|  |  |
| --- | --- |
| **RAPORTI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** | |
| **EMËRTIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS** | Projekt “ Për aktivitetet e turizmit detar” |
| **MINISTRIA UDHËHEQËSE** | Ministria |
| **FAZA E POLITIKËS/VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** | Konsultim |
| **BURIMI I PROPOZIMIT TË POLITIKËS** |  |
| **DIREKTIVË/RREGULLORE E BE-së** |  |
| **PUBLIKIMET DHE STRATEGJITË E LIDHURA** | * Strategjia Kombëtare “Për Zhvillimin e Qëndrueshëm të Turizmit 2019 – 2023”; * Analiza e turizmit detar; * Gjetjet e Grupit Ndërinstitucional sipas Urdhrit nr.106, datë 27.07.2015, të Kryeministrit “Për ngritjen e grupit ndërinstitucional të punës për hartimin e kuadrit rregullues për përmirësimin dhe lehtësimin e procedurave të lundrimit të anijeve turistike/jahteve, përgjatë sezonit turistik në ujërat territoriale shqiptare, si dhe për përcaktimin e moleve turistike përgjatë vijës bregdetare shqiptare, e të procedurave lehtësuese për jahtet turistike në portet tona” |
| **DATA E KONSULTIMIT PUBLIK** | Data/Asnjë konsultim publik |
| **DATA E VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** | Data e vlerësimit të ndikimit |
| **A E KA SHQYRTUAR KRYEMINISTRIA VLERËSIMIN E NDIKIMIT?**  **NËSE PO, JEPNI DATËN E SHQYRTIMIT** | Data e shqyrtimit |
| **NUMRI I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT** | Viti– ML – Nr. VN |
| **TE DHËNA KONTAKTI**  **(EMRI, E-MAIL, NUMRI I TELEFONIT TË PERSONIT TË KONTAKTIT)** | Elton Orozi;  [elton.orozi@turizmi.gov.al](mailto:elton.orozi@turizmi.gov.al);  +355696163333; |
|  | |
| **PJESA 1: PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE (maksimumi 2 faqe)** | |
| Turizmi detar i ka fillesat e para, qindra vjet më parë, porse ai filloi të zhvillohej me ritme të larta, në fund të shekullit të XX, si një turizëm i ri dhe i veçantë, i lidhur ngushtë me detarinë e mjetet e saj lundruese.  Në stadin e sotëm të zhvillimit, ku mbrojtja e mjedisit merr një rol parësor, shumë më tepër së me parë, turizmi detar merr një rol udhëheqës në zhvillimin e ekonomisë në rajonin në të cilin ai operon.  Turizmi detar përfaqëson një nënsegment të rëndësishëm të industrisë së turizmit. Sipas një studimi të realizuar për llogari të Komisionit Evropian në vendet e Bashkimit Evropian, ky sektor siguron:   * 234 000 vende pune; * 28 miliard EURO ; * Rreth 48 million qytetarë të EU angazhohen në sportet ujore, nga të cilët 36 million vetëm në udhëtimet lundruese; * Mbi 4,500 marina në bregdet dhe në brendësi të territorit duke krijuar rreth 70,000 vende pune dhe gjeneruar të ardhura vjetore në rreth € 4 miliard; * Rreth 6 million mjete lundruese të parkuara në ujërat Evropiane dhe 60,000 mjete organizojnë udhëtime çarter, duke gjeneruar një të ardhur vjetore prej rreth € 6 miliard;   Përtej kontributit ekonomik, zhvillimi i turizmit detar siguron përfitime sociale për shoqëritë, që lidhen me shplodhjen, ushtrimin në natyrë, eksplorimin e saj dhe edukimin etj. Rreth 50% e vlerës së këtij sektori gjenerohet në rajonin e Mesdheut. Shqipëria gjendet në këtë rajon dhe pozicioni i saj në mes të korridorit Adriatiko Jonian e fuqizon më shumë potencialin që ka ky sektor për zhvillim.  Turizmi detar, si një nënsektor i turizmit vendas, është në stadin fillestar të zhvillimit. Si nga infrastruktura portuale, numri i mjeteve lundruese në pronësi të qytetarëve shqiptarë, frekuentimit të bregdetit shqiptar e porteve, është shume larg nivelit të vendeve fqinje të rajonit të Adriatik-ut dhe Jon-it.  Përpara viteve 1990, shenjat e para të turizmit detar kufizoheshin në organizimin e vozitjes me barka me rrema në plazhet e vendit, organizimin e garave sportive me barka në qytetet bregdetare, organizimin e shëtitjeve të plazhistëve me anijet pasagjere të prodhuara në Kantierin Detar të Durrësit.  Mbas vitit 1990, një segment me perspektivë dhe me potenciale të mëdha turistike, vlerësohet aktiviteti i Krocerave, i cili përgjatë kësaj periudhe në portet e Sarandës dhe Durrësit, ka ardhur duke u rritur.  Në vitin 1996 u ndërtua Porti Turistik i Jahteve në Orikum me kapacitet rreth 600 poste qëndrimi. Gjithashtu ky aktivitetet mbështetet edhe nga infrastruktura në katër Porte të Hapura. Por të dhënat tregojnë se numri i vendeve për parkimin e këtyre mjeteve është disa herë më i vogël nga potenciali dhe si rrjedhojë dhe një sërë shërbimesh (furnizimi me karburant, pastrimi, ruajtja, shërbimet e kateringut, markatat ushqimore, drejtuesit e licencuar të mjeteve) që e shoqërojnë këtë sektor janë të nënzhvilluara.  Pavarësisht nga niveli i ulët i zhvillimit në këtë treg edhe pse kushtet kanë qenë jo të favorshme, në Shqipëri pas vitit 1990 e në veçanti gjate viteve 2000-2015 ka hyrë një numër barkash turistike.  Bazuar në të dhënat statistikore të porteve detare të vendit tonë për vitin 2012 dhe 2013, mesatarisht kanë qëndruar në kalata rreth 3 mjete lundruese turistike në ditë. Në këtë shifër përfshihen edhe barkat dhe jahtet, që kalojnë tranzit në ujërat tona, me destinacion portet greke, malazeze e më tej.  Turizmi detar është i lidhur ngushtë me infrastrukturën portuale, në të cilën përfshihen portet turistike apo infrastruktura tjetër e përshtatshme për qëndrimin e sigurtë të mjeteve lundruese turistike. Në këtë këndvështrim përfshihen edhe portet tregtare, me kalata të specializuara për akostimin e Krocierave dhe trageteve, të cilët përdoren për shëtitjet e turistëve detarë për periudha të caktuara kohe dhe në destinacione të ndryshme ndërmjet shteteve bregdetare.  Në kuptimin e mirëfilltë të infrastrukturës portuale për mjete lundruese turistike, deri tani mbetet vetëm porti turistik “Marina e Orikumit”.  **PËRKUFIZIMI I PROBLEMIT**  *Cili është problemi në shqyrtim dhe cilat janë shkaqet e tij? Jepni arsyet e nevojës së ndërhyrjes së qeverisë. (jo më shumë se 10 rreshta)*  Turizmi detar dhe bregdetar për shumë vende dhe sidomos për vendet e Mesdheut, përbëjnë masën më të madhe të këtij aktiviteti. Duke parë dinamikën e zhvillimit të turizmit shqiptar, si dhe duke bërë krahasimin e dy nënsektorëve, vlerësohet se ka një prapambetje të theksuar sa i përket zhvillimit të turizmit detar, e cila lidhet me eksperiencën e shkurtër të këtij sektori në Shqipëri si një industri e re dhe që, e lidhur me shijet e kërkesat e konsumatorëve jorezidentë, ky sektor nisi të zhvillohet në këto 30 vitet e fundit. Modeli i biznesit “të turizmit masiv det-dhe-diell”, i cili është dominues në Shqipëri, duket se është problematik pasi krijon paqëndrueshmëri për shkak të replikimit të tij në mënyrë konstante duke limituar potencialin për vlerë të shtuar dhe përvetësimin e kësaj vlere në nivelin e komuniteteve bregdetare. Ky model krijon gjithashtu barrë shtesë mjedisore në lidhje me mbrojtjen e natyrës dhe problemet në procesimin e mbetjeve të ngurta dhe ujit. Dobësia e institucioneve, kufizimet në reagim si pasojë e një sektori të fragmentizuar dhe të pakoordinuar, mungesa strukturore e aftësive e cila kufizon inovacionin dhe aksesin ndaj burimeve, mungesa e sigurisë së shërbimit dhe e kapaciteteve njerëzore të formuara nga ana profesionale, e shoqëruar me mungesën e një legjislacioni sektorial, janë bërë pengesa e krijimit të një perspektive të re për zhvillimin e këtij nënsektori, duke reflektuar në mungesë investimesh në infrastrukturë (marina, qendra barike) dhe mjete lundrimi dhe zhytjeje, vende pune të munguara, të ardhura të munguara për ekonominë, pozicion më inferior të ofertës turistike.  Në vlerësim të sa më sipër, duke e konsideruar turizmin si një sektor prioritar të zhvillimit ekonomik, nëpërmjet diversifikimit dhe zhvillimit të nënsektorëve, është e nevojshme ndërhyrja e Qeverisë shqiptare për përmirësimin dhe zhvillimin e këtij sektori. | |
| **OBJEKTIVAT**  *Cilat janë objektivat dhe rezultatet e synuara të propozimit? (jo më shumë se 7 rreshta)*  Qeveria shqiptare në dokumentin strategjik të miratuar me VKM nr.413, datë 19.06.2019 “Për miratimin e Strategjisë Kombëtare për Zhvillimin e Qëndrueshëm të Turizmit 2019–2023 dhe të planit të veprimit”përcakton si objektiva strategjike ndër të tjera krijimin e poleve dhe industrive të reja të zhvillimit duke konsoliduar ofertën turistike, rritjen e vlerës së shtuar dhe e impaktit të sektorit në ekonomi dhe punësim, zhvillimin e produkteve dhe shërbimeve të reja në turizëm dhe përmirësimin e cilësisë së tyre etj. Nëpërmjet ndërhyrjeve të propozuara, qeveria shqiptare synon arrijen e objektivave të mëposhtme:   1. Rritjen e numrit të prekjeve dhe rritjen e numrit të netëve të konsumumuara në strukturat e specializuara (porte, marina, bankina,mole); 2. Rritjen e investimeve në fushën e ndërtimit të marinave; 3. Rritjen e numrit të inventarit të mjeteve lundruese turistike me te pakten 2000 mjete lundruese brenda vitit të pare të implementimit të ligjit; 4. Rritjen e treguesve të punësimit dhe edukimit në këtë nënsektor me te pakten 400 vende te reja pune brenda vitit të parë të implementimit të ligjit; 5. Rritjen e sigurisë dhe cilësisë së shërbimeve që lidhen me lundrimin, zhytjen, peshkimin turistik etj, në masën 30% brenda vitit te pare te implementimit të ligjit; 6. Mbrojtjen dhe ruajtjen e mjedisit nga ndotja lidhur drejtpërdrejt me cilësinë e ujit; | |
| **OPSIONET E POLITIKAVE**  *Cilat janë opsionet kryesore të politikave? Duhet të bëni krahasimin e avantazheve/përfitimeve kryesore dhe të dizavantazheve/kostove të opsioneve të mundshme. (jo më shumë se 7 rreshta)*  Për arritjen e objektivave të politikës janë marrë në konsideratë opsionet e mëposhtme:  **Opsioni 0-(status quo)**  Ky opsion nënkupton mosndërmarrjen e asnjë politike, duke vijuar me funksionimin e nënsektorit sipas legjislacionit aktual, në zbatim të ligjit nr. 9251, datë 8.7.2004, “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”, të Ligjit për Turizmin, Nr. 93/2015, datë 27.7.2015 dhe V.K.M nr. 1227 , date 3.9.2008,” Për kriteret dhe procedurat për zhvillimin e veprimtarive ne fushën e turizmit ujor”. Gjendja e legjislacionit aktual nuk krijon kushtet për aktivitete turistike detare cilësore, të sigurta dhe të kontrolluara.  **Opsioni 1**  Përgatitja e një ligji të ri sektorial. Dimensioni sektorial do të lejojë prezantimin e përkufizimeve të reja, kritereve dhe procedurave të reja, që do lehtësojnë zhvillimin e nënsektorit të turizmit detar. Nëpërmjet kësaj ndërhyrje rregullatore krijohet një ligj i posaçëm, i cili do të synojë rritjen e ofertës turistike nëpërmjet diversifikimit të saj, duke rritur sigurinë dhe cilësinë e shërbimit. Kostot e kësaj ndërhyrje nuk ndikojnë në buxhetin e shtetit dhe njëkohësisht sjellin përfitime shtesë për qeverinë dhe për bizneset.  **Opsioni 2**  Ndryshime të legjislacionit ekzistues për çështje të caktuara që lidhen me zhvillimin e nënsektorit. Ndryshimet do të jenë të një karakteri të përgjithshëm pasi edhe ligjet aktuale janë të tilla. Këto ndryshime do të kërkonin ndërhyrjen në disa ligje, të cilat i përkasin edhe sektorëve të tjerë, ç’ka ul efektivitetin duke e shtyrë procesin në kohë dhe shton kostot e këtyre ndërhyrjeve. | |
| **ANALIZA E NDIKIMEVE**  *Cilat janë ndikimet e opsionit të preferuar? Kjo duhet të përshkruajë ndikimet në mënyrë sasiore (monetare) dhe cilësore (narrative) mbi buxhetin dhe grupet e tjera të prekura. (jo më shumë se 10 rreshta)*  Opsioni i preferuar është konsideruar përgatitja e një ligji të ri sektorial. Ky ligj do të sigurojë përcaktimin e aktiviteteve turistike detare, subjektet që sigurojnë përmbushjen e këtyre akitviteteve, mënyrën e përcaktimit të hapësirës për ushtrimin e tyre. Ky ligj gjithashtu do të përcaktojë më në detaje mjetet lundruese turistike dhe kriteret që duhet të përmbushin, mënyrën e hyrjes dhe daljes në ujërat territoriale, procedurave që i nënshtrohen, qëndrimit në portet, marinat, pontilet, bankinat dhe molet, lëvizjen e tyre në ujërat e brendshme, përdorimit për qëllime personale dhe për qëllime tregtare etj. Ligji synon edhe rregullimin e aktiviteteve të peshkimit turistik dhe zhytjes.  **Ndikimet ekonomike.