

TRANSPORTATION OF GOODS WITH CONTAINER AND ITS PERSPECTIVES IN ALBANIAN PORTS

TRANSPORTI I MALLRAVE ME KONTEJNER DHE PERSPEKTIVAT NË PORTET SHQIPTARE

SHKELQIM SINANAJ, BLENARD XHAFERAJ

Departamenti i Shkencave Nautike, Universiteti "Ismail Qemali" Vlorë

Departamenti i Inxhinierise Mekanike dhe Navale, Universiteti "Ismail Qemali" Vlorë

sinanajsh@yahoo.it

AKTET V, 2: 271-276, 2012

PËRMBLEDHJE

Shqipëria është rikthyer të jetë ajo çka në të vërtetë gjithmonë ka qenë: një portë drejt Perëndimit.

Portet shqiptare tashmë janë të hapura për operatorët privatë vendas dhe të huaj, si për tranzitimin e mallrave, ashtu edhe për investime infrastrukturore. Teknologjitë e reja në transport tashmë nuk janë më të panjohura në Shqipëri. Kjo vlen të thuhet edhe për kontenierizimin, i cili ka prekur tashmë portet shqiptare. Portet shqiptare shumë shpejt kanë shanset të shndërrohen në porte transshipment. Për arritjen e një pozite të tillë kërkohet jo vetëm pozita e favorshme gjeografike, por edhe ngritja e një infrastrukture të përshtatshme, e domosdoshme si për терминалет portale, ashtu edhe për të gjithë rrjetin rrugor, hekurudhor dhe ajror. Kontenierizimi është një teknologji komplekse, në të cilën përfshihen shumë faktorë, të lidhur dhe të ndërvarur midis tyre. Me fjalë të tjera, ngritja e teknologjisë së kontenierizimit kërkon reformimin dhe ristrukturimin e të gjithë faktorëve pjesëmarrës.

Fjalë kyçe: kontejner, port, anije, teknologji, mallra.

SUMMARY

Albania has returned to be what in fact has always been: a gateway to the West. Albanian ports are already open to private operators as domestic and foreign for the transit of goods and investment in infrastructure. New technologies in transport are no longer unknown in Albania. This applies also to say containerization which has already affected the Albanian ports. Albanian ports soon have chances to become transshipment ports. To achieve such a position requires not only the favorable geographical position but also the establishment of an adequate infrastructure necessary for port terminals and for the entire road network, rail and air. Containerization is a complex technology, which includes many factors, related and interdependent between them. In other words, the rise of containerization technology requires reform and restructuring of all participants factors.

Key words: container, port, ships, technology, goods

1. HYRJE

Portet shqiptare për vetë pozitën gjeografike që zënë, sidomos kjo e theksuar për portin e Vlorës, shumë shpejt kanë shanset të shndërrohen në porte transshipment.

Arritja e këtij pozicioni kërkon jo vetëm pozitën e favorshme gjeografike, por në radhë të parë ngritjen e infrastrukturës së nevojshme si në терминалет portale, ashtu edhe në të gjithë rrjetin

rrugor dhe atë hekurudhor në brendësi të territorit. Kontenierizimi është një teknologji gjithëpërfshirëse, në të cilën futen shumë faktorë qoftë këta detarë të lidhur me терминалет portuale si portet, anijet, infrastrukturat përkatëse në shërbim të tyre etj., ashtu edhe faktorë të tjerë, si transporti rrugor, transporti hekurudhor, transporti ajror etj., faktorë lidhur me ata. Pra ngritja e teknologjisë së

kontejnerizimit në mënyrë të padiskutueshme kërkon pjesëmarrje të të gjithë faktorëve të transportit në vend.

Transporti i ngarkesave ka ecur në mënyrë konstante drejt shtimit të kapaciteteve dhe modernizimit të mjeteve transportuese dhe aksesoreve të ngarkim-shkarkimit. Rritja e rendimentit dhe ulja e vazhdueshme e kostove të përpunimit të mallrave ka qenë dhe mbetet një nga prioritetet e kompanive vepruese në fushën e transportit të mallrave.

Tema ka për qëllim të tregojë se transporti me kontejner ka filluar të jetë një nga transportet më efikas dhe më i sigurt me rrugë detare.

