PLANI I BIZNESIT 2015



Tetor 2014

PËRMBAJTJA

I. Prezantimi i biznesit/ Historia

II. Vizioni dhe misioni

III. Objektivat e Biznesit

IV. Shërbimet të cilat ne i ofrojmë

V. Analiza e Tregut

VI. Analiza financiare

VII. Analiza e kapaciteteve teknike

VIII. SWOT Analiza

IX. Pasqyra e të punësuarve në Kompani

X. Resurset e nevojshme & Buxheti

XI. Qasjet për arritjen e objektivave dhe zbatimi i tyre

XII. Mekanizmat përcjellës

XIII. Detyrimet karshi konsumatorëve dhe publikut

I. PREZENTIMI I BIZNESIT / HISTORIA

Hekurudhat e Kosovës kanë një histori 140 vjeçare. Në vitin 1874 u ndërtua vija e parë hekurudhore në Kosovë, janë 140 vite që shënon ky sektor i rëndësishëm. Vija e parë ishte në relacionin Hani i Elezit – Fushë Kosovë – Mitrovicë. Ishte ky fillimi i shtrirjes së rrjetit hekurudhor nëpër Kosovë, aq sa i rëndësishëm për transportin e udhëtarëve dhe mallrave, po aq i rëndësishëm për zhvillimin ekonomik dhe lidhjen e Kosovës me vendet e rajonit. Në vitin 1931 vazhdoi ndërtimi i kësaj linje në relacionin Mitrovicë – Leshak, më 1934 ajo Fushë Kosovë – Prishtinë, më 1936 Fushë Kosovë – Pejë, më 1949 Prishtinë – Podujevë – Livadhi dhe më 1963 Klinë – Prizren.

Edhe pse rrjeti hekurudhor nuk është i tëri në shfrytëzim, ai shtrihet në tërë territorin e Kosovës me një gjatësi prej 333,451 km linjë e hapur hekurudhore, me një gjatësi prej 105,784 km në stacione dhe 103,4 km vija industriale. Rrjeti Hekurudhor i Kosovës përmes Leshakut dhe Podujevës, në veri dhe lindje, është i lidhur me Serbinë, ndërsa përmes Hanit të Elezit, në jug me Maqedoninë.

Më poshtë është paraqitur në një formë të shkurtuar kronologjike historia e biznesit të Trainkos Sh.A:

- Ndërtimi i linjës së parë hekurudhore në vitin 1874, kur fillon edhe transporti.
- Që nga viti 1874 fillon transporti i mallrave me hekurudhë i cili e zëvendëson transportin e deri atëhershëm me kafshë.
- Hekurudhat zhvillohen shumë shpejt dhe një kohë të gjatë e mbajnë primatin e transportit të përgjithshëm tokësor.
- Me fillimin e zhvillimit të industrisë për prodhimin e automjeteve transportuese rrugore, fillon edhe humbja e primatit të transportit me hekurudhë.
- Por, prapë se prapë deri në vitin 1968 hekurudha ishte transportuesi kryesor i mineraleve dhe prodhimeve të industrisë së rëndë.
- Në integrimin e dhunshëm me Hekurudhat Serbe (Beogradit), në vitin 1990 e deri në vitin 1999 deri sa ishte bllokada ekonomike e Serbisë, transporti me hekurudhë zvogëlohet në mënyrë drastike.
- Menjëherë pas luftës në Kosovë, kompania është marrë nën kontroll nga ana e forcave të KFOR-it, të cilat forca kanë menaxhuar me kompaninë deri në vitin 2002.
- Në vitin 2002 menaxhimi i kompanisë i është dorëzuar administratës së UNMIK-ut dhe nga kjo kohë kompania ka filluar të jetë e menaxhuar nga stafi civil. Me këtë rast kompania është regjistruar me emrin Hekurudhat e UNMIK-ut pranë institucioneve përgjegjëse dhe ka filluar të transportojë mallra edhe për tregun komercial.
- Pas vitit 2005 kompania ka ndërruar statusin e saj ligjor dhe është formuar si Shoqëri Aksionare, ku edhe ka ndërruar emrin nga Hekurudhat e UNMIK-ut në Hekurudhat e Kosovës Sh.A.
- Nga viti 2005 deri në vitin 2011 (muaji shtator) kompania ka operuar nën emrin Hekurudhat e Kosovës, në kohën kur edhe u nda në dy kompani.
- Nga muaji shtator 2011 kompania e sotme quhet Hekurudhat e Kosovës – TRAINKOS Sh.A. e cila si kompani veprimtari kryesore e ka biznesin e transportit.
- Këto tri vitet e para për Hekurudhat e Kosovës – TRAINKOS Sh.A, u shoqëruan me baticat dhe zbaticat, por në përgjithësi u karakterizuan me përshtatje të profilit pas ndarjes.

