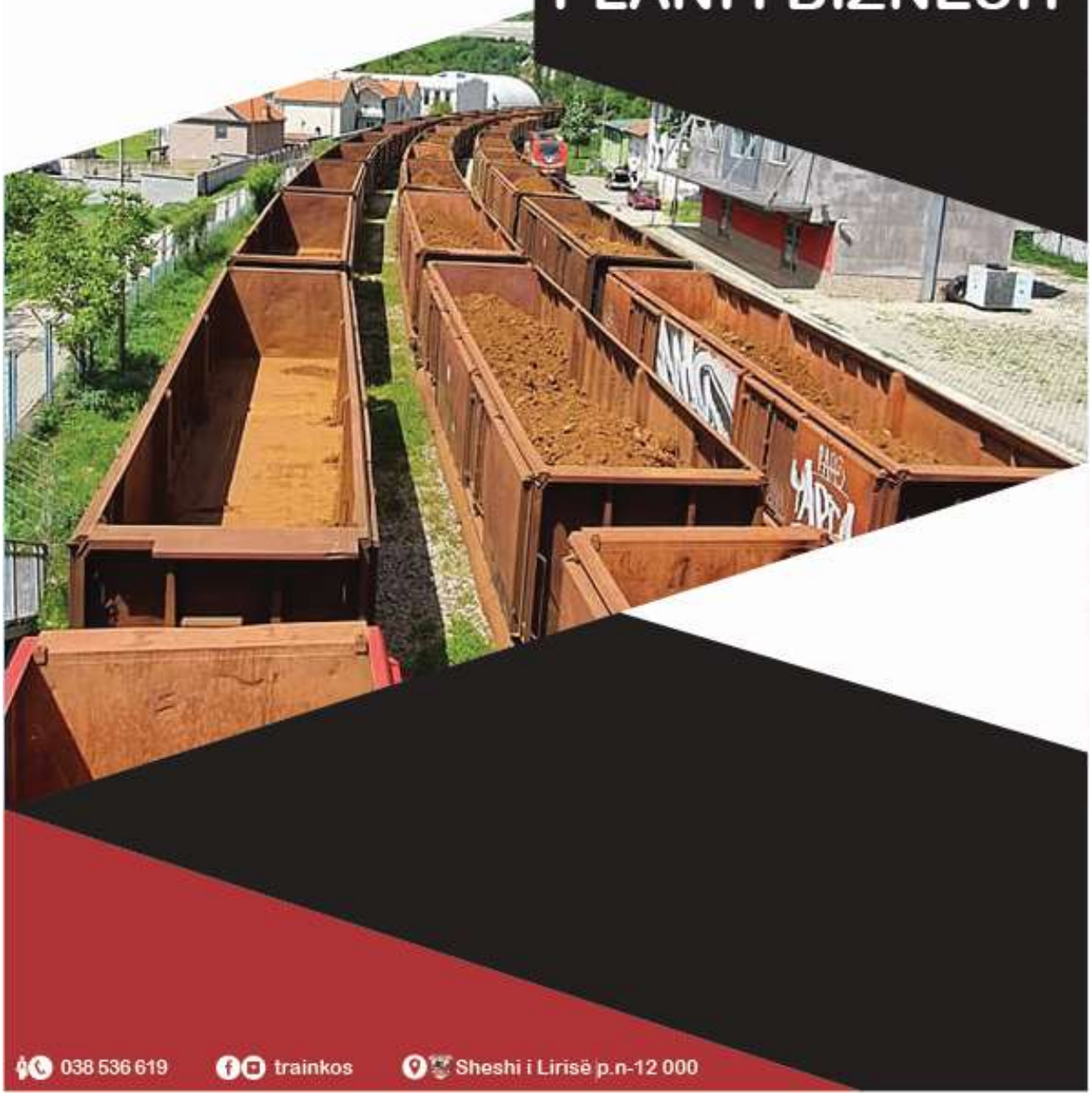
trainkos

2023
PLANI I BIZNESIT



038 536 619 trainkos Sheshi i Lirisë p.n-12 000

PËRMBAJTJA

I.	PREZANTIMI I BIZNESIT/ HISTORIKU	3
II.	VIZIONI DHE MISIONI	6
II.1.	Vizioni	6
II.2.	Misioni	6
III.	OBJEKTIVAT DHE QËLLIMET E BIZNESIT	7
IV.	SHËRBIMET QË OFROJMË	9
V.	ANALIZAT E TREGUT	14
V.1.	Madhësia e Tregut	14
V.1.1.	Gjendja aktuale	14
V.1.2.	Pengesat dhe problemet kryesore	19
V.1.3.	Si ndikojnë këto pengesa në kushtet e konkurrencës , rritjes ekonomike dhe zhvillim të TRAINKOS-it	20
V.1.4.	Analiza e Tregut	21
V.1.5.	Planifikimi për 2023	22
V.2.	Analizat e Konkurrencës	23
V.2.1.	Konkurrenca në Transportin e Mallrave	23
V.2.2.	Konkurrenca në Transportin e Udhëtarëve	24
VI.	ANALIZA FINANCIARE	25
VII.	ANALIZA E KAPACITETEVE TEKNIKE	25
VIII.	SWOT ANALIZA	29
VIII.1.	Pasqyra e të punësuarve në Kompani	30
VIII.2.	Planifikimi i punësimeve dhe trajnimeve për vitin 2023	31
IX.	RESURSET E NEVOJSHME & BUXHETI	33
X.	QASJET PËR ARRITJEN E OBJEKTIVAVE DHE ZBATIMI I TYRE	37
XI.	MEKANIZMAT PËRCJELLËS	38
XII.	DETYRIMET KARSHI KONSUMATORËVE DHE PUBLIKUT	39

I. PREZANTIMI I BIZNESIT / HISTORIKU

Transporti me hekurudhë i mallrave dhe udhëtarëve zanafillën e ka në vitin 1874 kur është ndërtuar linja e parë hekurudhore në Kosovë 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 vazhdoj ndërtimi i kësaj linje në relacionin Mitrovicë – Leshak – Kufiri me Serbinë, më 1934 ajo Fushë Kosovë – Prishtinë, më 1936 Fushë Kosovë – Pejë, më 1949 Prishtinë – Podujevë – Livadhi dhe më 1963 Klinë – Prizren. Kështu që sot Hekurudhat e Kosovës shtrihen në tërë territorin e Kosovës me një gjatësi prej 335.079 km linjë e hapur hekurudhore, me një gjatësi prej 105,784 km në stacione dhe 103,4 km vija industriale. Hekurudhat e Kosovës përmes Leshakut dhe Podujevës në veri dhe lindje janë të lidhura me Serbinë, ndërsa përmes Hanit të Elezit, në jug me Maqedoninë e Veriut.

Para luftës në Kosovë ka qenë e themeluar Organizata Hekurudhore e Transportit Prishtina (OHTP) e cila është marrë me transportin hekurudhor të udhëtarëve dhe mallrave brenda territorit të Kosovës, respektivisht deri në stacionin Hekurudhor të Kralevës në Serbi, atë të Shkupit në Maqedoni dhe në lindje deri në Nish për trenat e udhëtarëve, ndërsa deri në Kurshumli trenat e mallrave. Përfaqësimin ndërkombëtar administrativ të tetë kompanive hekurudhore (Sllovenisë, Kroacisë, Bosnje dhe Hercegovinës, Vojvodinës, Serbisë, Malit të Zi, Kosovës dhe Maqedonisë) e kanë bërë Hekurudhat Jugosllave të cilat po ashtu kanë bërë hartimin e legjislacionit dhe rregulloreve përkatëse për sistemin hekurudhor.

Në vitet e nëntëdhjeta ngjashëm me institucionet tjera të Kosovës është bërë edhe integrimi i dhunshëm i Hekurudhave të Kosovës nën ombrellën e Hekurudhave të Serbisë me ç ‘rast është bërë eksploatimi i këtyre hekurudhave pa bërë investimet e duhura qoftë në infrastrukturën hekurudhore, apo qoftë në mjetet lëvizëse (lokomotivat, vagonët e udhëtarëve, trenat motorik, vagonët e mallrave, etj).

Gjatë kohës së luftës në Kosovë në vitin 1999, Hekurudhat serbe kanë marrë dhe i kanë dërguar në serbi të gjitha mjetet lëvizëse të cilat kanë qenë pronë e Hekurudhave të Kosovës, me përjashtim të dy lokomotivave të cilat kanë qenë në gjendje tepër të keqe dhe mezi kanë funksionuar.

Prandaj, pas luftës në vitin 1999, gjendja në sektorin hekurudhor ka qenë shumë e keqe dhe mundësia për operim, respektivisht për zhvillimin e transportit hekurudhor ka qenë shumë e vogël.

Me datën 24 gusht 1999 është bërë kthimi në punë i punonjësve të Hekurudhave të Kosovës, ndërsa hekurudha në atë kohë ka qenë e menaxhuar nga autoritetet e UNMIK-ut me emërtimin “Hekurudhat e UNMIK-ut”.

Gjendja e hekurudhave ka qenë shumë e keqe, mirëpo, falë ndihmës së institucioneve ndërkombëtare (UNMIK-ut, SIDA-s Suedeze, GTZ-së Gjermane, Agjencionit Evropian për Rindërtim, KFOR-it Italian, Italisë dhe Norvegjisë), si dhe angazhimit të pamohueshëm të punonjësve të Hekurudhave të Kosovës, është arritur që të fillohet me transportin hekurudhor.

Institucionet dhe shtetet e përmendura më sipër kanë bërë investime të konsideruara për futjen në funksion të linjave hekurudhore si dhe duke dhuruar mjete lëvizëse (lokomotiva, trena motorik dhe vagon të udhëtarëve) për fillimin e transportit hekurudhor.