Portet shqiptare tashmë janë të hapur për operatorët privatë vendas dhe të huaj, si për tranzitimin e mallrave, ashtu edhe për investime infrastrukturore me synim rritjen e efikasitetit të porteve. Kjo vlen të thuhet edhe për kontejnerizimin i cili ka prekur tashmë portet shqiptare. Armatorët dhe sipërmarrësit e tjerë shqiptarë tashmë janë të njohur me atë dhe shumë shpejt do të investojnë për të vjelë të mirat dhe fitimet që ai premton.

2.MATERIALI DHE METODAT

Transporti detar është dominant në transportin botëror të mallrave. Ai dallohet nga dy karakteristika kryesore, që janë: shpejtësi e vogël e përpunimit të mallrave, por është shumë ekonomik. Zë një peshë prej 96% të transportit të përgjithshëm ndërkombëtar të mallrave që transportohen me rrugë detare, tokësore dhe ajrore të marra së bashku. Në Shqipëri transporti detar zë rreth 65% të tregtisë me jashtë. Vetë zhvillimi dhe hapja e vendit tonë me Perëndimin ka kushtëzuar mundësinë e mbërritjes së mallrave me rrugë detare.

Një hop i madh cilësor që i dha zhvillim këtij lloji transporti ishte sidomos standardizimi i vetë kontejnerëve duke bërë kështu të mundshëm ngarkimin e tyre në çdo mjet transporti. Standardizimi i kontejnerëve përfshin, si dimensionet e tyre, ashtu edhe peshën apo aksesoret e fiksimit, si edhe emërtimet e tyre.

Kontejneri më i përhapur është ai DIN EN ISO 6346, bëhet fjalë për një strukturë metalike në

formë paralelepiped, përmasat e të cilit janë vendosur në nivel ndërkombëtar në vitin 1967. Në pjesën ballore kontejneri ka dimensione 8 feet × 8 feet e 6" (244 cm × 259 cm), ai paraqitet aktualisht në dy versione në varësi të gjatësisë në 20 feet dhe 40 feet (610 cm dhe 1220 cm). Çdo kontejner është i numërtuar dhe regjistruar bazuar në formatin GGGG NNNNNN N, ku: 4 germa (nga të cilat 3 të parat i korrespondojnë inicialeve të kompanisë që i ka në pronë) – 6 numra – 1 numër (që quhet "check-degit" numri i kontrollit). Është pikërisht ky standard nga ka rrjedhur edhe vlerësimi i kapacitetit të ngarkesës të një anije kontejner në TEU (*Twenty-feet Equivalent Unit*). [2, 3]

Produktet	Mil. TEU
Rrëshirë sintetike	8.8
Tekstile	5.8
Ushqime jo të ngrira	5.7
Letër	4.8
Ushqime të ngrira (perime, fruta, vezë)	4.3
Produkte metalike	4.2
Mobilie	2
Prodhime të tjera	2.7
Produkte kimike	2.5
Pjese të mjeteve motorike	2.5
Produkte jo metalike	2
Produkte plastike	1.8
Pajisje dhe Makineri	1.7

Tabela 1. Grupet kryesore të ngarkesave që lëvizin sot me kontejner

Siç u përmend edhe më sipër, standardizimi i kontejnerëve përfshin jo vetëm dimensionet e tyre, por edhe vendet e kapjes dhe të fiksimit, në mjetet e ndryshme të transportit me anën e karelave ngritës, vinçave, autovinçave etj. Gjithashtu struktura dhe përforsimet në kontejner bëjnë të mundur stivimin e tyre, sipër njëri-tjetrit pa u dëmtuar si pasojë e peshës, në anije në kalatat portuale dhe sheshet e magazinimit.

Kontejnerët janë të pajisur me dy porta të cilat sigurojnë mbyllje hermetike dhe të sigurt. Ndoshta e meta më e madhe e tyre qëndron në pamundësinë e stivimit në brendësi të dy paletave standarde në krah të njëra-tjetrës.

Ndër llojet e kontejnerëve ka një grup që shërben për përdorime speciale si cisterna, frigoriferë, dhe kontejnerë me hapje anësore. Aktualisht përdorimi i kontejnerëve në transportin detar ka arritur në një nivel të tillë që llogaritjet tregojnë se rreth 90% e ngarkesave transportohen me anën e përdorimit të kontejnerëve në sasinë rreth 200 milionë TEU në vit. [4]

Kontejnerët gjenden sot në forma të ndryshme konfigurimi duke mundësuar kështu ngarkimin në ta të pothuaj çdo lloj ngarkese dhe përdorimin e tyre në të gjitha llojet e mundshme të transporteve.