II. VIZIONI / MISIONI

II. I. *Vizioni*

Hekurudhat e Kosovës HK-Trainkos, lider në transportin e mallrave dhe emër për saktësi dhe komoditet në transportin e udhëtarëve.

II.II. *Misioni*

Ofrimi i shërbimeve të transportit të mallrave konform standardeve ndërkombëtare, duke ofruar në vazhdimësi çmime konkurruese, siguri të lartë, cilësi dhe korrektësi ndaj klientëve.

Të jemi zgjedhje e parë në transportin e udhëtarëve, me komoditet, saktësi dhe besueshmëri për një udhëtim më të mirë dhe njëkohësisht më të lirë.

III. OBJEKTIVAT DHE QËLLIMET E BIZNESIT

Më poshtë janë të paraqitura objektivat tona ekonomike për vitin 2015.

1. ***Ngritja e vazhdueshme e kapaciteteve të resurseve njerëzore;***
2. ***Ngritja e një bashkëpunimi të qëndrueshëm me operatorët rajonal dhe atyre nga vendet e BE-së në transportin hekurudhor me qëllim të shkëmbimit të përvojave të suksesshme;***
3. ***Të rrisim shërbimet dhe cilësinë e tyre në transportin hekurudhor, për një zhvillim të vazhdueshëm të ndërmarrjes;***
4. ***Të pasurojmë parkun e mjeteve lëvizëse;***
5. ***Objektivi në tregun e transportit të udhëtarëve është që të kemi një ngritje prej 1 % krahasuar me planifikimin e vitit 2014;***
6. ***Në shërbimin e mirëmbajtjes së vagonëve të kemi një rritje prej 3 % në krahasim me planifikimin për 2014;***
7. ***Rritja në transportin e mallrave për 4 % më shumë se planifikimi për vitin 2014;***
8. ***Niveli i inkasimit të borxheve (arkëtueshmeve) të mëparshme të jetë >10%.***

Qëllimet e kompanisë për vitin 2015 :

- ***Tarifa konkurruese dhe atraktive në transportin e mallrave;***
- ***Ngritja e efikasitetit në realizimin e projekteve;***
- ***Përmirësimi i nivelit të shërbimeve ;***
- ***Përmirësimi i gjendjes së parkut lëvizës karshi plotësimit të nevojave operative për mjete lëvizëse;***
- ***Përmirësimi i komoditetit për udhëtarët ;***
- ***Ngritja profesionale dhe ripërtëritja e stafit;***
- ***Përmirësimi i strukturës gjinore;***
- ***Promovimi i shërbimeve tona në nivel gjithëpërfshirës;***
- ***Hulumtimi i tregut dhe kuptimi më i mirë i kërkesave në treg;***
- ***Përmirësimi i sistemit të komunikimit brenda dhe me klientë;***
- ***Rritja e efektivitetit në dhënien e shërbimeve;***
- ***Ndryshimi i kulturës biznesore të punonjësve të kompanisë bazuar në të arriturat e reja teknologjike;***
- ***Përmirësimi i kushteve të punës për stafin***.

IV. SHËRBIMET TË CILAT NE I OFROJMË

Portofoli i shërbimeve tona të cilat ne iu ofrojmë klientëve tanë është i ndryshëm dhe përfshinë një numër të konsideruar të këtyre shërbimeve:

1. **Transportin konvencional të mallrave ;**
2. **Transportin me kontejnerë ;**
3. **Transportin vendor dhe ndërkombëtar të udhëtarëve ;**
4. **Mirëmbajtjen e vagonëve ;**
5. **Tornon – gdhendjen e rrotave ;**
6. **Përgatitjet për ndërmjetësime doganore – shpedicion ;**
7. **Mirëmbajtja dhe Kontrolli i Mjeteve Lëvizëse ;**



Transporti konvencional i mallrave



Transporti i mallrave me kontejnerë



Transporti i udhëtarëve



Mirëmbajtja e vagonëve

V. ANALIZAT E TREGUT

Madhësia e tregut - trendët

Analizat e tregut

Për hartimin e Planit të Biznesit për vitin 2015 kemi bërë një analizë, duke krahasuar informata të shumta financiare dhe operative. Në analizat e mëposhtme ne kemi përdorur të dhënat nga viti 2012 , 2013, si dhe 2014 (periudha janar – shtator). Kjo është bërë në mënyrë që analiza jonë të jetë e krahasueshme në baza vjetore për të gjitha shërbimet e mëposhtme.

Kemi shfrytëzuar për analizë edhe të dhënat nga Departamenti i Operimeve, po ashtu edhe të dhënat nga Departamenti i Financave. Sipas të dhënave nga sektori i financave, për transportin e mallrave të importuara dhe të eksportuara me transport hekurudhor në periudhën 2012 - 2013, por edhe nëntëmujorin 2014 kemi realizuar transport më të lartë krahasuar me parashikimet e bëra për realizimin e transportit konvencional të mallrave (shih tabelën nr. 1).

