trainkos
Hekurudhat e Kosovës

PLANI I BIZNESIT 2020



Shtator 2019

PËRMBAJTJA

I.	PREZANTIMI I BIZNESIT/ HISTORIKU	3
II.	VIZIONI DHE MISIONI	5
II.1.	Vizioni	5
II.2.	Misioni	5
III.	OBJEKTIVAT E BIZNESIT	6
IV.	SHËRBIMET QË OFROJMË	7
V.	ANALIZAT E TREGUT	8
V.1.	Madhësia e Tregut	8
V.1.1.	Gjendja aktuale	8
V.1.2	Pengesat dhe problemet kryesore	12
V.1.3	Si ndikojnë këto pengesa në kushtet e konkurrencës , rritjes ekonomike dhe zhvillim të TRAINKOS-it	12
V.1.4	Analiza e Tregut	15
V.1.5	Planifikimi për 2020	16
V.2.	Analizat e Konkurrencës	17
V.2.1.	Konkurrenca në transportin e mallrave	17
V.2.2.	Konkurrenca në transportin e udhëtarëve	18
VI.	ANALIZA FINANCIARE	18
VII.	ANALIZA E KAPACITETEVE TEKNIKE	19
VIII.	SWOT ANALIZA	22
VIII.1.	Pasqyra e të punësuarve në Kompani	23
VIII.2.	Planifikimi i punësimeve dhe trajnimeve për vitin 2020	24
IX.	RESURSET E NEVOJSHME & BUXHETI	25
X.	QASJET PËR ARRITJEN E OBJEKTIVAVE DHE ZBATIMI I TYRE	27
XI.	MEKANIZMAT PËRCJELLËS	28
XII.	DETYRIMET KARSHI KONSUMATORËVE DHE PUBLIKUT	29

I. PREZANTIMI I BIZNESIT / HISTORIKU

Hekurudhat e Kosovës në rrugëtimin e saj të ndërtimit dhe zhvillimit kanë një histori për një periudhë prej më shumë se 140 vite. Vija e parë hekurudhore në Kosovë u ndërtua në vitin 1874, në relacionin Hani i Elezit – Fushë Kosovë – Mitrovicë. Ishte ky fillimi i shtrirjes së rrjetit hekurudhor në 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.

Rrjeti hekurudhor 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. Edhe pse nuk është i tërë në shfrytëzim, sot, 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. si kompani e cila veprimtari kryesore e ka biznesin e transportit.
- 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. Hekurudhat e Kosovës Trainkos Sh.A. kanë vazhduar në përmbushjen e obligimeve ligjore të parapara në Ligjin Nr. 04/L-063 për Hekurudhat e Kosovës ku më 15.11.2012 nga Autoriteti Rregullativ i Hekurudhave (ARH) është pajisur me Licencë për kryerjen e shërbimeve të Transportit Hekurudhor në Republikën e Kosovës.
- Trainkos Sh.A më 24.01.2013 nga Autoriteti Rregullativ është pajisur me Certifikatën e Sigurisë A dhe B, gjithashtu në vazhdën e pajisjes me dokumente ligjore HK-Trainkos është pajisur edhe me Autorizimet për futjen në shërbim të mjeteve lëvizëse si dhe licencimin e makinistëve duk bërë të mundur funksionalizimin e plotë të kompanisë.

II. VIZIONI / MISIONI

II. 1. *Vizioni*

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

II. 2. *Misioni*

Ofrimi i shërbimeve të transportit të mallrave komfor 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

Në pjesën në vijim janë pasqyruar objektivat për vitin 2020.

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. Rritja e shërbimeve dhe cilësisë së tyre në transportin hekurudhor, për një zhvillim të vazhdueshëm të ndërmarrjes;
4. Pasurimi i parkut me mjete lëvizëse;
5. Angazhimi i vazhdueshëm në shfrytëzimin e të gjitha mundësive për përvetësim të Transportit të Mallrave brenda dhe jashtë vendit;
6. Ofrimi i shërbimeve në Transportin e Udhëtarëve duke ofruar saktësi, komoditet dhe çmime konkurruese,
7. Në shërbimin e mirëmbajtjes së mjeteve lëvizëse, viti 2020 duhet të karakterizohet me angazhim të përhershëm në avancimin e proceseve në mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse, shqyrtimi i mundësive dhe ndërmarrja e hapave të nevojshëm për certifikimin e punëtorive sipas ERA-s dhe realizmin e idesë për ndërtimin e punëtorive bashkëkohore sipas standardeve Evropiane me financim të kombinuar.

Qëllimet e Kompanisë për vitin 2020:

1. Tarifa konkurruese dhe atraktive në transportin e mallrave;
2. Ngritja e efikasitetit në realizimin e projekteve;
3. Përmirësimi i nivelit të shërbimeve;
4. Përmirësimi i gjendjes së parkut të mjeteve lëvizëse karshi plotësimit të nevojave operative;
5. Transportin e mallrave derë më derë;
6. Përmirësimi i komoditetit për udhëtarët;
7. Ngritja profesionale dhe ripërtëritja e stafit;
8. Përmirësimi i strukturës gjinore;
9. Promovimi i shërbimeve tona në nivel gjithëpërfshirës;
10. Hulumtimi i tregut dhe kuptimi më i mirë i kërkesave në treg;
11. Përmirësimi i sistemit të komunikimit brenda dhe me klientë;
12. Rritja e efektivitetit në dhënien e shërbimeve;
13. Ndërmjetësime doganore - shpedicion;
14. Ndryshimi i kulturës biznesore të punonjësve të kompanisë bazuar në të arriturat e reja teknologjike;
15. Përmirësimi i kushteve të punës për stafin.

IV. SHËRBIMET QË 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;**



Transporti Konvencional i Mallrave



Transporti i Mallrave me Kontejnerë



Transporti i Udhëtarëve



Mirëmbajtja e Vagonëve

V. ANALIZAT E TREGUT

V. 1. Madhësia e tregut

V.1.1. Gjendja aktuale

Për veprimtarinë që zhvillon TRAINKOS-i kërkohet analizë adekuate të tregut, për transportin e udhëtarëve dhe mallrave. Transporti i udhëtarëve definohet me politikat shtetërore për trenat në qarkullim dhe mbështetja e këtyre trenave me Marrëveshjen OShP (Obligimi i Shërbimeve Publike). Transporti i mallrave përveç kapaciteteve në transport brenda vendit varet kryesish në qasjen e rrjetit hekurudhorë në Kanalet hekurudhore dhe Portet detare. Lidhja me Kanalin e X-të hekurudhorë që kalon ka Maqedonia Veriore dhe Serbia mund të shfrytëzohet vetëm ka Maqedonia Veriore (që nga viti 2008 nuk ka qarkullim ka pjesa Veriore e shtetit – Leshaku). Me këtë aktualisht krijohet kosto shtesë dhe probleme organizative për shkak të qasjes tërthor nëpër shtetin serb (ka Maqedonia Veriore). Problemet e transportit me hekurudhë deri në Portin e Selanikut vazhdojmë për shkak të politikave dhe shprehisë së fituar nga hekurudhat greke. Klientët potencial nga Porti i Selanikut (sidomos kontejnerëve) kanë gjet zgjidhje në forma tjera të transportit dhe kthimi i tyre është sfidë në vete. Kërkohet angazhim plotësues për të i kthyer mbrapa transportin nga ky Port, kryesisht kur destinacioni final është në territorin e Kosovës.