- Kontejnerët e ngarkesave të përgjithshme
- Kontejnerët e ngarkesave speciale
- Kontejnerët me ventilim të mbyllur
- Kontejnerët me hapje nga lart
- Kontejnerët e sheshtë
- Kontejnerët termikë
- Kontejnerët cisternë
- Kontejnerët e ngarkesave rifuxho
- Kontejnerët e ngarkesave të veçanta



Figura 1. Kontejner i përgjithshëm

Në figurën 1 paraqitet një kontejner i përgjithshëm. Kontejnerizimi është rritur ndjeshëm këta 30 vjetët e fundit. Standardizimi i transportit ka rritur në mënyrë konstante transportin e brendshëm, ka përmirësuar transitin dhe kohët e vërtitjes dhe ka reduktuar dëmtimin e ngarkesës. Kontejnerët vazhdojnë të zëvendësojnë ngarkesat rifuxho dhe format e tjera të transportit të mallrave, sidomos për produkte të veçanta dhe me vlerë të shtuar të lartë. Sisteme të sofistikuar dhe automatizimi janë çelësi i krijimit të avantazheve kompetitive për kompanitë e transportit me kontejner. [1, 3, 5, 6]

Kontejnerizimi dhe globalizimi

Luan rol shumë të madh në rritjen e shkëmbimeve botërore duke realizuar rritje në përqindje me tri shifra të mallrave të transportuara. Gjithashtu ai shërben dhe si instrument i rritjes tregtare dhe industriale duke e quajtur dhe si motori i “globalizimit” të tregjeve Avantazhet e kontejnerizimit:

- Produkte standarde të transportit
- Fleksibilitet përdorimi
- Menaxhimi
- Kosto të vogla të transportit;
- Operacionet e transferimit minimale dhe të shpejta
- Magazinimi dhe siguria e lartë



Figura 2. Rritja e kontejnerizimit

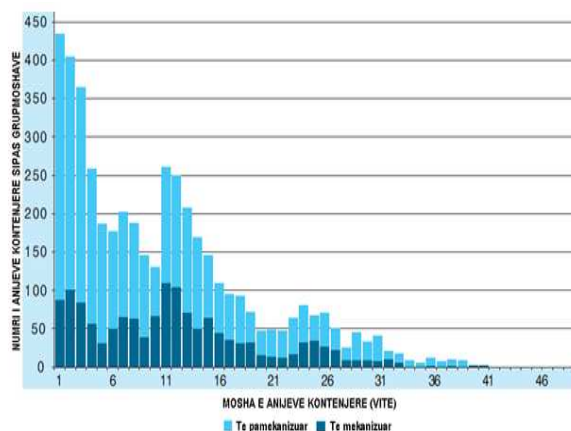


Figura 3. Mekanizimi i anijeve kontejner

Rritja

Transporti botëror me kontejner është rritur duke shfaqur rritje të vazhdueshme në të gjitha rajonet. Në tabelën 1 paraqiten grupet kryesore të ngarkesave që lëvizin sot me kontejner. Në figurën 2 paraqitet rritja e kontejnerizimit. [6]

Anijet e transportit të kontejnerëve

Përdoren kryesisht në transportin e kontejnerëve dhe konsiderohen si anije ndërkontinentale. Transporti me kontejner organizohet sipas skemës “qendër-rreze”.

Anijet e kontejnerëve mund të jenë anije:

1. të mëdha për linjat midis qendrave
2. të vogla dhe të mesme për linjat e degëzimit.

- Anijet kontejner të mëdha

Anijet kontejner të mëdha mund të shkojnë vetëm në portet e mëdha, për shkak:

- të madhësisë të anijeve
 - kapaciteteve përpunuese të porteve
- Anijet kontejner të mëdha përgjithësisht nuk kanë vinça vetjakë për ngarkim-shkarkimin e mallrave.

- Anijet kontejner të vogla dhe të mesme

Anijet kontejner të vogla dhe të mesme janë të specializuara për transportimin e ngarkesës nga portet e vogla në portet e mëdha dhe anasjelltas. Mund të jenë të pajisura edhe me vinça vetjakë për ngarkim-shkarkim.