Tabela nr 1. Të hyrat dhe neto ton mallrat për periudhën 2012, 2013 dhe janar-shtator 2014

Viti	2012	2013	2014 (janar - shtator)
Të hyrat në euro	2,442,720.00	3,034,457.72	1,928,895.66
Neto ton mallrat	747,416.00	1,002,457.84	710,400.06

Në tregun e transportit të udhëtarëve sipas të dhënave nga sektori i transportit të udhëtarëve gjatë vitit 2012-2013, por edhe nëntëmujorin 2014 kemi arritur të realizojmë transport vendor dhe ndërkombëtar sipas planifikimit (shih tabelën nr 2).

Tabela nr 2. Të hyrat dhe numri i udhëtarëve në periudhën 2012, 2013 dhe janar-shtator 2014

Viti	2012	2013	2014 (janar - shtator)
Të hyrat në euro	229,844.00	243,131.16	187,080.14
Numri i udhëtarëve	366,537	369,777	261,726

Ndërsa, në shërbimin e mirëmbajtjes së vagonëve, kemi filluar të ju ofrojmë mirëmbajtjen e vagonëve edhe klientëve tanë si shërbim të ri duke filluar kështu me kompaninë “New Co Feronikeli” në

vitin 2006. Përgjatë periudhës 2012-2013 dhe nëntëmujorin e vitit 2014, në kuadër të këtij shërbimi kompanisë "New Co Feronikeli" ju kemi ofruar kontrollimin tremujor të vagonëve, gdhendjen e rrotave si dhe riparime të ndryshme të vagonëve. Këto shërbime iu kemi ofruar edhe klientëve tjerë (shih tab. 3).

Tabela nr 3. Të hyrat nga riparimi i vagonëve në periudhën 2012, 2013 dhe janar-shtator 2014

Viti	2012	2013	2014 (janar - shtator)
Të hyrat në euro	**46,251.16**	**14,589.50**	**120,920.16**

p.s . Vlerat janë të llogaritura pa TVSH

Planifikimi për 2015

Bazuar në objektivat e Planit të Biznesit, si dhe në analizën e viteve të kaluara, për vitin 2015 planifikojmë që të kemi këto të arritura në transportin e Mallrave :

Viti	2015
Të hyrat në euro	**2,653,841.23**
Neto ton mallrat	**889,721.88**

Nga planifikimi prej **889,721.88** ton për vitin 2015, planifikojmë 250.000 ton import, 69.721.88 ton eksport dhe 570.000 ton vendor. Ndërsa mesatarja për javë do të jetë **17,110 ton.**

Ndërsa planifikimi për vitin 2015 për transport të udhëtarëve në të hyra nga biletat është si në tabelën më poshtë:

Viti	2015
Të hyrat në euro	**241,135.05**
Numri i udhëtarëve	**381,198.48**

Ndërsa për javë mesatarisht duhet të kemi të hyra prej **4,637.21 euro.**

Analizat e konkurrencës

Konkurrenca në transportin e mallrave

Nga analizat e bëra mbi konkurrencën në transportin e mallrave kemi identifikuar tri kategori të kompanive të cilat janë konkurrentët tanë:

- Kompanitë që merren me transport të Kontejnerëve nga Porti i Durrësit, si porti më i afërt.
- Kompanitë të cilat merren me transportin e xehes nga Porti i Barit.
- Kompanitë të cilat merren me biznesin e derivateve dhe të cilat kryejnë transportin e këtyre mallrave me mjetet e tyre transportuese;
- Kompanitë të cilat posedojnë kamionë të mëdhenj me kapacitete të mëdha ngarkuese dhe merren me transportin e sasive të mëdha.

Përparësitë e konkurrentëve tanë*:*

- Përparësi e këtyre kompanive në krahasim me ne është se i shfrytëzojnë mjetet e tyre transportuese për të plotësuar nevojat e veta shpenzuese dhe atë me dërgimin deri në pikat e tyre shitëse, si dhe i ofrojnë pjesës tjetër të tregut të njëjtin shërbim me dërgimin e derivateve deri në pikat shitëse apo shërbimin derë më derë;
- Ofrojnë transportin e kontejnerëve derë më derë pa manipulime shtesë operative;
- Dërgesa e mallrave në relacione të shkurtra ku bëjnë transportimin e mallrave në të dyja drejtimet dhe atë në shkuarje-ardhje dhe
- Shfrytëzimi i boshllëqeve ligjore dhe krijimi i një konkurrence jo lojale.

Konkurrenca në transportin e udhëtarëve

Ndërsa, te konkurrenca në transportin e udhëtarëve nga analizat e bëra kemi identifikuar tri kategori:

- Transporti me autobusë;
- Transporti me minibusë dhe
- Transporti me taksi.

