marrësit
- emrin dhe adresën e transportuesit
- vendin dhe datën e ngarkimit të mallit, si dhe vendin e destinacionit
- përshkrimi i zakonshëm i mallrave, lloji dhe mënyra e paketimit

- numri i automjeteve, shenjat dhe numrat e veçantë
- pesha bruto e mallrave
- kostot e transportit
- udhëzimet e nevojshëm për doganat
- një deklaratë për transportin ndërkombëtar që transporti i nënshtrohet dispozitave.

3.0.4.3. Organizimi i importit të përkohshëm të mallit – ATA KARNET

ATA-KARNETI është një dokument doganor ndërkombëtar i cili lëshohet nga dhoma e tregtisë në secilin vend në botë. Sipas këtij dokumenti mundësohet importimi i përkohshëm i mallit pa zbatuar procedurën e rregulltë doganore në shtetin ku importohet malli i përkohshëm, dhe që të sigurojë garancion për doganë, si dhe taksat për mallin e importuar përkohësisht. Shkurtesa ATA domethënë nga kombinimi i shkronjave fillestare në gjuhën frënge Admission Temporaire si dhe nga gjuha angleze Temporary Admission, që i bie import i përkohshëm.

Fig.3.32.Dokumenti i karnetit ATA^[5]

Ky dokument është i përbërë nga një kopertinë ngjyre gjelbër dhe dy lista të brendshme për çdo operacion të veçantë (eksport të përkohshëm, transit, import të përkohshëm dhe import të serishëm) dhe tri lista që shërbejnë për verifikim në dogane (nënshkrimi, vula dhe data) të cilat gjithmonë mbeten në karnet, ndërsa fletat individuale (me listë të produkteve që janë të transmetueshme) mbesin në doganë.

Derisa në fillim të viteve 1960, ATA Carnet ishte në përdorim në France, Jugosllavi, Zvicër, Çekosllovakia dhe Bregun Fildishte. Ne vitin 1982 ishin gjithsej 36 vende, ndërsa sot ATA Carnet është në fuqi zyrtarisht në 81 vende.



Fig.3.33.Harta më vendet pjesëmarrëse në ATA Carnet^[5]

Disa nga përparësitë e ATA-KARNETIT janë:

- Procedura doganore të thjeshtësuara, më përdorimin e një dokumenti të vetëm për transaksionet e të gjitha pikave doganore;
- Shfrytëzimi i shumëfishtë i dokumentit për import të përkohshëm në një apo më shumë vende (anëtare të ATA-së) gjatë periudhës së vlefshmërisë një vjeçare të ATA-karnetit;
- Lehtësim në punë administrative dhe siguri më e madhe sa i përket pagesave të obligimeve të importit, nëse nuk bëhet eksport i serishëm.

ATA - karneti është e dedikuar për të gjitha ndërmarrjet e mëdha dhe të vogla. Mund të përdoret për importin e mallrave: Pajisjeve profesionale dhe personale (kompjuterë, pajisje zyre, automjete industriale dhe bujqësore, vegla pune, veshmbathje etj.).

ATA - karneti nuk e mundëson importin e mallrave të cilat prishen lehte, mallrave që përpunohen apo riparohen.

3.0.4.4.Konventa TIR

Konventa TIR është një dokument doganor që thjeshtëson formalitetet doganore gjatë transportit ndërkombëtar të mallrave. Mbikëqyrja dhe procedurat mbi mjetet rrugore, kontejnerët dhe mallrat përcaktohet nga Konventa Doganore e Ndërkombëtare e transportit të mallrave me përdorimin e karnetit TIR.

Fig.3.34.Karneti TIR^[13]

Sistemi TIR u krijua për të bërë sa më të lehtë lëvizjen ndërkombëtare të mallrave dhe u garanton vendeve tranzit mbulimin e detyrimeve doganore dhe taksave, ku eliminohet mundësia e abuzimit apo kontrabandës.

Fig.3.35.Shenja TIR^[13]

3.0.4.5.Dokumentet për mallrat^[4]

Gjatë transportit të mallrave duhet të merren vërtetime për mallrat nga institucione të ndryshme. Dokumentet e nevojshme janë:

- Vendi i prodhimit të mallit (certifikate of origin), që lëshohet nga Oda Ekonomike;
- Emri dhe klasa e mallrave;
- Lloji i mallrave;
- Vërtetimi i cilësisë sipas ISO standardeve;
- Raporti për deklaratën mbi produktin e importuar/eksportuar, i cili lëshohet nga Ministria e Shëndetësisë – Inspektorati Shtetëror i Tregut;
- Pesha bruto (kg);
- Vlera e mallrave;
- Mallrat e paketuara ose të pa paketuara.

Dokumentet komerciale dhe tregtare: fatura pro forme, fatura tregtare, fatura e përkohshme, fatura konzulare, doganore dhe gratis fatura, lista e paketimit, specifikimi i mallit, lista e peshës, certifikata e

Në rastet kur më dërgimin e mallit nuk dërgohet fatura, që të mund të bëhet sigurimi dhe doganimi i mallit, shpediteri duhet që të jep faturën e pro formular. Ajo përmban te gjitha elementet e faturës tregtare, por nuk është ndonjë obligim që e detyron pranuesin e mallit për pagesën sipas asaj. Organet doganore mund të pranojnë faturën e tille pro forme, ose të vërtetojnë gjendjen e mallit.

Fatura tregtare paraqet llogarinë që i jep shitësi blerësit apo ndërmjetësit (shpeditërit). Fatura tregtare përmban të dhënat për llojin e mallit, sasinë, çmimin, vlerën e përgjithshme sipas valutës në kontratë, shënimet për shitësin dhe blerësin etj.

Fig.3.36.Faturë traqtare^[20]

Dokumenti jepet për çdo kontejner-palete. Kjo listë e ka numrin e vet, numrin përfundimtar të eksportit, numrin e paletës, sasia e mallit të paketuar në çdo paletë, numrin regjistruar të mjetit

bartës.

- *Certifikatë për prejardhjen e mallit*

Ky dokument është me rëndësi të veçantë për importuesit sepse tregon mundësinë preferenciale të prejardhjes së mallit në shtetin e tij dhe në këtë formë zvogëlohen shpenzimet e doganimit të mallit. Kjo çertifikatë vërteton prejardhjen e mallit. Importuesi është i detyruar që çertifikatën ta dorëzojë së bashku me dokumentin doganor me rastin e doganimit eksportues.

- *Certifikatë për prejardhjen vendore të mallit – forma A*

Këtë çertifikatë për prejardhjen vendore të mallit e lëshon dogana dhe për të pasur një të tillë të vlefshme kërkohet të plotësohen këto kushte:

1. Formulari i çertifikatës është i plotësuar në njërën nga gjuhët botërore, e cila u është njohur pronarëve të doganës të vendit të destinuar të mallit, sipas udhëzimit në pjesën e pasme të formularit. Ky formular mund të merret në Odën ekonomike.

2. Kërkesa me shkrim bëhet për të vërtetuar Çertifikatën me memorandum dhe vulë të firmës që bën eksportin, nënshkruar nga ana e personit të autorizuar, nënshkrimi i të cilit është deponuar në Oden Ekonomike.

3. Deklarata e prodhuesit se malli i plotëson të gjitha kërkesat për prejardhjen vendore.

Fig.3.37.Certifikata mbi prejardhjen e mallit – Forma A^[17]

- *Certifikatë për prejardhjen e mallit - EUR 1*

Certifikata për prejardhjen e mallit lëshohet në ato raste kur blerësi dëshiron që të sigurohet se malli është i ri, se është prodhuar në repartet e prodhuesit nga i cili e blen mallin. Kjo çertifikatë shfrytëzohet në tregtinë ndërkombëtare me BE-në. Kërkesën për dhënien e çertifikatës mbi prejardhjen e mallit ia

paraqet eksportuesi doganës përkatëse së bashku me dokumentin eksportues të doganës.

DOLAŞIM BELGESİ MOVEMENT CERTIFICATE

(253/6664/2024/703/0458832)

1. Dönüşüm No: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**
Export (Name, full address, country)

HALİS KOC

İTİFAK NO: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**

2. Mole (Gözetim) No: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**
Country (Name, full address, country) (Optional)

3. Mole No: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**

4. Mole

EUR.1 NO L **0458832**

5. Form (Dönüşüm) No: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**
No. Form (Dönüşüm) No: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**

6. Certificate used in preferential trade system

ANKA

7. Mole (Gözetim) No: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**

(Full details, like origin, type, quantity, etc.)
(Insert appropriate country, group of countries or territory)

8. Certificate issued by origin
Country, group of countries or territory as which the products are considered as originating

ANKA

ANKA

9. Certificate

ANKA

10. Mole (Gözetim) No: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**

11. Mole (Gözetim) No: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**

ANKA

12. Mole (Gözetim) No: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**

13. Mole (Gözetim) No: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**

14. Mole (Gözetim) No: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**

15. Mole (Gözetim) No: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**

16. Mole (Gözetim) No: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**

17. PARTS AND PARTS OF ANIMALS

ANKA

ANKA

18. CUSTOMS ENFORCEMENT

19. Customs Enforce (Optional)

20. Customs Enforce (Optional)

21. Customs Enforce (Optional)

22. Customs Enforce (Optional)

23. Customs Enforce (Optional)

24. Customs Enforce (Optional)

25. Customs Enforce (Optional)

TR 341500

ANKA

ANKA

19. Mole (Gözetim) No: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**

20. Mole (Gözetim) No: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**

21. Mole (Gözetim) No: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**

22. Mole (Gözetim) No: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**

23. Mole (Gözetim) No: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**

24. Mole (Gözetim) No: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**

25. Mole (Gözetim) No: **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**, **ANKA**

*The QR code is for the verification of the document.

*If goods are not in the form of a single unit, they must be in the form of a single unit.

*If goods are not in the form of a single unit, they must be in the form of a single unit.

*If goods are not in the form of a single unit, they must be in the form of a single unit.

*If goods are not in the form of a single unit, they must be in the form of a single unit.

Fig.3.38.Certifikata mbi prejardhjen e mallit – EUR 1^[18]

- *Atesti i prodhuesve*

Atesti i prodhuesit e vërteton se malli është prodhuar në repartet e tij dhe i plotëson standardet e kërkuara për llojin e caktuar të mallit.

3.1.TEKNOLOGJITË MODERNE

Teknologjitë moderne në transportin e mallrave kanë transformuar mënyrën se si menaxhohen, transportohen dhe shpërndahen mallrat, duke rritur efikasitetin, duke ulur kostot dhe duke përmirësuar sigurinë dhe shpejtësinë e shërbimeve. Disa prej teknologjive më të avancuara që po përdoren në këtë sektor përfshijnë përdorimin e:

- Automatizimit
- Sistemeve inteligjente
- Transportit të gjelbër
- Robotikës
- Internet of Things (IoT), etj.

Për disa nga këto teknologji të kohëve moderne dhe teknologji tjera, do të flasim në vijim.

3.1.1.Automatizimi dhe drejtimi autonom i kamionëve

Një nga zhvillimet më të rëndësishme në transportin e mallrave është përdorimi i kamionëve autonomë. Teknologjitë e automatizuar po revolucionarizojnë transportin dhe logjistikën përmes:

- Kamionëve pa shofer: Këto automjete përdorin një kombinim të sensorëve, kamerave, radarëve dhe sistemeve të inteligjencës artificiale për të udhëhequr automjetet pa ndërhyrjen e shoferit. Kjo ndihmon në uljen e kostove të transportit, përmirësimin e sigurisë dhe optimizimin e rrugëve, veçanërisht për transportet afatgjata dhe në autostradat e hapura.
- Optimizimi i rrugëve: Me përdorimin e kamionëve autonomë dhe sistemeve të avancuara të navigacionit, mund të optimizohen rrugët dhe mund të reduktohen vonesat për shkak të trafikimit dhe kushteve të motit.

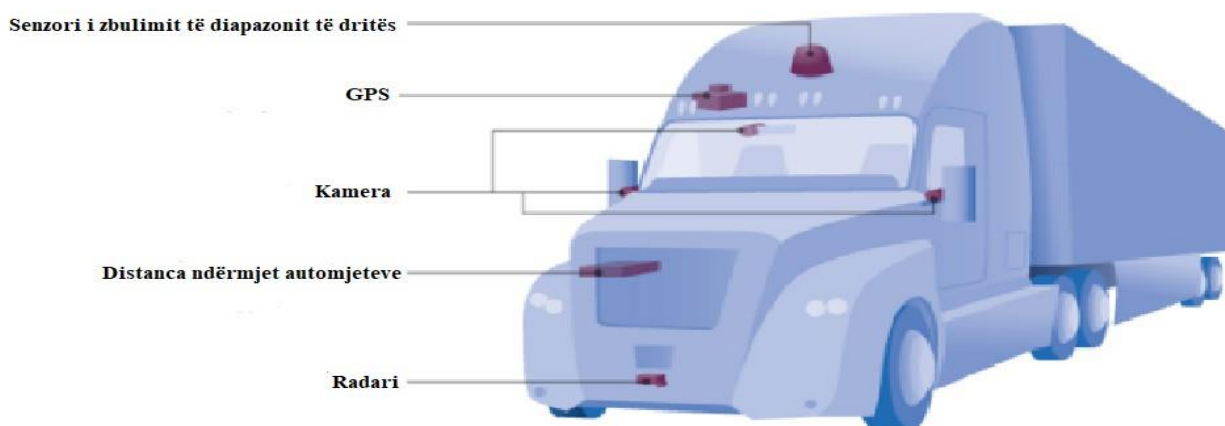


Fig.3.39.Skemë e Drejtimit Autonom të Kamionëve^[20]

3.1.2. Internet of things (IoT) dhe monitorimi i real-time

Internet of Things (IoT) po përdoret për të monitoruar dhe menaxhuar transportin e mallrave në kohë reale. IoT i mundëson lidhjen e pajisjeve dhe sensorëve me internetin për të grumbulluar dhe ndarë të dhëna të vlefshme.