Kontaktet e rregullta nga vitet paraprake me partnerët regjional duhet të krijojnë parakushte për gjetjen e formave të shtimit të vëllimit të transportit, kjo kryesisht me ata të Republikës së Maqedonisë Veriore që janë partner strategjik dhe kanë treguar përkushtim në krijimin e mundësive për të rritur transportin. Kryesisht me relaksimin e situatës së krizës ekonomik edhe proceseve rehabilituese politike në dhe me Republikën e Greqisë. Mundësia për realizimin e transportit të mallrave do të krijonte plotësimin e nevojave për klientin por edhe ofrimi i një çmim të volitshëm dhe konkurrues për të realizuar transport me hekurudhë deri në destinacionin final.

Mbështetja e sektorit hekurudhorë nga BE-ja përmes mekanizmave të krijuar dhe raporteve të South East Transport Observator (SEETO, Observatori i Transportit Jug-Lindorë) përmes projektit të realizuar / finalizuar nga Asistenca Teknike në vitin 2018 ka një rëndësi të veçantë. Propozimet për transportin e udhëtarëve kanë një qasje të avancuar dhe moderne kurse përgatitja e propozimeve strategjike për transportin e mallrave do të kryhet me një proces të radhës nëse e kemi parasysh gjendjen aktuale politike dhe kompleksitetin e këtij lloji të shërbimit. Zbatimi i propozimeve nga projekti kanë qenë të parapara të fillojnë në vitin 2019, por ngecjen në mundësitë për të bindur përgjejgësit në MIT dhe Qeveri shtyhet për vitin 2020.

Transporti i xehes, lëndës finale dhe thëngjillit për New Co Ferronikeli nga eksporti, importi dhe transporti minierë – punëtori në Drenas ka një oscilim që po përcillet me vite, kjo nëse e kemi parasysh problemet me të cilat është duke u ballafaquar kjo kompani pas ndërrimit të pronësisë. Mosrealizimi i transportit sipas kontratës për vitin 2018 e që ka vazhduar edhe gjatë vitit 2019 krijon probleme në afarizmin e TRAINKOS-it dhe planifikimeve afatmesme, kjo pritet të ndodhë edhe në vitin 2020. Vazhdon segmentimi / ndarja e këtij biznesi me kompaninë konkurruese e

shton brengën për afarizëm pozitiv të TRAINKOS-it. Me këtë problematikë TRAINKOS-i duhet të merret më seriozisht në vitet që pasojnë. Marrëveshja me New Co Ferronikeli duhet të rishqyrtohet, kërkohet përshtatje për një bashkëpunim me interes të dyanshëm. Kjo ka rëndësi të veçantë për rrjedhat në vitin 2020 për transportin ndërkombëtarë, nëse e kemi parasysh zhvillimin e punëve në projektin e Modernizimit të Linjës së 10-të hekurudhore Fushë Kosovë – Hani i Elezit.

Transporti i mallrave përveç kapaciteteve në transport brenda vendit varet kryesish në qasjen e rrjetit hekurudhorë në Kanalet hekurudhore dhe Portet detare. Lidhja me Kanalin e X-të hekurudhorë që kalon ka Maqedonia Veriore dhe Serbia mund të shfrytëzohet vetëm ka Maqedonia Veriore (që nga viti 2008 nuk ka qarkullim ka pjesa Veriore e shtetit – Leshaku). Me këtë aktualisht krijohet kosto shtesë dhe probleme organizative për shkak të qasjes tërthor nëpër shtetin serb (ka Maqedonia Veriore). Problemet e transportit me hekurudhë deri në Portin e Selanikut vazhdojmë për shkak të politikave dhe shprehisë së fituar nga hekurudhat greke. Klientët potencial nga Porti i Selanikut kanë gjet zgjidhje në forma tjera të transportit (sidomos kontejnerëve) dhe kthimi i tyre është sfidë në vete. Kërkohet angazhim plotësues për të i kthyer mbrapa transportin nga ky Port, kryesisht kur destinacioni final është në territorin e Kosovës.

Planifikimet afatshkurta dhe afatmesme për tërë sektorin hekurudhorë mbështeten në planifikimet strategjike të shtetit, nga kjo edhe synimet e Qeverisë së Republikës së Kosovës janë që me kapacitete vetanake dhe me shfrytëzimin e mundësive që ofrojnë Institucionet Financiare Ndërkombëtare (IFN), Banka Botërore (BB) dhe Bashkësia Evropiane (BE) me mekanizmat e tyre të bëhet realizimi i këtyre projekteve të planifikuara.

Përveç reformave në sektor dhe investimi në Linjat ekzistuese hekurudhore të vazhdohet me Linjat tjera të reja të identifikuara me "Strategjinë Sektoriale dhe Transportin Multimodal 2015 – 2025 dhe Plani i veprimit 5 vjeçar". Viti 2019 do të mbahet në mend me fillimin e projektit që me mbështetjen konkrete të BE-së, BERZh-it, BEI-së dhe mekanizmave tjerë që ka krijuar BE-ja të jetësohet modernizimi i linjave hekurudhore në territorin e Kosovës (333.149 km). Ky fillim i mbarë krijon bazën e planifikimeve afatmesme investive për TRAINKOS-in. Kjo po ndodhë me proceset e përgatitjes, investimit dhe fillimit të projektit madhorë "Rehabilitimi i Linjës së 10-të hekurudhore" Hani i Elezit – Leshak, fillimisht linja hekurudhore Fushë Kosovë – Hani i Elezit (për dy vitet e ardhshme). Me këtë fillon procesi i plotësimit të parakushteve të përcaktuara me "Librin e bardhë" të publikuar për zbatim nga BE-ja në mars 2011, për shtetet e Evropës, duke u përfshirë edhe Evropa Jug – Lindore). Me këtë synohet krijimi i një zone të mirëfilltë të transportit të përbashkët Evropian duke i eliminuar të gjitha pengesat e mbetura nacionale për të lehtësuar integrimin dhe operimin funksional të transportit hekurudhorë multimodal dhe intermodal. Faza e modernizimit të linjave hekurudhore do të plotësonte edhe parakushtet e domosdoshme për shtetin e Kosovës në planet për zhvillim ekonomik, shfrytëzimin e resurseve nëntokësore dhe zhvillimin industrial në përgjithësi.