Përparësitë e këtyre konkurrentëve janë:

- Përparësitë e transportit me autobusë dhe minibusë janë: Orare të shpeshta, më të ri teknikisht, kostoja më e ulët e investimit, mundësia e ndaljes në më shumë vende-stacione dhe
- Përparësitë e transportit me taksi janë: Shërbime të shpejta, shërbime nga dera në derë dhe janë më të lirë për blerje.

VI. ANALIZA FINANCIARE

Nga analizat e prezantuara më lart është potencuar se biznesi i TRAINKOS-it mbështetet në transportin e mallrave dhe udhëtarëve si dhe nga riparimi i mjeteve lëvizëse. TRAINKOS Sh.A parasheh të zhvillojë afarizmin e vet me një trend të avancimit të lehtë në krahasim me vitet paraprake përkundër vështirësive të ndryshme. Këtë duke e pas parasysh se përveç shpenzimeve operacionale të domosdoshme për funksionim nevojiten edhe burime financiare për projekte kapitale. Aktualisht burimi i vetëm për këto investime është BK-ja (Buxheti i Kosovës), nga ky burim TRAINKOS-i financohet për dy kategori, atë të mbulimin e shpenzimeve të trenave të udhëtarëve dhe për investime në projektet kapitale siç janë riparimi/modernizimi i mjeteve lëvizëse apo blerja e mjeteve lëvizëse të përdorura apo të reja. Nga shënimet që kemi nxjerr nga shërbimi i financave gjendja jonë financiare nuk është shumë e volitshme për të planifikuar investime për zhvillim. Trainkos Sh.A ka një situatë financiare jo shumë të mirë, në të cilën ka nevojë të punohet shumë për t'u përmirësuar. Kjo varet shumë, veçmas nga zgjidhja e çështjes në transportin e udhëtarëve si dhe zhvillimi i një tregu dhe konkurrence lojale. Një çështje tjetër sfiduese mbetet edhe te arkëtimi i borxheve të trashëguara nga ish-Hekurudhat që klientë të ndryshëm i kanë kompanisë.

Në tabelën e mëposhtme është paraqitur gjendja e disa llogarive kyçe financiare të cilat na bëjnë të kuptojmë gjendjen reale deri më 30.09.2014.

Xhirollogaria kryesore dhe Arka	189,006.00€
Të Arkëtueshme (borxhet ndaj nesh)	2,279,790.00€
Të Pagueshmet (borxhet tona ndaj furnitorëve)	1,576,740.42

VII. ANALIZA E KAPACITETEVE TEKNIKE

Përveç gjendjes jo të mirë teknike të mjeteve lëvizëse, edhe aspekti sasior i tyre është shumë i vogël, gjë që shpeshherë ka rrezikuar funksionalitetin e kompanisë sonë në operime e cila në fund do të rezultonte në mungesë të ofrimit të shërbimeve tona.

Kapacitet tona teknike me të cilat kemi siguruar një funksionalitet gjatë vitit 2014 kryesisht janë të vjetra dhe në një gjendje jo të kënaqshme teknike.

Vitin 2014 do ta mbyllim me kapacitetet tona ekzistuese të përshkruar më poshtë:

Tabela nr. 4. Lokomotivat të cilat janë në përdorim

Lokomotivat	Përdoret në	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 003	Trenat e mallrave	Gjendje të mirë teknike / Riparim gjeneral 2012 dhe tani është në funksion	**1966**
Lokomotiva 009	Trenat e mallrave	Gjendje të mirë teknike	**2005**
Lokomotiva 010	Trenat e mallrave	Gjendje të mirë teknike	**2010**
Lokomotiva 001	Trenat e udhëtarëve	Gjendje të mirë teknike / Riparim gjatë vitit 2011	**1984**
Lokomotiva 005	Trenat e udhëtarëve	Gjendje jo të kënaqshme teknike / ka defekte te kohë pas kohëshme	**1958**
MDD3 – 01	Manovrim	Relativisht e mirë	**2008**
MDD3 – 02	**Manovrim**	Relativisht e mirë	**2009**

Nga tabela nr. 4 shihet numri i lokomotivave të cilat Trainkos i ka në përdorim dhe viti i tyre i prodhimit.

Tabela nr. 5. Vagonët e udhëtarëve të cilët janë në përdorim

Vagonët	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
4 vagonë B1 (suedez)	Të aftë për operim, riparimi i mesëm është kryer në muajin shtator 2011	**1960**
5 vagonë Bpz (austriak)	Të aftë për operim, riparimi i mesëm është kryer në muajin shtator 2011	**1978-1979**

Nga tabela nr. 5 shihet se Trainkos-i ka gjithsej 9 vagonë me të cilët kryhet transporti i udhëtarëve. Nga vitet e prodhimit të tyre shihet se këta vagonë janë shumë të vjetër dhe se në plan afatgjatë ekziston nevoja e domosdoshme e zëvendësimit gradual të tyre.