- *Monitorimi i pozicionit dhe statusit të mallrave:* Sensorët IoT mund të gjurmojnë pozicionin e kamionëve, konteinerëve dhe mallrave gjatë gjithë udhëtimit, duke siguruar informacion të vazhdueshëm për gjendjen e ngarkesës, temperaturën, lagështirën dhe kushte të tjera.
- *Parashikimi dhe menaxhimi i dështimeve:* Të dhënat që mbledhen nga sensorët mund të përdoren për të parashikuar dështimet e mundshme dhe për të planifikuar mirëmbajtjen parandalueshëm. Kjo ndihmon në uljen e kohëve të qëndrimit dhe vonesave.



Fig.3.40. Teknologjia IoT në kamione^[20]

3.1.3. Robotika dhe automatizimi i depove

Robotika po përdoret gjithashtu për të përmirësuar efikasitetin në magazina dhe depo. Automatizimi i proceseve të magazinimit dhe shpërndarjes ka sjellë përfitime të mëdha:

- *Robotët për manipulimin e mallrave:* Robotët mund të mbledhin dhe dërgojnë mallrat nga një pjesë e depo-së në një tjetër, duke reduktuar kohën e nevojshme për ruajtjen dhe shpërndarjen e mallrave.
- *Automatizimi i procesit të ngarkimit dhe shkarkimit:* Mjetet automatike mund të ngarkojnë dhe shkarkojnë automjetet dhe kontenierët pa nevojën për punëtorë. Kjo mund të rrisë shpejtësinë e operacioneve dhe të ulë mundësinë e gabimeve njerëzore.
- *Depo të menaxhuara nga inteligjenca artificiale (AI):* Këto sisteme mund të përdorin algoritme për të optimizuar hapësirën e depove dhe për të parashikuar kërkesat për magazinim në bazë të kërkesave të tregut.



Fig.3.41.Zbatimi i robotit në automatizimin e depove^[20]

3.1.4.Blockchain për menaxhimin e transportit dhe shpërndarjes

Blockchain është një tjetër teknologji që po përdoret gjithnjë e më shumë në transportin e mallrave për të rritur transparencën, sigurinë dhe efikasitetin e operacioneve.

- *Menaxhimi i dokumenteve të transportit:* Me përdorimin e blockchain, mund të automatizohen dhe sigurohen transaksionet dhe dokumentet si kontratat, fatura dhe certifikatat e sigurimit. Ky proces ndihmon në eliminimin e dokumenteve fizike dhe përshpejton procedurat e zhdoganimit dhe shpërndarjes.
- *Transparenta dhe gjurmueshmëria:* Blockchain mundëson gjurmueshmëri të mallrave nga prodhuesi te konsumatori final, duke siguruar që të dhënat mbi origjinën e mallrave dhe procesin e transportit të jenë të padiskutueshme dhe të paprekshme.



Fig.3.42.Sistemi i transportit inteligjent i mundësuar nga teknologjia Blockchain^[20]

3.1.5.Sistemet e transportit të gjelbër dhe energjia e rinovueshme

Transporti i mallrave është një nga sektorët që kontribuon më shumë në ndotjen e ajrit, por teknologjitë e transportit të gjelbër po përpiqen të ulë ndikimet mjedisore. Përdorimi i automjeteve elektrike, karburanteve alternative dhe teknologjive energjetike të rinovueshme po bëhet gjithnjë e më i zakonshëm:

- *Kamionët elektrikë dhe të hidrogjenit:* Kamionët elektrikë janë një alternativë e qëndrueshme ndaj kamionëve me karburant fosil, me emisione shumë më të ulëta dhe efikasitet më të lartë në konsumin e energjisë. Kamionët që përdorin hidrogjenin si burim energjie gjithashtu po shfaqen si një opsion premtues.
- *Stacione të ngarkimit të shpejtë dhe rrjeta energjie të rinovueshme:* Sistemet e ngarkimit të shpejtë për automjetet elektrike dhe infrastruktura që mbështet transportin e gjelbër po rriten për të mbështetur një fluks më të madh automjeteve ekologjike.
- *Lëndët djegëse alternative:* Kamionët dhe trenat mund të përdorin biomasa, etanol dhe biogaz si alternativa më të pastra ndaj karburanteve tradicionale të fosileve.



Fig.3.43.Mjetet e transportit dhe energjia e gjelbër^[20]

3.1.6.Sistemet inteligjente të transportit (ITS)

Sistemet inteligjente të transportit (ITS) përdorin teknologjitë moderne të informacionit dhe komunikimit për të përmirësuar menaxhimin e rrugëve dhe transportit të mallrave. Këto sisteme janë të lidhura me:

- *Menaxhimin e trafikut dhe monitorimin e rrugëve:* ITS mund të ndihmojnë në menaxhimin e trafikut dhe përmirësimin e fluksit të automjeteve që transportojnë mallra, veçanërisht në zona urbane me trafikun e dendur.
- *Sistemet e menaxhimit të transportit ndërkombëtar:* ITS mund të ndihmojnë në optimizimin e transportit ndërkombëtar dhe logjistikën duke menaxhuar kufijtë dhe të dhënat doganore në mënyrë automatike, duke përshpejtuar kalimin dhe zvogëluar vonesat.



Fig.3.44.Qendra e menaxhimit të trafikut rrugor dhe operatorët e rrjetit^[15]

3.1.7.Pajisjet dhe sistemet e sigurisë

Siguria është një faktor i rëndësishëm në transportin e mallrave, sidomos kur bëhet fjalë për mallra të vlefshme ose të rrezikshme. Teknologjitë e avancuara të sigurisë përfshijnë:

- *Sistemet e monitorimit të kamerave:* Kamera dhe sensorët mund të përdoren për të monitoruar jashtë dhe brenda kamionëve dhe kontenierëve gjatë transportit për të parandaluar vjedhjet dhe dëmtimet.
- *Sistemet e alarmit dhe GPS:* Sistemet GPS të integruara me alarme mund të dërgojnë njoftime të menjëhershme në rast të një problemi të sigurisë (si një ndalim të papritur ose një devijim nga rruga e planifikuar).

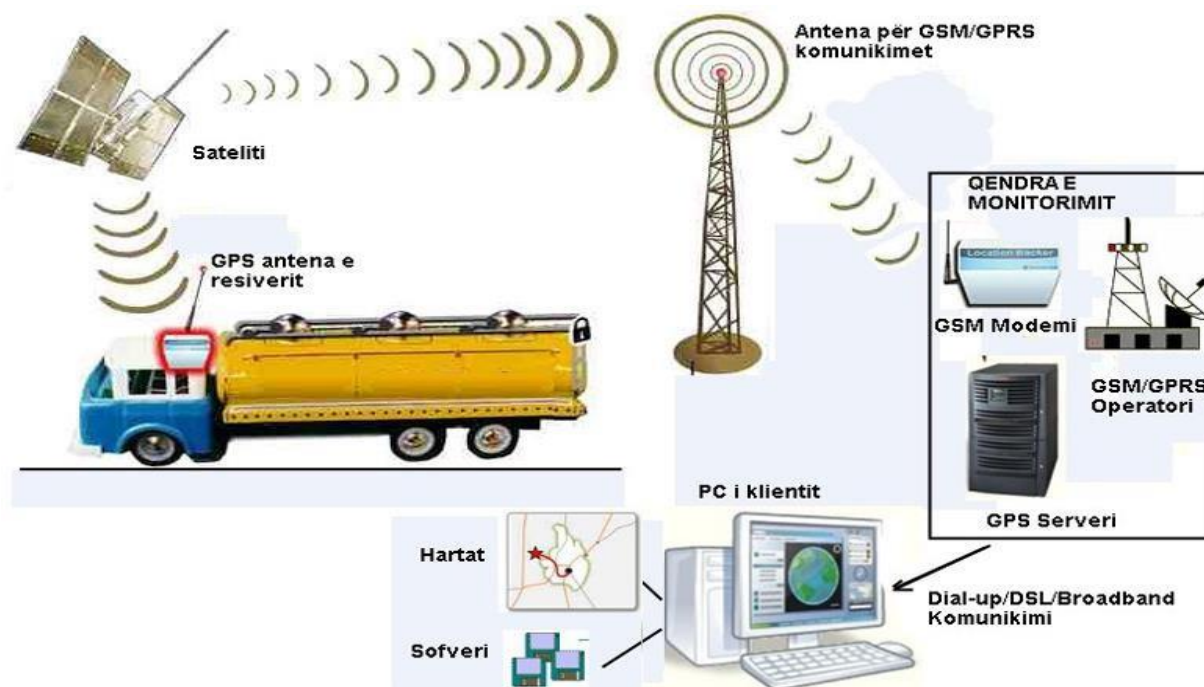


Fig. 3.45. Sistemi GPS i përcjelljes së mjetit transportues^[15]

Teknologjitë moderne në transportin e mallrave po mundësojnë një nivel të ri efikasiteti, sigurie dhe qëndrueshmërie. Me përdorimin e kamionëve autonomë, IoT, blockchain, robotikë dhe transportit të gjelbër, sektori i transportit po transformohet për të përmbushur kërkesat e tregut dhe për të adresuar sfidat mjedisore dhe ekonomike.

4. TRANSPORTI I MATERIEVE TË RREZIKSHME

Transporti i materieve të rrezikshme përfaqëson një aktivitet shumë të rëndësishëm dhe të ndjeshëm, sepse lidhet drejtpërdrejt me sigurinë e njerëzve, mbrojtjen e mjedisit dhe ruajtjen e pronës. Materiet e rrezikshme janë substanca ose produkte që, për shkak të vetive të tyre fizike, kimike ose biologjike, mund të shkaktojnë dëme serioze në rast aksidenti, rrjedhjeje apo përdorimi të gabuar gjatë transportit.

Në kategorinë e materieve të rrezikshme përfshihen substanca shpërthyes, materiale të ndezshme, gazra, lëngje toksike, substanca gërryese, materiale radioaktive si dhe mbetje biologjike. Këto materiale përdoren gjerësisht në industri, bujqësi, mjekësi dhe energjetikë, prandaj transporti i tyre është i domosdoshëm, por duhet të realizohet sipas rregullave të rrepta të sigurisë.

Transporti i materieve të rrezikshme mund të kryhet nëpërmjet rrugës, hekurudhës, detit apo ajrit. Secila mënyrë transporti ka standarde dhe rregullore të veçanta ndërkombëtare që përcaktojnë kushtet e paketimit, shënjimit, dokumentacionit dhe trajnimit të personelit. Për transportin rrugor përdoret marrëveshja ADR, për hekurudhorin RID, për transportin detar Kodi IMDG, ndërsa për atë ajror rregullorja IATA. Këto rregullore synojnë të minimizojnë rreziqet dhe të sigurojnë një transport sa më të kontrolluar.

Një aspekt shumë i rëndësishëm i këtij procesi është paketimi i duhur i materieve të rrezikshme. Paketimi duhet të jetë i fortë, rezistent ndaj goditjeve dhe i përshtatshëm për llojin e substancës që transportohet. Po aq i rëndësishëm është edhe etiketimi, i cili informon qartë për rrezikun që paraqet materiali dhe ndihmon personelin dhe shërbimet emergjente në rast incidenti. Dokumentacioni shoqërues dhe trajnimi i shoferëve apo operatorëve janë elemente kyçe për një transport të sigurt. Personeli duhet të njohë rreziqet, masat parandaluese dhe mënyrën e veprimit në situata emergjente. Mosrespektimi i rregullave mund të çojë në aksidente të rënda, ndotje të mjedisit dhe pasoja serioze për shëndetin e njerëzve.

Po ashtu, transporti i materieve të rrezikshme kërkon përgjegjësi të lartë, kontroll të vazhdueshëm dhe respektim të plotë të rregullave të sigurisë. Vetëm në këtë mënyrë mund të garantohet që këto materiale të transportohen në mënyrë të sigurt dhe pa rrezik për shoqërinë dhe mjedisin.

4.0.1.Transportimi i materieve të rrezikshme

Kompanitë dhe personat e tjerë juridikë dhe individët të cilët bëjnë transportim të materieve të rrezikshme ose e transportojnë me automjete të veta transportuese, janë të detyruar ta përgatisin automjetin në mënyrë që t'i plotësojë të gjitha kushtet e përcaktuara për transportin e këtyre materieve. Materiet e rrezikshme nuk duhet të jepen për transport, nëse nuk plotësohen kushtet e përcaktuar për transport. Automjetet me të cilat transportohen materiet e rrezikshme duhet të jenë teknikisht në rregull dhe të ndërtuara dhe të pajisura në atë mënyrë që në kushte normale të transportit të sigurojnë transport të sigurt. Materiet e rrezikshme nuk duhet të transportohen në hapësirë të njëjtë të ngarkesës me produktet shtazore, me ushqimin e kafshëve, ilaçet dhe artikujt për përdorim të përgjithshëm që i nënshtrohet mbikëqyrjes shëndetësore.



Fig.4.1.Vendosja e materies së rrezikshme për transport^[16]

4.0.2.Dokumentet për transport të materieve të rrezikshme

Dërguesi i cili bën transport të mallrave të rrezikshme është i obliguar që për çdo dërgesë të materieve të rrezikshme t'i japë transportuesit dokumentin për transport dhe udhëzimin për masa të veçanta të sigurisë që duhet të merren gjatë transportit të materieve të rrezikshme. Dokumenti për transportin e materieve të rrezikshme duhet të përmbajë:

1. Të dhënat për përmbajtjen e dërgesës (treguesi i llojit të mallrave, vetitë kimike dhe teknike, emri i materieve të rrezikshme, masa (pesha), numri i copave, numri i identifikimit nga marrëveshja përkatëse ndërkombëtare etj.)
2. Shënimin e dërguesit se janë të plotësuar kushtet e përcaktuara për transportin e materieve të rrezikshme
3. Emrin, ose emrin personal dhe adresën e dërguesit dhe marrësit
4. Vërejtjen se me dokumentin për transport të materieve të rrezikshme transportuesit i është dhënë edhe udhëzimi me shkrim për masa të posaçme të sigurisë që duhet të ndërmerren gjatë transportit të materieve të rrezikshme
5. Nënshkrimin dhe vulën e dërguesit.