Zbatimi i Marrëveshjes së OShP-së 2018 – 2022 është në vitin e dytë të zbatimit me problemet e krijuara që nga fillimi. Për këtë nevojitet një qasje serioze dhe gjetje të formave për të dalë nga

gjendja aktuale. Zbatimi i Marrëveshjes së OShP-së 2018 - 2022 është sfidë në vete, që nga fillimi i zbatimit të kësaj Marrëveshje në vitin 2018, MIT nuk ka përbush / përmbyll mbulimin e humbjeve në tërësi. Obligimi është bartur në vitin 2019 kurse buxheti ka mbet i njëjtë edhe për tërë vitin 2020. MIT për këtë nuk ka siguruar mjetet e nevojshme për mbulimin e humbjeve për tërë vitin dhe është përsëritur problematika e viteve paraprake që sfidon bazën / esencën e sigurimit të likuiditetit të TRAINKOS-it. Premtimet dhe veprimet e ndërmarra nga akterët e ndryshëm në këtë proces nuk kanë prodhuar një dokument / veprim / vendim / transaksion zyrtar që privon brengën për konstatimin e lartë përmendur.

TRAINKOS-i me forcat e veta do të vazhdojë edhe në vitin 2020 që të përcjellë zbatimin e planifikimeve Qeveritare dhe plotësojë mungesën e planifikimeve afatmesme dhe afatshkurta për të prezantuar dhe mundësuar qasje serioze në përgatitjen dhe realizimin e planeve biznesore. Kjo do të mundësonte angazhimin e vazhdueshëm në modernizimin e flotës së mjeteve lëvizëse dhe ngritjen e kapaciteteve njerëzore të kompanisë me qëllim të ngritjes së kualitetit të shërbimit që ofrojmë. Zbatimi i "Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multi-Modal 2015-2025 dhe Plani i Veprimit" si dhe aktivitetet që po ndodhin në Modernizimin e linjave hekurudhore janë veprime që kërkojnë nevojën e furnizimit të TRAINKOS-it me mjete lëvizëse të reja adekuate për linjat ekzistuese dhe për linjat që do të modernizohen në ardhmen.

Mbështetja e sektorit hekurudhorë nga BE-ja përmes mekanizmave të krijuar dhe raporteve të South East Transport Observator (SEETO, Observatori i Transportit Jug-Lindorë) përmes projektit të realizuar / finalizuar nga Asistenca Teknike në vitin 2018 ka një rëndësi të veçantë. Propozimet për transportin e udhëtarëve kanë një qasje të avancuar dhe moderne kurse përgatitja e propozimeve strategjike për transportin e mallrave do të kryhet me një proces të radhës. Këto propozime përfshijnë periudhën 2020 – 2025 (periudhë afatmesëm) nga e cila mund të shpresojmë fillim të zbatimit me fazat e modernizimit të linjave hekurudhore. Me parapërgatitjet gjatë vitit 2020 mund të shpresojmë në një rrjedhë pozitive në vitet e ardhshme.

TRAINKOS-i paralel me kërkesat që rrjedhin nga politikat qeveritare për transportin e udhëtarëve (linjat e kërkuara dhe aprovuara) dhe nevojat me rritjen e transportit konvencional do të zhvilloj edhe politika në mbajtjen dhe punësimin e punëtorëve gjithashtu. Planifikimi afatgjatë është i obligueshëm nëse e kemi parasysh procesin e plotësimit të kërkesave sipas marrëveshjes për mjetet lëvizëse tërheqëse dhe të tërhequra adekuate. Marrëveshja e Obligimit të Shërbimeve Publike (OShP) për mbulimin e humbjeve nga funksionimi i linjave të aprovuara është e paraparë me Ligj. Nënshkrimi i së njëjtës për periudhë pesë vjeçare tërheq pas veti zgjidhjen e problematikës që paralel me planifikimet afatgjata për mjete lëvizëse nëse e kemi parasysh kohën dhe procedurat e nevojshme për gjetjen e burimeve financiare dhe furnizimit të planifikohet edhe mbajtam dhe freskimi i resurseve njerëzore adekuate. Planifikimet afatmesme duhet të bëhen në krijimin e parakushteve për shtimin e numrit të trenave që do të mundësojë zvogëlimin e kostos direkte dhe

indirekte në njërën anë, si dhe ofrimi i shërbimit më të mirë për udhëtarët në anën tjetër. Kjo vjen në shprehje më tepër nëse e kemi parasysh planifikimet me skenar të avancuar (sipas projektit të realizuar) dhe reformat e domosdoshme që duhet të i ndërmerr shteti – krijimi i parakushteve për bartjen e transportit nga rruga në hekurudhë)kërkesa nga "Libri i Bardhë'. Mars 2011).

Tregu aktual mbulohet nga TRAINKOS-i me mjete lëvizëse të cilat janë dhe duhet të mirëmbahen në nivelin e duhur. Rritja e zhvillimit të kapaciteteve në transportin e mallrave dhe udhëtarëve kërkon përkushtim paralel edhe në mirëmbajtjen e tyre. Kjo ka ndikim direkt në plotësimin e kritereve standarde për shëndet dhe siguri, të përcaktuara nga asociacionet hekurudhore të Evropës dhe të kërkuara për zbatim prej ERA-s (Agjencinë Evropian për Hekurudha). Reformat dhe zhvillimet në transportin hekurudhorë, modernizimi i linjave hekurudhore dhe krijimi i mundësive për blerjen e mjeteve lëvizëse të reja kërkon që TRAINKOS-i në vitin 2020 të:

- Angazhoj të gjithë potencialin njerëzorë dhe financiar në kompani për të avancuar proceset në mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse, përgatitur aplikacionin dhe dorëzojë në ERA për të u licencuar sipas standardeve të kërkuara për secilin sektor të mirëmbajtës së mjeteve lëvizëse tërheqëse dhe të tërhequra dhe
- Paralel me këto procese të bëhet punësimi i stafit të nevojshëm me qëllim të përcjelljes dhe zbatimit të këtyre proceseve.

V.1.2. Pengesat dhe problemet kryesore

Shqyrtimi i problemeve dhe pengesave të TRAINKOS-i gjatë periudhës së kaluar që ka pas një aktivitet të ngjeshur në kërkesën dhe prezantimin e nevojës për një Plan Biznesi afatmesëm (3 apo 5 vjeçar) tek pronari (Qeveria) dhe IFN-të. Kontaktet e vazhdueshme me Bankën Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZh) dhe Banka Evropiane për Investime (BEI) kanë rezultuar me konkretizim të kërkesës sonë për mbështetjen financiare të një Asistence Teknike që TRAINKOS-it do të i mundësonte përgatitjen e Plani të Biznesit paralel me zhvillimet tjera në sektorin hekurudhorë. Projektet e kësaj forme duhet të kenë aprovimin e institucioneve relevante shtetërore për të mbështetur projektin në procedurat e mëtutjeshme në Western Balkan Investment Framework (WBIF, Kornizën e Investimeve në Ballkanin Jug – Perëndimorë); Instrument for Pre Accession (IPA, Instrumente për Para Anëtarësim), TAIEX (fond i BE-së për projekte të r rëndësishme dhe të argumentuar për një reagim / aprovim të shpejtë) apo fonde / burimet vetanake të ndonjë IFN-je.