Tabela nr. 6. Lokomotiva dhe trenat motorikë të cilët janë në operim, si dhe ato që kanë nevojë për riparim gjatë vitit 2015.

Lokomotiva	Përdoret në	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 007	Trenat e udhëtarëve	Relativisht e mirë / Nevojë për riparim gjeneral	**1960**
Lokomotiva 008	Trenat e mallrave	Relativisht e mirë /Nevojë për riparim gjeneral	**1960**
Lokomotiva 002	Trenat e mallrave	Jashtë Operimit	**1960**
Lokomotiva 004	Trenat e mallrave	Jashtë Operimit	**1966**
GM – 01	Trenat e udhëtarëve	Gjendje jo të kënaqshme teknike - Nevojë për riparim gjeneral	**1978**
GM – 02	Trenat e udhëtarëve	Gjendje jo të kënaqshme teknike - Nevojë për riparim gjeneral	**1978**
GM – 03	Trenat e udhëtarëve	Gjendje jo të kënaqshme teknike /është kryer riparim i mesëm 2012	**1978**
GM – 04	**Trenat e udhëtarëve**	Në gjendje të mirë/është kryer riparim i mesëm 2012	**1978**

Tabela nr. 7. Vagonët e udhëtarëve të cilët nuk janë në përdorim por mund të riparohen

Vagonët	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
2 vagonë B1 (suedez)	Të aftë për operim, por nevojitet të kryhet revizioni apo riparimi i mesëm	**1960**
5 vagonë Bpz (austriak)	Të aftë për operim, por nevojitet të kryhet revizioni apo riparimi i mesëm	**1978-1979**

Në tabelën nr. 6 janë prezantuar lokomotivat dhe trenat motorikë të cilët i kemi në përdorim për transportin e udhëtarëve dhe atë të mallrave. Vlen të ceket se këto lokomotiva dhe disa trena të udhëtarëve kanë nevojë për riparim. Shpresojmë se do të gjendet një mundësi e riparimit të këtyre mjeteve lëvizëse në mënyrë që të mund të funksionojmë dhe të kryejmë me sukses shërbimet tona si në transportin e udhëtarëve ashtu edhe në atë të mallrave.

VIII. SWOT ANALIZA

Fuqitë	Dobësitë
✓ Qasja në binarë industrialë në pjesën më të madhe të minierave në Kosovë; ✓ Ekonomia e shkallës/kapaciteti për sasi të mëdha transporti; ✓ Shërbimi i ofruar nga dera në derë duke kombinuar transportin hekurudhor dhe atë rrugor për bizneset e gjëra; ✓ Kapaciteti transportues i dërgesave të veçanta që nuk ka mundësi të transportohen me mjete tjera transportuese; ✓ Siguria dhe saktësia në transportin e udhëtarëve; ✓ Alternativë më ekologjike e transportit hekurudhor krahasuar me mjetet tjera transportuese dhe ✓ Eksperiencë e gjatë në këtë biznes.	✓ Gjendja jo e mirë e mjeteve lëvizëse për shkak të vjetërsisë; ✓ Mungesa e një biznes plani strategjik; ✓ Marketingu jo i zhvilluar në nivel me kërkesat e tregut, ✓ Mungesa e vagonëve të nevojshëm; ✓ Mosha e vjetër e punëtorëve, produktiviteti i ulët; ✓ Mungesa e trajnimeve të mjaftueshme të stafit për të qenë në hap me nevojat e tregut; ✓ Jo stabiliteti në furnizim me materiale operative për të operuar; ✓ Sistemi i informimit/komunikimit me klientët jo në nivelet e duhura; ✓ Përshtatja me vështirësi ndaj ndryshimeve të rutinave punuese apo teknologjike;
Mundësitë	**Kërcënimet**
✓ Privatizimi i minierave dhe fillimi i punës së tyre; ✓ Anëtarësimi në institucionet ndërkombëtare hekurudhore; ✓ Fillimi i transporteve transite; ✓ Zgjerimi i shërbimeve tona duke u zgjeruar në kryerjen e zhdoganimit të mallrave si dhe hapjen e depove doganore për klientët tanë; ✓ Zgjerimi në ofrimin e llojeve tjera të transportit përveç atij hekurudhor dhe ✓ Krijimi i aleancave me operatorët tjerë për të depërtuar në tregje rajonale.	✓ Politika komerciale që do ta zbatojë INFRAKOS-i në caktimin e kushteve për shfrytëzim të rrjetit si dhe në shfrytëzimin e shërbimeve të terminalit ✓ Mundësia e futjes së operatorëve të ri në treg ✓ Pamundësia e kontrollit të procesit të ofrimit të shërbimit për transportimin e mallrave të importuar apo eksportuara vetëm nga ana jonë për shkak të përfshirjes së më shumë operatorëve hekurudhorë në ofrimin e këtij shërbimi; ✓ Gjendja jo e mirë e infrastrukturës hekurudhore dhe kufizimet që shkaktohen në operim qoftë në aspektin e shpejtësisë ashtu edhe në operimin 24/7; ✓ Obstruksionet e vazhdueshme nga Hekurudhat Serbe dhe bllokimi i daljes veriore për në Serbi; ✓ Kërkesat e mundshme të para luftës rreth pronësisë; ✓ Mos zbatimi i bazës ligjore në sektorin e transportit dhe lejimi i konkurrencës jo lojale; ✓ Fleksibiliteti i konkurrentëve tanë në aspektin e shpejtësisë, dërgesës, çmimit, etj; ✓ Kostoja e lartë e investimeve në mjetet lëvizëse dhe ✓ Statusi i kompanisë që krijon disavantazh me konkurrentët tanë.