Dokumenti për transportin e materieve të rrezikshme të cilat dërgohen jashtë shtetit duhet të jetë i shkruar në gjuhë të huaj. Dokumenti për transport përbëhet nga tri kopje identike: një mbetet te dërguesi, një i jepet transportuesit dhe një i dorëzohet marrësit të materies së rrezikshme. Shoferi duhet të ketë:

- dokumentin, faturën e ngarkimit
- certifikatën e rregullshmërisë së mjetit motorik
- certifikatën e trajnimit profesional dhe
- udhëzuesin për masat e veçanta të sigurisë.

D ADR-SCHULUNGSBESCHEINIGUNG FÜR FAHRZEUGFÜHRER ADR	
	1. 999-999-123456789
	2. Mustermann
	3. Max
	4. 01.01.1970
	5. deutsch
	6. 
	7. Bundeswehr
	8. gültig bis: 01.01.2013
GÜLTIG FÜR KLASSE(N) ODER UN-NUMMERN:	
IN TANKS	AUSGENOMMEN IN TANKS
9. 1, 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 7, 8, 9	10. 1, 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 7, 8, 9
	

Fig.4.2.Certifikata biometrike e ADR-së^[18]

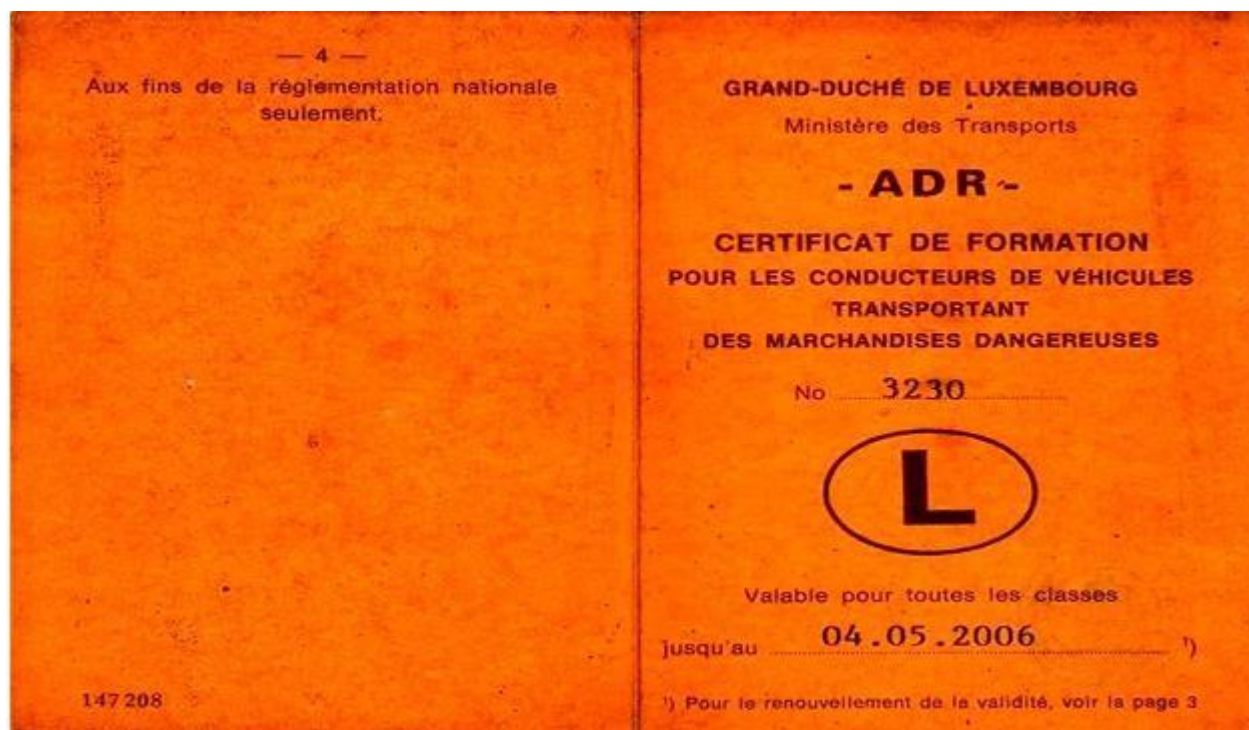


Fig.4.3.Certifikata e ADR-së^[18]

Në transportin ndërkombëtar, transporti i materieve të rrezikshme është i rregulluar sipas rregullave dhe rregulloreve të caktuara. Këto rregulla janë rregulluar sipas *ADR-Konventës Evropiane për Transport Ndërkombëtar të materieve të rrezikshme në trafikun rrugor*. Të gjitha shtetet anëtare të kësaj Konvente, duke përfshirë edhe Republikën e Kosovës, patjetër duhet t'i respektojnë rregullat e Konventës. Kjo konventë është arritur në Gjenevë më 30.08.1957, nën kryesimin e Komisionit Ekonomik për Evropën të Kombeve të Bashkuara dhe ka hyrë në fuqi më 29.01.1968. Përmban dy anekse, edhe atë: aneksin A dhe aneksin B. Këto anekse janë publikuar në dy vëllime në të ashtuquajturin “*Libri i portokalltë*”. Vetë marrëveshja është shumë e shkurtër, e qartë dhe e thjeshtë. Kryesor është neni i dytë, i cili thotë se me përjashtim të disa mallrave të rrezikshme, të gjitha mallrat e tjera të rrezikshme mund të transportohen në rrugët ndërkombëtare me kamionë të cilët i plotësojnë kushtet dhe atë:

Në aneksin A:

- klasifikimi i të gjitha materieve të njohura të rrezikshme
- kushtet për etiketim dhe paketim;
- lista e materieve të rrezikshme dhe sasisë të kufizuara
- përdorimi i kontejnerëve, paketimeve dhe cisternave
- procedurat për transport

- kushtet për konstruktimin dhe testimin e paketimeve, kontejnerëve dhe cisternave
- kushtet për transport, ngarkim, shkarkim dhe përdorim.

Në aneksin B:

- kushtet për konstruksion, pajisje dhe operacione me automjete
- ekuipazhi dhe lejimi i automjeteve.

Çdo materie e rrezikshme deklarohet me numër të vetëm katërshifror, numër i Kombeve të Bashkuara – **(UN-numri)**, me të cilin mundësohet identifikimi ndërkombëtar i materieve të rrezikshme.

4.0.3.Pajisjet e automjeteve dhe shoferëve për transport të materieve të rrezikshme

Rregullat dhe ligjet e transportit të materieve të rrezikshme parashikojnë se secili automjet motorik i cili transporton mallra të rrezikshme, përveç pajisjeve të parashikuara me rregulloret e përgjithshme dhe me Marrëveshjen Evropiane për transport ndërkombëtar të materieve të rrezikshme në trafikun rrugor, duhet të posedojë edhe pajisje të tjera të rëndësishme e të cilat do t'i tregojmë në vijim:

1. *Mjete dhe vegla për ngritjen e automjetit*
2. *Së paku dy aparate për shuarjen e zjarrit, prej të cilave njëri për shuarjen e zjarrit në motor, kurse tjetri për shuarjen e zjarrit të mallit në automjet*
3. *Dy llamba dore elektrike me dritë dridhëse ose të vazhdueshme me ngjyrë portokalli*
4. *Dy trekëndësja, me te cilat do të tregohet automjeti motorik i ndalur në rrugë*
5. *Dy flamuj të vegjël të cilët do të tregojnë automjetin motorik i cili transporton materie të rrezikshme*
6. *Dy lopata dhe një kazmë*
7. *Llambë bartëse e cila mund të kyçet në baterinë e automjetit dhe e cila është bërë në mënyrë që të mos mund të shkaktojnë zjarr dhe*
8. *Direkt i kyçur në automjetin motorik mund të jetë vetëm takografi.*



Fig.4.4.Pajisje të automjeteve për transportin e materieve të rrezikshme dhe aparati kundra zjarrit^[16]

Automjetet të cilat bëjnë transportin e materieve të rrezikshme, respektivisht cisternat, janë treguar në figurat e mëposhtme, figurat me numër 4.5. dhe 4.6.



Fig.4.5.Cisterna për transportin e materieve të rrezikshme^[16]



Fig.4.6.Cisterna-kontejner^[16]

Shoferët e automjeteve që transportojnë materie të rrezikshme duhet të jenë të furnizuar me pajisje të përshtatshme personale mbrojtëse. Këto pajisje janë:

1. *kapela mbrojtëse*
2. *syze mbrojtëse me mbrojtje anësore*
3. *dorëza gome*
4. *çizme apo këpucë mbrojtëse me maja çeliku*
5. *jelek sinjalizues me shirita fluoreshente*
6. *llambë dore me trup plastik ose alumini*
7. *veshje të atestuar për mbrojtje nga elektriciteti statik, nëse transportohen lëndë eksplozive*
8. *lëng për shpëlarjen e syve, në qoftë se transportohen materie korrozive*
9. *maska mbrojtëse me filtra të përshtatshëm gjatë transportit të materieve helmuese ose infektive.*

4.0.4.Masat e nevojshme të sigurisë gjatë transportit të materieve të rrezikshme

Gjatë transportit të materieve të rrezikshme në komunikacionin rrugor, përveç masave të sigurisë për transport të materieve të rrezikshme siç janë përcaktuar me ligj, duhet të zbatohen edhe dispozitat e *Marrëveshjes Evropiane në lidhje me transportin ndërkombëtar të materieve të rrezikshme në trafikun rrugor*. Në automjetet motorike me të cilat transportohen materiet e rrezikshme nuk duhet të gjenden njerëz të tjerë, përveç shoferit, bashkëshoferit dhe shoqëruesit. Në automjetit që transporton mallra të rrezikshme nuk duhet të mbahen materie që shkaktojnë zjarr, nuk duhet të kryhen riparime etj. Shoferi është i detyruar ta drejtojë automjetin me kujdes të madh. Shpejtësia e lëvizjes së automjeteve motorike nuk duhet të tejkalojë 80% nga shpejtësia e lejueshme maksimale e përcaktuar nga lloji i rrugës, ose e përcaktuar nga shenjat e trafikut të vendosura në rrugë. Në asnjë rast shpejtësia nuk guxon të jetë më e madhe se 70 km/h. Udhëzimi për masat e veçanta të sigurisë që duhet të ndërmerren gjatë transportit të materieve të rrezikshme duhet të përfshijë:

- 1.*Përcaktimin e llojit të rrezikut që e paraqet dhe pasojat që mund të shkaktojnë materiet e rrezikshme*
- 2.*Caktimin e masave të posaçme që duhet të ndërmerren gjatë transportit të materieve të rrezikshme dhe masave për të parandaluar ose për të zbutur pasojat e dëmshme që mund të paraqiten për shkak të aksidentit apo fatkeqësisë së automjeteve (zjarri, thyerja e ambalazhit, rrëzimet apo derdhjet e materies së rrezikshme, etj)*

3.Procedurën me personin që do të vijë në kontakt me materiet e rrezikshme

4.Emrin dhe adresën e kompanisë ose organit i cili patjetër duhet të lajmërojë aksidentin ose fatkeqësinë që ka ndodhur gjatë transportit të materieve të rrezikshme. Transportuesi dhe personi që drejton automjetin transportues të materieve të rrezikshme janë të detyruar që në dokumentin e transportit të materieve të rrezikshme me nënshkrimin e tyre të konfirmojnë pranimin e materies së rrezikshme për transport.

4.0.5.Shenjat e automjeteve motorike për transport të materieve të rrezikshme

Automjetet motorike me të cilat transportohen materialet e rrezikshme patjetër duhet të kenë drita dhe shenja të veçanta, si:

- 1.Dy drita të rrumbullakëta portokalli me diametër të sipërfaqes së dritës të paktën 10cm të vendosura në kulmet e sipërme të automjetit*
- 2.Dy drita të rrumbullakëta të kuqe në të gjithë sipërfaqen e dritës të vendosura 10cm në kulmet e sipërme në anën e pasme të automjetit*
- 3.Dy shenja për të treguar automjetin që transporton materie të rrezikshme të shkruara me numrat e identifikimit të materieve të rrezikshme që transportohen.*

Dritat nga pika 1 dhe 2 duhet të jenë ndezura në qoftë se materiet e rrezikshme transportohen në muzgun e parë deri në agimin e plotë, si dhe gjatë zvogëlimit të shikimit, si dhe gjatë kohës të shikimit të zvogëluar për shkak të kushteve atmosferike dhe të tjera. Ato duhet të jenë të ndezura edhe kur në automjetin motorik është ndezur cilado dritë për ndriçim të rrugës apo dritë për të treguar automjetin. Shenja për të treguar automjetin, me të cilin transportohen materie të rrezikshme, numri i identifikimit të disa materieve të rrezikshme dhe vendi i vendosjes së shenjave të automjeteve patjetër duhet të bëhen në përputhje me dispozitat përkatëse të Marrëveshjes Evropiane për transport ndërkombëtar të materieve të rrezikshme në komunikacionin rrugor. Automjeti motorik dhe rimorkio, me të cilat transportohen materie të rrezikshme duhet të kenë pajisje për përcjellje statike të energjisë elektrike.

Shenjat në automjetet transportuese të materieve të rrezikshme janë të paraqitura në figurat në vijim (Fig.4.7 dhe Fig.4.8.).