Zakonisht problemi më i madh për këso lloj kërkesash është gjetja e ndonjë IFN-je për mbështetje financiare, por fatkeqësisht në rastin tonë kemi ngecje në proces nga faktori vendorë, Ministria e Financave (MF). Vlen të përmendet se një parapëlqim zyrtarë dhe mbështetje financiare për nevojën e përgatitjes së një Plan Biznesi për TRAINKOS-in së fundmi (Shkurt 2019) e ka dhënë BEI (Banka Evropiane për Investime). Zgjidhja e kësaj nyje duhet të bëhet me shqyrtimin e kësaj

ngecje në nivele hierarkike në kompani me përgjegjësit nga institucionet Qeveritare për trasimin e rrugës për të arritur këtë qëllim.

Veprimtaria që zhvillon TRAINKOS-i kërkon analizë adekuate të tregut, për transportin e udhëtarëve dhe mallrave. Transporti i udhëtarëve definohet me politikat shtetërore për trenat në qarkullim dhe mbështetja / financimi i humbjeve ë krijuara të këtyre trenave nga MIT përmes Marrëveshjes së OShP-së (Obligimi i Shërbimeve Publike). Transporti i mallrave përveç kapaciteteve në transport brenda vendit varet kryesish në qasjen e rrjetit hekurudhorë në Kanalet hekurudhore dhe Portet detare. Lidhja me Kanalin e X-të hekurudhorë që kalon ka Maqedonia Veriore dhe Serbia mund të shfrytëzohet vetëm ka Maqedonia Veriore (që nga viti 2008 nuk ka qarkullim ka pjesa Veriore e shtetit – Leshaku). Me këtë aktualisht krijohet kosto shtesë dhe probleme organizative për shkak të qasjes tërthor nëpër shtetin serb (ka Maqedonia Veriore). Problemet e transportit me hekurudhë deri në Portin e Selanikut vazhdojmë për shkak të politikave dhe shprehisë së fituar nga hekurudhat greke. Klientët potencial nga Porti i Selanikut kanë gjet zgjidhje në forma tjera të transportit (sidomos të kontejnerëve) dhe kthimi i tyre është sfidë në vete. Kërkohet angazhim plotësues për të i kthyer mbrapa transportin nga ky Port, kryesisht kur destinacioni final është në territorin e Kosovës.

Kontaktet e rregullta nga vitet paraprake me partnerët regjional duhet të krijojnë parakushte për gjetjen e formave të shtimit të vëllimit të transportit, kjo kryesisht me ata të Republikës së Maqedonisë Veriore që kanë qenë të përkushtuar në krijimin e mundësive për të rritur transportin. Kryesisht me relaksimin e situatës së krizës ekonomik edhe proceseve rehabilituese politike në dhe me Republikën e Greqisë. Mundësia për realizimin e transportit të mallrave do të krijonte plotësimin e nevojave për klientin por edhe ofrimi i një çmim të volitshëm dhe konkurrues për të realizuar transport me hekurudhë deri në destinacionin final.

Mbështetja e sektorit hekurudhorë nga BE-ja përmes mekanizmave të krijuar dhe raporteve të South East Transport Observator (SEETO, Observatori i Transportit Jug-Lindorë) përmes projektit të realizuar / finalizuar nga Asistenca Teknike në vitin 2018 ka një rëndësi të veçantë. Propozimet për transportin e udhëtarëve kanë një qasje të avancuar dhe moderne kurse përgatitja e propozimeve strategjike për transportin e mallrave do të kryhet me një proces të radhës nëse e kemi parasysh gjendjen aktuale politike dhe kompleksitetin e këtij lloji të shërbimit.

Transporti i xehes, lëndës finale dhe thëngjillit për New Co Ferronikeli nga eksporti, importi dhe transporti minierë – punëtori në Drenas ka një oscilim që po përcillet me vite, kjo nëse e kemi parasysh problemet me të cilat është duke u ballafaquar kjo kompani pas ndërrimit të pronësisë dhe problemeve të trashëguara për një fillim të mbarë. Mosrealizimi i transportit sipas kontratës për vitin 2018 e që ka vazhduar edhe gjatë vitit 2019 krijon probleme në afarizmin e TRAINKOS-it dhe planifikimeve afatmesme, duke e përfshirë biznesin e TRAINKOS-it edhe në vitin 2020. Segmentimi / ndarja e këtij biznesi me kompaninë konkurruese (momentalisht vetëm vendorë) e shton brengën e afarizmit të TRAINKOS-it dhe kërkon veprim.

Zbatimi i Marrëveshjes së OShP-së 2018 – 2022 është në vitin e dytë të zbatimit me problemet e krijuara që nga fillimi. Për këtë nevojitet një qasje serioze dhe gjetje të formave për të dalë nga gjendja aktuale. Zbatimi i Marrëveshjes së OShP-së 2018 - 2022 është sfidë në vete, që nga fillimi i zbatimit të kësaj Marrëveshje në vitin 2018 MIT nuk ka përmbyll mbulimin e humbjeve në tërësi. Obligimi është bartur në vitin 2019 kurse buxheti ka mbet i njëjtë edhe për tërë vitin 2020. MIT për këtë nuk ka siguruar mjetet e nevojshme për mbulimin e humbjeve për tërë vitin dhe është përsëritur problematika e viteve paraprake që sfidon bazën / esencën e sigurimit të likuiditetit të TRAINKOS-it. Premtimet dhe veprimet e ndërmarra nga akterët e ndryshëm në këtë proces nuk kanë prodhuar një dokument / veprim / vendim / transaksion zyrtar që privon brengën për konstatimin e lartë përmendur. Një gjendje e tillë e krijuar nuk premton zhvillim premtues të veprimtarisë së TRAINKOS-it në periudhën që po vjen.

V.1.3. Si ndikojnë këto pengesa në kushtet e konkurrencës, rritje ekonomike dhe zhvillim të TRAINKOS-it

Veprimtaria e TRAINKOS-it bëhet në bazë të legjislacionit të krijuar për këtë, duke filluar nga marrja e Licencës për të zhvilluar veprimtarinë dhe aktet tjera ligjore që rregullojnë zhvillimin e kësaj veprimtarie.
Veprimtaria varet nga planifikimet strategjike dhe burimet e financimit për sektorin përkatës që zbërthehet / konkretizohet me Kornizën Afatmesme të shpenzimeve (KASh) dhe buxhetin vjetorë të ndarë nga Buxheti i Kosovës. TRAINKOS-i zbaton format e rregullta ligjore të konkurrueshmërisë të krijuara me legjislacionet e zbatueshme në Republikën e Kosovës që nuk zbatohet me kushte të barabarta të cilat duhet të krijohen me zhvillimin e strategjive tanimë të aprovuara. Koordinimi i entiteteve dhe institucioneve brenda Kosovës e që janë përgjegjës në ofrimin e shërbimeve për transport hekurudhorë mungon dhe për këtë kemi ngecje të dukshme në zbatimin e strategjive (Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multi-Modal 2015-2025 me Planin i Veprimit 2015 - 2020). Sektori hekurudhorë është i rëndësishëm në zbatimin e planeve strategjike qeveritare për zhvillimin ekonomik, sidomos atij industrial. Ky mos koordinim ndikon në ngecje në përvetësimin e mundësive që krijohen nga mbështetja e BE-së për këtë qëllim dhe krijon pengesa në konkurrueshmëri dhe planifikime serioze në rolin që luan operatori hekurudhorë në zhvillimi ekonomik të vendit të tërësi.