Transporti hekurudhor i mallrave është zhvilluar dhe akoma zhvillohet vetëm përmes Maqedonisë së Veriut, ndërsa në vitin 2002 ndërmjet Hekurudhave të UNMIK-ut dhe Hekurudhave të Serbisë është nënshkruar marrëveshja e përkohshme për qarkullimin e trenave të udhëtarëve (i ashtuquajturi "Treni i lëvizjes së lirë"). Sipas kësaj marrëveshjeje trenat e udhëtarëve kanë qarkulluar dy herë në ditë nga Hani i Elezit në Leshak dhe nga Serbia në Leshak. Në Leshak është bërë transferimi i udhëtarëve nga njëri tren në tjetrin, kështu që treni i serbisë është kthyer për serbi, ndërsa treni i Kosovës është kthyer për drejtimin e Hanit të Elezit.

Në vitin 2005 është bërë korporatizimi i kompanive publike, përfshirë këtu edhe Hekurudhat e UNMIK-ut me ç 'rast është bërë edhe ndërrimi i emërtimit të hekurudhave nga Hekurudhat e UNMIK-ut në Hekurudhat e Kosovës Sh.A..

Hekurudhat e UNMIK-ut (nga viti 2005 Hekurudhat e Kosovës Sh.A.), tërë transportin hekurudhor të mallrave e kanë bërë përmes Maqedonisë së Veriut, ndërsa siç u cek më lartë nga viti 2002 qarkullonte dy herë në ditë edhe treni i udhëtarëve Leshak – Hani i Elezit dhe anasjelltas. Njëkohësisht me një angazhim të madh nga viti 2007 është lëshuar në qarkullim dy herë në ditë edhe treni i udhëtarëve Prishtinë – Pejë si dhe trenat e udhëtarëve Prishtinë – Shkup.

Pas shpalljes së pavarësisë së Kosovës, respektivisht me datën 03.03.2008 serbët e veriut e kanë ndaluar qarkullimin e trenit të udhëtarëve (Fushë Kosovë – Leshak) në Zveçan, duke e marrë në menaxhim të kundërligjshëm edhe linjën hekurudhore Mitrovicë - Leshak. Përkundër kërkesave tona që UNMIK-u dhe KFOR-i të intervenojnë, kjo nuk u bë asnjëherë.

Në qershor të vitit 2008 autoritetet e UNMIK-ut e kanë bërë transferimin e plotë të kompetencave për Hekurudhat e Kosovës tek autoritetet e Qeverisë së Kosovës. Hekurudhat e Kosovës janë qeverisur sipas Ligjit mbi Ndërmarrjet Publike i cili ka përcaktuar Ministrinë e Zhvillimit Ekonomik (tani Ministrinë e Ekonomisë) si ministri përgjegjëse për pronësinë dhe qeverisjen e korporatave dhe sipas Ligjit mbi Hekurudhat i cili e përcakton Ministrinë e Infrastrukturës (tani Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës) si ministri politikë bërëse të sektorit hekurudhor.

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

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

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

- Infrastrukturën e Hekurudhave të Kosovës Sh.A. - INFRAKOS dhe
- Operimin me Trena të Hekurudhave të Kosovës Sh.A. – TRAINKOS.

Që të dy kompanitë nga data 01.09.2011 kanë filluar veprimtarinë e tyre në formë të pavarur.

Pas ndarjes së Hekurudhave të Kosovës Sh.A. TRAINKOS-i si Operatorë Hekurudhore ka pasur zhvillime të rëndësishme, por edhe probleme të mëdha në aspektin e përvetësimit të mjeteve financiare të domosdoshme për të ekzistuar, si dhe zhvillimin e biznesit në realizimin e obligimeve që dalin nga legjislacioni për zhvillimin e veprimtarisë (shërbimit) për të cilën edhe ekziston.

II. VIZIONI / MISIONI

II. 1. *Vizioni*

Hekurudhat e Kosovës -Trainkos Sh.A., **kompani e orientuar kah tregu që do të ofrojë shërbime të transportit të mallrave dhe udhëtarëve në mënyrë konkurruese, të sigurt, ekonomike dhe miqësore me mjedisin.**

II. 2. *Misioni*

Gatishmëri e përhershme në plotësimin e kërkesave të klientëve dhe shfrytëzuesve tjerë të shërbimeve duke aplikuar teknologji të standardizuara me punonjës të trajnuar dhe motivuar.

III. OBJEKTIVAT DHE QËLLIMET E BIZNESIT

Në pjesën në vijim janë pasqyruar objektivat për vitin 2023:

1. Realizimi i politikave shtetërore që i përkasin kompanisë sonë në ofrimin e shërbimit për të cilën edhe ekziston;
2. Angazhim i përhershëm në proceset e zhvillimit të sektorit hekurudhorë, sipas iniciativave dhe kërkesave që dalin nga Planet e veprimit nga mekanizmat e formuara regjionale dhe evropiane;
3. Përpilimi i një Plani Strategjik Afatmesëm të qëndrueshëm e konform politikave zhvillimore kombëtare në sektorin hekurudhorë dhe një Plani të Veprimit për zbatimin e sajë;
4. Ngritja e vazhdueshme e kapaciteteve të resurseve njerëzore sipas nevojave nga proceset që do të kaloj kompania gjatë zbatimit të Planit Strategjik dhe zhvillimeve në transportin hekurudhorë;
5. Shfrytëzimi i të gjitha mundësive që ofron Ligji dhe praktikat e avancuara për zgjerimin e gamës së shërbimeve për të avancuar biznesin e kompanisë duke kontribuar në zhvillim ekonomik dhe industrial të vendit;
6. Avancimi i kompanisë në ofrimin e të gjitha shërbimeve të mundshme që kërkohen dhe mund të u ofrohen klientëve tanë;
7. 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 në kuadër të Sekretariatit për zbatimin e Traktatit për Transport;
8. Shfrytëzimi i të gjitha mundësive për të siguruar mjete lëvizëse adekuate sipas kërkesave që vijnë nga politikat zhvillimore të shtetit në zhvillimin e transportit hekurudhorë për mallra dhe udhëtarë;
9. Angazhimi i vazhdueshëm në shfrytëzimin e të gjitha mundësive për përvetësim e transportit të mallrave dhe udhëtarëve brenda dhe jashtë vendit dhe
10. Në shërbimin e mirëmbajtjes së mjeteve lëvizëse, viti 2023 duhet të karakterizohet me angazhim të përhershëm në avancimin e proceseve në mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse, dhe ndërmarrja e hapave të nevojshëm dhe të domosdoshëm për certifikimin e punëtorive sipas ERA-s për ndërtimin dhe funksionalizimin e punëtorive bashkëkohore sipas standardeve Evropiane me financim të kombinuar.

Qëllimet e Kompanisë për vitin 2023:

1. Një Rregullore gjithëpërfshirëse për tarifat / koston e shërbimeve që ofrojmë në transportin e mallrave, konkurruese dhe atraktive duke përfshi të gjitha modalitetet e mundshme sipas Licencës që kompania posedon;

2. Kontratë të re të OShP – së (Obligimi për Shërbime Publike) me Qeverinë për transportin e udhëtarëve;
3. Angazhimi i domosdoshëm për zgjidhjen e problemit për të siguruar mjeteve lëvizëse adekuate sipas Marrëveshjes për OShP transportin e udhëtarëve dhe kërkesave nga klientët për transportin e mallrave;
4. Efikasitet dhe vigjilencë në iniciativat dhe proceset reformuese të sektorit hekurudhorë;
5. Përmirësimi i nivelit të shërbimeve që aktualisht ofrojmë;
6. Angazhim i përhershëm në krijimin e mundësive për shërbimet tjera që kompania ende nuk ofron sipas një strategjie paraprakisht të aprovuar dhe një dinamike paraprakisht të përgatitur dhe definuar në një plan të veprimit;
7. Me reformimin e sektorit hekurudhorë të përgatiten aktet e domosdoshme të brendshme për një shërbim të sigurt dhe komod;
8. Ngritja profesionale dhe ripërtëritja e stafit;
9. Përmirësimi i strukturës gjinore;
10. Funksionalizimi i plotë i teknologjisë informative duke prezantuar çmimet dhe shërbimet që ofron kompania në rrjetet informuese për publikun e gjerë si (web faqja e kompanisë, faqja Facebook e kompanisë, aplikacioni i kompanisë në telefonat e mençur) si dhe çdo ide tjetër inovative;
11. Hulumtimi i tregut dhe kuptimi më i mirë i kërkesave në treg duke kontaktuar vazhdimisht me partnerët e biznesit si dhe matja e kënaqësisë së konsumatorëve në bazë të anketave të qytetarëve;
12. Përmirësimi i sistemit të komunikimit brenda dhe me klientë që shfrytëzojnë shërbimet tona;
13. Rritja e efektivitetit në dhënien e shërbimeve duke vlerësuar performancën e shërbimeve në bazë të anketave të qytetarëve;
14. Krijimi dhe futja në funksion i të gjithë mekanizmave për të gjitha shërbimet e mundshme që kompania do të i fut në funksion;
15. Ndryshimi / avancimi i kulturës biznesore të punonjësve të kompanisë bazuar në të arriturat e reja teknologjike si kontrolli i mjeteve lëvizëse me GPS, përfshirë edhe kontrollin e derivateve, kontrollin e hyrje-daljeve të pasagjerëve në mënyrë elektronike si dhe llogaridhënien e punëtorëve në bazë të detyrave përkatëse
16. Përmirësimi i kushteve të punës për sigurinë e stafit gjatë realizimit të punëve që ju përkasin.

IV. SHËRBIMET QË OFROJMË

Gama aktuale e shërbimeve që TRAINKOS-i ofron për transportin e mallrave dhe udhëtarëve është i ndryshëm, konkretisht përfshinë:

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



Transporti Konvencional i Mallrave



Transporti i Mallrave me Kontejner



Transporti i Udhëtarëve



Mirëmbajtja e Mjeteve Lëvizëse

Kjo gamë minimale e shërbimeve që kompania ofron është trashëguar dhe nuk është ndryshuar që nga procesi i ndarjes dhe fillimi i punës si një kompani që përkujdeset për operimin me trena në ofrimin e shërbimit të transportit të udhëtarëve dhe mallrave brenda dhe jashtë vendit. Përkundër asaj kemi një realitet që tregon se edhe nga këto shërbime kemi humb biznesin tonë. Nga kjo që u tha dhe Certifikatës së Regjistrimit të datës 23.08.2011, konkretisht informatë mbi biznesin / veprimtaritë kompania ka mundësi të organizohet dhe veproj në një sërë game të shërbimeve:

1. Transporti konvencional;
2. Transporti intermodal;
3. Transporti multi – modal;
4. Transporti i udhëtarëve;
5. Transporti i mallrave të rrezikshëm;
6. Transporti derë më derë;
7. Transporti i jashtëzakonshëm;
8. Shërbimet e deponimit;
9. Mirëmbajtja e mjeteve lëvizëse, etj.