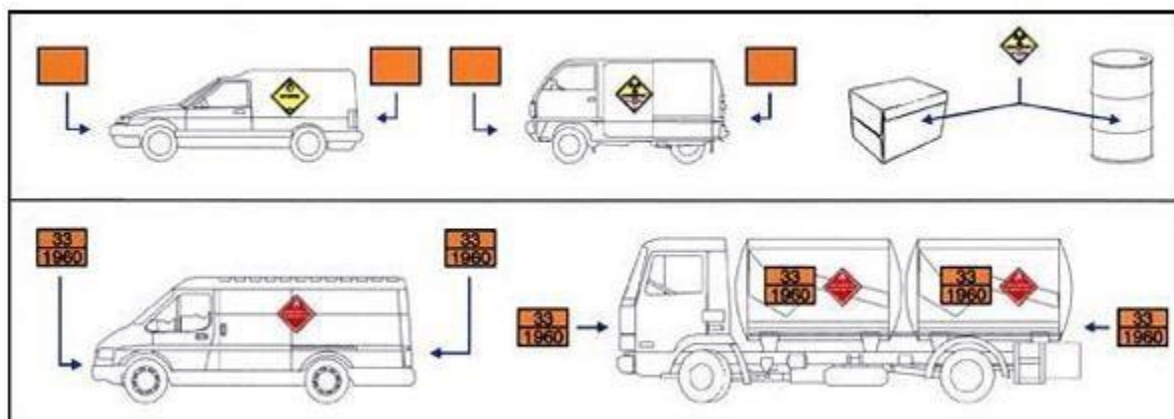


Fig.4.7. Shenjat e automjeteve për transport të materieve të rrezikshme^[16]



Fig.4.8. Shenjat e automjeteve dhe ngarkesave për transport të materieve të rrezikshme^[16]

Gjatë transportit të materieve të rrezikshme, është e detyrueshme që automjeti në anën e tij të përparmë dhe të pasmë, të jetë i shënuar me shenja të përshtatshme të lajmërimit. Tabelat me të cilat bëhet shënimi i automjeteve motorike janë me ngjyra portokalli, me formë drejtkëndëshe dhe me madhësi 400 x 300 mm, brinjët janë të zeza me gjatësi maksimale prej 15mm me dy fusha (Fig.4.9., Fig.4.10. dhe Fig.4.11.).

Në fushën e sipërme është e shkruar shenja numerike e rrezikut dhe në fushën më poshtë shenja numerike e materieve të rrezikshme (4 shifra).



Fig.4.9. Tabla e Kemplerit-1^[16]



Fig.4.10.Tabela e Kemplerit-2^[16]

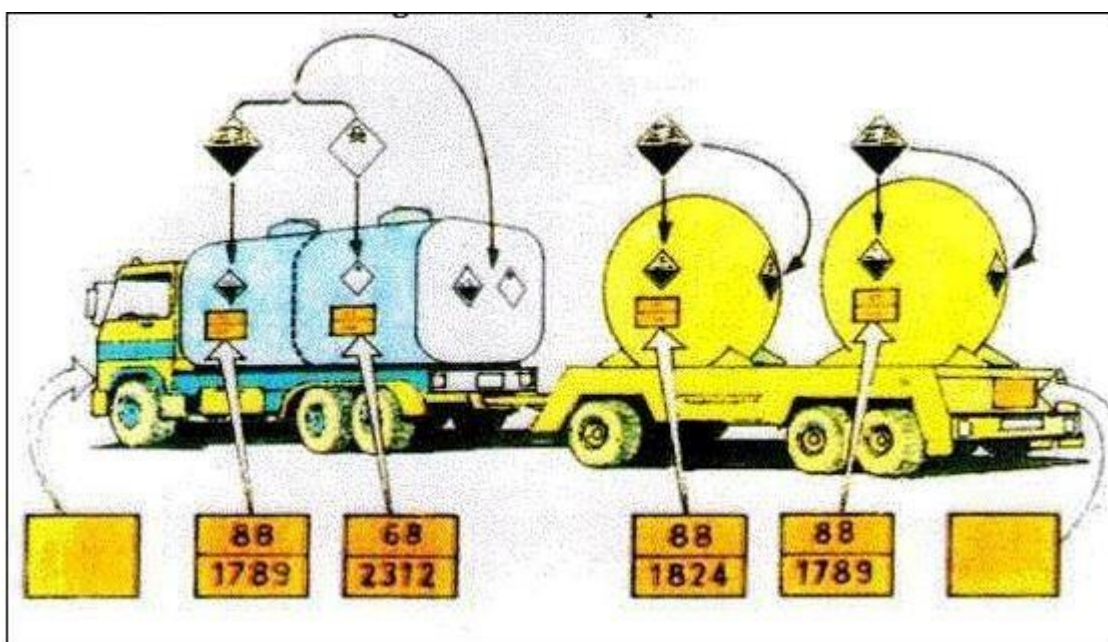


Fig.4.11.Shenjat e automjeteve motorike për transportin e materieve të rrezikshme^[16]

Shenja numerike e rrezikut (numri i lartë) NUMRI I KEMPLERIT, përbëhet prej numrave dhe shenjave.

Shifra e parë tregon rrezikun kryesor si vijon:

- 2.Gazi
- 3.Materiet e lëngshme të ndezshme
- 4.Materiet e ngurta të ndezshme
- 5.Materiet oksiduese dhe peroksidet organike
- 6.Materiet helmuese
- 8.Materiet korrozive

Shifra e dytë dhe e tretë e tregojnë rrezikun shtesë ose intensitetin e reagimit. 0 - Pa kuptim

1. Rreziku i shpërthimit

2. Lirimin e gazit për shkak të presionit ose reagimeve kimike

3. Lëngjet e ndezshme ose gazrat

5. Veprimi oksidues

6. Hemlueshmëria

8. Korroziteti

9. Rreziku nga reagimi spontan i energjisë gjatë zbërthimit.

Nëse dy shifra janë të njëjta, do të thotë se rreziku kryesor është shumë i shprehur. Shembull:

33. Lëngu që ndizet lehtë

66. Materia mjaft helmuese

88. Materia mjaft korrozive

42. Materia e ngurta e cila në kontakt me ujin liron gaz.

Nëse para numrit të identifikimit qëndron shkronja X, kjo do të thotë se materiet e rrezikshme nuk duhet të vijnë në kontakt me ujin, as edhe në rast të zjarrit dhe aksidenteve të automjetit ose të ngarkesës.

H323 – Lëngu që ndizet lehtë i cili reagon me ujë liron gaz të ndezshëm

H338 - Lëngu që ndizet lehtë, korroziv, i cili reagon rrezikshëm në kontakt me ujin

H333 – Lëngu që ndizet vetë në kontakt me ujin reagon dhe liron gaze të djegshme.

Shënimi bëhet me letër vetëngritëse me shenja të sterilizuara të rrezikut me format standard A5, e cila duhet të ngjitet në të gjitha paketat e veçanta.

4.0.6. Procedura në rast të defektit ose aksidentit të trafikut

Sigurimi i transportit të sigurt është faktor i rëndësishëm, i cili është subjekt i hulumtimeve, analizave dhe planifikimeve të ndryshme. Për përmirësimin e klimës për transport të sigurt të materieve të rrezikshme marrin pjesë të gjitha palëve e interesuara, pjesëmarrësit në transport dhe trafik. Përveç masave të miratuara ligjore për sigurinë e trafikut dhe transportit, të cilat duhet të respektohen, nevojiten edhe masa shtesë për mbrojtjen e njerëzve dhe pronës gjatë transportimit të këtyre materieve. Kërkesat e parashtuara për drejtimin e automjetit motorik i cili transporton mallra të rrezikshme ose bën ngarkim dhe shkarkim janë dukshëm më të mëdha se sa transporti i mallrave të tjera. Kjo është kryesisht për shkak të pasojave që mund të ndodhin në

rast aksidenti ose fatkeqësie. Midis situatave të mundshme negative që do të ndodhin në një rast të tillë janë derdhjet e lëngjeve, helmimi, ndotja e mjedisit, rreziqet për shëndetin e njerëzve dhe të mirave materiale etj.

Faktorët kryesorë që kontribuojnë në paraqitjen e një aksidenti gjatë transportit janë njeriu, automjeti dhe rruga. Por shkaqe më të zakonshme të aksidentet janë:

- *mënyra në të cilën shoferi e drejton automjetin gjatë drejtimit të automjetit*
- *siguria teknike e automjetit të destinuar për transport*
- *lloji dhe sasia e mallrave*
- *kushtet e motit*
- *rruga e infrastrukturës rrugore*
- *shfrytëzuesit e tjerë të rrugës*
- *dështimi në përputhje me rregullat dhe rregulloret për kryerjen e ngarkimit, ringarkimit ose shkarkimit*
- *ndalimi i mjetit në vendin jo të duhur pa vendosjen e duhur të shenjave dhe sinjaleve paralajmëruese etj.*

Prandaj, të gjithë personat që manipulojnë me materiet e rrezikshme duhet të kenë kryer trajnimin për përdorimin e tyre për të parandaluar dhe zvogëluar aksidentet e trafiku. Shoferi që e drejton automjetin motorik i cili transporton materie të rrezikshme, në rast të defektit apo aksidentit, ose për shkaqe të tjera të arsyeshme, duhet që ta ndalë automjetin në rast defekti. Me këtë rast duhet t'i ndërmarrë të gjitha masat e nevojshme në mënyrë që të mos i rrezikojë automjetet e tjera dhe të paralajmërojë të gjithë pjesëmarrësit e tjerët në trafik.

Shoferi duhet të ndërmarrë masat e mëposhtme:

- 1.*Ditën dhe natën prapa automjetit të ndalur të vendosë dy shenja, me të cilat tregohet automjeti i ndalur në rrugë*
- 2.*Gjatë natës dhe gjatë shikimit të zvogëluar për shkak të motit ose kushteve të tjera të pavolitshme të vendosë llambë me dritë dridhëse apo të vazhdueshme me ngjyrë portokalli*
- 3.*Të dërgojë bashkëshoferin ose shoqëruesin e dërgesës që të vendosë në distancë prej 100 – 150m prapa automjetit të ndalur - ditën flamurin me të cilin tregohet automjeti që transporton materie të rrezikshme, kurse natën dhe në kushte të shikimit të dobët - llambë.*

Ai duhet të paralajmërojë shoferët të cilët vinë me anën tjetër të rrugë, në të cilën gjendet automjeti i ndalur, në mënyrë që ato automjete me kohë mund të ndalojnë ose të zvogëlojnë

shpejtësinë dhe të përgatiten për anashkalim të sigurt të automjetit të ndalur. Shenjat dhe dritat janë të vendosur në distancë prej së paku 50 m nga automjeti, edhe atë që të jenë të dukshme në distancë prej së paku 150 m për drejtuesit e automjeteve motorike që takohem të njëjtën anë të rrugës në të cilën automjeti është ndalur.

Obligimi për personelin vozitës, në rast aksidenti apo incidenti është që menjëherë ta lajmërojë stacionin më të afërt të policisë. Në qoftë se në automjet gjendet vetëm shoferi, atëherë obligimin e tij për lajmërim ia përcjell presonit tjetër që ndodhet në atë vend. Me këtë rast ndërmerren të gjitha masat e nevojshme për sigurimin e vendit të aksidentit apo incidentit.



Fig.4.12.Aksidenti në rrugë gjatë bartjes së materieve të rrezikshme^[20]

4.1.RREGULLAT NË TRANSPORTIN E MATERIEVE TË RREZIKSHME

4.1.1.Hyrje

Materie të rrezikshme quhen të gjitha materiet të cilat mund të shkaktojnë dëme materiale, rrezikojnë shëndetin e njeriut dhe bëjnë ndotjen e ambientit jetësorë.

Prodhimi dhe harxhimi i materieve të rrezikshme është në rritje të përhershme, për këtë arsye pasojat e mundshme nga këto materie për shëndetin e njeriut, për kualitetin e ambientit jetësor do të jenë imperativ për të gjithë ekspertët e këtyre lëmive. Te ne ekzistojnë shumë mënyra për të ardhur në kontakt me këto materie si gjatë manipulimit, gjatë transportit, gjatë deponimit, kështu pra ekziston një rrezik potencial për arritjen në ambientin njerëzor.

Lokacionet më të rrezikuara me këto materie janë kryesisht qytetet e mëdha, qendrat industriale dhe vendet afër transportit rrugor. Problem të veçantë paraqet e dhëna se nuk mund të parashikohet se kur dhe ku mund të ndodhë aksidenti apo rreziku.

Sipas të dhënave të organizatës ndërkombëtare për të drejtat në punë (ILO) në botë, afër 40% të incidenteve ndodhin në vendet ku prodhohen materiet e rrezikshme, afër 35% ndodhin gjatë transportit dhe 25% ndodhin gjatë deponimit.

Transporti i materieve të rrezikshme është një problem shumë kompleks. Ajo që e dallon këtë formë transporti nga transportet tjera janë pasojat në rast të aksidenteve të mundshme. Incidentet dhe aksidentet gjatë transportit janë të paparashikuara dhe për këtë arsye nëse ndodhin edhe pasojat janë të paparashikuara. Për këtë arsye në rend të parë duhet të jenë masat preventive dhe të sigurisë. Për t'u arritur këto masa të sigurisë, duhet të dihen shkaqet e mundshme të cilat mund t'i shkaktojnë këto aksidente.

Të gjitha mjetet transportuese të materieve të rrezikshme të cilat marrin pjesë në komunikacion paraqesin një rrezik potencial. Rreziku mund të jetë edhe më i madh nëse transportohet mall i cili mund të jetë p.sh. eksploziv apo gaz helmues.

Për këtë arsye ekzistojnë rregulla të caktuara për transportin e materieve të rrezikshme të cilat duhet të sigurojnë një transport të sigurt për ata që merren me këtë transport si dhe për pjesëmarrësit tjerë në komunikacion dhe për rreth.

Për seriozitetin e këtij problemi flet edhe e dhëna se me këtë problem merret trup e veçan e Kombeve të Bashkuara, ndërsa Marrëveshja Evropiane mbi Transportin Ndërkombëtar Rrugor të Mallrave të Rrezikshme i quajtur ADR detalisht tregon se si bëhet transporti i materieve të

rrezikshme në transportin rrugor.

Marrëveshja Evropiane mbi Transportin Ndërkombëtar Rrugor të Mallrave të Rrezikshme (ADR) është nënshkruar në Gjenevë më 30 shtator 1957, nën mbikëqyrjen e Komisionit Ekonomik të Kombeve të Bashkuara për Evropë dhe ka hyrë në fuqi më 29 janar 1968. Marrëveshja ka për qëllim rritjen e sigurisë në transportin ndërkombëtar rrugor të mallrave të rrezikshme. Kjo marrëveshje është ndërruar me një protokoll, dhe atë duke e ndryshuar nenin 14 (3) më 21 gusht 1975 në Nju-Jork, dhe ky nënshkrim ka hyrë në fuqi më 19 prill 1985. Në vete përmban dy anekse A dhe B , të cilat përmbajnë kushtet nën të cilat (nëse mallrat janë të lejuara për transport) mund të barten me transportin ndërkombëtar, analizohen në mënyrë të rregullt, ndryshohen dhe plotësohen në mënyrë që të adaptohen me progresin teknologjik dhe industrial.