Planifikimet e financimit të shpenzimeve fillojnë me KASh-in, KASh-i 2019 – 2021 nuk ka përfshi zbatimin e strategjive të aprovuara për tërë sektorin hekurudhorë, edhe drafti i KASh-it 2020 – 2022 është i njëjtë nuk ka ndonjë ndryshim nga këto planifikime paushalle.

Përjashtim të investimeve në sektor bënë buxhetimi i pjesshëm i projektit për "Modernizimin e Linjës së 10-të hekurudhore". Për TRAINKOS-in është buxhetuar një shumë minimale prej 800,000.00€ ndër vite, e njëjta shumë ka mbete edhe për vitet që pasojnë brenda periudhës.

Për investime kapitale të nevojave të TRAINKOS-it si kompani publike në pronësi të Qeverisë duhet të përkujdesen Ministritë përkatëse. Në mungesë të këtij përkujdesi TRAINKOS-i për planifikime investive afatmesme ka marrë iniciativa për të përpiluar Planin Afatmesëm Investiv dhe vazhdon për të diskutuar mundësitë që ofrojnë IFN-të në realizimin e kësaj Strategjie. Zhvillimi i sektorit, sidomos rehabilitimi i linjave hekurudhore kërkon flotë adekuate për shfrytëzim të këtyre binarëve. Rëndësi të posaçme ka dinamika e fazës që nga aprovimi i buxhetit deri në përfundimin e prodhimit të mjetit lëvizës që zakonisht merr dy vite.

Në parakushtet e zbatimit të modaliteteve për përshtatje / zbatimit të "Tregut Global" Republika e Kosovës dhe shtetet tjera të Ballkanit Jug – Perëndimorë duhet të bëjnë avancime të dëshiruara dhe përcjellin detyrat që vijnë nga BE-ja për këtë qëllim. Shfrytëzimi i rrjetit bazik hekurudhorë sipas kërkesave të asociacioneve hekurudhore dhe entiteteve vendimmarrëse të BE-së kërkon qasje në tregun e përgjithshëm dhe krijimin e mundësive për shfrytëzim të porteve detare. Kosova aktualisht nuk ka mundësi të shfrytëzoj portet detare të Shqipërisë dhe Malit të Zi dhe shfrytëzon në minimum portin e Selanikut. Mosfunksionimi i linjës së 10-të hekurudhore në veri të vendit për transport në Evropë si shkaktar i gjendjes politike me Serbinë ndikon në koston e ofrimit të ofertave të favorshme për bizneset në dhe nga Kosova. Këtu rol negativ luan edhe krijimi i mundësive brenda vendit për transport me kamionë me pesha të rënda të cilët shkatërrojnë rrugët të porsandërtuara, bëjnë ndotjen e ambientit, krijojnë rrëmujë në transport dhe pengesa tjera.

V. 1.4. Analiza e tregut

Në analizat e mëposhtme ne kemi përdorur të dhënat nga viti 2017, 2018 dhe Janar – Gusht 2019. Kjo është bërë në mënyrë që analiza jonë të jetë e krahasueshme në baza vjetore për të gjitha shërbimet e mëposhtme.
Gjatë hartimit të Planit të Biznesit 2020 janë marrë për bazë të dhënat financiare dhe operative të Kompanisë, për vitet paraprake , shih tabelën nr. 1.

Tabela nr 1. Të hyrat dhe neto ton mallrat për periudhën 2017, 2018 dhe Janar-Gusht 2019

Viti	2017	2018	Janar-Gusht 2019
Të hyrat e Planifikuara	1,030,000.00	720,332.00	797,843.78
Të hyrat e realizuara	842,834.98	587,888.36	574,948.53
Neto ton të Planifikuara	516 421	327 500	365 692
Neto ton mallrat të realizuara	375 177	268 700	325 024

Tabela nr 2. Të hyrat dhe numri i udhëtarëve në periudhën 2017, 2018 dhe Janar-Gusht 2019

Viti	2017	2018	Janar- Gusht 2019
Të hyrat e Planifikuara	185,676.00	149,700.00	93,333.33
Të hyrat e realizuara	123,382.14	97,424.40	71,478.95
Numri i udhëtarëve i planifikuar	238,738	180.000.00	108,888
Numri i udhëtarëve i realizuar	156,618	118,466.00	

Në shërbimin e mirëmbajtjes së vagonëve, përveç nevojave të brendshme, kemi ofruar shërbime edhe për klientin ton. Në kuadër të këtij shërbimi kompanisë "NewCoFeronikeli" i kemi ofruar shërbime në kontrollimin tremujor të vagonëve, gdhendjen e rrotave si dhe riparime të ndryshme të vagonëve. (shih tabelën. 3).

Tabela nr 3. Të hyrat nga riparimi i vagonëve në periudhën 2017, 2018 dhe Janar-Gusht 2019

Viti	2017	2018	Janar-Gusht 2019
Të hyrat në euro	10,144.71	9,842.00	21,177.50

Vërejtje: *Vlerat janë të llogaritura pa TVSH*

V. 1.5. Planifikimi për 2020

Bazuar në objektivat si më lart, analizën e viteve të kaluara si dhe zotimet e klientëve, me Planin e Biznesit 2020, planifikojmë që të vazhdohet me ritmin e njëjtë Transporti i Mallrave vendor dhe ndërkombëtar duke pasur parasysh marrëveshjet që kemi me klientin kryesor "NewCo Feronikeli", si dhe me klientët tjerë, ndërsa në Transportin e Udhëtarëve duke u bazuar në kontratën e nënshkruar me MI-në kemi një planifikim optimal duke pasur parasysh që tashmë operojmë në vetëm 6 linja të transportit.
Më poshtë kemi paraqitur në formë tabelore planifikimet për vitin 2020:

Tabela nr. 4 Planifikimi për vitin 2020

Viti	Planifikimet
Të hyrat në euro	1,437,140.00 €
Neto ton mallrat	630 500 t

Sipas planifikimeve të Planit të Biznesit, shuma totale e transportit të mallrave për vitin 2020 planifikojmë të arrihet në **630 500** ton. Prej tyre **444 000** ton vendor dhe **186 500** ton ndërkombëtar.