1. Transporti konvencional

Transporti konvencional përfshin transportin e ngarkesave me vagon në transportin vendas dhe ndërkombëtar. Transporti i ngarkesave me vagon synohet si një shërbim i destinuar për tregun e sasive më të mëdha të ngarkesave, siç janë ngarkesat me shumicë, kimikatet, produktet dhe gjysmë produktet e industrisë metalurgjike dhe të ndërtimit, ngarkesat e paletizuara dhe të tjera. Përveç kushteve të veçanta të transportit, transporti konvencional përfshin edhe dërgesa të jashtëzakonshme. Për transportin e këtyre ngarkesave ofrohen lloje të ndryshme vagonësh (specifik), duke përfshirë vagonët e hapur dhe të mbyllur, vagonët e prodhuar posaçërisht, vagonët e rrafshët, cisternat, kontejnerët dhe të tjera. Transporti konvencional kryhet në trenat ndërkombëtar (trenat EUC), trenat e mallrave me shpejtësi të lartë të regjimit B, trenat e drejtpërdrejtë të mallrave dhe në trenat e mallrave në grumbullim, qarkorë dhe industrialë.

2. Transporti intermodal

Transporti intermodal është transporti i mallrave në njësi të veçanta ngarkesash me mjete të të paktën dy degëve të transportit, ku mallrat nuk manipulohen në vendet ku takohen mjete nga degë të ndryshme transporti. Transporti intermodal kombinon avantazhet e transportit hekurudhor dhe transportit rrugor të mallrave në një tërësi optimale. Detyra e saj është të ridrejtojë transportin e mallrave në distanca të gjata në transportin rrugor në transportin e mallrave me hekurudhë me

qëllim që të lehtësojë bllokimet e trafikut, të zvogëlojë pasojat e aksidenteve të trafikut, të kursejë energji, të përdorë hapësirën në mënyrë racionale dhe të reduktojë ndotjen e mjedisit dhe nivelet e zhurmës. Në pikën ku takohen degë të ndryshme të trafikut, njësitë e ngarkesave nga një mjet transporti në tjetrin transferohen me ndihmën e pajisjeve moderne të transportit. Transporti intermodal bazohet në bashkëpunimin midis partnerëve të ndryshëm në zinxhirin logjistik, si kompanitë e transportit hekurudhor, operatorët vendas dhe ndërkombëtar të transportit intermodal, kompanitë për punë përgatitore - shpedicion, kompanitë e transportit rrugor, kompanitë e transportit detar, pronarët e terminaleve të kontejnerëve, prodhuesit industrialë, agjentët detarë dhe kompanitë e porteve.

3. Transporti Multi - Modal

Transporti multi modal është transporti i mallrave sipas një kontrate të vetme, por që kryhet me të paktën dy mënyra të ndryshme transporti; transportuesi është përgjegjës për të gjithë transportin, edhe pse ai kryhet nga disa mënyra të ndryshme transporti.

4. Transporti i udhëtarëve

Transporti i udhëtarëve me hekurudhë brenda dhe jashtë vendit sipas politikave të aprovuara qeveritare dhe marrëveshjeve të nënshkruara për këtë lloj transporti. Linjat e aprovuara janë rezultat i diskutimeve paraprake për gjendjen e linjave nga MI (Menaxheri i Infrastrukturës) ku do të lëvizin trenat sipas Deklaratës së Rrjetit (vjetore) dhe OLT-së (Orari i Lëvizjes së Trenave).

5. Transporti i mallrave të rrezikshëm

Transporti i mallrave të rrezikshëm me hekurudhë kryhet në përputhje me dispozitat e Aktit për Transportin e Mallrave të Rrezikshme (OG 79/07) dhe dispozitat e Konventës për Transportin Ndërkombëtar Hekurudhor (COTIF), Shtojca C, Rregulloret mbi Transporti Ndërkombëtar të Mallrave të Rrezikshme me Hekurudhë (Rregulloret RID - Rregulloret në lidhje me Transportin Ndërkombëtar të Mallrave të Rrezikshme me Hekurudhë).

6. Transporti derë më derë

Korniza e konceptit derë më derë në sektorin hekurudhor i referohen përdorimit të kombinuar të transportit hekurudhorë dhe mënyrave (ose mjeteve) të tjera të transportit në të njëjtin transportim. Zgjidhjet derë më derë promovojnë multimodalitetin, lëvizshmërinë pa probleme dhe një shërbim transporti hekurudhor që është më i orientuar nga klientët dhe për këtë arsye është në gjendje të rrisë pjesën e tregut për kompanitë hekurudhore. Koncepti i derë më derë nxitet nga tendenca në rritje drejt dixhitalizimit.

Ose ma thjeshtë të gjitha veprimet aktualisht të disponueshme për një kompani hekurudhore për t'u ofruar klientëve të saj një shërbim lëvizshmërie të kombinuar dhe pa probleme që PËRFSHIN

shërbimin e TRANSPORTIT HEKURUDOR midis zgjidhjeve të ndryshme të udhëtimit të përdorura gjatë gjithë udhëtimit.

Për kompanitë hekurudhore, zhvillimi i zgjidhjeve të reja, inovative derë më derë është një faktor kyç për t'u bërë konkurrues me mënyra të tjera më pak të qëndrueshme, veçanërisht makinat personale. Kjo do të thotë, për shembull, t'u japësh klientëve mundësinë për të zgjedhur një zgjidhje të vetme udhëtimi, edhe nëse ajo përfshin mënyra të shumta transporti ose ofrohet nga operatorë të ndryshëm lëvizshmërie, nëpërmjet një ndërfaqeje të vetme miqësore për të planifikuar, rezervuar dhe paguar për të gjithë udhëtimin.

Objektivat që duhen arritur përmes zhvillimit të transportit derë më derë janë:

• Zhvendosja e modalitetit nga mënyrat më pak të qëndrueshme në hekurudha;

• përmirësimi i shkëmbimit ndërmjet hekurudhave dhe mënyrave të tjera të transportit (veçanërisht mënyrat e transportit të përbashkët dhe jo motorik);

• promovimi i një eksperience udhëtimi pa probleme;

• shndërrimi i stacioneve hekurudhore në qendra lëvizshmërie.

7. Transporti i jashtëzakonshëm

Një dërgesë e jashtëzakonshme është një dërgesë që, në një linjë të caktuar hekurudhore në të cilën transportohet ose përdoret, tejkalon profilin e ngarkesës dhe/ose masën e lejuar për aks dhe/ose masën e lejuar për metër dhe/ose strukturën e saj, teknike ose të tjera nuk plotësojnë kushtet e përcaktuara, si dhe një dërgesë që për ndonjë arsye tjetër kërkon kushte të veçanta qarkullimi apo teknike transporti.

Një dërgesë e jashtëzakonshme konsiderohet të jetë:

a) ngarkesë që tejkalon profilin e ngarkesës në rrugën e transportit ose në një pjesë të rrugës së transportit;

b) ngarkesa që nuk është e siguruar sipas udhëzimeve të përcaktuara nga Unioni Ndërkombëtar i Hekurudhave (UIC) dhe ngarkesa për të cilën nuk ekziston një mënyrë tjetër po aq e vlefshme sigurimi;

c) njësi ngarkese e ngurtë e ngarkuar në më shumë se një vagon me tavolina rrotulluese ose piedestale rrëshqitëse rrotulluese;

d) njësi mallrash fleksibël e ngarkuar në më shumë se dy vagonë pa karrocë;

e) një dërgesë që në të gjithë rrugën e transportit, në një pjesë të rrugës së transportit ose në disa pjesë të rrugës së transportit i tejkalon pesha e lejuar e mjetit për bosht dhe/ose për metër që duhet për më shumë se 2% të peshës së mjetit lëvizës;

f) një mjet që është i ngarkuar përtej kufirit të lejuar të ngarkimit;

g) një mjet që transportohet me traget në një pjesë të rrugës së transportit dhe nuk mund të kalojë në mënyrë të sigurt këndin më të madh vertikal të pjerrësisë së vendkalimit në tren;

h) një mjet i ngarkuar ose i zbrazët që nuk ka shenjë se transporti i tij lejohet ose kufizohet;

i) vagon mallrash me më shumë se tri boshte për karretë rrotulluese;

k) një vagon bosh dhe i ngarkuar, të cilit i ka skaduar periudha e rregullt e mirëmbajtjes, është futur në rrjetin e mirëmbajtjes së automjeteve dhe

l) një dërgesë që duhet të transportohet sipas kushteve të veçanta trafiko-teknike për zhvillimin dhe menaxhimin e sigurt të trafikut.

Për transportin e një dërgese të jashtëzakonshme në transportin vendas dhe ndërkombëtar, është e nevojshme të merret paraprakisht miratimi me shkrim. Për të marrë një miratim me shkrim, dërguesi duhet të paraqesë një kërkesë me shkrim tek përgjegjësit e organizimit të transportit.

8. Shërbimet e deponimit

Në lëvizjen e mallrave me hekurudhë nga dërguesi te marrësi, përveç organizimit të transportit mund të organizohemi që të ofrojmë edhe shërbimin e marrjes / dhënies me qira të kapaciteteve të magazinimit në ndonjë hapësirë të caktuar.