Pothuajse 80 % e anijeve dhe 90 % e kapacitetit TEU të anijeve kontejner nuk janë të mekanizuara. Në figurën 3 paraqitet gjendja aktuale e mekanizimit të anijeve kontejner. [5, 6]

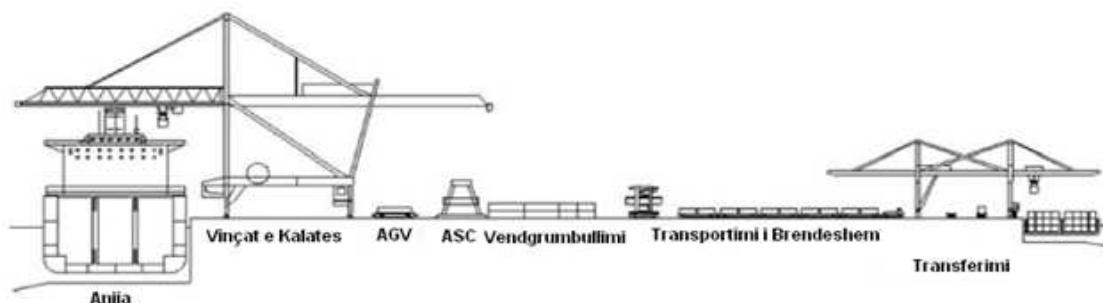


Figura 4. Terminal i automatizuar i kontejnerëve

Terminalet portuale të kontejnerëve

Në figurën 4 paraqitet një terminal i automatizuar i kontejnerëve në port.

Portet kryesore shqiptare

Porti i Durrësit ka një gjatësi totale të kalatave prej 2.2 km dhe një thellësi të basenit 6,6 – 11,15 m. Sipërfaqja totale portuale 146,7 ha dhe sipërfaqja e basenit 67,4 ha.

- Porti i Vlorës

Porti i Vlorës është një port me basen ujor të hapur. Ka një gjatësi totale të kalatave prej 305 m dhe një thellësi të basenit 5,5 -7,7 m. Sipërfaqja totale portuale 11500 m².

- Porti i Shëngjinit

Porti i Shëngjinit ka një gjatësi totale të kalatave prej 155m. Thellësia e basenit pas ndërhyrjeve në të mund të shkojë deri në 7,5 m.

Terminali i kontejnerëve - DURRES

Porti i ri i kontejnerëve Vlorë

Kapaciteti i përpunimit mbi 3 milionë TEU në vit. Porti ndodhet relativisht afër linjës kryesore lindje-perëndim. Shmangia nga kjo linjë deri në Vlorë është rreth 340 milje detare, ose rreth 16 orë lundrim për anijet kontejnerë më të shpejta të kohës.

Po ashtu, Vlora është shumë pranë linjës që kalon nga Mesdheu në Adriatik, si në drejtimin jug-perëndim ashtu edhe jug-lindje.

Porti ka mbrojtje të mirë natyrore nga lindja dhe jugu, ndërsa në perëndim ka Ishullin e Sazanit, 4,5 milje detare larg vendit të terminalit të ri të kontejnerëve.

Harta e lundrimit të ujërave të Vlorës tregon që:

- vijat e 20 metrave thellësi ndodhet pak qindra metra nga vendi i terminalit të kontejnerëve.

• në të ndodhen hapësira me ujëra të thella, pa pengesa fizike për lundrimin nga Adriatiku për në breg e anasjellas.

Porti kontejnerëve Vlorë – **Impaktet**

• Terminali i kontejnerëve do jetë në gjendje të përpunojë anije kontejnerë ndër më të mëdhatë të ndërtuara deri më sot.

• Ai do të shërbejë si qendër transshipi dhe si port tranzit për rajonin dhe do vendos portin e Vlorës në një të skemës së transportit ndërkombëtar të kontejnerëve (Skema Nyje-Degëzim).

Terminali do të ndikojë në zhvillimin industrial të zonës.

Në figurën 5a) dhe 5b) paraqitet terminali aktual i kontejnerëve në Durrës dhe ai i ri në Vlorë. Në figurën 5c) paraqiten disa të dhëna të transportit të kontejnerëve nga porti i Durrësit për 6-mujorin e parë të vitit 2011.