Tabela nr. 5 Shpërndarja e te hyrave ne euro dhe ne neto ton për vitin 2020

Periudha	TM 1	TM 2	TM 3	TM 4	Totali
Të hyrat në euro	359,285.00	359,285.00	359,285.00	359,285.00	1,437,140.00 €
Neto ton mallrat	157 625	157 625	157 625	157 625	630 500 t

Ndërsa, planifikimi për transport të udhëtareve për vitin 2020, në të hyra nga biletat dhe numri i udhëtarëve është si në tabelën më poshtë :

Tabela nr.6 Planifikimi për vitin 2020

Viti	Planifikimet
Të hyrat në euro	150,000.00
Numri i udhëtarëve	180 000

Tabela nr.7 Shpërndarja e te hyrave dhe numrit të udhëtarëve për vitin 2020

Periudha	TM 1	TM 2	TM 3	TM 4	Totali
Të hyrat në euro	29,850.00	45,300.00	29,850.00	45,000.00	150,000.00
Numri i udhëtarëve	35 000	52 500	35 000	52 500	180 000

V. 2. Analizat e Konkurrencës

V. 2.1. Konkurrenca në transportin e mallrave

Nga analizat e bëra mbi konkurrencën në transportin e mallrave kemi identifikuar katër 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 Tivarit.
- Operatori privat Hekurudhor.
- Kompanitë transportuese me kamionë që kryejnë transportin e derivateve nga porti i Durrësit dhe Porti i Selanikut
- Kompanitë të cilat posedojnë kamionë të mëdhenj me kapacitete të mëdha ngarkuese dhe merren me transportin e sasive të mëdha, të mallrave të ndryshme.

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 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.
- Dërgesa e mallrave në relacione të shkurtra ku bëjnë transportimin e mallrave në të dyja drejtimet dhe atë në vajtje-ardhje.
- Shfrytëzimi i hapësirave ligjore dhe krijimi i një konkurrence jo legale.
- Ofrojnë oferta konkrete në afate të shkurtra kohore.
- Pranojnë kërkesa në sasi më të vogla si dhe mund të ofrojnë shërbimin e tyre edhe nga vendet në të cilat ne nuk kemi mundësi te ofrojmë shërbim.
- Numri i vogël i stafit operativ.

V.2.2. Konkurrenca në transportin e udhëtarëve

Te konkurrenca në transportin e udhëtarëve nga analizat e bëra kemi identifikuar dy kategori:

- Transporti me autobusë;
- Transporti me minibusë dhe

Përparësitë e këtyre konkurrentëve janë:

- Përparësitë e transportit me autobusë dhe minibusë janë: Orare të shpeshta, më mjete lëvizëse më të reja, 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.

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. Përkundër vështirësive të ndryshme, gjatë vitit pjesës së parë të këtij viti Trainkos Sh. A. parasheh të zhvillojë afarizmin e vet me një trend pozitivë duke u mbështetur në respektimin e ligjit të Hekurudhave i cili obligon MI-në të mbuloj të gjitha shpenzimet që krijohen në Transportin e Udhëtarëve. Gjithashtu, duhet pasur parasysh se përveç shpenzimeve operative të domosdoshme për funksionim nevojiten edhe burime financiare për projekte kapitale. Aktualisht burimi i kryesor 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. Gjendja financiare e Trainkos-it nuk është shumë e volitshme për të planifikuar investime për zhvillim. Përmirësimi dhe zhvillimi i ndërmarrjes varet shumë, veçmas nga zgjidhja e çështjes në transportin e udhëtarëve si dhe zhvillimi i një tregu dhe konkurrence të drejtë.

Në tabelën e mëposhtme është paraqitur gjendja e disa llogarive kyçe financiare të cilat na bëjnë të kuptojmë gjendjen reale deri më 31.08.2019 .

Tabela nr. 8 Gjendja e llogarive financiare:

Xhirollogaria kryesore dhe Arka	135,077.09 €
Të arkëtueshmet (borxhet ndaj nesh)	1,821,257.52 €
Të Pagueshmet (borxhet tona ndaj furnitorëve)	1,578,003.01 €

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 të mjeteve lëvizëse të cilat na kanë siguruar një funksionalitet, kryesisht janë të vjetra dhe kërkojnë shumë investime për t'i mbajtur në një gjendje të mirë teknike.

Gjendja teknike e mjeteve lëvizëse është e pasqyruar si në vijim:

Tabela nr. 9 Lokomotivat të cilat janë në përdorim

Lokomotivat	Përdoret në	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 2760 001	Lokomotivë Manovruese	**Në Operim** Në gjendje të mirë teknike.	**2008**
Lokomotiva 2620 005	Transport i udhëtarëve	**Në Operim** Gjendje e mirë teknike . Riparimi gjeneral i kryer në vitin 2011	**1984**
Lokomotiva 2640 007	Transport i mallrave	**Në Operim** Gjendje e mirë teknike. Riparimi gjeneral i kryer në vitin 2012	**1966**
Lokomotiva 2640 008	Transport i mallrave	**Në Operim** Në gjendje të mire teknike. Në vitin 2017 i është riparua dizel motori, kompresori dhe gjeneratori kryesor	**1966**
Lokomotiva 2640 010	Transport i mallrave	**Në Operim** Gjendja e mirë teknike. Ri fabrikimi është kryer në vitin 2010	**2010**
Lokomotiva 2620 016	Transport i udhëtarëve	**Në operim,** Ka probleme te herëpashershme me plaken elektronike te gjeneratorit te ngrohjes. Është bere kërkesa për furnizim me pllakë Riparimi gjeneral i kryer në vitin 2015/16.	**1981**
Treni Motorik 58 00 001	**Transport i udhëtarëve**	Në operim. I ka plotësua te gjithë kushtet riparim gjeneral.	**1978**

		Gjendja teknik e tije nuk garanton operim normal Në vitin 2016 i janë riparuar ndërruesit.	

Tabela nr.10 Lokomotivat dhe trenat motorikë jashtë operimi

Mjeti tërheqës	Destinimi	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 2760 002	Lokomotive Manovruese	**Jashtë operimi.** I mungojnë : injektoret për dy motorët, modulet e startimit dhe moduli i kontrollit të kahjes.	2009
Lokomotiva 2640 001	Transport i udhëtarëve	**Jashtë operimi.** PG rregullatori nuk ka funksion normal, dizel motori gjatë operimit tejnxehet. Për shkak të vjetërsisë nuk planifikohet investim për riparimin e saj. Nuk kanë revizion.	1958
Lokomotiva 2640 003	Transport i udhëtarëve	**Jashtë operimi.** Gjendje teknike e lokomotivës nuk është e kënaqshme. E demoluar nga vjedhjet e pjesëve dhe instalimit elektrik Riparimi i fundit gjeneral është kryer në vitin 2006. Nuk kanë revizion.	1960
Lokomotiva 2640 004	Transport i udhëtarëve	**Jashtë operimi.** Është e demoluar nga vjedhja dhe dëmtimi i pjesëve dhe instalimit elektrik. vitin 2006. Në treg nuk mund të gjenden pjesët e ndërrimit për shkak të vjetërsisë. Nuk kanë revizion.	1960
Lokomotiva 2640 006	Transport i mallrave	**Jashtë operimi.** Eshtër dërgua për muzeun e gjenocidit ne Bllacë	1960
Lokomotiva 2710 009	Transport i mallrave	**Jashtë operimi ,** Nuk i funksionon monitori Në fund të vitit 2016 i është ndërruar dizel motori.	2005
Treni Motorik 5800 002	Transport i udhëtarëve	**Jashtë operimi.** Në muajin janar 2019 i është dëmtuar motori B	1978

Treni motorik 5800 003	Transport i udhëtarëve	**Jashtë operimi.** Ka dëmtime të mëdha	1978
Treni motorik 5800 004	Transport i udhëtarëve	**Jashtë operimi,** Dy ndërrues janë në defekt. Riparimi i mesë është kryer në vitin 2013.	1978

Tabela nr. 11 Vagonët e udhëtarëve të cilët janë në përdorim

Vagonët	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
9 Vagon (Gjerman)	Të aftë për operim, riparimi gjeneral është kryer në vitin 2016-17.	1966-75
1 Vagon (Gjerman	**Jashtë operimi,** Nuk i funksionon WC dhe i janë marr pjese për riparimin e vagonëve tjerë	1966-75

Nga tabela **Nr.11** shihet se Trainkos ka gjithsej **9** vagonë me të cilët mundë të realizohet transporti i udhëtarëve, riparim gjeneral është kryer gjatë vitit 2017, si dhe 1 vagon i dalë nga operimi.