9. Mirëmbajtja e mjeteve lëvizëse

Shërbimet për mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse kanë një gamë të madhe aktivitetesh, realizimi i secilit aktivitet varet nga nevoja dhe mundësitë që kompania i konsideron të domosdoshme për të përgatitur apo futë në funksion. Në esencë kompania duhet që të:

- Ofroj shërbime hekurudhore;
- Siguroj pjesë rezervë për mjete hekurudhore në dispozicion;
- Mirëmbajtjen e impianteve dhe sistemeve energjetike (varësisht se çfarë mjete lëvizëse ka në dispozicion);
- Transporti i njerëzve dhe ngarkesave për nevojat e veta;
- Puna e certifikimit të standardeve ligjore (aplikueshme) dhe/ose puna e përgatitjes së standardeve ligjore për certifikim;
- Prodhimin dhe riparimin e instrumenteve dhe pajisjeve për matje, kontroll dhe testim;
- Riparimi i mjeteve lëvizëse hekurudhore në dispozicion dhe përgatitja gjatë proceseve të furnizimit me mjete të reja hekurudhore.

V. ANALIZAT E TREGUT

V. 1. Madhësia e tregut

V.1.1. Gjendja aktuale

Problemet e TRAINKOS Sh. A. për zhvillimin e aktivitetit të vetë në ofrimin e shërbimeve gjatë vitin që po e lejmë pas bartë pasojat e ndërprerjes së pjesshme dhe në disa raste (me paralajmërim apo pa paralajmërim) edhe e plotë e linjës hekurudhore Fushë Kosovë – Hani i Elezit, konkretisht zbatimi i projektit "Modernizimi i Linjës së 10-të hekurudhore. Problem në vete është edhe ndërprerja e transportit për nevojat e partnerit / kompanisë me vite (që nga Shtatori 2007) funksionale – New Co Ferronikeli. Tendencat për zhvillim e modernizim të sektorit hekurudhorë me mbështetjen e BE-së dhe ndryshimet e shpeshta në faktorët politik bërës ndikojnë në stagnimin e nevojës urgjente në plotësimin, ndryshimin dhe avancimin e strategjive kombëtare për sektorin hekurudhorë dhe fillimin e zbatimit të tyre. TRAINKOS Sh.A. është pjesë e pandashme e proceseve në zhvillimin e sektorit hekurudhorë dhe kjo ndikon në krijimin e politikave zhvillimore në avancimin e mundësive për ofrimin e shërbimeve, por edhe avancimin e shërbimeve që ka mundësi t'i funksionalizojë.

Strategjia Afatmesme Investive e TRAINKOS-it 2020-2024 dhe procesi i zbatimit të projekteve për Modernizmin e Linjave hekurudhore

Rrjedhat në zhvillimin e sektorit hekurudhorë kanë ndikuar në pamundësinë e realizimit të planifikimeve dhe aktiviteteve të "Strategjisë Afatmesme të Investimeve për TRAINKOS-in 2020 - 2024" të aprovuar në Nëntor 2019 nga kompetentët e kompanisë. Me këtë Strategji do të definoheshin politikat zhvillimore të TRAINKOS-it të koordinuara me Qeverinë dhe akterët tjerë të sektorit hekurudhorë brenda dhe jashtë vendit. Njëkohësisht do të koordinohet edhe qasja tek IFN-të në koordinim me ministritë përkatëse brenda Qeverisë së Kosovës apo edhe iniciativa bilaterale me shtetet mike të Kosovës. Por pritjet e njëjta si për vitin 2020, 2021, 2022 dhe fatkeqësisht edhe për parashikimet për vitin 2023 për zbatimin e reformave të shumëpritura në sektorin hekurudhorë nuk kanë ndodhur. Konkretisht në stagnimin apo kthimin mbrapa të zhvillimeve të transporti hekurudhorë kanë ndikuar:

- Vazhdimi / stërzgjatja e zbatimit të projektit për Modernizimin e linjës së 10-të hekurudhore;
- Ndërprerja e transportit të kompanisë NewCo Ferronikeli që nga tetori 2021;
- Masat e propozuara dhe iniciativat e ndërmarra nga BE-ja me funksionalizimin e Sekretariatit të Traktatit për Transport;
- Angazhimet politike në arritjen e marrëveshjeve Kosovë -serbi që për transport hekurudhorë do të thotë shumë për transportin hekurudhorë me Evropën ka Veriu;
- Amandamentimi / ndryshimi i Ligjit për Hekurudhat, Përpilimi dhe futja në funksion i Ligjit për Siguri dhe Interoperabilitet, legjislacioni primar dhe sekondar (zbatimi i

Direktivave Evropiane për transport, Rregulloret adekuate të fushave të ndryshme për sektor dhe rregulloret e Udhëzimet të secilit entitet hekurudhorë veç e veç, etj.);
- Reformimi i funksionimit të TRAINKOS-it si operatorë strategjik në pronësi të Qeverisë së Kosovës në harmoni me reformat e aprovuara shtetërore dhe praktikave të mira ekzekutive.

Për potencialin nga aktivitetet e sipërpërmendura janë bërë veprime të domosdoshme për definimin e prioriteteve dhe masave që duhet të ndërmerren në vitin përkatës dhe vitet në vijim. Sekretariati i zyrës për Zbatimin e Traktatit për Transport ka mbajt takime (Online) me shtetet e Evropës Jug –Lindore, pra edhe me shtetin e Republikës së Kosovës. Në vitin 2021 me kërkesën e MMPHI-së nga TRAINKOS-i është caktuar një përfaqësues nga TRAINKOS-i që së bashku me një përfaqësues nga MMPHI të marrin pjesë në Komitetin Teknik për shqyrtimin dhe zhvillimin e transportit të mallrave të rrezikshëm. Për këtë janë mbajtur takime online, një takim është mbajtur në Shkup, më 19.05.2022, kurse takimi i fundit më të Komitetit Teknik të Sekretariatit të mbajtur në Podgoricë përfaqësuesi i TRAINKOS-it është ftuar dhe ka bë një prezantim për aktivitetin dhe sfidat e TRAINKOS-it si operatorë hekurudhorë. Rëndësia e të qenit prezent në procese reformuese ndihmon kompaninë në përafrimin me proceset reformuese dhe zbatimin e të njëjtave në proceset zhvillimore strategjike.

Punët në realizimin e projektit në Modernizimin e Linjës së 10-të hekurudhore dhe planifikimet në Modernizimin e Linjës Lindje – Perëndim janë në vlug përkundër ndërprerjeve fillimisht sipas masave anti COVID e pastaj me probleme në realizimin e projektit sipas dinamikës. Parashikimet kanë qenë që sesioni Jug (Fushë Kosovë – Hani i Elezit) të përfundojnë brenda vitit 2021 (Dhjetorë). Fillimisht për shkak të vitit me Covid ky afat është shty për 450 ditë, kurse fundi nuk po i dihet e kjo ndikon në planifikimet tona për vitin 2023 e tutje. Po të lëshohej Linja do të krijohen parakushte për shtrirjen e rrjetit hekurudhorë në pjesën kah kalon ky rrjetë (në Veri, Linjës së 10-të hekurudhore dhe linjat tjera ekzistuese hekurudhore) do të plotësojë parakushtet për Linjat e reja gjithashtu që janë paraparë me planifikimet strategjike afatgjata të Qeverisë së Republikës së Kosovës. Rëndësi të veçantë kanë iniciativat bilaterale për vazhdimi / lidhjen e Linjës hekurudhore për Shqipëri, realizimi i kësaj linje Kosovës do të mundëson edhe qasjen në Portet e Shqipërisë.

Kjo iniciativë e ngritur nga Ministri i MMPHI në Samitin e Beogradit të datës 13 Shtator, 2021 ka filluar të realizohet me zotimin e mjeteve për studimet e fizibilitetit dhe hapat e radhës për identifikimin e kompanisë që do e realizoj këtë projekt. Kjo do mundësojë që të avancojmë qarkullimin e mallrave me tren jo vetëm për Republikën e Kosovës por edhe shtetet tjera në kontinent nga Portet gjeografikisht strategjike të Shqipërisë. Paralajmërimet për investime në Portin e Durrësit dhe zgjatimi në portin e thatë në Prishtinë kërkon reformim në sektorin hekurudhë të Kosovës. TRAINKOS-i duhet të përshtatë veprimet strategjike me këto ndryshime të rëndësishme, angazhime të menjëhershme paralel me zhvillimet në sektor duhet të bëhen. Konkretisht pjesëmarrje aktive në krijimin dhe përgatitjen për zbatim të legjislacionit për

hekurudha, përgatitja e stafit dhe sigurimi i mjeteve lëvizëse adekuate për realizimin e kërkesave për transportin e udhëtarëve dhe mallrave.

Reformat e BE-së në transportin hekurudhorë përmes Lëvizshmërisë së Qëndrueshme

Politikat e BE-së imponojnë reformat në transportin hekurudhorë përmes "Lëvizshmërisë së Qëndrueshme", ekzistojnë tri arsye themelore që justifikojnë marrjen e Lëvizshmërisë së Qëndrueshme dhe të zgjuar të Bashkimit Evropian dhe konceptin strategjik si bazë për Ballkanin Perëndimorë gjithashtu:

1. Ndotja është e madhe, prandaj arritjet për BE -në do të kërkojnë që edhe shtetet e Ballkanit Perëndimorë të punojnë drejt të njëjtave qëllime dhe objektiva për të siguruar që e gjithë Evropa të arrijë objektivat e saja për klimën;
2. Arritjet e përfituara dhe të përcaktuara në strategjinë e paraqitur nga Komisioni Evropian janë vendosur për vitet 2030, 2035 dhe 2050. Me një perspektivë të qartë të BE -së për të gjithë rajonin e Ballkanit Perëndimor, prandaj mund të pritet që shumica ose të gjithë Partnerët Regjional të bëhen pjesë e Bashkimit Evropian deri në këto data. Kjo nënkupton se ambiciet që janë vendosur nga BE për momentet tashmë merren parasysh nga Partnerët Regjional në rajonin e Ballkanit Perëndimor dhe
3. Të gjitha aktet legjislative që do të prezantohen ose rishikohen pas miratimit të Strategjisë së Komisionit Evropian do të bëhet pjesë integrale e Traktatit të Komunitetit të Transportit.