**  Si pasojë e miratimit të këtij ligji parashikohet të ketë një efekt pozitiv sa i përket rritjes së investimeve, e si rrjedhojë e punësimit dhe e të ardhurave buxhetore. Gjithashtu sektorë të tjerë të lidhur me lundrimin turistik do të njohin rritje, kryesisht furnizuesit e karburanteve, importuesit e pjesëve të këmbimit, kurset profesionale për një sërë pozicionesh pune. Impaktet ekonomike të kësaj ndërhyrje priten të afektojnë veçanërisht autoritetet publike dhe bizneset e vogla dhe të mesme. Kontributi direkt për ndërmarrjet e vogla dhe të mesme mund të jetë në mbështetje të inovacioneve dhe të përmirësimit të shërbimeve të ofruara aktualisht. Përfitimet për këta operatorë pritet të jenë rreth 280 milion lekë për vitin e parë, duke u rritur në vitet pasardhës. Përfitimet e ulëta të biznesit gjatë vitit të parë, janë si rezultat i përshtatjes së këtyre operatorëve me ligjin e ri. Buxheti i shtetit do të ketë rritje prej 50 milion lekë në vitin e parë, duke u rritur në vitet pasardhëse. Të ardhurat e rritura në buxhetin e shtetit do të vijnë si pasojë e rritjes së numrit të licencimeve të operatorëve dhe kontributit të rritjes së të ardhurave të këtyre operatorëve në buxhetin e shtetit.  Ligji vendos kufij në lidhje me kategorinë e mjeteve që mund të përdoren për qëllime tregtare, **duke e kufizuar** moshën e tyre jo më shumë se **20 vite** vjetërsi, nga momenti i regjistrimit. Praktikisht mjetet me të vjetra se 20 vite nuk do të mund të përdoren për aktivitete ekonomike.  **Impakti Social.**  Impaktet sociale priten të jenë në rritjen e nivelit të punësimit dhe të krijimit të vendeve të reja të punës, duke ndikuar në mënyrë indirekte në mbështetjen e aksesit dhe përfshirjes si dhe të menaxhimit të fluksit të turistëve dhe të kapaciteteve akomoduese të desinacioneve. Në vitin e parë pritet të hapen rreth 400 vende të reja pune sezonale duke u rritur në vitet pasardhëse me rreth 2,500 vende pune.  **Impakti mjedisor**.  Krahasuar me impakin ekonomik, impaktet mjedisore në tërësi vlerësohen të jenë të vogla për shkak të faktit se masat që ndërmerren në kuadër të këtij ligji janë të kufizuara dhe kanë impakt indirekt. Ndërhyrjet e reja ligjore synojnë mbajtjen në kontroll të ndotjes së shkaktuar nga aktivitetet e lundrimit detar për shkak të shkallës së kontrollit në rritje që sjell ndërhyrja rregullatore. Është e vështirë matja sasiore e impaktit mjedisor, që vjen si rezultat i ndryshimeve që sjell ky ligj. | |
| **ARSYETIMI I OPSIONIT TË PREFERUAR**  *Shpjegoni arsyet për zgjedhjen e opsionit të preferuar. Ju lutemi jepni nëse është e mundur koston dhe përfitimin me vlerë të përcaktuar monetare. (jo më shumë se 7 rreshta)*  Opsioni 1, përgatitja e një ligji të ri, është konsideruar si Opsioni i Preferuar. Dimensioni sektorial i projektaktit do të lejojë prezantimin e përkufizimeve të reja, kritereve, procedurave dhe institucioneve të reja, që do të lehtësojnë zhvillimin e nënsektorit të turizmit detar e si pasojë do të sigurojnë një efekt zinxhir që lidhet me rritjen e investimeve, punësimin etj. Krahasuar me opsionet e tjera, ky ligj i posaçëm ndërhyn në mënyrë të drejtpërdrejtë në sektorin e turizmit, duke e bërë ndërhyrjen më efikase dhe e përshpejton atë duke marrë në konsideratë rëndëësinë strategjike që ka sektori i turizmit në prioritetet e vendit.  Nga pikpamja e analizës kosto-përfitim, ky është opsioni më fitimprurës në krahasim me opsionet e tjera. Vlera prezente neto aktuale që synohet të arrihet nëpërmjet këtij opsioni është 6 miliard lekë për 10 vjet.  **Kostoja e përllogaritur në total e opsionit të preferuar mbi buxhetin e shtetit gjatë periudhës 3-vjeçare menjëherë pas miratimit të ligjit (kostoja në total në lek, çmimet aktuale, në terma nominalë):**   |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Viti 2020** | **Viti 2021** | **Viti 2022** | | 800.000 | 0 | 0 | | |
| **KONSULTIMI**  *Jepni një përmbledhje të çdo konsultimi të kryer (me kë dhe si jeni konsultuar? (jo më shumë se 5 rreshta)*  Jepni një përmbledhje të çdo konsultimi të kryer (me kë dhe si jeni konsultuar? (jo më shumë se 5 rreshta)  MTM në bashkëpunim me ekspertë kombëtarë dhe ndërkombëtarë, ka kryer disa takime teknike konsultative, mbi format për adresimin e problemit të identifikuar që lidhet me prapambetjen e zhvillimin e dobët të turizmit detar.  Pjesë e takimeve kanë qënë gjithashtu përfaqësues të Njësisë së Programeve të Zhvillimit dhe Bashkepunimit pranë Këshillit të Ministrave, Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministrisë së Brendshme, përfaqësues të Agjencisë Italiane për Zhvillimin e Bashkëpunimit (AICS). Konsultimet janë zhvilluar në formë tavoline të rrumbullakët ku palët kanë diskutuar rreth problemit nga këndvështrimi I fushës së përgjegjësisë së secilit institucion ose nga përkatësia e kategorisë që përfaqësojnë.  Gjatë këtyre takimeve një ekspertizë e zgjeruar ka ardhur në vëmendje të palëve nga ekspertët e huaj të cilët kanë përcjellë eksperiencën bazuar në legjislacionin Italian. Takime të tjera bilaterale mes ekspertëve të ministrive të linjës janë zhvilluar në mënyrë vazhdueshme për të reflektuar vërejtjet dhe sugjerimet përkatëse.  Projektligji është hedhur për konsultim në regjistrin elektronik të konsultimeve publike, si dhe në faqen zyrtare të Ministrisë së Turizmit dhe Mjedisit. | |
| **ZBATIMI DHE MONITORIMI**  *Si do të organizohen zbatimi dhe monitorimi?(jo më shumë se 5 rreshta)*  Zbatimi do të fillojë menjëherë pas miratimit të projektligjit dhe për një periudhë rreth 6-muaj do të jetë i nevojshëm përgatitja dhe miratimi i akteve nënligjore të parashikuara në projektligj për tu përgatitur.  Monitorimi do të marrë në konsideratë ndryshimin e të gjithë treguesve të deritanishëm, që lidhen me fluksin vjetor të prekjeve në infrastrukturën portuale dhe rritjen mesatare vjetore të këtij fluksi, totalin vjetor të netëqëndrimeve dhe mesataren për çdo mjet, numrin e të punësuarve për çdo vit, numrin e personave të trajnuar dhe licencuar/certifikuar etj. | |