Tabela nr. 12 Vagonetë e udhëtarëve te cilët janë jashtë operimit

Vagonët	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
10 Vagon B1 Suedez	Të paaftë për operim. Riparimi i fundit është kryer në vitin 2004. Për aftësimin e tyre nevojitet të kryhet riparimi gjeneral.	1960
10 Vagon Bpz Austriak	Të paaftë për operim. Për aftësimin e tyre duhet të kryhet riparimi i mesëm dhe sajimi i dëmtimeve tjera të cilat janë shkaktuar gjatë qëndrimit jashtë operimi.	1978-1979

Në tabelën **Nr.12** janë paraqitur vagonët që janë jashtë operimit të dedikuar për transport të udhëtareve, në të ardhmen për riparim të tyre eventual duhet të bëhet edhe modifikim i tyre i sistemit të ngrohjes dhe ndriçimit.

Në tabelat (me lartë) 9,10,11dhe12 janë prezantuar Mjetet Lëvizëse Tërheqëse dhe të Tërhequra (*Lokomotivat, Lokomotivat Manovruese, Trenat Motorikë dhe Vagonët për Transport të Udhëtareve*) të cilët ne i kemi në operim dhe jashtë operimit të dedikuara 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 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; Kapaciteti transportues i dërgesave të veçanta që nuk ka mundësi të transportohen me mjete tjera transportuese; Siguria dhe saktësia në transportin e mallrave dhe udhëtarëve; Alternativë më ekologjike e transportit hekurudhor krahasuar me mjetet e transportit rrugor.	**Dobësitë** Gjendja jo e mirë e mjeteve lëvizëse për shkak të vjetërsisë, dhe investimet e pamjaftueshme nga ana e Qeverisë; Mungesa e një Strategjie afatgjate për sektorin Hekurudhor, 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; Statusi i kompanisë që krijon disavantazh me konkurrentët tanë. Përshtatja me inovacionet teknologjike në sektorin Hekurudhor;
Mundësitë Ofrimi i transportit hekurudhor për minierat; Anëtarësimi në institucionet ndërkombëtare hekurudhore; Fillimi i transporteve transite; Zgjerimi i shërbimeve tona në kryerjen e procedurave doganore të mallrave si dhe hapjen e depove doganore për klientët tanë; Zgjerimi në ofrimin e llojeve tjera të transportit përveç atij hekurudhor; Krijimi i marrëveshjeve me operatorët tjerë për të depërtuar në tregje rajonale. Funksionalizimi i linjës hekurudhore ndërkombëtare me Serbinë; Aktivizimi i minierave, dhe fillimi i transportit të mineraleve.	**Kërcënimet** Gjendja jo e mirë e infrastrukturës hekurudhore dhe kufizimet që shkaktohen në operim qoftë në aspektin e shpejtësisë ashtu edhe në operimin 24/7; Fillimi i operimit te operatorit privat hekurudhor. Pamundësia e kontrollit të procesit në ofrimin e shërbimeve për transportimin e mallrave të importuara apo eksportuara vetëm nga ana jonë për shkak të përfshirjes së më shumë operatorëve hekurudhorë në ofrimin e këtij shërbimi; Kontestet e mundshme rreth pronës së mjeteve të trashëguara; Mos zbatimi i bazës ligjore në sektorin e transportit dhe lejimi i konkurrencës jo legale; Fleksibiliteti i konkurrentëve tanë në aspektin e shpejtësisë, dërgesës, çmimit, etj.; Kostoja e lartë e investimeve në mjetet lëvizëse dhe Kontestet gjyqësore të trashëguara nga ish-Hekurudhat e Kosovës. Mos funksionimi i linjës hekurudhore me Serbinë; Mos shfrytëzimi i linjave tjera hekurudhore brenda territorit të Republikës së Kosovës.

VIII. 1. Pasqyra e të punësuarve në Kompani

Hekurudhat e Kosovës – Trainkos - SH. A. më datë 31.08.2019 kanë pasur të punësuar **228** punonjës, të cilët janë në marrëdhënie të rregullt pune, pa llogaritur Bordin e Drejtorëve.
Në tabelën më poshtë shihet numri i tyre në bazë të sektorëve të punësimit:

Tabela: Pasqyra e të punësuarve në HK-Trainkos SH.A

Sektori i Punësimit	Numri i punëtorëve
Bordi i Drejtorëve	**6**
KE & zv. KE & ZKF & Sekretari & Auditori & Zyrat	**55**
Departamenti i Transportit të Mallrave	**50**
Departamenti i Transportit të Udhëtarëve	**63**
Departamenti i Administratës	**42**
Departamenti i Zhvillimit të Biznesit	**6**
Departamenti i Prokurimit	**3**
Departamenti i Financave	**9**

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

- Mosha mesatare e punëtorëve në Hekurudhat e Kosovës - Trainkos Sh. A. është 47.38
- Meshkuj janë 88.59 %;
- Femra janë 11.40 %;
- Shqiptarë janë 99.12 %;
- Serbë janë 0.87 % ;
- Me shkollim fillor janë 7 %;
- Me shkollim të mesëm janë 55.70 %;
- Me Shkollim profesional 10.48 %;
- Me shkollim të lartë janë 1.31 %;
- Me shkollim superior janë 27.63 %.

Nga të dhënat e lartpërmendura del se problem shqetësues për HK Trainkos Sh.A edhe më tutje gjatë vitit 2020 do të jetë mosha e vjetër e punonjësve dhe struktura gjinore e tyre. Mosha e vjetër e punonjësve drejtpërdrejtë ndikon dhe sjellë problemin e mosnjohjes apo njohjes së limituar të teknologjisë së re, përshtatjes me vështirësi të ndryshimeve teknologjike etj.

VIII. 2. Planifikimi i punësimeve dhe trajnimeve të stafit për vitin 2020

Në Planin e Biznesit në HK-Trainkos Sh.A., është paraparë të punësohen 20 punëtorë të rinj. Në këtë planifikim janë të përfshira pozitat reja të përshtatura me nevojat e Ndërmarrjes që janë në harmoni me Planin e Biznesit 2020.