Tregu i transportit hekurudhorë dhe problemet e TRAINKOS-it në realizimin e kërkesave për transportin e mallrave dhe udhëtarëve

Përkundër përsëritjes së vazhdueshme të kërkesës për pasurimin e flotës së mjeteve lëvizëse nuk kemi ndonjë përgjigje se a do të procedohet kërkesa e jonë e vazhdueshme për të i mundësuar TRAINKOS-it të i ketë në flotën e sajë mjetet lëvizëse të përshtatshme për plotësimin e kërkesave për transportin e mallrave dhe udhëtarëve. Problemet e mjeteve lëvizëse mbesin të hapura si për TU ashtu edhe për TM. Revizioni i vagonëve të udhëtarëve kërkon zgjidhje urgjente nëse e kemi parasysh periudhën e përfundimit të Marrëveshjes së OShP-së (Obligimi i Shërbimeve Publike) 2018 – 2022 dhe fazën për përgatitjet e Marrëveshjes së re pesë vjeçare. Flota e lokomotivave paraqet problem në vete për vëllimin minimal të transportit aktual e le më me fillimin e një fluksi të madh të mundshëm transporti të mallrave dhe udhëtarëve sipas paralajmërimeve. Sigurimi i stafit të ri dhe të trajnuar paraqet një sfidë në veti për kompaninë.

Transporti i xehes, lëndës finale dhe thëngjillit për "Ndërmarrja e Re Ferronikeli Complex Sh.P.K." nga eksporti, importi dhe transporti minierë – punëtori në Drenas është ndërprerë dhe ka paralajmërime se puna do të filloj së shpejti? Ndërrimi i serishëm i pronësisë ka ndikuar krijimin e dilemave për një të ardhme të partnerit kryesorë strategjik të kompanisë. Bisedimet fillestare me

menaxhmentin e Ferronikelit në muajin qershor ka qenë rishikimi i kostos së shërbimit dhe kushtet e fillimit të transportit vendorë dhe ndërkombëtar. Aneks Marrëveshja është përgatitur dhe nënshkruar me datë të fillimit të zbatimit 01.07.2022 deri më 31.12.2022.

Rifillimi i transportit për Ferronikelin ka ndodhë në muajin korrik (35 000 tonë import nga Selaniku), kurse transporti i xehes brenda vendit sipas paralajmërimit nga takimi i fundit me menaxhmentin e ri do të fillojë pas përfundimit të fazës përgatitore dhe shfrytëzimit të rezervave ekzistuese në muajin Shkurt 2023. Problem tjetër kryesorë për organizimin e transportit për këtë kompani është skadimi i revizionit të vagonëve në pronësinë e tyre!

Paralajmërimi i transportit të thëngjillit nga KEK-u dhe koncentratit / mbetjeve xeherore nga "Trepça" janë diskutuar me palët përgjegjëse të involvuara edhe gjatë vitit 2022 me shpresë të ndonjë fillimi të mbarë në vitin 2023. Ky potencial i mundshëm duke e përfshirë edhe kthimin e transportit të kontejnerëve dhe derivateve të naftë kërkon mobilizim të plotë dhe veprime të përgjegjshme nga kompetentët qeveritarë dhe të kompanisë. Gjatë muajit qershore në hapësirat e ME-së janë mbajt dy takime për krijimin e mundësive të transporti të thëngjillit nga KEK-u për Maqedoninë Veriore, problemi në riaftësimin e linjës / binarit industrial brenda KEK-ut pamundëson çfarëdo planifikimi të mundshëm brenda vitit 2022, mos veprimi në këtë drejtim dhe koha e nevojshme për këtë punë pamundëson planifikimet e duhura edhe për vitin 2023. Ky transport do të ndodhë gjithsesi dhe mos krijimi i mundësive do ishte i dëmshëm për biznesin e kompanive hekurudhore dhe rrugëve të porsandërtuara në Republikën e Kosovës!

Zbatimi i Marrëveshjes së OShP-së 2018 – 2022 është në vitin e pestë (të fundit) të zbatimit. Viti 2020 dhe ndarjet buxhetore për vitin 2021 tregojnë finalizimin e një procesi të gjatë për zbatimin e kësaj forme të kompensimit të humbjeve nga transporti i udhëtarëve, viti 2022 ka vazhduar me katër trena ditorë dhe buxhet të mjaftueshëm për mbulimin e humbjeve që do të krijohen gjatë vitit 2022. Problem afatshkurtër për këtë shërbim mbetet plotësimi i parakushteve të nevojshme për vazhdimin e OShP-së për vitet në vijim. Për këtë kemi një situatë të pafavorshme nëse e kemi parasysh mos ndërmarrja e deritanishme të hapave të domosdoshme nga MMPHI-ja për publikimin e parakushteve për vazhdimin e këtij shërbimi për komunitetin dhe plotësimi i parakushteve nga pronari (ME-së) për furnizim me mjete lëvizëse adekuate që reflekton me fillimin e iniciativave për plotësimin e nevojave për staf të domosdoshëm teknik! Duhet të potencohet se vagonët e udhëtarëve në pronësi të TRAINKOS-it e që janë në shërbim aktualisht mund të shfrytëzohen vetëm deri me 25 mars 2023! Të analizohet nëse teknikisht mjeteve lëvizëse mund t'iu zgjatet afati i përdorimit dhe në rast se jo të kërkohet zgjidhja nga qeveria se cila do të jetë alternativa e vazhdimësisë.

Mirëmbajtja e mjeteve lëvizëse është problematik në veti nëse e kemi parasysh se aktualisht kemi mungesë të stafit kompetent teknik për mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse ekzistuese sipas nevojave për riparim dhe kontrollime periodike të domosdoshme.

Përcjellja / angazhimi aktiv nga ana e TRAINKOS-it në plotësimin, ndryshimin dhe avancimin e strategjive kombëtare për sektorin hekurudhorë

Veprimet dhe reformat e domosdoshme në transportin e udhëtarëve dhe mallrave duhet të përfshihen në Strategjinë sektoriale dhe të transportit Muliti – Modal. Aktualisht MMPHI është në vlugun e përgatitjes së një strategjie të re afatmesme sipas gjendjes së re të krijuar dhe kërkesave që dalin nga nevojat për transport në zbatimin e kërkesave të përhershme nga entitetet e krijuara nga BE. Kjo do të mundëson zhvillimin e politikave dhe zbatimin e tyre për transportin e udhëtarëve dhe mallrave. Transporti i udhëtarëve definohet me politikat shtetërore për trenat në qarkullim dhe mbështetja e qarkullimit të këtyre trenave me Marrëveshjen OShP (Obligimi i Shërbimeve Publike). Transporti i mallrave përveç kapaciteteve në transport brenda vendit varet kryesish në qasjen e rrjetit hekurudhor në Kanalet / Linjat hekurudhore dhe Portet detare për të zhvilluar modelet e transportit konvencional, intermodal, multi – modal, derë më derë, etj. Lidhja me Kanalin e X-të hekurudhor që kalon ka Maqedonia Veriore dhe Serbia aktualisht mund të shfrytëzohet vetëm ka Maqedonia Veriore (që nga viti 2008 nuk ka qarkullim ka pjesa Veriore e shtetit – Leshaku). Veprimet që po ndodhin në modernizimin e linjave hekurudhore dhe masat për përmirësimin e kushteve për transport ndërkufitarë në regjion imponon nevojën e domosdoshme për mjete lëvizëse dhe staf të kualifikuar adekuat sipas reformave në zbatim.

Plotësimi i kërkesave për transportin aktual dhe atyre të planifikuara në të ardhmen nga TRAINKOS-i me mjete lëvizëse kërkon kujdes të veçantë mirëmbajtjen e të njëjtave. Pra, 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 Direktivat në fuqi që përcillen në zbatim nga asociacionet hekurudhore të Evropës dhe të kërkuara për zbatim prej ERA-s (Agjencinë Evropian për Hekurudha). Mos angazhimi i institucioneve përkatëse në krijimin e mundësive dhe veprimin në anëtarësimin e institucioneve dhe asociacioneve relevante ndërkombëtare pamundëson të jemi pjesë përbërëse e botës së industrisë së transportit hekurudhor! Reformat dhe zhvillimet në transportin hekurudhor, modernizimi i linjave hekurudhore dhe krijimi i mundësive për blerjen e mjeteve lëvizëse të reja kërkon që TRAINKOS-i për vitet në vijim të plotësoj kriteret për mirëmbajtje të të njëjtave (me Licencë adekuate), konkretisht punëtori dhe kompletimi i stafit adekuat për këto detyrime.

V.1.2. Pengesat dhe problemet kryesore

TRAINKOS-i për realizimin e kërkesave për transportin e mallrave dhe udhëtarëve ndeshet me probleme që kanë të bëjnë me periudhën e reformimit të tërë sektorit por edhe në proceset e bisedimeve për krijimin e raporteve të favorshme politike dhe biznesore në regjion. Pengesat në qarkullimin e trenave në tërë linjat ekzistuese hekurudhore është një ndër problemet kryesore. Fakti që trenat nuk mund të qarkullojnë përmes Linjës së 10-të hekurudhore deri në Leshak, stërzgjatja e përfundimit të pjesës jugore (Fushë Kosovë – Hani Elezit), problemet në fillimin e realizimit të sesionit të dytë të kësaj linje (Fushë Kosovë – Mitrovicë) dhe gjendja në të cilën janë binarët tjerë të linjave ekzistuese e kufizon mundësinë e transportit dhe ofertën tonë për klientët, aq më shumë që kjo ndërlidhet edhe me Transportin Ndërkombëtar. Nga kjo situatë aktuale e krijuar pamundësohet transporti për klientët dhe nevojat e vendit e për mundësinë e organizimit të transportit transit (potencial që do të krijohet së shpejti) në transportin Hekurudhor Ndërkombëtar dhe rajonal nuk po llogaritet fare. Këto fakte kërkojnë qasje serioz në planifikimet që vijnë nga shteti dhe mundësitë që duhet krijuar për përcjelljen e obligimeve tek entitetet ekzekutive hekurudhore, në këtë rast edhe tek TRAINKOS-i. Procesi në rishikimin / avancimin e Strategjisë Sektoriale dhe Transportit Multi Modal 215 – 2025 dhe Plani i Veprimit ka filluar në vitin 2022. Duhet të shpresojmë në një rezultat të favorshëm për të gjitha entitetet hekurudhore, ky veprim (një dokument final me një Plan Veprimi të specifikuar) do të krijonte parakushtet e përgatitjes dhe aprovimit për zbatim të një Plani Strategjik Afatmesëm të TRAINKOS-it. Përfshirja e linjave hekurudhore në rrjetin bazik hekurudhor rajonal dhe evropian dhe lidhja me porte detare është faktor kyç në zhvillimin e veprimtarisë sonë, aktualisht përdoret vetëm porti i Selanikut me shumë probleme 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.