Vendet nënshkruese të ADR-së janë: Austria, Azerbajxhani, Bjellorusia, Belgjika, Bosnjë-Hercegovina, Bullgaria, Kasagstan, Kroacia, Qipro, Republika Çeke, Danimarka, Estonia, Finlanda, Franca, Gjermania, Greqia, Hungaria, Italia, Letonia, Lihtenshtajni, Lituania, Luksemburgu, Holanda, Norvegjia, Polonia, Portugalia, Maroko, Moldavia, Rumania, Federata Ruse, Sllovakia, Sllovenia, Spanja, Suedia, Shqipëria, Zvicra, Maqedonia, Ukraina, Anglia, Serbia dhe Mali Zi.

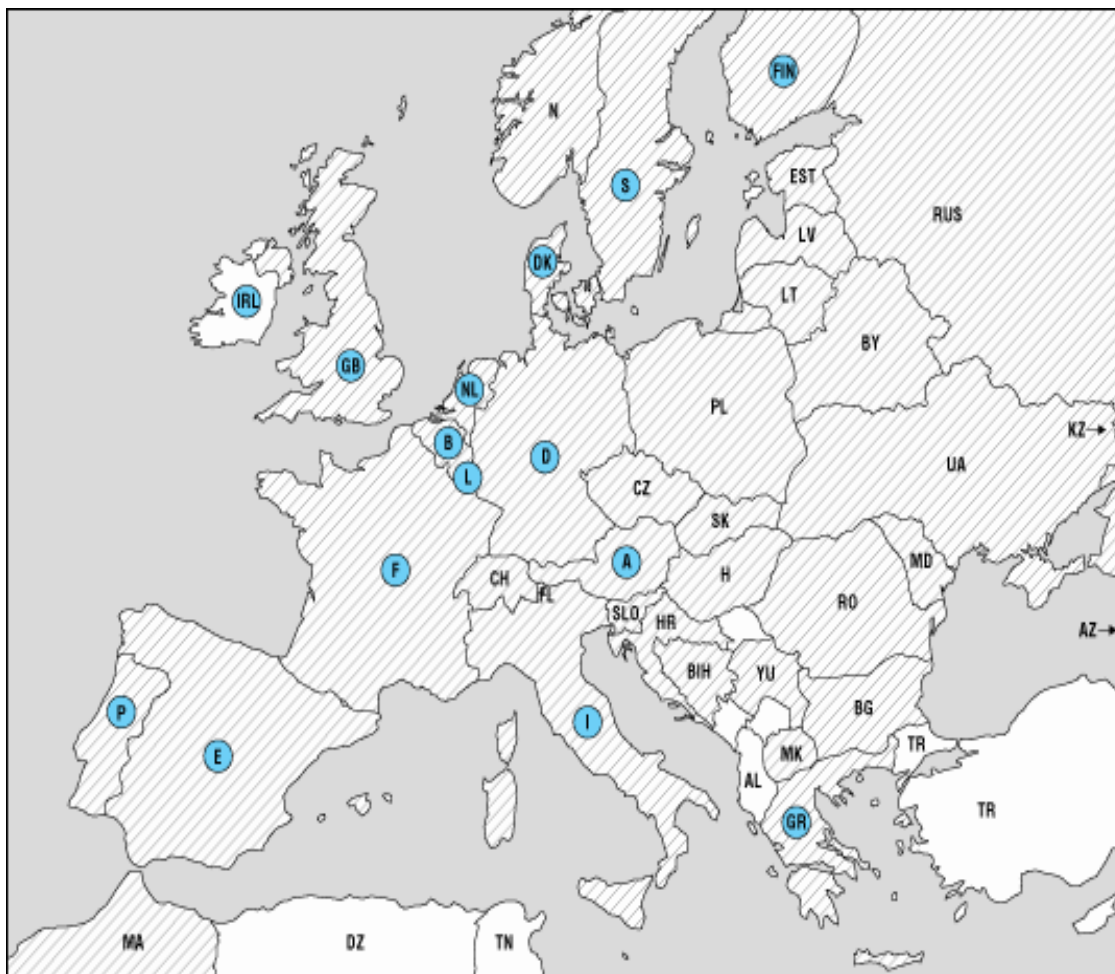


Fig 4.13.Harta evropiane me vendet nënshkruese të ADR-së^[17]

Organizatat tjera të cilat kanë lidhshmëri me transportin e materieve të rrezikshme, janë:

- RID - rregullorja e TMRR përmes hekurudhës
- SOLAS - konventa ndërkombëtare mbi ruajtjen e shëndetit të njerëzve në detëra
- IMGD - organizata ndërkombëtare e transporti detar
- AND - rregullat Evropiane për TMRR brenda kufijve në rrugët lundruese
- ICAO - instruksionet teknike për siguri në TMRR në ajër
- IATA - rregullat teknike mbi TMRR në komunikacionin ajror
- UPU - federata botërore në komunikacionin postar.



Fig.4.14.Llojet e marrëveshjeve për transportin e materieve të rrezikshme sipas llojit të transportit^[18]

4.1.2.Klasifikimi bazë i materieve të rrezikshme

Klasifikimi i materieve të rrezikshme është bërë në bazë të rregullave ndërkombëtare që rregullojnë përdorimin e tyre , transportin , deponimin dhe kontrollin. Në këtë marrëveshje janë të përfshira afër 50.000 materie të rrezikshme të shpërndara në 9 klasa.

Klasa	Emërtimi
Klasa 1	Substancat dhe artikujt eksplodues
Klasa 2	Gazrat
Klasa 3	Materiet e ndezshme të lëngëta
Klasa 4.1	Materiet e ndezshme të ngurta
Klasa 4.2	Substancat që mund të vetëndizen,
Klasa 4.3	Substancat që në kontakt me ujin krijojnë gazra të ndezshme
Klasa 5.1	Substancat oksiduese
Klasa 5.2	Peroksidet organike
Klasa 6.1	Peroksidet organike
Klasa 6.2	Substancat infektive
Klasa 7	Materiet radioaktive
Klasa 8	Substancat korroduese
Klasa 9	Substancat dhe artikujt e tjerë të rrezikshëm

Fig.4.15.Klasifikimi i materieve të rrezikshme sipas rregulloreve ndërkombëtare^[16]

1.Klasa e parë: Substancat dhe artikujt të ndryshëm eksplozues

Eksplodivët si të tillë janë komponime të cilat nëse nxiten ose provokohen nga ndonjë faktor nga mjedisi i jashtëm si: një goditje, fërkim apo nxehje ose ndezje e inicuar atëherë në pikëpamje të natyrës kimike shumë shpejt mund të ndryshojnë dhe emitojnë një sasi të madhe të nxehtësisë që ka mundësi të manifestohet si eksplozim.

Sipas ADR kjo klasë ka këto divizione:

Divizioni 1.1: Substancat dhe artikujt, që kanë një masë eksplozive të rrezikshme;

Divizioni 1.2: Substancat dhe artikujt të cilat kanë një rrezikshmëri të projektuar dhe që nuk është e thënë që të shkaktojnë eksplozime masive;

Divizioni 1.3: Substancat dhe artikujt të cilat kanë rrezik nga zjarri dhe kanë rrezik të vogël për shpërthim ose projektim;

Divizioni 1.4: Substancat dhe artikujt të cilat paraqesin vetëm një rrezik të vogël për eksplozim;

Divizioni 1.5: Substanca jo të ndjeshme që kanë një masë të madhe eksplozive;

Divizioni 1.6: Artikuj jo sensitive të cilat nuk kanë fare masë eksplozive të rrezikshme.



Fig.4.16.Llojet e eksplozivëve^[16]

Eksplodivët janë substanca apo materie që në bazë të klasifikimit janë futur në klasën e parë. Substanca eksplozive i quajmë të gjitha ato materiale të ngurta apo të lëngëta apo të dyja së bashku që janë në gjendje të zhvillojnë një reaksion kimik duke prodhuar gaz dhe shtypje në një temperaturë të lartë.

Eksplodivët kanë aftësi (potencial) të çlirojnë energji të menjëhershme nga gjendja e ngurtë apo e lëngët në gaz duke krijuar një masë të madhe energjie.

Eksplozivët prodhojnë vetë oksigjen dhe për këtë arsye nuk kanë nevojë për burim të jashtëm për të mbështetur zjarrin. Varësisht nga mënyra me të cilën bëhet aktivizimi i energjisë bëhet edhe zbërthimi i materieve eksplozive edhe atë në katër mënyra:

- *Eksplozive deflagrante - Bëjnë pjesë: baruti i zi dhe baruti pak tymues*
- *Eksplozivët e nxitjes - Siç janë: nitroglicerina, dinamiti, tritol, trinitrotuol dhe të tjera*
- *Eksplozive të sigurt - Përfaqësues i të cilit është amonium nitrati me shtesa të caktuara*
- *Eksplozivët initiale ose detonatorë - Siç janë: fulminati i zhivës, acid i plumbit etj.*

2.Klasa e dytë: Gazet e ndezshme

Sipas ADR-së, gazrat ndahen në:

- *Divizioni 2.1: Gazet e ndezshme, që marrin zjarr p.sh. Propani*
- *Divizioni 2.2: Gazet jo shumë të ndezshme, si nitrogjeni*
- *Divizioni 2.3: Gazet shumë toksike që kanë veti shumë helmuese, si Klorina.*



Fig.4.17.Klasa e dytë e ndarë në divizione^[16]

Gazet kanë mundësinë të jenë të rrezikshme për arsye të natyrës së tyre kimike.

Gazet shumë toksikë - Gazi toksik dhe më vdekjeprurës, si Klorina.

Gazet zjarrmarrës të shpejtë - Gazet zjarrmarrës apo të djegshëm, si propani dhe butani.

Gazet oksidues apo ndezës - Gazet oksidues, si oksigjeni.

Presionet që i ndodhin gazeve mbrenda një bombole mund të kalojnë 250 bar (200 bar = 3000 psi). Për arsye të presioneve kaq të larta në një bombole të gazit, ato kërkojnë trajtim me kujdes. Egzistojnë mundësitë që gazet të kenë edhe një rrezikshmëri sekondare përveç atyre rrezikshmërive kryesore, si klorina e cila është helmuese dhe korrozive.

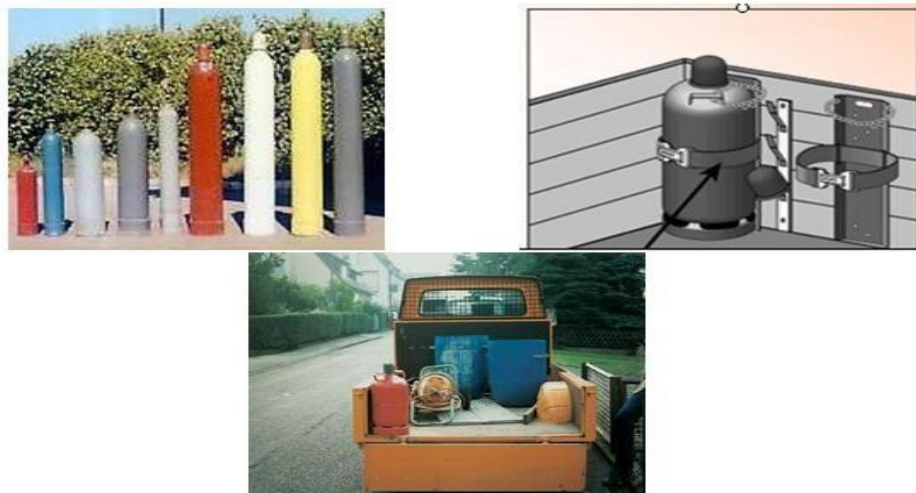


Fig.4.18. Forma e bombolave dhe sigurimi i tyre gjatë transportit^[16]



Fig.4.19. Gypi për lirim e gazit dhe autocitern për transport gazi^[16]

3.Klasa e tretë: Substancat e lëngshme me mundësi të ndezshme

Materiet e lëngshme janë substanca apo komponime të cilat në një temperatur deri në 20°C janë në gjendje të lëngët, ndërsa në temperaturën 50°C janë avuj me shtypje deri në 300 kPa (3 bar).



Fig.4.20.Materiet e ndezshme të lëngëta^[16]

Lëngjet e ndezshme ndahen në tri divizione, dhe këto përcaktohen në vartësi me pikën e tyre ndezëse:

- Divizioni 3.1: Me pikë të ulët të ndezjes (-18°C)
- Divizioni 3.2: Me pikë të mesme të ndezëse (prej -18°C deri në 23°C)
- Divizioni 3.3: Me pikë të lartë të ndezjes (prej 23°C deri 61°C).

Lëngje zjarrmarrëse do të thotë se janë lëngje që kanë mundësi të marrin zjarr. Lëngjet jozjarrmarrëse nuk digjen.

Sipas ADR-it, lëngjet zjarrmarrës kanë simbolin e një zjarri të bardhë apo të zi në një etiketë të kuqe. Lëngjet zjarrmarrës përbëjnë rreth 50% të të gjitha materieve më rrezikshmëri që transportohen.

Lëngjet zjarrmarrës janë të rrezikshëm pasi që kur lëngu përzihet me ajrin shkaktohet një avull, avulli mbi lëng që do të marrë zjarr nëse ndizet. Shumica e lëngjeve zjarrmarrës janë produkte me bazë naftë (benzinë, diesel, vajguri) ose me bazë alkoolike (metanol, aceton etj.). Produktet e naftës nuk përzihen me ujë, prandaj nëse hidhet ujë, në zjarr kjo vetëm se do të shpërndajë flakët.

4.Klasa e katërtë: Materiet e ngurta ndezëse

Kjo klasë e këtyre materieve të rrezikshme për shkak të cilësive të ndryshme të substancave zjarrmarrëse që ka dallohet prej klasave tjera. Të gjitha substancat në të gjitha ndarjet e klasës së katërtë mund të digjen me shumë lehtësi dhe disa kanë prirje edhe të shpërthejnë lehtë po ashtu me raste mund edhe të vetë ndizen.