IX. PASQYRA E TË PUNËSUARVE NË KOMPANI

TRAINKOS Sh.A ka 221 të punësuar të cilët janë në marrëdhënie të rregullt pune dhe 4 Drejtorët e Bordit. Në tabelën më poshtë shihet numri i tyre në bazë të sektorëve të punësimit:

Sektori i Punësimit	Numri i punëtorëve
Bordi i Drejtorëve	4
KE&ZKF&Sekretari&Auditori&Zyrat	26
Departamenti i Operimeve	137
Departamenti i Administratës	43
Departamenti i Zhvillimit të Biznesit	8
Departamenti i Financave	7

Struktura e këtyre të punësuarve varësisht nga kategoritë e ndara më poshtë është si vijon:

- Mosha mesatare e punëtorëve në Trainkos Sh.A është **46.92**
- Meshkuj janë **89.14%**
- Femra janë **10.85%**
- Shqiptarë janë **99.09** %;
- Serbë janë **0.91** % ;
- Me shkollim fillor janë **7.69%**;
- Me shkollim të mesëm janë **70.13%**;
- Me shkollim të lartë janë **1.80%**
- Me shkollim superior janë **20.36%**

Nga të dhënat e lartpërmendura del se problem shqetësues për Trainkos-in edhe më tutje gjatë vitit 2014 do të jetë mosha e vjetër e punonjësve dhe struktura gjinore e tyre. Mosha e vjetër e punonjësve drejtpërdrejtë ndikon dhe sjell problemin e mosnjohjes apo njohjes së limituar të teknologjisë së re, përshtatjes me vështirësi të ndryshimeve teknologjike etj.

X. RESURSET E NEVOJSHME & BUXHETI

Në mënyrë që të jemi në gjendje të realizojmë objektivat e lartpërmendura gjatë vitit 2015 ne i kemi kategorizuar resurset e nevojshme që duhet siguruar me kohë.

Këto resurse ne i kemi ndarë në tri kategori dhe atë:

- Resurse tekniko-teknologjike;
- Resurse njerëzore dhe
- Resurse financiare që në të njëjtën kohë i mbulon edhe dy resurset e lartpërmendura.

Resurset tekniko-teknologjike të cilat janë të nevojshme për realizimin e objektivave të lartpërmendura

Duke marrë për bazë orarin e trenave për vitin 2015 dhe duke llogaritur nevojat për resurse tekniko-teknologjike për të zbatuar këtë orar të trenave i cili është mekanizëm për realizimin e objektivave, për vitin 2015 duhen edhe këto resurse tekniko-teknologjike:

- Për trena të mallrave 6 lokomotiva për tërheqjen e trenave dhe 1 lokomotivë manovruese për përgatitjen e trenave;
- Për trena të udhëtarëve 3 lokomotiva, 9 vagonë të udhëtarëve, 4 trena motorikë dhe 1 lokomotivë për manovrim.

Resurset njerëzore

Në mënyrë që të realizojmë objektivat e lartcekura kemi planifikuar që gjatë vitit 2015 t'i plotësojmë nevojat tona me resurse njerëzore të nevojshme, duke bërë punësime të reja të cilat do të jenë të shpërndara në fusha të ndryshme të kompanisë dhe të punësuarit të jenë kryesisht të rinj në moshë dhe me kualifikim superior. Brenda këtij planifikimi ne mendojmë se në të gjitha vendet që konsiderohet e përshtatshme t'i japim përparësi personave të kualifikuar dhe aspektit të barazisë gjinore.

Resurset financiare të nevojshme

Resurset e nevojshme financiare për realizimin e objektivave të Planit të Biznesit janë strukturuar në mënyrë që të paraqitet burimi i krijimit të këtyre resurseve si dhe shpërndarja e tyre sipas linjave buxhetore në mënyrë që ta kemi të qartë destinimin e këtyre resurseve sipas Planit të Biznesit në përgjithësi.