Përfundimi i revolucionit të filluar në modernizmin e linjave hekurudhore dhe zbatimi i iniciativave për linja të reja (sidomos ajo e lidhjes me Shqipërinë) kërkon qasje paralele edhe në plotësimin e flotës së mjeteve lëvizëse adekuate, aktualisht ky potencial është në minimumin e mundshëm. Ky veprim duhet koordinuar edhe me njohësit / përgjegjësit e proceseve për gjetjen e burimeve financiare dhe proceseve në blerjen dhe futjen në funksion të të njëjtave. Kujdes i veçantë duhet të i kushtohet planifikimit të dinamikës së mirëmbajtës së mjeteve lëvizëse nga i cili edhe duhet të rrjedh përfitimi për biznesin që jemi duke e zhvilluar.

Zbatimit të reformave të mirëpritura dhe të domosdoshme kërkon veprim adekuat edhe në rekrutimin, aftësimin dhe futjen në funksion të kapaciteteve përkatëse njerëzorë dhe teknike në realizimin e veprimtarisë në të gjitha sektorët brenda kompanisë.

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 të shtetit dhe shuma e siguruar e burimeve financiare për sektorin përkatës që zbërthehet / konkretizohet me Kornizën Afatmesme të shpenzimeve (KASh) dhe buxhetin vjetorë të ndarë nga Buxheti i Kosovës. TRAINKOS-i zbaton aktet ligjore në respektimin e konkurrencës të krijuara me legjislacionet e zbatueshme në Republikën e Kosovës, potencialisht që të zbatohet me kushte të barabarta të cilat duhet të krijohen me zhvillimin e strategjive / politikave tanimë të aprovuara. Koordinimi i entiteteve dhe institucioneve brenda Kosovës e që janë përgjegjës në ofrimin e shërbimeve për transport hekurudhor 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 - 2025). Sektori hekurudhor është i rëndësishëm në zbatimin e planeve strategjike qeveritare për zhvillimin ekonomik, sidomos atij industrial. Ky mos koordinim ndikon në ngecje dhe përvetësimin e mundësive që krijohen nga mbështetja e BE-së për këtë qëllim dhe krijon pengesa në konkurrencë dhe planifikime serioze në rolin që luan operatori hekurudhor (TRAINKOS-i me 100% aksione qeveritare) në zhvillimi ekonomik të vendit të tërësi. 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 1,100,000.00 € për vitin 2023, e njëjta shumë ka mbet edhe për vitet që pasojnë brenda periudhës (KASh 2023 – 2025). Për investime kapitale të nevojave të TRAINKOS-it si kompani publike në pronësi të Qeverisë duhet të përkujdesen Ministritë përkatëse. Në mungesë të këtij kujdesi për TRAINKOS-in sipas Strategjisë Sektoriale dhe Transportit Multi Modal dhe pamundësisë së zbatimit të Planit Afatmesëm Investiv 2020 – 2024 për të shfrytëzuar mundësitë që ofrojnë IFN-të (Institucionet Financiare Ndërkombëtare) kemi ngecur dhe nuk shihet ndonjë veprim shpresëdhënës për progres për ta zhvilluar biznesin dhe luftuar konkurrencën. 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 hekurudhor 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 që ofron TRAINKOS-i si oferta të pafavorshme 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 për të cilat do të duhej të kërkohej nga organet kompetente masa mbrojtëse ndaj këtyre dukurive të cilat për TRAINKOS janë drejtpërsëdrejti luftim i konkurrencës dhe ofrim i çmimeve konkurruese në treg.

V. 1.4. Analiza e tregut

Në analizat e mëposhtme për transportin e mallrave dhe udhëtarëve kemi përdorur të dhënat nga periudhat paraprake viti 2020, 2021 dhe prerjen për periudhën Janar – Gusht 2022. Kjo është bërë në mënyrë që analiza jonë të jetë e krahasueshme në baza vjetore për të gjitha shërbimet e mëposhtme ku janë marrë për bazë të dhënat financiare dhe operative të Kompanisë, për vitet paraprake për përgatitjen e parashikimeve për vitin 2023, për më tepër shih tabelën Nr .1.

Tabela Nr. 1. Të hyrat dhe neto ton mallrat për periudhën 2020, 2021 dhe Janar- Gusht 2022

Viti	2020	2021	Janar - Gusht 2022
Të hyrat e Planifikuara	844,294.80	1,320,000.00	750,000.00
Të hyrat e realizuara	715,284.86	1,092,660.76	108,883.77
Neto ton të Planifikuara	320,899.00	650,000.00	350,000.00
Neto ton mallrat të realizuara	334,149.00	538,012.00	20,901.00

Tabela Nr. 2. Të hyrat dhe numri i udhëtarëve në periudhën 2020, 2021 dhe Janar- Gusht 2022

Viti	2020	2021	Janar - Gusht 2022
Të hyrat e Planifikuara	80,000.00	60,000.00	40,000.00
Të hyrat e realizuara	48,186.14	51,406.11	39,712.16
Numri i udhëtarëve i planifikuar	100,000.00	80,000.00	40,000.00
Numri i udhëtarëve i realizuar	120,309.00	62,839.00	46,196.00

Në shërbimin e mirëmbajtjes së vagonëve, përveç nevojave të brendshme, kemi ofruar shërbime edhe për klientin tonë. Në kuadër të këtij shërbimi kompanisë “New Co Feronikeli” 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 2020, 2021 dhe Janar- Gusht 2022

Viti	2020	2021	Janar- Gusht 2022
Të hyrat në euro	8,956.60	18,126.80	6,260.62

Vërejtje: *Vlerat janë të llogaritura pa TVSH*

V. 1.5. Planifikimi për vitin 2023

Bazuar në objektivat e precizuar në dokument, analiza e veprimtarisë së viteve paraprake (2020, 2021 dhe Janar – Gusht 2022) dhe zotimet / deklarimet e klientëve, në vitin 2023 parashikimet sipas deklarimeve të fundit krijojnë një situatë minimalisht të qëndrueshme për mbijetesë. Vetëm parashikimet sipas shpjegimit për New Co Ferronikeli për transport vendorë krijojnë një bazë pjesërisht të qëndrueshme për afarizmin e kompanisë, deklarimet e klientëve tjerë për transport ndërkombëtar dhe vendor janë konform problemeve të krijuara me realizimin e projektit në Modernizimin e linjës së 10-të hekurudhore dhe politikave shtetërore për zhvillimin e hekurudhave në përgjithësi. Nga kjo që u tha kërkohet intervenim urgjent në mbështetjen e kompanisë për të tejkaluar gjendjen në të cilën është tani dhe atë në të cilën do të kalojë në të ardhmen e afërt.

Transporti i mallrave në parashikimin real kufizohet në vetëm një kompozicion trenash nga transporti ndërkombëtar i një anije për nevojat e NewCo Ferronikeli dhe ai vendorë nga muaji Shkurt 2023 me nga 40,000.00 – 50,000.00 ton në baza mujore, për transporte tjera nuk kemi deklarime apo parashikime. Një angazhim i domosdoshëm duhet të bëhet në shfrytëzimin e mundësive për transporte që i takojnë hekurudhës dhe janë potencial: xehet, thëngjilli, koncentratet, kontejnerët, derivatet e naftës, etj.

Më poshtë janë paraqitur në formë tabelore planifikimet për vitin 2023:

Tabela Nr. 4. Planifikimi për vitin 2023, transporti i mallrave

Viti	Planifikimet
Të hyrat në euro	1,450,000.00 €
Neto ton mallrat	575,000.00

Në vitin 2023 në Plan të Biznesit planifikojmë të kemi transport në total: **75,000.00** ton ndërkombëtar dhe **500,000.00** ton vendorë.

Tabela Nr. 5. Shpërndarja e të hyrave në euro dhe në neto ton për vitin 2023

Periudha	TM 1	TM 2	TM 3	TM 4	Totali
Të hyrat në euro	198,000.00	447,000.00	408,000.00	397,000.00	1,450,000.00
Neto ton mallrat	90,000.00	170,000.00	160,000.00	155,000.00	575,000.00

Ndërsa, planifikimi për Transport të Udhëtarëve për vitin 2023, në të hyra nga biletat dhe numri i udhëtarëve është si në tabelën më poshtë:

Tabela Nr. 6. Planifikimi për vitin 2023

Viti	Planifikimet
Të hyrat në euro	60,000.00
Numri i udhëtarëve	80,000.00

Tabela Nr.7. Shpërndarja e të hyrave dhe numrit të udhëtarëve për vitin 2023

Periudha	TM 1	TM 2	TM 3	TM 4	Totali
Të hyrat në euro	15,000.00	15,000.00	15,000.00	15,000.00	60,000.00
Numri i udhëtarëve	20,000.00	20,000.00	20,000.00	20,000.00	80,000.00

V. 2. Analizat e Konkurrencës

V. 2.1. Konkurrenca në transportin e mallrave

Identifikim dhe gjetja e metodave për të mundur konkurrencën është imperativ dhe domosdoshmëri për zhvillimin e biznesit tonë. Nga përvoja dhe angazhimi në analizën e konkurrencës kemi identifikuar kategoritë e konkurrencës si më poshtë:

- Transporti me kontejnerë është transport bashkëkohorë dhe mundëson transportin e llojeve të ndryshme të produkteve dhe materialeve. Kryesisht shërben për transporte ndërkombëtare dhe shfrytëzon transportin ndërkombëtar përmes anijeve. Nga kjo portet janë detinacioni i parafundit deri te klienti, për në Kosovë aktualisht shfrytëzohen Portet e Durrësit dhe ai i Selanikut, si porte më të afërta. Ky transport viteve të fundit transportohet

vetëm me kamion e potencial (duke mos ju referuar pengesave të dy viteve te fundit gjatë modernizimit të Linjës së 10-të hekurudhore) është hekurudha me përparësitë e veta;
- Kompanitë që transportojnë me kamion pesha të rënda me xehe, koncentrat apo thëngjill në destinacione të gjata;
- Operatori privat Hekurudhor;
- Kompanitë transportuese kamion cisternë që kryejnë transportin e derivateve të naftës;
- 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 kompanive që transportojnë kontejnerë është se transportojnë nga një kontejnerë nga çfarëdo destinacioni deri në cakun final;
- Janë ma fleksibilitet në marshutën e tyre dhe kalojnë më lehtë në pika kufitare;
- Te dërgesat e mallrave në relacione të shkurtra 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 të ofrojmë shërbim;
- Kostoja me e ulët e mirëmbajtjes së mjeteve lëvizëse transportuese;
- Kanë më pak nevojë për staf operativ dhe
- Vendimmarrje me fleksibilitet në raport me ofertat dhe kërkesat e klientëve.