Fig.4.21.Llojet e tabelave që simbolizojnë materiet e ngurta ndezëse^[16]

Transportimi i materieve të rrezikshme të kësaj klase bëhet pothuajse nga çdo vend me teknologji sado pak të zhvilluar. Mirëpo gjatë transportimit duhet të ketë kujdes që të mos ketë kontakt me ambientin për shkak të mundësisë së shndërrimit të kësaj materie në materie eksplozuese, toksike si dhe korroduese.

Klasa e 4-të e ka materien në gjendje të ngurtë, të imtësuar në formë të pluhurit. Dallohet prej materieve tjera për kah vetitë fizike dhe kimike. Kjo klasë ndahet në tri nënklasë.

Substancat në të gjitha nënklasat digjen me lehtësi dhe disa kanë prirje edhe të shpërthejnë po ashtu mundën edhe të vetëndizen. Nëse këto substanca nuk kontrollohen ndaj temperaturës ato mund të fillojnë të shpërbëhen me shpejtësi dhe mund të shkaktojnë shpërthimin e gjithë ngarkesës gjatë transportit. Temperatura në të cilën fillon të ndodhë një gjë e tillë njihet si temperaturë vetënxitëse e shpërbërjes.

5.Klasa e pestë: Substancat oksiduese dhe peroksidet organike

Klasa e pestë ka edhe dy ndarje tjera, ku secila prej tyre ka një etiketë të verdhë si dhe me simbolin e një O të zezë, ku edhe del flakë.



Fig.4.22.Llojet e tabelave për klasen e pestë^[16]

Substancat oksiduese - janë gjithashtu edhe substanca të rrezikshme të cilat janë të pasura me oksigjen dhe ato mund të provokojnë zjarr nëse aktivizohen nga nxehësia.

Peroksidet organike - Janë substance apo komponime organike të cilat përmbajnë një strukturë bivalente O - O dhe mund të konsiderohen gjithashtu sikur derivate të peroksidit të hidrogjenit, ku një apo dy atome të hidrogjenit të zëvendësuar nga baza organike. Kështu që ka oksigjen dhe një përbërës organik mbrenda të njejtës substancë dhe ato marrin zjarr me shumë lehtësi, kjo do të thotë se ato nuk kanë nevojë për ndonjë burim të jashtëm oksigjeni apo karboni për t'i vënë zjarrin [13]. Lidhjet e oksigjenit janë nën presion të vazhdueshëm dhe shpërbëhen dhe reformohen me lehtësi, pra janë shumë të paqëndrueshëm. Ato janë shumë të ndjeshme ndaj nxehësisë dhe temperaturës së ambientit (përreth). Kur temperatura kalon një shkallë të caktuar, peroksidet organikë mund të reagojnë dhe ndizen apo të shpërthejnë vet.

Tabela më poshtë paraqet disa shembuj të materieve (komponimeve) që të gjitha kanë një karakteristike strukturore të përbashkët, ato të gjitha përmbajnë oksigjen. Megjithatë nuk është e domosdoshme që këto komponime të klasifikohen si oksidant dhe ndarja e tyre bëhet sipas sistemi të klasifikimit për materiet oksiduese.

Oksidet janë komponime të cilat janë mjaft të përhapura në natyrë në të gjitha elementet (përveç gazrave fisnike) formojnë okside.

6.Klasa e gjashtë: Substancat toksike dhe infektuese

Klasa e gjashtë ndahet në dy divizione si më poshtë:

- Divizioni 6.1 – Substancat Toksike, dhe
- Divizioni 6.2 – Substancat Infektive.



Fig.4.23.Llojet e tabelave qe simbolizojne klasen e gjashtë^[16]

Sipas marrëveshjes ADR këto substanca quhen infektuese atëhere kur përbëjnë mikroorganizma duke përfshirë bakteret, viruset, parazitët, këpurdhat ose kombinimin e hibrideve ose të mutantëve të cilat janë të njohura dhe për të cilat besohet se shkaktojnë sëmundje tek njeriu ose tek kafshët.

Materiet helmuese kanë ndikim shumë të madh në organizmin e njeriut duke dëmtuar ose penguar funksionet normale të organeve. Ne këtë rast pengohet zhvillimi normal i shëndetit të njeriut ku mund të vij deri te paraqitja e sëmundjeve të cilat mund të shpien deri në vdekje. Me fjalë të tjera të gjitha substancat e tilla që mirren përmes organeve respiratore ose përmes formave tjera shkaktojnë ose inicojnë një rrezik për shëndetin.

Substancat toksike dhe infektuese duhen transportuar në depozita të sigurta dhe të siguruara. Nëse konstatohet rrjedhje atëhere duhet njoftuar menjëherë.

Materialet toksike dhe në mënyrë të veçantë ato infektues, nëse rrjedhin do të shkaktonin dëm të madh në njërëz, në kafshe dhe mjedis. Për këtë arsye kërkohet paketim (amballazhim) i posaçëm për substancat infektuese.

Substancat toksike duhen veçuar nga materialet ushqimore (të njërëzve dhe të kafshëve). Kjo mund të realizohet duke përdorur ndarje të veçanta në një automjet ose automjete të veçanta për keto materie te rrezikshme.



Fig.4.24.Ruajtja dhe paketimi i materieve infektuese^[16]



Fig.4.25.Ambalazhet kur kemi të bëjmë me materie toksike^[16]

7.Klasa e shtatë: Substancat radioaktive

Substancat radioaktive në krahasim me materiet tjera të rrezikshme kanë një cilësi specifike sepse paraqesin rrezik edhe pse vet substanca është fizikisht e ndarë nga mjedisi, sepse emiton rrezatim jonik.



Fig.4.26.Tabela që simbolizon klasën e shtatë^[16]

Ka një gamë të gjërë të artikujve dhe materieve që mund të kategorizohen si produkte radioaktive. Fizikisht ato mund të jenë në formë të ngurtë, të lëngët apo të gaztë.

Radioaktiviteti si fenomen mund të shfaqet në mënyrë të natyrshme apo të shkaktohet nga njeriu dhe nuk mund të konstatohet nga nuhatja apo pamja. Për të kuptuar natyrën e produkteve radioaktive dhe rreziqet që paraqesin ato është e domosdoshme të mesohet për radioaktivitetin dhe vetitë e tij.

Izotopet e qëndrueshme që përbëjnë shumicën e materieve rreth nesh, kanë një rënditje (rregullim) të qëndrueshmë të nukleoneve, pothuajse gjithmonë numri të protoneve dhe neutroneve është i njëjtë. Në izotopet e paqëndrueshme bërthama ose është shumë e rëndë dhe e ndryshueshme ose ka një rënditje të paqëndrueshme.

Izotopet e paqëndrueshme do të tentojnë gjithmonë, të bëhen të qëndrueshme duke emetuar (lëshuar) një lloj rrezatimi. Prandaj një izotop i paqëndrueshëm do të njihet si radioaktiv.

8.Klasa e tetë: Substancat korroduese

Substancat korroduese janë ato substanca të cilat kur vijnë në kontakt me substancat tjera ose me organizmin e gjallë shkaktojnë dëmtimin apo asgjësimin e tyre.



Fig.4.27.Tabela që simbolizon klasën e tetë^[16]

Këto janë substanca që mund të dëmtojnë qelizat e gjalla, indet apo materiale të ndryshme. Tabelat të cilat janë paralajmërues të rrezikshmërisë (etiketat) janë të ndara në dy gjysma. Gjysma e sipërme është e bardhë me një figurë të zezë që tregon efektin mbi qëniet e gjalla dhe materiet, ndërsa gjysma e poshtme është e zezë [27]. Shembuj të materialeve korozive janë acidet dhe alkalidet.

Ndër acidet më të njohura janë:

- sulfurik
- nitrik

- hidroklorik.

Ndër alkalidet më të njohura janë:

- soda kaustike (hidroksid sodiumi)
- karbonat sodiumi.

Në bazë të shkallës së rrezikshmërisë dhe forcës reaguese materiet korozive ndahen në tri grupe:

- Materie të forta korozive
- Materie korozive
- Materie të dobëta korozive.

Në grupen e parë (a) bëjnë pjesë materiet që më pak se 3 minuta shkatërrojnë tërësisht lëkurën e njeriut, ndërsa në grupin (c) bëjnë pjesë materiet të cilat reagojnë pas një kohe të gjatë që mund të shkatërrojnë pjesë metalike. Disa gjërryes kanë dhe rrezikshmëri të tjera (toksike apo djegëse), si p.sh, bromi është toksik, dhe acidi nitrik i fortë është djegës. Gjërryes të tjerë krijojnë reaksione dhe prodhojnë nënprodukte me rrezikshmëri si p.sh, soda kaustike bën reaksion me aluminin dhe çliron hidrogjen.

Korozivët mund të transportohen në formë të ngurtë apo të lëngët dhe mund të jenë shumë veprues ndaj materieve të caktuara. Kjo mund të dëmtojë materialin në atë shkallë sa ta bëjë atë të papërdorshëm dhe në proces të krijoj substanca të reja.

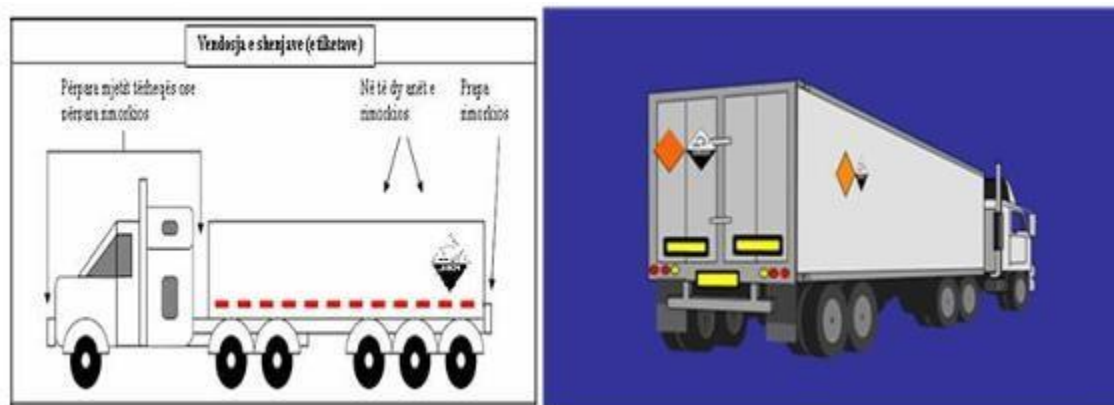


Fig.4.28.Tabela që simbolizojnë rrezikshmërinë e një mjeti transportues^[16]

Menyra e vendosjes se shenjave	
Sakte	Jo sakte
	

Fig.4.29.Mënyra e vendosjes së shenjave^[16]

9.Klasa e nëntë: Substancat e rrezikshme të ndryshme

Klasa e nëntë përfshin një numër të madh kontaktesh me materiet e ndryshme të substancave të rrezikshme.

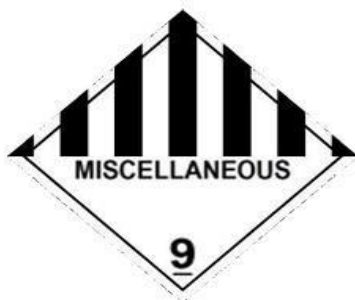


Fig.4.30.Tabela që simbolizon klasën e nëntë^[16]

Klasifikimi vlen për substancat që nuk i përkasin asnjë nga klasat e tjera ku ato janë:

- *Materie të cilat lirojnë gazra toksik kur vijnë në kontakt me ujë apo me ajër*
- *Materie toksike*
- *Materie ekotoksike*
- *Materie të cilat pas deponimit mund t'i dëmtojnë materiet tjera.*

Klasa e nëntë përfshinë një gamë të gjerë substancash dhe ato ndryshojnë në rrezikshmërinë e tyre. Janë materie të rrezikshme për të gjithë pjesëmarrësit në komunikacion, për njerëzimin dhe mjedisin.

Pra, janë ato substanca që nuk mund të klasifikohen prej klasës së 1-rë deri atë të 8-të.
Shembuj të substancave të klasës 9 mund të jenë:

- *Materialet e magnetizuara*
- *Azbesti*
- *Oksidi i Karbonit (IV), i ngurtë (i thatë)*
- *Ditonati i Zinkut*
- *Pajisja e mjetit për transport (jastëkët e rrezatuar, rripat e sigurisë)*
- *Mikroorganizmat gjenetik të ndryshueshëm, etj.*

5.STUDIM RASTI, KOMPANIA “LENITA TRANSPORT” SH.P.K

5.1.Hyrje

Ky kapitull paraqet një analizë të detajuar të zhvillimit historik, organizativ dhe operativ të kompanisë LENITA, nga themelimi i saj në vitin 1995 deri në aktivitetet e sotme në transport ndërkombëtar, ndërtim dhe prodhim. Përfshihen gjithashtu teknologjitë moderne të monitorimit, transformimi organizativ, rregullat profesionale të menaxhimit të transportit dhe rregullat e sigurisë që shoferët duhet të respektojnë në trafikun rrugor ndërkombëtar. Kjo kompani gjendet në qytetin e Shtimes, në adresën, rruga “Komandant Kumanova” nr. 141.

5.2.Historiku i kompanisë transportuese “LENITA TRANSPORT” SH.P.K.

Kompania transportuese “LENITA TRANSPORT” SH.P.K. është formuar në vitin 1995 dhe merret kryesisht me transportin ndërkombëtar dhe logjistikën e mallrave. Për tu ofruar klientëve një shërbim cilësor, kompania është mjaftë e kujdesshme në korrektësinë dhe cilësinë e transportit. Flota kryesore ndodhet në komunën e Shtimes, e cila është përbërë nga gjithsej 23 kamionë dhe atë:

- Kamionë Mercedes-Benz: 7 copë
- Kamionë MAN: 8 copë
- Kamionë Daf: 3 copë
- Kamionë Volvo: 3 copë
- Kamionë Iveco: 2 copë.