Tabela nr. 8. Investimet/shpenzimet në ngritje të kapaciteteve, kualitetit dhe zhvillimit të shërbimeve

Investimet/ shpenzimet	Vlera në vitin 2015	Shpërndarja në përqindje
Paga dhe mëditje	1,638,750.00	**27.38**
Mallra dhe shërbime	330,000.00	**5.51**
Pagesa e qasjes në binarë	960,200.00 €	**16.04**
Pagesat e RIV-it për vagonë të huaj dhe tërheqja e trenave nga HM	181,000.00	**3.02**
Investimi në pajisje dhe riparime	218,014.24	**3.64**
Nafta & Vaji	1,288,300.00	**21.52**
Kontingjente	30,000.00	**0.50**
Shpenzime te paparashikuara	140,000.	**2.34**
Investime kapitale	1,200,000.00	**20.05**
Totali	**5,986,264.24**	**100%**

Nga tabela nr.8 shihet se **4,786,264** janë shpenzimet e domosdoshme, pa llogaritur investimet kapitale

Tabela nr. 9. Burimi i të hyrave

Burimi i të hyrave	Vlera e të hyrave në vitin 2015	Shpërndarja në përqindje
Inkasim i borxheve të vjetra	145,000.00	**2.41**
Të hyrat operative të biznesit	2,969,662.96	**49.37**
Të hyrat nga nafta infrakos	60,000.00	**0.99**
Ministria e Infrastrukturës - të hyra nga Marrëveshja PSO	1,141,307.84	**18.97**
Të hyrat nga MZHE	500,000.00	**8.31**
Grantet për investime kapitale	1,200,000.00	**19.95**
Totali	**6,015,970.80**	**100%**

Nga tabela nr. 9 shihet se **3,174,662.96** janë të hyrat që varen nga biznesi i kompanisë 1,641,307.84 të hyrat për mbulimin e shpenzimeve të transportit të udhëtarëve nga MI/MZHE, pra **4,815,970.8** janë të hyrat, pa llogaritur mjetet për investime kapitale.

Tabela nr. 10. Projektet kapitale për vitin 2015

Nr	Emri i Projektit	Burimi i financimit	Viti 2015
1	Investimi në mjete lëvizëse	BKK	1,200,000.00
	Totali		1,200,000.00

Dallimet e prezantuara në të dy tabelat (nr. 9 dhe nr. 10), që prezantojnë të hyrat dhe shpenzimet e planifikuara të kompanisë, kanë një bilanc pozitiv prej **29,706.40**. Ky bilanc do të ishte shumë më i mirë, nëse do të kishim mbulim të tërësishëm të shpenzimeve në transportin publik, ashtu siç e parasheh edhe Ligji për Hekurudhat.

Në tabelat më lart janë të prezantuara planifikimet reale të të hyrave dhe shpenzimeve, duke llogaritur edhe të hyrat e pritura nga Buxheti për vitin 2015.

Në total, si kompani kemi pasur një bilanc pozitiv para zhvlerësimit, që deri në fund vit planifikojmë të jemi në gjendje të mirë, duke tejkaluar edhe Planin e Biznesit për 2014.

Mbulimi i plotë i shpenzimeve të transportit të udhëtarëve, do të mundësonte që të hyrat nga transporti i mallrave të orientohen në zhvillim të këtij shërbimi-transportin e mallrave e jo në mbulimin e humbjeve në transportin e udhëtarëve.

XI. QASJET PËR ARRITJEN E OBJEKTIVAVE DHE ZBATIMI I TYRE

Në mënyrë që të arrijmë rritjet e parapara ekonomike qoftë në shërbimet e transportit të mallrave, të udhëtarëve apo në riparimin e mjeteve lëvizëse, kemi zgjedhur qasjet adekuate të marketingut për llojin e shërbimeve dhe nevojat e ndryshme që kanë këto shërbime.

Në shërbimin e transportit të mallrave do të orientohemi drejt ruajtjes së klientëve të rregullt (dhe të shtojmë shërbimet sipas nevojave të tyre). Pastaj, depërtimin në drejtim të hulumtimit të klientëve potencialë si dhe rritjen e klientëve të ri.

Në shërbimin e transportit të udhëtarëve do të përdorim *saktësinë* ku do të orientohemi drejt klientëve të rregullt, *ofertat dhe benificionet* në drejtim të shtimit të klientëve .

Në shërbimin e mirëmbajtjes së mjeteve lëvizëse do të *rrisim shërbimet* të cilat do të orientohen në zbrazëtirat e identifikuara që kemi në treg dhe kthimin e prestigjit që kemi pasur dikur sidomos te gdhendja e rrotave.