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

Përparësitë e transportit me autobusë dhe minibusë janë:
- Orare të shpeshta;
- Mjete lëvizëse më të reja;
- Kostoja më e ulët e investimit në mjete transportuese;
- Mundësia e ndaljes në më shumë vende / stacione dhe
- Shërbime të shpejta.

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. Vështirësitë të cilat e kanë përcjellë kompaninë gjatë vitit 2022 kanë ndikuar në mosrealizimin e transportit sipas parashikimeve të transportit të mallrave. Pjesa e mjeteve të buxhetuara te kodet përkatëse ME dhe MMPHI janë duke u shfrytëzuar / mbledhur për destinimin përkatës, konkretisht:

1. Mbulimin e humbjeve të krijuara nga transporti i udhëtarëve sipas Marrëveshjes së OShP-së dhe
2. Projekte kapitale sipas listës së aprovuar paraprakisht.

Mosrealizimi i transportit të parashikuar të mallrave në vitin 2022 (sipas raportit Janar – Gusht 2022) ka ndikuar që të kemi bilanc negativ kur të krahasojmë të Hyrat dhe Shpenzimet. Ky trend nëse nuk ndërmerret diçka do të vazhdojë edhe në pjesën tjetër të vitit 2022, parashikimet sipas buxhetimit dhe deklarimit të Ferronkelit janë më optimiste për vitin 2023.

Në tabelën e mëposhtme është paraqitur gjendja e disa llogarive kyçe financiare të cilat na bëjnë të kuptojmë gjendjen reale më 31.08.2022.

Tabela Nr. 8. Gjendja e llogarive financiare:

Xhirollogaria kryesore dhe Arka	**357,511.82**
Të arkëtueshmet (borxhet ndaj nesh)	**1,399,459.68**
Të Pagueshmet (borxhet tona ndaj furnitorëve)	**882,162.03**

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 dhe mirëmbajtur në një gjendje të mirë teknike.

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

Tabela Nr. 9. Lokomotivat dhe trenat motorikë të cilat janë në përdorim

Lokomotivat	Përdoret në	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 2760 001	Lokomotivë Manovruese	**<u>Në operim</u>** Herë pas here paraqiten defekte të natyrës së lehtë.	2008
Lokomotiva 2640 007	Transport i mallrave	**<u>Në Operim</u>** Gjendje jo e kënaqshme teknike. Gjeneratori kryesor herë pas here ka shpërthime të rrymës si rezultat i lagështisë së ajrit dhe izolimit të dobët. Riparimi gjeneral i kryer në vitin 2012.	1966
Lokomotiva 2640 008	Transport i mallrave	**<u>Në Operim</u>** Në gjendje relativisht të mirë teknike. Në vitin 2017 i është riparua dizel motori, kompresori dhe gjeneratori kryesor. Motorët tërheqës, sistemi elektrik dhe i ajrit i vjetruar.	1966
Lokomotiva 2640 010	Transport i mallrave	**<u>Në operim</u>** Në rrota të lokomotivës nuk ka hapësirë për gdhendje, është dorëzuar specifikimi teknik për ndërrimin e rrotave. Ri fabrikimi është kryer në vitin 2010.	2010
Lokomotiva 2620 016	Transport i udhëtarëve	**Në operim,** Në gjendje të mirë teknike. Riparimi gjeneral i kryer në vitin 2015/16. Tani ka kalua 600 000 km pas riparimit gjeneral. Sipas rregullores për mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse i është vazhdua afati i revizionit deri në 720 000 km.	1981
Treni motorik 5800 004	Transport i udhëtarëve	**<u>Në operim,</u>** Riparimi i mesë është kryer në vitin 2013. Gjendja teknike nuk është e kënaqëshme.	1978

Tabela Nr.10. Lokomotivat dhe trenat motorikë jashtë operimi

Mjeti tërheqës	Destinimi	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 2760 002	Lokomotivë Manovruese	**<u>Jashtë operimit</u>** I mungojnë injektorët për dy motorët, modulet e startimit dhe moduli i kontrollit të drejtimit të lëvizjes, matësi i shpejtësisë si dhe ndërruesi i motorit nr. 1.	2009

Lokomotiva 2620 005	Transport i udhëtarëve	**Jashtë operimit** Gjeneratori i ngrohjes së trenit jashtë funksioni për shkak se i mungon pllaka elektronike dhe voltmetri 2000V pa të cilat lokomotiva mund të operoj por gjatë sezonit të dimrit nuk bënë ngrohjen e vagonëve të udhëtarëve. Është bërë kërkesa për furnizim e tyre por nuk ka pas ofertues. Prej muajit maj 2022 lokomotiva është jashtë operimi për shkak të mungesës se baterive. Riparimi gjeneral i kryer në vitin 2011.	1984
Lokomotiva 2710 009	Transport i mallrave	**Jashtë operimit** Nuk i punon gjeneratori impulsive të rrëshqitjes dhe mbushësi i baterive. Në fund të vitit 2016 i është ndërruar dizel motori. Me 2019 i ka kalua afati për riparim te mesëm duke llogaritur edhe mundësin e vazhdimit dy herë nga një vit.	2005
Treni motorik 5800 001	Transport i udhëtarëve	**Jashtë operimit** Pas prishjes se dizel motorit B i është marr ndërruesi për riparimin e trenit motorik 5800 004	1978
Treni Motorik 5800 002	Transport i udhëtarëve	**Jashtë operimit** Në muajin janar 2019 i është dëmtuar motori B.	1978
Treni motorik 5800 003	Transport i udhëtarëve	**Jashtë operimit** Ka dëmtime të mëdha.	1978

Tabela Nr. 11. Vagonët e udhëtarëve të cilët janë në operim

Vagonët	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Vagoni nr. 50 00 84 35 022-1	I aftë për operim, i është vazhdua afati i riparimit të mesëm, revizionit deri me 27.09.2022 ka mundësi vazhdimi edhe për 6 muaj nëse gjendja teknike është e mirë. **Vendimi i fundit të komisionit është që ju vazhdohet revizioni deri më 25.03.2023.**	1966-75
Vagoni nr. 50 00 23 35 023-4	I aftë për operim, i është vazhdua afati i riparimit të mesëm, revizionit deri me 27.09.2022 ka mundësi vazhdimi edhe për 6 muaj nëse gjendja teknike është e mirë. **Vendimi i fundit të komisionit është që ju vazhdohet revizioni deri më 25.03.2023.**	1966-75
Vagoni nr. 50 00 2235 026-7	I aftë për operim, i është vazhdua afati i riparimit të mesëm, revizionit deri me 27.09.2022 ka mundësi vazhdimi edhe për 6 muaj nëse gjendja teknike është e mirë.	1966-75

	Vendimi i fundit të komisionit është që ju vazhdohet revizioni deri më 25.03.2023.	
Vagoni nr. 50 00 8435 027-0	I aftë për operim, i është vazhdua afati i riparimit të mesëm, revizionit deri me 27.09.2022 ka mundësi vazhdimi edhe për 6 muaj nëse gjendja teknike është e mirë. **Vendimi i fundit të komisionit është që ju vazhdohet revizioni deri më 25.03.2023.**	1966-75
Vagoni nr. 50 00 84 35 028-8	I aftë për operim, i është vazhdua afati i riparimit të mesëm, revizionit deri me 27.09.2022 ka mundësi vazhdimi edhe për 6 muaj nëse gjendja teknike është e mirë. **Vendimi i fundit të komisionit është që ju vazhdohet revizioni deri më 25.03.2023.**	1966-75
Vagoni nr. 50 00 84 35 029-9	I aftë për operim, i është vazhdua afati i riparimit të mesëm, revizionit deri me 27.09.2022 ka mundësi vazhdimi edhe për 6 muaj nëse gjendja teknike është e mirë. **Vendimi i fundit të komisionit është që ju vazhdohet revizioni deri më 25.03.2023.**	1966-75
Vagoni nr. 50 00 23 35 030-9	I aftë për operim, i është vazhdua afati i riparimit të mesëm, revizionit deri me 27.09.2022 ka mundësi vazhdimi edhe për 6 muaj nëse gjendja teknike është e mirë. **Vendimi i fundit të komisionit është që ju vazhdohet revizioni deri më 25.03.2023.**	1966-75
Vagoni nr. 50 00 3135 031-6	I aftë për operim, i është vazhdua afati i riparimit të mesëm, revizionit deri me 27.09.2022 ka mundësi vazhdimi edhe për 6 muaj nëse gjendja teknike është e mirë. **Vendimi i fundit të komisionit është që ju vazhdohet revizioni deri më 25.03.2023.**	1966-75

Gjithsej 8 vagonë për transportin e udhëtarëve të aftë për operim.