|  |
| --- |
| **PJESA 2: BAZA KRYESORE E ANALIZËS DHE E PROVAVE** |

# Historik

*Jepni kontekstin e politikës.*

Turizmi detar përfaqëson një nënsegment të rëndësishëm të industrisë së turizmit. Sipas një studimi të realizuar për llogari të Komisionit Evropian në vendet e Bashkimit Evropian, ky sektor siguron:

* 234 000 vende pune;
* 28 miliard EURO ;
* Rreth 48 million qytetarë të EU angazhohen në sportet ujore, nga të cilët 36 million vetëm në udhëtimet lundruese;
* Mbi 4,500 marina në bregdet dhe në brendësi të territorit duke krijuar rreth 70,000 vende pune dhe gjeneruar të ardhura vjetore në rreth € 4 miliard;
* Rreth 6 million mjete lundruese të parkuara në ujërat Evropiane dhe 60,000 mjete organizojnë udhëtime çarter, duke gjeneruar një të ardhur vjetore prej rreth € 6 miliard;

Përtej kontributit ekonomik, zhvillimi i turizmit detar siguron përfitime sociale për shoqëritë, që lidhen me shplodhjen, ushtrimin në natyrë, eksplorimin e saj dhe edukimin etj. Rreth 50% e vlerës së këtij sektori gjenerohet në rajonin e Mesdheut. Shqipëria gjendet në këtë rajon dhe pozicioni i saj në mes të korridorit Adriatiko Jonian e fuqizon më shumë potencialin që ka ky sektor për zhvillim.

Turizmi detar, si një nënsektor i turizmit vendas, është në stadin fillestar të zhvillimit. Si nga infrastruktura portuale, numri i mjeteve lundruese në pronësi të qytetarëve shqiptarë, frekuentimit të bregdetit shqiptar e porteve, është shume larg nivelit të vendeve fqinje të rajonit të Adriatik-ut dhe Jon-it.

# Problemi në shqyrtim

* *Përshkruani natyrën e problemit.*
* *Identifikoni shkaqet e problemit.*
* *Përshkruani shtrirjen e problemit.*
* *Identifikoni grupet e prekura nga ky problem - qeveria / biznesi / shoqëria civile / qytetarët.*
* *Vlerësoni nëse problemi mund të trajtohet ose jo përmes një ndryshimi të politikave.*

Edhe pas 30 vitesh të hapjes së vendit përkundrejt tregjeve të huaja, infrastruktura, shërbimet, burimet njerëzore, institucionet publike, sipërmarrjet private në funksion të turizmit detar mbeten në rastin më të mirë shumë të dobëta. Procedura të gjata për hyrjen dhe daljen në portet e hapura për trafik ndërkombëtar dhe përsëritja lodhëse e procedurave të shumta në praktikën e udhëtimit të brendshëm, demoralizojnë çdo interes të rezidentëve apo jorezidentëve për të ndërmarrë lundrime turistike në vijën bregdetare shqiptare.

Modeli i biznesit “të turizmit masiv det-dhe-diell”, i cili është dominues në Shqipëri, duket se është problematik pasi krijon paqëndrueshmëri për shkak të replikimit të tij në mënyrë konstante duke limituar potencialin për vlerë të shtuar dhe përvetësimin e kësaj vlere në nivelin e komuniteteve bregdetare. Ky model krijon gjithashtu barrë shtesë mjedisore në lidhje me mbrojtjen e natyrës dhe problemet në procesimin e mbetjeve të ngurta dhe ujit. Dobësia e institucioneve, kufizimet në reagim si pasojë e një sektori të fragmentizuar dhe të pakoordinuar, mungesa strukturore e aftësive e cila kufizon inovacionin dhe aksesin ndaj burimeve, mungesa e sigurisë së shërbimit dhe e kapaciteteve njerëzore të formuara nga ana profesionale, e shoqëruar me mungesën e një legjislacioni sektorial, janë bërë pengesa e krijimit të një perspektive të re për zhvillimin e këtij nënsektori, duke reflektuar në mungesë investimesh në infrastrukturë (marina, qendra barike) dhe mjete lundrimi dhe zhytjeje, vende pune të munguara, të ardhura të munguara për ekonominë, pozicion më inferior të ofertës turistike.

Më konkretisht infrastruktura publike e Porteve të Hapura të Shqipërisë nuk është e përshtatshme për pritjen dhe akomodimin e mjeteve të tilla lundruese për faktin se janë porte tregtare të dizenjuara për funksione tregtare, duke kufizuar masivisht kapacitetin pritës. Ndërkohë infrastruktura private e ndërtuar në këto 30 vite është Porti i Orikumit më një kapacitet rreth 600 mjete lundruese, ndërkohë që Mali i Zi ka aktualisht rreth 2300 vend bazime për mjetet lundruese turistike. Megjithëse janë miratuar për tu ndërtuar disa marina, duket se kufizimet që janë identifikuar në treg, kanë frenuar investitorët të avancojnë projektet e tyre.

Regjimi i lëvizjes hyrje-dalje në ujërat territoriale i nënshtrohet një legjislacioni të vjetër që në kohën e miratimit të tij nuk ka marrë në konsideratë përdorimin e mjeteve lundruese për argëtim e aq më tepër të adoptonte masa nxitëse e lehtësuese për rritjen e aktivitetit të tyre.

Për shkak të gjithë këtyre rrethanave inventari i mjeteve lundruese argëtuese në përdorim të rezidentëve mbetet i vogël dhe nuk i kalon rreth 650-700 mjete. Ndërkohë që të dhënat nga Drejtoria e Përgjithshme e Doganave tregojnë se importimi i mjeteve sportive lundruese gjatë periudhës 2014-2016 ka qenë 2,265 në total. Ky është një tregues i kërkesës së lartë për ushtrimin e aktiviteteve të turizmit detar.