Ndërsa, sa i përket realizimit të objektivave tjera, të lartcekura, qasja jonë do jetë e fokusuar në:

- Kontrollin e kualitetit dhe kënaqshëmerisë së punëve karshi rregulloreve dhe standardeve adekuate;
- Aplikimin e teknologjisë informative dhe digjitalizimin e proceseve të punës;
- Aplikimin e sistemit të shpërblimit dhe ndëshkimit karshi performancës së treguar;
- Shkollimin dhe trajnimet e stafit karshi zhvillimit të fushave përkatëse dhe
- Punësime të reja.

Ndërsa, në mënyrë që të përmirësojmë dhe zhvillojmë imazhin e kompanisë sonë, ne kemi planifikuar që edhe gjatë vitit 2015 të mbajmë një rol aktiv në promovimin e shërbimeve.

XII. MEKANIZMAT PËRCJELLËS TË PLANIT

Në mënyrë që të kemi një përcjellje në kohë të duhur për veprim të rezultateve të këtij plani do të përdorim disa mekanizma matës për secilin objektiv dhe kryesisht në këto pika:

- ✓ Monitorimi i realizimit të të hyrave dhe krijimit të shpenzimeve;
- ✓ Monitorimi i rritjes/rënies së kërkesave;
- ✓ Monitorimi i rritjes/rënies së ofertave;
- ✓ Monitorimi rreth krijimit të tregjeve të reja;
- ✓ Monitorimi i përfitimit të klientëve të rinj;
- ✓ Monitorimi i mbajtjes së klientëve ekzistues dhe potencialë;
- ✓ Monitorimi i kënaqshmërisë së klientëve tanë në shërbimet e ofruara,
- ✓ Monitorimi i pozicionit tonë ndaj konkurrentëve tanë;
- ✓ Monitorimi i realizimit të projekteve promovuese;
- ✓ Monitorimi i realizimit të transportit në neto ton kilometrat e transportuar, si dhe numri i udhëtarëve;
- ✓ Monitorimi i përcjelljes së dërgesave në kohë të duhur prej momentit të hyrjes së dërgesave në stacionin kufitar deri në shkarkimin e saj në stacionin e shkarkimit;
- ✓ Monitorimi i shfrytëzimit sa më racional të mjeteve lëvizëse në trena;
- ✓ Monitorimi i sistemit të komunikimit përmes kontakteve dhe takimeve të përbashkëta me klientët dhe shfrytëzuesit e transportit;
- ✓ Monitorimi i lëvizjes së trenave të udhëtarëve në orar të paraparë-përcjellja permanente e lëvizjes së trenave në kohën e caktuar me OLT;
- ✓ Monitorimi i realizimit të projekteve kapitale sipas kohës dhe buxhetit të paraparë dhe
- ✓ Monitorimi i inkasimit të mjeteve.

XIII. DETYRIMET KARSHI KONSUMATORËVE DHE PUBLIKUT

Gjatë vitit 2015, sikurse edhe vitet e kaluar, do të fokusohemi që të vazhdojmë në plotësimin e detyrimeve tona karshi klientëve tanë. Duke marrë parasysh kategoritë e ndryshme të konsumatorëve tanë dhe meqenëse shërbimet tona i drejtohen më shumë se një tregu, ne i kemi ndërlidhur disa detyrime bazë që mendojmë t'i mbajmë drejt secilës kategori të konsumatorëve të cilat janë:

- Transparenca;
- Korrektësia dhe
- Trajtimi jo diskriminues.

Sikur në ofrimin e shërbimeve të transportit të mallrave apo udhëtarëve po ashtu në mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse, mendojmë që gjatë këtij viti të zhvillojmë edhe më shumë angazhimet tona drejt këtyre detyrimeve, në mënyrë që konsumatorët tanë të jenë të kënaqur me raportin mes nesh si partnerë.

Ndërsa, sa i përket detyrimeve tona karshi pasagjerëve, gjatë vitit 2015 do të punojmë në mënyrë që veprimtarinë tonë ta zhvillojmë duke ndikuar në ngritjen e nivelit te shërbimeve për qytetarët e vendit tonë.

Në këtë drejtim do të fokusohemi gjatë këtij viti në:

- Ngritjen e sigurisë së qarkullimit të trenave;
- Ndikimin sa më të vogël në ndotjen e ambientit dhe
- Ofrimin e shërbimeve tona me kosto më të ulët krahasuar me format tjera të transportit dhe kështu të ndikojmë në mirëqenien e publikut të gjerë.

Të tri këto detyrime që ne kemi vendosur të fokusohemi më shumë, kanë një ndërlidhje mes vete dhe janë zgjedhur që të fokusohemi më shumë gjatë këtij viti duke marrë parasysh sinjalet të cilat i kemi pranuar nga rrethi, gjegjësisht publiku gjatë vitit të kaluar.