3. Rezultatet dhe diskutimet

Analiza SWOT - Transporti me kontejner në portet shqiptare

AVANTAZHET:

• Operatorët e mëdhenj të përfshirë në transportin ndërkombëtar me kontejner planifikojnë zgjerim të vazhdueshëm.

• Kërkesë gjithmonë në rritje për këtë lloj transporti.

• Pozita shumë e mirë gjeografike e Shqipërisë, e ndodhur në afërsi të linjave aktuale të anijeve kontejner favorizon zhvillimin e një transporti të tillë.

• Thellësia natyrale e lartë e disa porteve shqiptare (sidomos të rajonit të Vlorës) favorizojnë përpunimin e anijeve kontejnerë të kapaciteteve të mëdha. Edhe ato të tendencave të së ardhmes.

DIZAVANTAZHET:

• Zhvillimet portuale dhe investimet në portet kryesisht të financuara nga sektori publik.

• Infrastrukturë jo shumë e mirë portuale për shkak të mungesës së burimeve të mjaftueshme financiare.

OPORTUNITET:

• Potencial i fortë në rritje për shkak të zgjerimit të kanalit të Suezit dhe të kanalit të Panamasë.

• Rritje të tregtisë botërore.

• Potencial i fortë në rritje për shkak të përmirësimit të infrastrukturës rrugore Shqiptare dhe rajonale, që lehtëson transportin rrugor.

RREZIQET:

• Konkurrenca nga portet e tjera të rajonit (sidomos e atyre italiane)

• Kufizime për shkak të lehtësive burokratike.



Figura 5. Terminali portuale të transportit të kontejnerëve dhe të dhënat e transportit të kontejnerëve për 6-mujorin e parë 2010-2011.

a) Terminali i Durrësit; b) Terminali i ri i kontejnerëve në Vlorë, c) import-eksportet e 6-mujorit të parë 2010-2011

4. PËRFUNDIME

• Nga trendi i zhvillimit të transportit detar ndërkombëtar me kontejner rezultojnë se është një transport në rritje të vazhdueshme të ngarkesës së transportuar dhe i madhësisë së anijeve kontejner.

• Nga analiza SWOT rezultojnë se vendi ynë ka kapacitet natyror për të përballuar edhe futjet në portet tona të anijeve kontejner të gjeneratës së fundit dhe të së ardhmes.

• Duke pasur parasysh faktin që tendenca e anijeve të sotme kontejner është që ato të mos jenë të mekanizuara, në portet Shqiptare, duhen marrë të gjitha masat për rritjen e kapaciteteve të mjeteve ngritëse dhe transportuese.

- Kryesisht ky transport duhet të zhvillohet në portet e Durrësit dhe të Vlorës, të cilat i kanë të gjitha mundësitë për t'u kthyer ndër portet më të rëndësishme në rajon dhe më gjerë.
- Ndonëse edhe në përmasa më të vogla, ky transport ka mundësinë e zhvillimit edhe në portin e Shëngjinit.
- Portet e Vlorës dhe Shëngjinit kanë nevojë për investime për ndërtimin e infrastrukturës së nevojshme për përpunimin e kontejnerëve.
- Terminali i ri i kontejnerëve në Gjirin e Vlorës duhet të kthehet në një terminal shumë modern, i cili të krahasohet me portet më të mira të transportit të kontejnerëve.
- Qeveria Shqiptare duhet të vazhdojë investimet për përmirësimin e infrastrukturës rrugore që çon drejt terminalit të Vlorës.

BIBLIOGRAFIA

- Lavery, H. I. *Shipboard Operations*, 2nd ed. London, Heinemann, 1990.
- [1]Taylor, L. G. *Cargowork*, 12th ed. Glasgow, Brown, Son & Ferguson Ltd.1992.
- [2]Thomas, R.E, revised by Ranik, K. S. *Stowage: The Properties and Stowage of Cargoes*, 3rd ed. Glasgow, Brown, Son & Ferguson Ltd.1996.
- [3]Assembly Resolution A.489 (XII) - *Safe Stowage and Securing of cargo Units and Other Entities in Ships Other Than Cellular Container Ships*.
- [4]*Code of Safe Working Practices for Merchant Seaman*, London, The Stationery Office Publications Centre, 1998.
- [5]Patric, M, Alderton, *Port Management and Operations* 3rd ed., 2008 .