Shërbimet e lidhura me këtë nënsektor janë të pazhvilluara dhe të kufizuara, duke përfshirë shërbimet e pastrimit, furnizimit me ujë, furnizimit me karburant, furnizimit me ushqime, ruajtjes, drejtimit të mjetit lundrues, të sigurimit ndaj paleve te treta, shërbimet e akomodimit, duke mosshfrytëzuar potencialin etj.

Gjithe kjo prapambetje bazohet në mosnjohjen e këtij nënsektori më parë se vitet ‘90 të shekullit të kaluar, kur Shqipëria u bë e lirë për tu eksploruar nga jorezidentët dhe kur organizimi i këtij shërbimi nuk konsiderohej tashmë si një sakrilegj politik.

Vitet më pas megjithë oportunitetet e krijuara nuk kanë shërbyer për të krijuar shtratin e duhur për zhvillimin intensiv të këtij nënsektori, përveç ndërtimit të një marine me rreth 600 vende parkimi dhe importimit të disa qindra mjeteve lundruese të kapacitetit të vogël.

Gjithashtu mungesa e institucioneve dhe burimeve njerëzore profesionale kanë lehtësuar thellimin e kësaj prapambetjeje.

Nga pikëpamja e procedurave, nënsektori është bazuar në legjislacionin e përgjithshëm të lundrimit, që është i ngurtë, konservator dhe hera herës pengues, për shkak se ka patur si prioritet të parandalojë trafikun me mjete lundruese të qënieve njerëzore dhe narkotikëve.

Nga kjo prapambetje janë afektuar kategori të ndryshme:

a) Qeveria - me mungesën e një sërë investimesh të mundshme, të ardhurash buxhetore dhe rritjeje ekonomike;

b) Njësitë e vetëqeverisjes vendore - si rrjedhojë e kufizimit të aktivitetit ekonomik me përfitime për popullsinë lokale dhe mungesës së taksave dhe tarifave lokale;

c) Biznesi - me mjedisin e vështirë të biznesit dhe pengimin e perspektivës së aktiviteteve potenciale (zinxhiri i vlerës së turizmit detar);

d) Qytetarët/Turistët- nga kufizimi i ushtrimit të aktiviteteve rekreative gjithëvjetore;

Bazuar në sa më sipër është vlerësuar që ky problem mund të adresohet nëpërmjet politikash liberalizuese dhe incentivuese, për të kapërcyer prapambetjet e trasheguara.

# Arsyeja e ndërhyrjes

* *Shpjegoni pse qeveria e sheh të nevojshme të ndërhyjë.*
* *Shpjegoni se çfarë shpreson të trajtojë qeveria nëpërmjet kësaj ndërhyrjeje.*
* *Shpjegoni se si i mbështet kjo ndërhyrje objektivat e nivelit të lartë të qeverisë.*
* *Rendisni punën ekzistuese që është realizuar tashmë.*

Nevoja për ndërhyrjen e Qeverisë lind duke iu referuar dokumentit strategjik të miratuar me VKM nr.413, datë 19.06.2019 “Për miratimin e Strategjisë Kombëtare për Zhvillimin e Qëndrueshëm të Turizmit 2019–2023 dhe të planit të veprimit”përcakton si objektiva strategjike, ndër të tjera, krijimin e poleve dhe industrive të reja të zhvillimit duke konsoliduar ofertën turistike, rritjen e vlerës së shtuar dhe e impaktit të sektorit në ekonomi dhe punësim, zhvillimin e produkteve dhe shërbimeve të reja në turizëm dhe përmirësimin e cilësisë së tyre etj.

Në këto vitet e fundit është konstatuar edhe dobësia e institucioneve dhe kapaciteteve njerëzore e shoqëruar me mungesën e një legjislacioni sektorial, të cilat janë bërë pengesa e krijimit të një perspektive të re për zhvillimin e këtij nënsektori, duke reflektuar në mungesë investimesh në infrastrukturë (marina, qendra barike) dhe mjete lundrimi e zhytjeje, vende pune të munguara, të ardhura për ekonominë të munguara, pozicion më inferior të ofertës turistike.

Nga sa më sipër, është parë e nevojshme ndërmarrja e një politike të re në fushën e aktivitetit të lundrimit turistik, e cila konsiston në miratimin e një legjislacioni te ri sektorial dhe me një insfrastrukturë njerëzore dhe teknologjike të dedikuar, nëpërmjet së cilës do të synohet lehtësimi drastik i përdorimit në ujrat e brendshme dhe lëvizjes hyrje-dalje në ujërat territoriale i mjeteve lundruese turistike, duke krijuar një efekt zinxhir që lidhet me importin e mjeteve lundruese, ndërtimin e marinave, pontileve e deri në një sërë shyërbimesh të lidhura me lundrimin turistik.

Ndërmarrja e kësaj politika ka ardhur edhe si rezultat të analizës së këtij sektori dhe perspektiva e zhvillimit të tij. Ku fillimisht është nisur me krijimin e Grupit Ndërinstitucional sipas Urdhrit nr.106, datë 27.07.2015, të Kryeministrit “Për ngritjen e grupit ndërinstitucional të punës për hartimin e kuadrit rregullues për përmirësimin dhe lehtësimin e procedurave të lundrimit të anijeve turistike/jahteve, përgjatë sezonit turistik në ujërat territoriale shqiptare, si dhe për përcaktimin e moleve turistike përgjatë vijës bregdetare shqiptare, e të procedurave lehtësuese për jahtet turistike në portet tona”.

Në të njëjtën kohë, bazuar në një propozim të Marina Orikum përcjellë nëpërmjet Ambasadës Italiane lidhur me përshtatjen e legjislacionit italian dhe përkatësisht të “Codice della nautica da diporto”, një grup ekspertësh pranë ish Ministrisë së Zhvillimit Ekonomik, Turizmit, Tregtisë dhe Sipërmarrjes përgatitën projektligjin “MBI NORMAT E LUNDRIMIT ME MJETET LUNDRUESE TURISTIKE”.