Fig.5.1.Flota e mjeteve transportuese e kompanisë LENITA Sh.P.K.^[9]

Kompania ka kamion më teknologji të avancuar të pajisur më sistemin GPS gjë që mundëson menaxhimin më të lehtë të procesit të transportit. Synimi i kompanisë është rritja e kapaciteteve transportuese, ofrimi i kushteve më të mira, lidhja e kontratave më kompani ndërkombëtare duke bërë bashkpunime në këtë fushë, transporti ndërkombëtar (import - eksport) i mallrave edhe me metoda tjera transportuese. Deri tani kemi realizuar transporte rrugore të mallrave në shtete të ndryshme, kryesisht në shtetin e Turqisë.

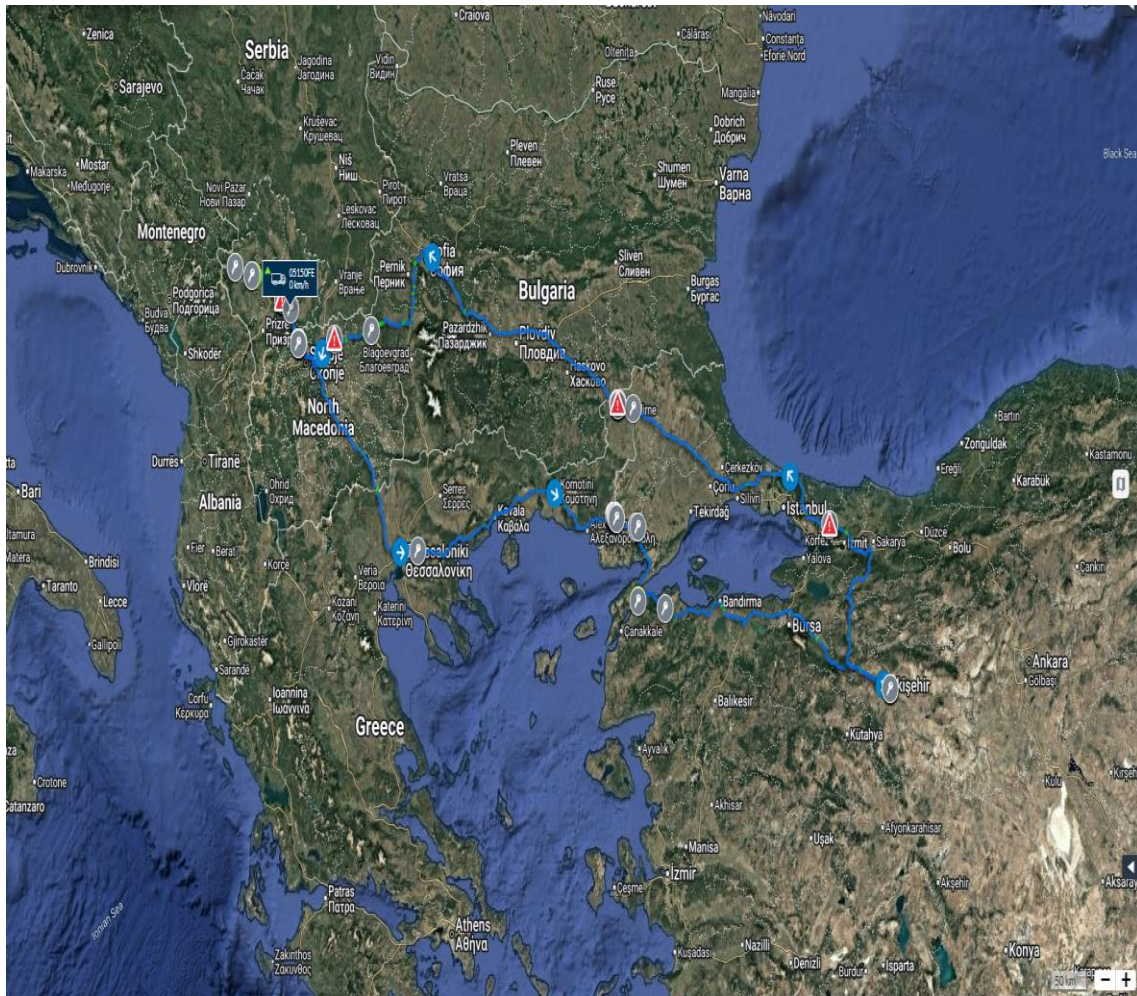


Fig.5.2.Rrugëtimi gjatë procesit transportues (vajtje-ardhje)^[9]

5.3.Kontraktimi i transportit dhe përgatitja teknologjike

Kompania “LENITA TRANSPORT” SH.P.K. është e fokusuar në klientë të përhershëm d.m.th partner, kështu që bëhet një biznes me një përdorues afatgjatë të shërbimit të kompanisë. Pas kontraktimit të transportit, vozitësi merr një urdhër pune sipas të cilit mund të vazhdohet me ekzekutimin e urdhërit të marrë për ngarkimin e mallit.

(Lloji i transportit)				
LENITA SH.P.K				
(Titulli, emri dhe mbiemri, selia dhe adresa e pronarit të automjetit)				
Shtime 21.04.2026				
(vendi, data muaji e viti i dërrjes së urdhëroshkruar)				
SERIA C				
URDHËR UDHËTIMI Nr.				
PËR AUTOMJETET MOTORIKE TË RËNDA				
Emri dhe mbiemri i shoferit QAMIL ABASI				
Emri dhe mbiemri i anëtarëve tjerë të ekipit				
Relacioni SHTIME - KOSOVË - GJERHANI - KOSOVË				
(V.V.)				
(Nënshtetësi i personit të autorizuar)				
Marka dhe tipi i automjetit	Pesha e lejuar e barijes	Pesha e auto. të zbrazët	Nr. i regjistrimit	Vendi i regjistrimit i automjetit
Volvo	8328	9672	05-508 HC	Shtime
Shenja (regjistrimi) i riemerkios	Pesha barije (tona)	Pesha e auto. të zbrazët	Nr. i regjistrimit	Vendi i regjistrimit i automjetit
Shimilz	6656	32344	05-641 TA	Shtime
VËRTETIMI PËR RREGULLSINË E AUTOMJETIT PËR VOZITJE				
Vërtetimi për kryerjen e kontrollit të rregullsisë teknike nr. _____ prej _____ deri _____				
Kam pranuar automjetin pa i pa të metat		Automjeti është teknikut në rregull për vozitje		
(Nënshtetësi i vozitësit)		(Nënshtetësi i personit të autorizuar për rregullat teknike të automjetit)		
Numri i letë ngarkesës, gjegjësisht dokumentave për barijen e mallit				

Dhëna e karburantit		Lloji i karburantit dhe vunit	Lit.	Kg.	Nënshtetësi
Data	Vendi				
21.04.2026	Kosovë	DIESEL	720	5902	
Konsumimi		Sipas acuasës			
		Reale			
		+ -			

MBAJTTJA PËR SHKAQË TEKNIKE					
Data	Vendi	Punitoria	Lloji i prishjes	Mbajtja e orëve	Nënshtetësi

VËRTETIMI	

Fig.5.3.Urdhër i punës për transport^[9]

Në këtë dokument shënohen të dhënat e nevojshme lidhur me punën ditore të mjetit transportues si dhe të dhënat teknike në lidhje me mjetin transportues. Pas përfundimit të punës ky dokument evidentohet dhe ruhet në arkivat e Kompanisë.

5.4.Përgatitja e kamionit para nisjes

Para nisjes së kamionit për të kryer procesin transportues sipas urdhërit të dhënë, kontrollohet kamioni nëse është në gjendje të rregullt teknike dhe i gatshëm për transport. Gjithashtu kontrollohet edhe gjysmërimorkio nëse ka ndonjë defekt (pjesë të grisura të pëlhurës në gjysmërimorkio apo të ngjashme). Pasi që vozitësi i kamionit e konstaton se kamioni është gati për transport, ai vazhdon punën sipas urdhërit të punës të cilin e ka marrë nga menaxhmenti.



Fig.5.4.Përgatitja e kamionit për transport^[9]

5.5.Kalkulimi i numrit të nevojshëm të paletave për rastin e studimit

Në një rast të studimit të kompanisë Lenita Sh.P.K., ne kemi llogaritur sipas të dhënave të një rasti të realizimit të transportit, sipas kërkesës nga porositësi i mallit jashtë Kosovës, ku transportohen $T_r = 26$ [ton/ditë] mall, në paleta në peshë prej $t_{rp} = 1100$ [kg/palet] dhe koha e kthimit të paletave është $O_p = ?$ [ditë]. Në këtë rast, caktohet numri i nevojshëm i paletave $P_p = ?$ [copë].

$$P_p = \frac{T_r}{t_{rp}} \cdot O_p = \frac{26}{1.1} \cdot 6 = 142 \text{ [copa paleta]}$$

Ku janë:

P_p – numri i nevojshëm i paletave,

T_r – sasia e mallrave ne dispozicion [t],

t_{rp} – pesha e mallit në një paletë [t],

O_p – kthimi i paletës (ditë ose orë).

Kthimi i paletës nënkuptohet koha e kaluar prej momentit të formimit të paletës deri te përsëritja e ardhshme e formimit të paletës (formimi i paletës tjetër).

$$O_p = \frac{1}{24} \cdot [t_{tot} + t_{pr} + t_{iza}] + t_{rz}$$

$$O_p = \frac{1}{24} \cdot \left[\frac{14}{60} + 13.14 + 2.18 \right] + 5 = 5.63 \approx 6 \text{ ditë}$$

$$t_{ot} = t_{dov} + t_{man} = 6 + 8 = 14 \text{ [min]}$$

$$t_{izd} = t_{mn} + t_{odv} = 2 \text{ (h)} + 11 \text{ (min)} = 2 \text{ (h)} + \frac{11}{60} \text{ (h)} = 2 \text{ (h)} + 0.18 \text{ (h)} = 2.18 \text{ (h)}$$

t_{ot} - koha prej momentit të ngarkimit të mallit në paletë deri te momenti i dërgimit të paletës njësi

$t_{dov} = 6 \text{ [min]}$ - koha gjatë bartjes së paletës njësi,

$t_{man} = 8 \text{ [min]}$ - koha prej përfundimit të momentit të bartjes deri te momenti i dërgimit,

$t_{rz} = 5 \text{ [ditë]}$ - koha e tërësishme e shkëmbimit (ndërrimit) të paletës

$t_{mn} = 2 \text{ [orë]}$ - koha e manipulimit të mallit në stacionet e përcaktuara

$t_{odv} = 11 \text{ [min]}$ - koha në largim të shfrytëzuesit të transportit

Koha e transportit të mallit t_{pr} llogaritet në bazë të gjatësisë së rrugës L dhe shpejtësisë komerciale të mjetit transportues V_k sipas shprehjes:

$$t_{pr} = \frac{L}{V_k} \text{ [h]}, \text{ ku } L = L_{tov} + L_{pr}$$

$$t_{pr} = \frac{L}{V_k} = \frac{L_{tov} + L_{pr}}{V_k} = \frac{854 \text{ km} + 0.045 \text{ km}}{65 \text{ km/h}} = \frac{854.045}{65} = 13.14 \text{ [h]}$$

L_{tov} – gjatësia e rrugës gjatë së cilës paleta është e ngarkuar,

L_{pr} – gjatësia e rrugës gjatë së cilës paleta kalon e zbrazët.

5.5.1. Shpenzimet për furnizim me paleta

Gjatë kalkulimit është shfrytëzuar vetëm një kamion për transport.

Të dhënat tjera janë:

- Çmimi i paletave për njësi është $C_p = 4.0 \text{ [Euro/paletë]}$,
- $N = T_r = 26 \text{ [ton/dite]}$,
- $T_{kp} = O_p = 6 \text{ [dite]}$,
- koeficienti i rritjes së numrit të paletave të paletat e drurit $I_k = 1.1$

$$C = \frac{N \cdot T_{kp}}{G_p} \cdot C_p \cdot I_k \text{ [Euro]}$$

$$C = \frac{N \cdot T_{kp}}{G_p} \cdot C_p \cdot I_k = \frac{26 \cdot 1 \cdot 6}{1} \cdot 4 \cdot 1.1 = 686.4 \text{ [Euro]}$$

5.5.2.Koha e tërësishme e operacioneve punuese të pirunjerit

Ky parametër llogaritet sipas formulës së mëposhtme dhe të dhënave më poshtë:

$$T_{op} = T_1 + T_2 + T_3 + T_4 = 15 \text{ [min]}$$

Ku janë:

$T_1 = 4 \text{ [min]}$ – koha e ngarkimit të paletës njësi me mall,

$T_2 = 3 \text{ [min]}$ – koha e nevojshme prej vendit të ngarkimit deri të vendi i vendosjes së paletës në kamion,

$T_3 = 3 \text{ [min]}$ – koha e nevojshme e renditjes, radhitjes së paletës në kamion,

$T_4 = 5 \text{ [min]}$ – koha e nevojshme për mbushjen e pirunjerit me karburant.

5.5.3.Llogaritja e numrit te pirunjerëve në ndërrimin prej 8 orëve

Përcaktimi i numrit të nevojshëm të pirunjerëve varet nga:

- Sasia ditore e mallit që do të ngarkohet
- Shkallës së shfrytëzimit të pirunjerit
- Distancës së ngritjes për ngarkim-shkarkim
- Distancës së bartjes.

Llogaritja e numrit të pirunjerëve për një ndërrim prej 8 orëve, caktohet nga shprehja:

$$N_{pir} = \frac{Q}{\frac{60 \cdot 8}{T_{op}} \cdot A} \text{ [copë]}$$

$$N_{pir} = \frac{Q}{\frac{60 \cdot 8}{T_{op}} \cdot A} = \frac{26}{\frac{60 \cdot 8}{15} \cdot 1} = 0.81 \approx 1 \text{ [pirunjerë]}$$

5.6.Ngarkimi dërgesës për transport

Me mbërritjen në vendin e ngarkimit, malli është i ngarkuar në paleta. Më pastaj, shoferi është i obliguar që ta kontrolloj llojin dhe sasinë e mallit d.m.th. nëse malli është i njëjti sipas dokumentacionit për transport. Duke e përcaktuar korrektësinë e materialit të përmendur me parë, mund të vazhdohet më procesin e ngarkimit të ngarkesës. Paletat në të cilat është vendosur janë siguruar mirë të rrethuara më karton në pjesën fundore si dhe më shirit plastik.