Jo domosdoshmërish do të behët punësimi i këtij numri të planifikuar, ato do të zhvillohen krahas realizimit të planifikuar të planit të biznesit, nevojave të kompanisë, apo përmes plotësimit nga stafi i brendshëm i kompanisë.

Përveç punësimit të planifikuar më sipër ndërmarrja do të angazhojë edhe një numër të vogël të punëtorëve sezonal në sistemin e ngrohjes qendrore.

Ndërsa sa i përket trajnimeve të stafit i kemi paraqitur si më poshtë:

Nr.	Lloji e trajnimit	Nr. i vijuesve	Trajnimi jashtë-brenda vendit
1	Menaxherial/Marketing	5	Brenda – jashtë
2	Administrativ/ Resurse Njerëzore dhe Prokurim, IT	5	Brenda
3	Menaxhim i sigurisë Siguria në komunikacionin Hekurudhor/ Sistemi i menaxhimit te sigurisë	2	Brenda
4	Financa/Auditim, vlerësim të pronave dhe aseteve	4	Brenda
	Trajnim për Marrëdhënie me Publikun	2	Brenda
5	Trajnim për personelin ekzekutiv në sfera të vendit të punesë p.sh, saldues, mekanik, elektricist, agjustator	10	Brenda
6	Siguria në punë	3	Brenda
7	Trajnim i paplanifikuar në baze të nevojës së ndërrimit të ndonjë teknologjie në ndërmarrje, mirëmbajtës të mjeteve lëvizëse	4	Brenda – Jashtë
8	Trajnim periodik, Makinist, Udhëheqës Treni-ndihmës makinist, Frenues – manovrues, Kontrollues i Vagonëve, konduktor.	73	Brenda
	Totali	**94**	

IX. RESURSET E NEVOJSHME & BUXHETI

Në mënyrë që të jemi në gjendje të realizojmë objektivat e lartpërmendura gjatë vitit 2020, ne i kemi kategorizuar resurset e nevojshme që duhet siguruar me kohë.

Këto resurse 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 2019 dhe duke llogaritur nevojat për resurse tekniko-teknologjike për të zbatuar këtë orar të trenave i cili është mekanizëm për realizimin e objektivave, ne për vitin 2020, do na duhen 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, 4 trena motorikë dhe 1 lokomotivë për manovrim.

❖ Resurset njerëzore

Në mënyrë që të realizojmë objektivat e lartcekura ne kemi planifikuar që gjatë vitit 2020 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. Për punësimet e reja vendos Bordi i Drejtorëve në bazë të kërkesave të Menaxhmentit. Brenda këtij planifikimi 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 ndryshojnë nga parashikimet fillestare.

Tabela nr.14 Investimet/shpenzimet në ngritje të kapaciteteve, kualitetit dhe zhvillimit të shërbimeve

Investimet/ shpenzimet	Vlera në Euro	Shpërndarja në përqindje %
Paga dhe mëditje	1,815,000.00	42.51
Mallra dhe shërbime	348,114.23	8.15
Pagesa e qasjes në binarë	501,816.30	11.75
Pagesat e RIV-it për vagonë të huaj dhe tërheqja e trenave nga HM	40,000.00	0.94
Investimi në pajisje dhe riparime	80,000.00	1.87
Nafta & Vaji	674,934.83	15.81
Kontingjente	10,000.00	0.23
Investime kapitale	800,000.00	18.74
Totali	**4,269,865.36**	**100**

Nga tabela nr.14 shihet se **3,469,865.36 €,** janë shpenzimet e domosdoshme, pa llogaritur investimet kapitale.

Tabela nr. 15 Burimi i të hyrave

Burimi i të hyrave	Vlera në Euro	Shpërndarja në përqindje %
Të hyrat operative nga TM	1,437,140.00	33.58
Të hyrat operative nga TU	150,000.00	3.50
Të hyrat nga shitja e naftes Infrakos	40,000.00	0.93
Të hyrat nga RIV-i	40,000.00	0.93
Ministria e Infrastrukturës - të hyra nga Marrëveshja PSO	1,263,175.98	29.51
Të hyrat nga MZHE	500,000.00	11.68
Shërbimet tjera	50,000.00	1.17
Grantet për investime kapitale	800,000.00	18.69
Totali	**4,280.315.98**	**100.00**

Nga tabela nr.15 shihet se **1,587,140.00 €,** janë të hyrat që varen nga biznesi i kompanisë, **1,763,175.98 €,** të hyrat për mbulimin e shpenzimeve të transportit të udhëtareve nga MI/MZHE, pra **3,480,315.98 €,** janë të hyrat, pa llogaritur mjetet për investime kapitale.

Tabela nr.16 Projektet kapitale për vitin 2020

Nr	Emri i Projektit	Burimi i financimit	Viti 2020
1	Investimi në mjete lëvizëse	BKK	**800,000.00**
	Totali		**800,000.00**

Dallimet e prezantuara në të dy tabelat (nr. 14 dhe nr. 15), që prezantojnë të hyrat dhe shpenzimet e planifikuara të kompanisë, kanë një bilanc pozitiv, duke u bazuar që Qeveria e Republikës së Kosovë për vitin 2020 do të mbuloj linjat e aprovuar sipas marrëveshjes së OSHP-së 2018-2022 në Transportin e Udhëtareve.

X. 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 riparim të mjeteve lëvizëse, ne kemi zgjedhur qasjet e marketingut adekuate për llojin e shërbimeve dhe nevojat e ndryshme që kanë këto shërbime.

Në shërbimin e transportit të mallrave do të orientohemi drejt ruajtjes se klientëve të rregullt (dhe të shtojmë shërbimet sipas nevojave të tyre). Pastaj depërtimin në drejtim për hulumtimin e klientëve potencialë si dhe rritjen e klientëve të rinj.

Në shërbimin e transportit të udhëtarëve do t'i 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 ta përdorim *shtimin e shërbimeve* 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 që janë cekur më lart qasja jonë do jetë e fokusuar në:

- Kontrollin e kualitetit dhe kënaqshmërisë të 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 2020 të mbajmë një rol aktiv në promovimin e shërbimeve.

XI. MEKANIZMAT PËRCJELLËS TË PLANIT

Në mënyrë që të kemi një përcjellje në kohë të duhur për veprim të rezultateve të këtij plani ne do të përdorim disa mekanizma matës për secilin objektiv 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 me 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 ma 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.

XII. DETYRIMET KARSHI KONSUMATORËVE DHE PUBLIKUT

Gjatë vitit 2020, sikurse edhe viteve të kaluara, do të fokusohemi që të vazhdojmë në plotësimin e detyrimeve 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, ne 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 me ne si partner i tyre.

Ndërsa, sa i përket detyrimeve tona karshi udhëtarëve gjatë vitit 2020, 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 ne 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 veti dhe janë zgjedhur që të fokusohemi më shumë gjatë këtij viti duke marrë parasysh sinjalet të cilat ne i kemi pranuar nga rrethi, gjegjësisht publiku gjatë vitit të kaluar.