# Objektivi i politikës

* *Vendosni objektiva që korrespondojnë me problemin dhe shkaqet e tij.*
* *Sigurohuni që objektivat e vendosur të korrespondojnë me ato të dhëna në përmbledhjen ekzekutive, por më të detajuara.*
* *Sigurohuni që objektivat janë specifikë, të matshëm, të arritshëm, realë dhe në kohë.*

Objektivi i politikës lidhet drejpërdrejt me përcaktimin dhe zbatimin e disa procedurave të cilat lehtësojnë në mënyrë thelbësore lëvizjen e mjeteve lundruese turistike në ujrat e brendshme dhe hyrje-daljen në ujërat territoriale, duke nxitur:

1. Rritjen e investimeve në fushën e ndërtimit të marinave;
2. Rritjen e numrit të inventarit të mjeteve lundruese turistike me të paktën 1000 mjete lundruese brenda vitit të parë të implementimit të ligjit;
3. Rritjen e treguesve të punësimit dhe edukimit në këtë nënsektor me të paktën 400 vende të reja pune sezonale brenda vitit të parë të implementimit të ligjit;
4. Rritjen e sigurisë dhe cilësisë së shërbimeve që lidhen me lundrimin, zhytjen, peshkimin turistik etj, në masën 30% brenda vitit të parë të implementimit të ligjit;
5. Mbrojtjen dhe ruajtjen e mjedisit nga ndotja duke përmirësuar treguesit ë cilësisë së ujit;

# Përshkrimi i opsioneve të shqyrtuara

* *Përshkruani opsionin e status quo-së.*
* *Identifikoni dhe përshkruani të gjitha opsionet e politikave që keni marrë parasysh.*
* *Shpjegoni se si janë identifikuar opsionet e politikës.*

**Opsioni 0-(status quo)** Ky opsion nënkupton mosndërmarrjen e asnjë iniciative dhe funksionimin e nënsektorit sipas legjislacionit aktual, në zbatim të ligjit nr. 9251, datë 8.7.2004, “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”, të Ligjit për Turizmin, Nr. 93/2015, datë 27.7.2015 dhe V.K.M nr. 1227, date 3.9.2008,” Për kriteret dhe procedurat për zhvillimin e veprimtarive ne fushën e turizmit ujor”.Nga verifikimi i legjislacionit mbi lundrimin është konstatuar që ai është mjaft kompleks dhe i gjerë, duke filluar me kode dhe konventa ndërkombëtare, ligje, vendime të Këshillit të Ministrave, Urdhra dhe Udhëzime të disa Ministrave të fushës së përgjegjësisë etj. Ky legjislacion është i përgjithshëm dhe konservator në tërësi. Gjithashtu, gjendja e legjislacionit aktual nuk krijon kushtet për zhvillimin intensiv të aktivitete turistike detare cilësore, të sigurta dhe të kontrolluara*.*

**Opsioni 1**

Përgatitja e një ligji të ri sektorial. Nëpërmjet këtij opsioni, dimensioni sektorial do të lejojë prezantimin e përkufizimeve të reja, kritereve, procedurave dhe institucioneve të reja, që do lehtësojnë zhvillimin e nënsektorit të turizmit detar. Si pasojë e kësaj ndërhyrje rregullatore, krijohet një ligj i posaçëm, i cili do të synojë rritjen e ofertës turistike nëpërmjet diversifikimit të saj, duke rritur sigurinë dhe cilësinë e shërbimit. Kostot e kësaj ndërhyrje nuk ndikojnë në buxhetin e shtetit dhe njëkohësisht sjellin përfitime shtesë për qeverinë dhe për bizneset.

**Opsioni 2**

Ndryshime dhe amendime të legjislacionit ekzistues për çështje të caktuara që lidhen me zhvillimin e nënsektorit. Amendimet do të jenë të një karakteri të përgjithshëm pasi edhe ligjet aktuale janë të tilla. Këto ndryshime do të kërkonin ndërhyrjen në disa ligje, të cilat i përkasin edhe sektorëve të tjerë, ç’ka ul efektivitetin duke e shtyrë procesin në kohë dhe shton kostot e këtyre ndërhyrjeve.

# Vlerësimi i opsioneve/analizimi i ndikimeve

* *Identifikoni grupet e prekura.*
* *Identifikoni llojet e ndikimeve për secilin grup të prekur, bëni dallimin midis ndikimeve të drejtpërdrejta dhe jo të drejtpërdrejta.*
* *Për ndikimet e drejtpërdrejta:*

* + *Përshkruani nga ana cilësore ndikimet e drejtpërdrejta mbi grupet e prekura.*
  + *Analizoni nga ana sasiore ndikimet më të rëndësishme të drejtpërdrejta.*
  + *Përcaktoni vlerën monetare të ndikimeve më të rëndësishme të drejtpërdrejta aty ku është e mundur (përdor tabelën në Aneksin 2/a të këtij dokumenti).*
  + *Analizoni ndikimin mbi ndërmarrjet e vogla dhe të mesme (nëse ka).*
* *Për ndikimet jo të drejtpërdrejta:*
  + *Përshkruani nga ana cilësore ndikimet jo të drejtpërdrejta mbi grupet e prekura.*
  + *Analizoni ndikimin mbi konkurrencën.*
* *Diskutoni kufizimin e analizës:*
  + *Jepni supozimet në të cilat janë bazuar parashikimet dhe risqet, të cilave ato u nënshtrohen.*
  + *Tregoni se çfarë mund të pengojë realizimin e përfitimeve, të rrisë kostot ose të sjellë pasoja të papritura.*
* *Përmblidhni vlerësimin e opsioneve:*
  + *Paraqisni një pasqyrë përmbledhëse të të gjitha ndikimeve të opsioneve të analizuara.*
  + *Shpjegoni se si ndikimet e të gjitha opsioneve të analizuara krahasohen me njëra-tjetrën.*
  + *Paraqisni përllogaritjet më të mira të përgjithshme neto të ndikimit me vlerë monetare të përcaktuar për çdo opsion (përdor tabelën në Aneksin 2/b të këtij dokumenti).*