Fig.5.5.Procesi i ngarkimit të dërgesës^[9]

5.7.Transporti nga pika e nisjes deri te destinacioni final

Pas përfundimit të ngarkimit në qytetin e Edime, në Turqi, shoferi lëvizë në drejtim të pikës së shkarkimit në qytetin e Shtimes, në Kosovë. Gjatë gjithë rrugës së transportit, pwrmes GPS-it mund të shihet saktë vendndodhja e automjetit të ngarkuar dhe të vlerësohet nëse transporti është duke u kryer ne itinerarin e dëshiruar.

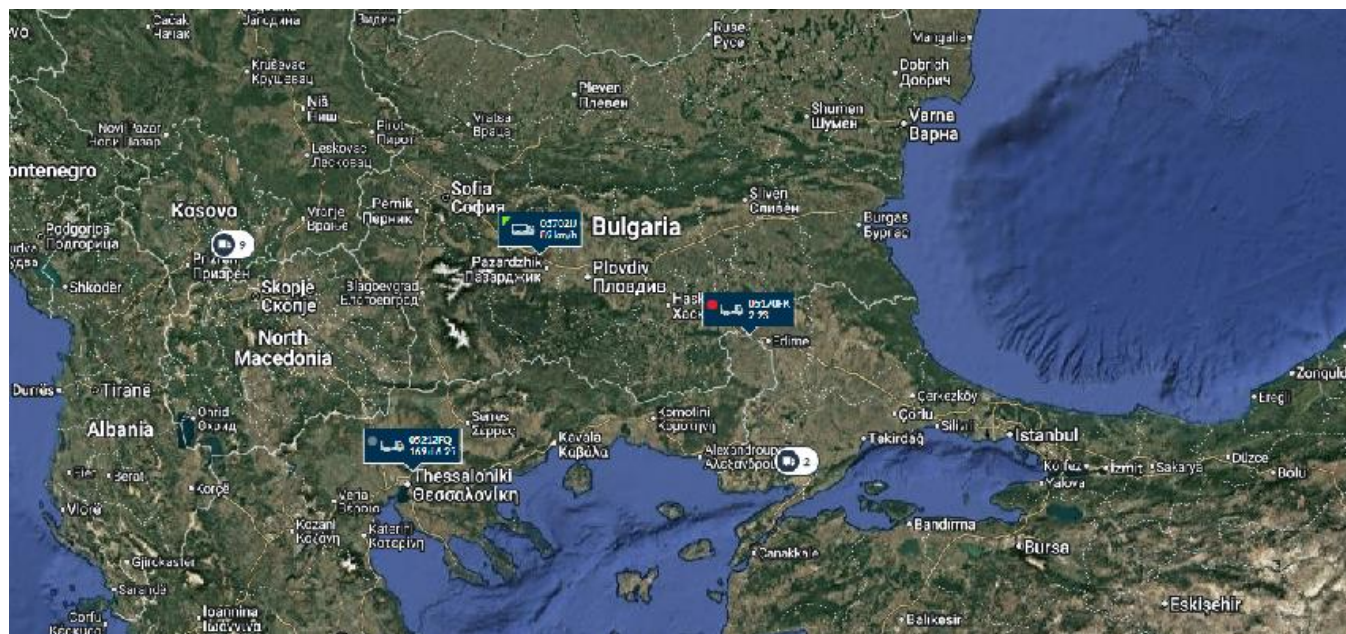


Fig.5.6.Rrugëtimi dhe vendndodhja e automjetit^[9]

5.8.Shkarkimi dhe dorëzimi i ngarkesave

Pasi që shoferi arrin në vendin e shkarkimit në qytetin e Shtimes, ai e njofton menaxherin e ndërmarrjes se ka mbërritur në vendin e destinacionit. Përcaktohet nëse ka mbërritur në vendin e saktë të shkarkimit, nëse është lloji dhe sasia e saktë e mallit dhe nëse ka pasur ndonjë dëm gjatë transportit. Pasi të konfirmohet korrektësia në mallin e transportuar dhe dokumentacionit përkatës, mund të vazhdohet më procesin e shkarkimit të mallit.

5.9.Faturimi për shërbimet e transportit

Pas përfundimit të procesit transportues, ndërmarrja transportuese “LENITA TRANSPORT” SH.P.K. lëshon një faturë për transportin e mallit në rrugë për relacionin Turqi – Kosovë.

**FATURE**

26-SHV04-001-290

"LENITA " SH.P.K.
 Adresa: RR.KOMANDANT KUMANOVA-SHTIME
 NUI:810144577 - TVSH: 330396897
 Phone: +38344918818 , +38349761177
 Email: lenita.shpk@gmail.com
 ProCredit Bank: 1175005148000135
 IBAN: XK05 - SWIFT CODE: MBK0XKPRXXX

Bleresi:**X company**

Adresa: P.N

Qyteti:

Numri unik: -

Data fatura	Kushtet	Data e skadimit	User	Referenca	Referenti juaj	Lokacioni
06.05.2026		06.05.2026	Admin	OD-166/2026		001

No	Kodi	Emertimi	Sasia	Njesia	Cmimi pa TVSH	Rabati %	TVSH %	Cmimi me TVSH	Vlera me TVSH
1	SHERBIME TRANSPORTI	Sherbime Transporti	1.00	Copë	2,600.00	0.00	0.00	2,600.00	2,600.00
Normat Tatimore		Baza	TVSH	Vlera	Vlera para zbritjes: 2,600.00				
TVSH e llogaritur 0%		2,600.00	0.00	2,600.00	Rabati : 0.00				
TVSH e llogaritur 8%		0.00	0.00	0.00	Vlera pa TVSH : 2,600.00				
TVSH e llogaritur 18%		0.00	0.00	0.00	TVSH : 0.00				
					Vlera per pagese: 2,600.00 EUR				
					Pagesa: 0.00				
					Mbetja: 2,600.00				

Faturroi:

Dergoi:

Pranoi:

Ju lutem që gjate pageses të shenohet dhe numri fatures. Faleminderit për bashkpunimin dhe besimin tuaj!
 Në rast të mos pagesës së faturës sipas afatit të paraparë, kompania Lenita SH.P.K do të shfrytëzojë të drejtën e saj që të aplikoj masat në bazë të ligjit për procedurat përmbareme të ligjit në fuqi NR. 04/L-139.

Programi i implementuar nga Pro-Data sh.p.k. www.prodata-ks.comFig.5.7.Fatura e shërbimeve të transportit^[9]

6.REKOMANDIMET DHE PËRFUNDIMET

6.1.Rekomandime për përmirësimin e transportit të mallrave

Në bazë të analizës së sfidave dhe perspektivave të transportit të mallrave, përmirësimi i këtij sektori kërkon një qasje gjithëpërfshirëse, të koordinuar dhe të orientuar drejt qëndrueshmërisë, efikasitetit dhe inovacionit teknologjik.

Në rekomandimet kryesore rreth përmirësimit të kushteve për transportin e mallrave do t'i grumbulloja në pikat si më poshtë:

1. Modernizimi dhe zhvillimi i infrastrukturës transportuese
2. Zhvillimi i transportit multimodal dhe intermodal
3. Digjitalizimi dhe përdorimi i teknologjive inteligjente
4. Përmirësimi i kuadrit ligjor dhe institucional
5. Orientimi drejt transportit të qëndrueshëm dhe ekologjik
6. Zhvillimi i burimet njerëzore dhe profesionalizimit
7. Forcimi i bashkëpunimit publiko–privat dhe rajonal.

Modernizimi dhe zhvillimi i infrastrukturës transportuese. Në këtë pikë, investimet strategjike në infrastrukturën rrugore, hekurudhore, portuale dhe intermodale janë thelbësore për rritjen e kapacitetit transportues dhe uljen e kostove operative. Ndërtimi i terminaleve logjistike dhe qendrave intermodale, do të mundësojë integrimin më efikas të mënyrave të ndryshme të transportit.

Zhvillimi i transportit multimodal dhe intermodal. Nxitja e përdorimit të transportit multimodal (rrugor–hekurudhor–detar) kontribuon në rritjen e efikasitetit logjistik dhe reduktimin e ndikimit mjedisor. Politikat shtetërore duhet të mbështesin kalimin e një pjese të transportit të mallrave nga rruga drejt hekurudhës dhe transportit detar. Kjo do të mundësojë po ashtu edhe zhvillimin e mëtutjeshëm jo vetëm të transportit të vendit por edhe zhvillimin e ekonomisë së vendit.

Digjitalizimi dhe përdorimi i teknologjive inteligjente. Implementimi i sistemeve digjitale për menaxhimin e flotës, gjurmimin e mallrave (GPS, RFID), dokumentacionin elektronik dhe platformat logjistike inteligjente, do të përmirësonin transparencën, sigurinë dhe shpejtësinë e transportit.

Përmirësimi i kuadrit ligjor dhe institucional. Harmonizimi i legjislacionit me standardet ndërkombëtare dhe evropiane, thjeshtësimi i procedurave doganore dhe administrative, si dhe forcimi i institucioneve mbikëqyrëse, do të ndikojnë pozitivisht në funksionimin e tregut të transportit e kjo do të ndikojë po ashtu edhe në zhvillimin e vendit.

Orientimi drejt transportit të qëndrueshëm dhe ekologjik. Promovimi i automjeteve me emetime të ulëta, përdorimi i karburanteve alternative, si dhe aplikimi i standardeve mjedisore (Euro, ESG) janë të domosdoshme për reduktimin e ndotjes dhe përmbushjen e objektivave të zhvillimit të qëndrueshëm.

Zhvillimi i burimeve njerëzore dhe profesionalizimit. Sa i përket zhvillimit të burimeve njerëzore dhe profesionalizimit, theks të veçant do t'i kushtoja, investimit në arsim dhe trajnimeve profesionale e certifikimeve në fushën e logjistikës dhe transportit të cilat do ta rrisin kapacitetin menaxherial dhe teknik të sektorit, duke përmirësuar cilësinë e shërbimeve transportuese.

Forcimi i bashkëpunimit publiko–privat dhe rajonal. Partneritetet publike–private dhe bashkëpunimi rajonal në korridoret transportuese lehtësojnë financimin e projekteve të mëdha infrastrukturore dhe rrisin integrimin ekonomik ndërkufitar.

6.2.Përfundim

Transporti i mallrave përfaqëson një nga shtyllat kryesore të zhvillimit ekonomik, integritit tregtar dhe funksionimit efikas të zinxhirit të furnizimit në nivel kombëtar, rajonal dhe global.

Në kuadër të këtij punimi, kam analizuar rolin strategjik të transportit të mallrave, format kryesore të tij, si dhe sfidat strukturore, teknologjike dhe mjedisore me të cilat përballlet ky sektor në kushtet e ekonomisë moderne. Rezultatet e trajtuara tregojnë se sektori i transportit të mallrave përballlet me sfida të shumta, ndër të cilat veçohen infrastruktura e pamjaftueshme, kostot e larta operative, ndotja mjedisore, mungesa e integritit multimodal dhe digjitalizimit, si dhe harmonizimi i pamjaftueshëm i politikave transportuese. Këto sfida ndikojnë drejtpërdrejt në efikasitetin e transportit, konkurrueshmërinë ekonomike dhe qëndrueshmërinë afatgjate të sektorit. Megjithatë, perspektivat e zhvillimit të transportit të mallrave janë pozitive, veçanërisht përmes investimeve në infrastrukturë moderne, zgjerimit të transportit multimodal, aplikimit të teknologjive digjitale dhe inteligjente, si dhe orientimit drejt formave më ekologjike të transportit. Zbatimi i standardeve ndërkombëtare, përdorimi i sistemeve të menaxhimit inteligjent të trafikut dhe përfshirja e inovacionit logjistik paraqesin mundësi reale për rritjen e efikasitetit dhe uljen e ndikimit negativ në mjedis.

Në përfundim, transporti i mallrave mbetet një sektor dinamik dhe me rëndësi strategjike, i cili kërkon qasje të integruar ndërmjet politikave publike, sektorit privat dhe zhvillimit teknologjik. Përballja me sfidat aktuale dhe shfrytëzimi i perspektivave të ardhshme janë parakusht për ndërtimin e një sistemi transporti të qëndrueshëm, konkurrues dhe të përshtatur me kërkesat e ekonomisë bashkëkohore.

LITERATURA

- [1] Prof.Dr. Musli Bajraktari, “Teknologjia e transportit”, Prishtinë 2014.
- [2] Lube Postollov, Sllave Dimovski, “TEKNOLOGJIA E TRANSPORTIT RRUGOR”, Shkup 2011.
- [3] Referencë: Agjencioni për regjistrimin e bizneseve të Kosovës (ARBK).
- [4] Ligji i dokumentacionit për transport dhe mallra të Republikës së Kosovës, 04/L-179
- [5] www.atacarnet.com
- [6] www.oegjk.org
- [7] www.infrakos.com, Hekurudhat e Kosovës
- [8] www.wikipedia.org
- [9] Hulumtimet në kompaninë Lenita Sh.P.K.
- [10] Referencë: Agjencia e Statistikave të Kosovës (ASK)
- [11] Referencë: Administrata Tatimore e Kosovës (ATK)
- [12] Referencë: Banka Qendrore e Kosovës (BQK)
- [13] www.tir.com
- [14] Prof.Dr.Sc.Illir Doçi, “Shpedicioni ndërkombëtar”, Prishtinë 2012.
- [15] Prof.Dr.Sc.Illir Doçi, “Sistemet Informative të Operatorëve të Rrjetit”, Prishtinë 2014.
- [16] Reçkoska G., “Vetitë teknologjike të mallit gjatë transportit“, Ohër-Prishtinë, 2006.
- [17] ADR, “Marrëveshja Evropiane mbi Transportin Ndërkombëtar Rrugor të Mallrave të Rrezikshme”, Vëllimi I, Gjenevë, 2001.
- [18] ADR, “Marrëveshja Evropiane mbi Transportin Ndërkombëtar Rrugor të Mallrave të Rrezikshme”, Vëllimi II, Gjenevë, 2001.
- [19] Prof.Dr. Musli Bajraktari, “Mjetet transportuese në komunikacion”, Prishtinë 2007.
- [20] Materiale nga interneti.