Miratimi dhe zbatimi i këtij akti ligjor, do të afektojë disa kategori përfshirë bizneset, qeverinë, njësitë e vetëqeverisjes vendore, qytetarët etj. -**Qeveria:** krijimi i mundësive të reja për investime të mundshme në fushën e turizmit detar. Kjo gjë pritet të sjellë të ardhura shtesë në buxhetin e shtetit dhe përmirësim të rritjes ekonomike të vendit. Të ardhurat shtesë në buxhetin e shtetit priten të jenë kryesisht nga formalizimi i ofertës turistike, që lidhet me turizmin detar, sidomos nga biznesi i vogël dhe i mesëm. Të ardhurat shtesë në buxhet pritet të jenë 1.85 miliard lekë në 10 vjet. Përvec përmirësimeve të të ardhurave buxhetore, ndërhyrja rregullatore ka efekt pozitiv në krijimin e vendeve të reja të punës, që llogariten të rriten me 400 vende të reja pune sezonale në vitin e parë, duke vijuar me 2,500 vende të reja pune sezonale në vitet në vazhdim. - **Njësitë e vetëqeverisjes vendore**: krijimi i mundësive të rritjes së të ardhurave në buxhetet e qeverisjes vendore, si rrjedhojë e zgjerimit të aktivitetit ekonomik që vjen nga turizmi detar. Nuk mund të parashikohet se sa do të jetë një rritje e tillë, pasi kjo do të jetë në varësi të reagimeve të tregut si pasojë e ndryshimeve ligjore. **-Biznesi** në përgjithësi: ndërhyrjet e reja ligjore do të çojnë në formalizimin e tregut duke siguruar kushtet e një konkurence të lirë dhe të barabartë, me cilësi dhe siguri më të lartë. Operatorët turistikë do të jenë grupi kryesor i afektuar, duke rritur përfitimet vjetore të tyre me mbi 1 miliard lekë. Kosto të drejpërdrejta që burojnë nga zbatimi i këtij projektligji, biznesit nuk do ti duhet të përballojë, por në mënyrë indirekte për shkak të standardeve të reja të vendosura do të duhet të paguhet më sumë për pajisjet dhe teknologjinë që do të importohen. Zhvillimi i Turizmit Detar ka ndikim indirekt edhe në operatorë të tjerë siç janë kompanitë e karburanteve, të pjesëve të këmbimit, strukturat akomoduese dhe qendrat e formimit profesional. Efekti zinxhir i përfitimeve të këtyre kategorive është vështirë të evidentohet nga ana sasiore. **- Qytetarët/Turistët**- marrin shërbimin e kërkuar me cilësi dhe siguri më të lartë. Bazuar në sa më sipër është vlerësuar që ky problem mund të adresohet nëpërmjet politikash liberalizuese dhe incentivuese, për të kapërcyer prapambetjet e trashëguara. Supozimet në të cilat janë bazuar parashikimet dhe risqet lidhen me: 1) Zbatimin i një kuadri ligjor sektorial në lidhje me lundrimin turistik; 2) Sigurimin e lehtësimit të procedurave të ushtrimit të aktivitetit; Sa më sipër bazohet në konkluzionet e analizës së faktorëve që kanë frenuar zhvillimin e sektorit dhe në eksperiencën e disa vendeve rreth Shqipërisë, që zbatojnë prej vitesh një legjislacion lehtësues dhe janë pozicionuar mjaft mirë në tregun e Mesdheut. Risqet e mundshme për të penguar përmbushjen e pritshmërive pas miratimit të ligjit të ri “Për aktivitetet e turizmit detar” janë si vijojnë: 1) Destabiliteti politik, luftërat, konfliktet civile apo fatkeqësitë natyrore të rënda; 2) Mospërgatitja dhe mosmiratimi i akteve nënligjore në përputhje me përcaktimet e ligjit, që lidhen kryesisht me mungesën e eksperiencës. Për këtë do të jetë i nevojshëm sigurimi i ekspertizës së ekspertëve vendas dhe të huaj në përgatijen e tyre. Në përfundim, nisur nga analiza e mësipërme, u arrit në konkluzionin që opsioni 1, është opsioni më i preferuar, i cili konsiston në paraqitjen e projektaktit në formën e projektligjit të ri. Ky opsion ka avantazh nga dy opsionet e tjera, pasi përvec argumenteve të mësipërme, nga analiza kosto-përfitim, ky opsion rezulton me efektivi.

# Arsyetimi i opsionit të preferuar

* *Zgjidhni opsionin e preferuar, bazuar në analizë.*
* *Shpjegoni arsyetimin tuaj.*

Opsioni 1, përgatitja e një ligji të ri, është konsideruar si Opsioni i Preferuar. Dimensioni sektorial i projektaktit do të lejojë prezantimin e përkufizimeve të reja, kritereve, procedurave dhe institucioneve të reja, që do të lehtësojnë zhvillimin e nënsektorit të turizmit detar e si pasojë do të sigurojnë një efekt zinxhir që lidhet me rritjen e investimeve, punësimin etj.

Përzgjedhja e këtij opsioni do të siguronte një proces më të qartë dhe më të shkurtër në krahasim me opsionin për të ndërmarrë përmirësime ligjore në legjislacion ekzistues.

Zbatimi i këtij opsioni do të sigurojë:

1. Përcaktimin në detaje të mjeteve lundruese turistike;
2. Kriteret që duhet të përmbushin mjetet lundruese turistike;
3. Mënyrën e hyrjes dhe daljes në ujërat territoriale të mjeteve lundruese turistike dhe lëvizjen e tyre në ujërat e brendshme;
4. Procedurat të cilave i nënshtrohen, qëndrimi në porte dhe pontile turistike, stacione sezonale të bregëzimit;
5. Përdorimin për qëllime personale dhe për qëllime tregtare etj;
6. Rregullimin e aktivitetit të zhytjeve turistike;
7. Rritjen e investimeve në infrastrukturën portuale;
8. Rritjen e punësimit;
9. Rrritjen e të ardhurave buxhetore;
10. Zgjerimin e sektorëve të tjerë të lidhur me lundrimin turistik, si furnizuesit e karburanteve, importuesit e pjesëve të këmbimit, kurset profesionale për një sërë pozicionesh pune;

Kriteret që tregojnë arritjen e objektivit për ndryshimet ligjore nëpërmjet ligjit për aktivitetet e turizmit detar janë:

1. Efektivitet nëpërmirësimin e procedurave për aktivitetet e crusing dhe yachting;
2. Përmirësimi i cilësisë dhe sigurisë së ofertës turistike;
3. Rritja e të ardhurave buxhetore**;**
4. Efektiviteti në zbatimin e procesit të kontrollit dhe forcimit të kundërvajtjeve administrative dhe sanksioneve;

*Matrica e performancës*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Kriteret*** | ***Pesha*** | ***Opsioni 0***  (nuk do të ketë ndryshim /politike të re) | ***Opsioni 1***  (Hartimi i aktit te ri ligjor për aktivitetet e turizmit detar) | ***Opsioni 2*** Hartimi i aktit ligjor për ndryshimin e ligjit ekzistues |
| **Efektivitet** nëpërmirësimin e procedurave për aktivitetet e crusing dhe yachting | *5* | *1 (5)* | *4 (20)* | *3 (15)* |
| **Përmirësimi i** cilësisë dhe sigurisë së ofertës turistike; | *4* | *1 (4)* | *3 (12)* | *3 (12)* |
| **Aftësia për të** rritur të ardhurat buxhetore**;** | *3* | *0 (0)* | *4 (12)* | *3 (9)* |
| **Efektivitet** në zbatimin e procesit të kontrollit dhe forcimit të kundërvajtjeve administrative dhe sanksioneve | *3* | *0 (0)* | *2 (6)* | *2 (6)* |
| ***Efektivitet -Kosto*** | *3* | *2 (6)* | *5 (15)* | *3(9)* |
| ***Piket*** |  | ***15*** | ***65*** | ***51*** |

Opsioni i preferuar është opsioni 1, hartimi i një ligji të posaçëm për aktivitetet e turizmit detar, për shkak të favorizimit që ai i bën diversifikimit të ofertës turistike, përmirësimit të cilësisë dhe sigurisë së saj si dhe lehtësimit të procedurave për hyrjen e lëvizjen e mjeteve lundruese turistike. Krahasuar me opsionet e tjera, ky ligj ndërhyn në mënyrë të drejtpërdrejtë në sektorin e turizmit, duke e bërë ndërhyrjen më efikase dhe e përshpejton atë, duke marrë në konsideratë rëndësinë strategjike që ka sektori i turizmit në prioritetet e vendit. Nga pikpamja e analizës kosto-përfitim, ky është opsioni më fitimprurës në krahasim me opsionet e tjera. Vlera prezente neto aktuale që synohet të arrihet nëpërmjet këtij opsioni është 6 miliard lekë për 10 vjet.

# Çështje të zbatimit

* *Shpjegoni se cila strukturë do të jetë përgjegjëse për zbatimin e opsionit të zgjedhur.*
* *Shpjegoni pengesat e mundshme për zbatimin e opsionit të zgjedhur.*
* *Përshkruani masat që do të ndërmerren gjatë zbatimit për të arritur qëllimet e politikës.*

Për zbatimin e opsionit të zgjedhur sipas projektaktit ngarkohen Ministria e Turizmit dhe Mjedisit, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Ministria e Brendshme. Përgatitja e akteve nënligjore që burojnë nga projektligji është momenti dytë i rëndësishëm e pas tyre me plotësimin e të gjithë kuadrit ligjor, fillon procesi i parashikuar. Nëpërmjet koordinimit institucional dhe zbatimit të kodit procedurave administrative do të sigurohet bashkërendimi institucional për të bërë të mundur miratimin e akteve sipas përcaktimeve në projektligj. Do të identifikohen burimet që mundësojnë asistencë teknike në drejtim të përgatitjes së gjithë akteve nënëligjore.

**Faza e monitorimit dhe vlerësimit**

* *Jepni një përshkrim të përmbledhur të masave të monitorimit dhe të vlerësimit.*
* *Identifikoni kriteret/treguesit për të matur arritjen e objektivave ose progresin drejt tyre.*

Monitorimi do të udhëhiqet nga Ministria e Turizmit dhe Mjedisit për të siguruar zbatueshmërinë dhe efikasitetin e zbatimit të këtij ligji. Më tej akoma, në analizë të gjetjeve përgjatë procesit të monitorimit, do të ndërmerren iniciativa ligjore për përmirësimin në vazhdimësi.

Procesi i monitorimit do të mbështetet në tregues të matshëm dhe që sigurojnë një vlerësim sa më realist mbi efektet e zbatimit të opsionit të zgjedhur, më konkretisht:

1. Rritja e numrit të prekjeve dhe rritja e numrit të netëve të konsumumuara në strukturat e specializuara (porte, marina, bankina,mole);

2. Rritja e investimeve në fushën e ndërtimit të marinave;

3. Rritja e numrit të inventarit të mjeteve lundruese turistike;

4. Rritja e treguesve të punësimit dhe edukimit në këtë nënsektor;

5. Rritja e sigurisë dhe cilësisë së shërbimeve që lidhen me lundrimin, zhytjen, peshkimin turistik etj;

6. Mbrojtja dhe ruajtja e mjedisit nga ndotja;

**Raporti i vlerësimit të ndikimit - Shtojca 2/a**

***Tabela: Vlera aktuale neto në total (VAN) - kostot dhe përfitimet me vlerë monetare të përcaktuar në milionë lekë e zbritur për 10 vjet (Vlera aktuale e kostos dhe vlera aktuale e përfitimit); krahasuar me status quo-në*.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Viti 1** | **Viti 2** | **Viti 3** | **Viti 4** | **Viti 5** | **Viti 6** | **Viti 7** | **Viti 8** | **Viti 9** | **Viti 10** |
| **Faktori zbritës** | 1.00 | 0.95 | 0.91 | 0.87 | 0.82 | 0.79 | 0.75 | 0.71 | 0.68 | 0.65 |
| Kosto për buxhetin - një herë | 800,000 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Kosto për buxhetin - në vazhdimësi |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Kosto për bizneset - një herë | - |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Kosto për bizneset - në vazhdimësi | 341,750,625 | 1,565,250,000 | 1,565,250,000 | 1,565,250,000 | 1,565,250,000 | 1,565,250,000 | 1,565,250,000 | 1,565,250,000 | 1,565,250,000 | 1,565,250,000 |
| Kosto për grupet e tjera - një herë |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Kosto për grupet e tjera - në vazhdimësi |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Kosto në total** | 342,550,625 | 1,565,250,000 | 1,565,250,000 | 1,565,250,000 | 1,565,250,000 | 1,565,250,000 | 1,565,250,000 | 1,565,250,000 | 1,565,250,000 | 1,565,250,000 |
| **Kosto e zbritur**= Kosto në total x Faktori zbritës | 342,550,625 | 1,491,424,488 | 1,421,080,979 | 1,354,055,245 | 1,290,190,800 | 1,229,338,542 | 1,171,356,400 | 1,116,109,005 | 1,063,467,370 | 1,013,308,595 |
| Përfitimet për buxhetin – në vazhdimësi | 50,062,500 | 200,250,000 | 200,250,000 | 200,250,000 | 200,250,000 | 200,250,000 | 200,250,000 | 200,250,000 | 200,250,000 | 200,250,000 |
| Përfitimet për grupet e tjera – një herë |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Përfitimet për grupet e tjera – në vazhdimësi |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Përfitimet për biznesin – një herë |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Përfitimet për biznesin – në vazhdimësi | 675,000,000 | 2,572,653,645 | 2,451,313,620 | 2,335,696,637 | 2,225,532,765 | 2,120,564,807 | 2,020,547,696 | 1,925,247,924 | 1,834,442,996 | 1,747,920,911 |
| **Përfitimet totale** | 725,062,500 | 2,772,903,645 | 2,651,563,620 | 2,535,946,637 | 2,425,782,765 | 2,320,814,807 | 2,220,797,696 | 2,125,497,924 | 2,034,692,996 | 1,948,170,911 |
| **Përfitimi i zbritur**= Përfitimi në total x faktori zbritës | 725,062,500 | 2,642,118,766 | 2,407,338,525 | 2,193,778,530 | 1,999,503,342 | 1,822,754,890 | 1,661,936,173 | 1,515,596,469 | 1,382,417,894 | 1,261,203,212 |
| **Vlera prezente aktuale e përfitimit në total** | **17,611,710,301** | | | | |  | | | | |
| **Vlera prezente aktuale e kostos në total** | **11,542,443,924** | | | | |  | | | | |
| **Vlera Prezente Neto Aktuale (VAN) =** Vlera aktuale e përfitimit në total – Vlera aktuale e kostos në total | **6,069,266,377** | | | | |  | | | | |

**Raporti i vlerësimit të ndikimit - Shtojca 2/b**

***Tabelë: Vlera aktuale neto në total e çdo opsioni***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Opsioni** | **Vlera aktuale në milionë lekë** | | **Vlera aktuale neto në milionë lekë** |
| **Kosto** | **Përfitimi** |
| Opsioni 1 | 11,542 | 17,612 | 6,070 |
| Opsioni 2 | 10.033 | 15,579 | 5,546 |

**MINISTËR**

**Blendi KLOSI**