Tabela Nr. 12. Vagonët e udhëtarëve të cilët janë jashtë operimi

Vagonët	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Vagoni nr. 50002235025-9 (Gjerman)	**Jashtë operimit**	1966-75
Vagoni nr. 50002235024-2 (Gjerman)	**Jashtë operimit**	1966-75

VIII. SWOT ANALIZA

Përparësitë	Dobësitë
Kompani në pronësi shtetërore e përfshirë në projektet zhvillimore të shtetit sipas Strategjive përkatëse; Traditë dhe përvojë në transportin hekurudhor; Staf të trajnuar dhe të përgatitur për transportin hekurudhor si industri specifike që është; Pjesëmarrëse në zhvillimet e pasluftës dhe reformimin e sektorit hekurudhor; Mundësi të zhvillimit të modeleve të ndryshme për transport të mallrave dhe udhëtarëve sipas licencës ekzistuese; Kapacitete për shfrytëzimin e binarëve të linjave të hapura dhe atyre industrialë në pjesën më të madhe të minierave në Kosovë; Kapaciteti për transportimin e sasive të mëdha transporti; Kapacitet për transportimin e dërgesave të veçanta dhe mallrave të rrezikshëm që nuk ka mundësi të transportohen me mjete tjera transportuese; Siguri, komoditet dhe saktësi për transportin e udhëtarëve dhe Alternativë më ekologjike e transportit hekurudhor krahasuar me mjetet e transportit rrugor.	Mungesa e mjeteve financiare për krijimin dhe zhvillimin e ekspertëve që bartin barrën e reformimit të kompanisë; Gjendja jo e mirë e mjeteve lëvizëse për shkak të vjetërsisë; Mungesa e një plani qeveritarë për investim në mjete lëvizëse sipas nevojave; Ngecjet në zbatimin e Strategjisë për zhvillimin e sektorit hekurudhor; Mosha e vjetër e punëtorëve dhe pamundësia e ripërtëritjes së stafit me kualifikime adekuate për sektorin hekurudhor; Pamundësia e krijimit të mekanizmave kompetente për trajnimet periodike dhe profesionale me qëllim të përcjelljes së dijes dhe reformave në sektor; Ngecje në reformimin e punëtorive dhe stafit të mirëmbajtjes se mjeteve lëvizëse për të qenë në hap me kohën dhe mundësive për të u licencuar sipas parakushteve të ERA-s;
Mundësitë	**Rreziqet**
Aset shtetërorë dhe përfshirja në planet strategjike në zhvillimin ekonomik dhe industrial të vendit; Alternativë e parë në transportin e mineraleve, thëngjillit dhe mallrave tjera me pesha të rënda; Operatorë i vetëm funksional që mund të anëtarësohet në institucione dhe asociacione hekurudhore ndërkombëtare nga shteti i Kosovës; Potencial për transportin e mallrave dhe shërbimeve sipas modaliteteve të ndryshme të aplikueshme në kohën e tanishme; Ofrimi i shërbimeve për klientët e transportit të mallrave nga detinacion fillestarë deri tek destinacioni i fundit; Marrëveshje me operatorët tjerë jashtë vendit për të krijuar mundësitë e shfrytëzimit të tregut jashtë vendit me interes të përbashkët;	Humbja e tregut dhe kredibilitetit si rezultat i ngecjeve dhe jo seriozitetit në zbatimin e projekteve në modernizimin e linjave ekzistuese hekurudhore në vend; Marrja e licencës dhe fillimi i operimit me trena të operatorit privat hekurudhor; Mangësitë në Ligjin për Hekurudhat dhe mungesa e legjislacionit sekondarë që duhet ta avanconte transportin hekurudhor në vend; Mos anëtarësimi në asociacione dhe institucione relevante ndërkombëtare dhe mungesa e Kodit Hekurudhor; Mundësitë e transporteve konkurruese për të qenë fleksibil aspektin e shpejtësisë, dërgesës, çmimit, etj.; Kostoja e lartë e investimeve në mjetet lëvizëse;

VIII. 1. Pasqyra e të punësuarve në Kompani

Hekurudhat e Kosovës – TRAINKOS SH. A. me datë 31.08.2022 kanë qenë **219** (dyqind e nëntëmbëdhjetë) të punësuar të cilët janë në marrëdhënie të rregullt pune, pa llogaritur Bordin e Drejtorëve.
Në tabelën më poshtë shihet numri i tyre në bazë të Departamenteve:

Tabela Nr. 13. Pasqyra e të punësuarve në HK-TRAINKOS SH.A

Sektori i Punësimit	Numri i punëtorëve
Bordi i Drejtorëve	**6**
KE & Zv. KE & ZKF & Sekretari & Zyrat	**48**
Departamenti i Transportit të Mallrave	**47**
Departamenti i Transportit të Udhëtarëve	**58**
Departamenti i Administratës	**48**
Departamenti i Zhvillimit të Biznesit	**6**
Departamenti i Prokurimit	**4**
Departamenti i Financave	**8**

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 47.05%;
- Meshkuj janë 87.67 %;
- Femra janë 12.32 %;
- Shqiptarë janë 99.08 %;
- Serbë janë 0.91 % ;
- Me shkollim fillor janë 4.10 %;
- Me shkollim të mesëm janë 53.88 %;
- Me Shkollim profesional 8.67 %;
- Me shkollim të lartë janë 0.91 %;
- Me shkollim superior janë 31.50 %.

Nga të dhënat e lartpërmendura del se problem shqetësues për TRAINKOS -in edhe gjatë vitit 2022 e tutje do të jetë mosha e vjetër e punonjësve, përgatitja profesionale 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 2023

Nga kërkesat e njësive të TRAINKOS-it për vitin 2023 kërkohen plotësimi i vendeve të zbrazëta në numër total prej 45 punëtorësh. Në këtë total hynë: plotësimi i vendeve të zbrazëta pas pensionimit dhe lëshimit të punës vullnetarisht dhe punëtorëve të rinj sipas kërkesave të cilët do të plotësojnë vendet e punës për të cilat kompania vlerëson se ka nevojë. Kërkesat janë pranuar nga njësitë kërkuese për secilën pozitë veç e veç me arsyeshmëritë e domosdoshme.

Natyrisht se duke e pa gjendjen e kompanisë jo domosdoshmërisht do të bëhet punësimi i këtij numri të planifikuar, punësimet do të bëhen varësisht nga realizimi / përmirësimi i gjendjes së kompanisë dhe rifillimit / fillimi të ndonjë transporti potencial.

Tabela Nr. 14. Lista e planifikuar e punësimeve për vitin 2023:

Pozita e kërkuar	Departamenti	Koha e Planifikimit të Punësimit	Nr i kërkuar
Inxhinier të mekanikës në mirëmbajtjen e lokomotivave	MML	Janar - Mars	1
Inxhinier të elektros	MML	Janar - Mars	1
Mekanik në mirëmbajtjen e lokomotivave	MML	Janar - Mars	1
Elektricist në mirëmbajtjen e lokomotivave	MML	Janar - Mars	1
Axhustator në mirëmbajtjen e lokomotivave	MML	Janar - Mars	1
Elektricist në mirëmbajtjen e vagonëve	MML	Janar - Mars	1
Axhustator në mirëmbajtjen e vagonëve	MML	Janar - Mars	1
Saldues ne mirëmbajtjen e vagonëve	MML	Janar - Mars	1
Arkivist	DA	Qershor - Shtator	1
Sigurim Fizik	DA	Janar - Mars	8
Punëtor në mirëmbajtje të objekteve/Ngrohtore	DA	Shtator - Nëntor	1
Pastrues	DA	Janar – Mars	3
Dhënës i Derivateve	DA	Janar - Mars	1
Elektricist	DA	Janar - Qershor	1
Kontrollues i Vagonëve	DTU	Janar – Mars	3
Makinist	DTU	Janar – Mars	4
Sigurim në TU	DTU	Tetor – Dhjetor	1
Komercialist në Stacionin Hani i Elezit	DTM	Janar - Qershor	1
Makinist	DTM	Janar - Qershor	3
Udhëheqës Treni -Ndihmës Makinistë	DTM	Janar - Qershor	7
Frenues - Manovrues	DTM	Janar - Qershor	3
Totali			45

Planifikimi për trajnimin e stafit prezantohet nga tabela si më poshtë, natyrisht edhe realizimi / plotësimi i këtyre nevojave do të bëhet sipas mundësive financiare që ka kompania.

Tabela Nr. 15. Nevojat për trajnime sipas kërkesave

Lloji e trajnimit	Nr. i vijuesve	Trajnimi jashtë-brenda vendit
Menaxherial/Marketing/Financa	5	Brenda – jashtë
Administrativ / Resurse Njerëzore dhe Prokurim, IT	5	Brenda - Jashtë
Menaxhim i sigurisë Siguria në komunikacionin Hekurudhor / Sistemi i menaxhimit të sigurisë	2	Brenda - Jashtë
Financa/Auditim, vlerësim të pronave dhe aseteve	4	Brenda - Jashtë
Trajnim për Marrëdhënie me Publikun	2	Brenda - Jashtë
Trajnim për personelin ekzekutiv në sfera të vendit të punesë p.sh, saldues, mekanik, elektricist, agjustator	10	Brenda - Jashtë
Siguria në punë	3	Brenda - Jashtë
Trajnim i paplanifikuar në bazë të nevojës së ndërrimit të ndonjë teknologjie në ndërmarrje, mirëmbajtës të mjeteve lëvizëse	4	Brenda – Jashtë
Trajnim për Zyrtar Ligjorë	2	Brenda - Jashtë
Trajnim periodik, Makinist, Udhëheqës Treni-ndihmës makinist, Frenues – manovrues, Kontrollues i Vagonëve, konduktor.	73	Brenda - Jashtë
Totali	**110**	

IX . RESURSET E NEVOJSHME & BUXHETI

IX. 2. Transporti i Mallrave

Në mënyrë që të jemi në gjendje të realizojmë objektivat e Transportit të Mallrave në kuadër të Kompanisë për periudhën vjetore 2023, janë kategorizuar resurset e nevojshme të precizuara më poshtë e që duhet siguruar me kohë:

- 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 (OLT) për vitin periudhën 2021 – 2023 dhe duke llogaritur nevojat për resurse tekniko-teknologjike për të zbatuar këtë orar të trenave i cili është mekanizëm për realizimin e objektivave, për periudhën 2021 – 2023, do të duhen këto resurse tekniko-teknologjike:

- Për trena të mallrave 4 lokomotiva për tërheqjen e trenave pasi të riparohet lokomotiva 009 dhe 1 (një) lokomotivë manovruese për përgatitjen e trenave, ndërsa lokomotiva manovruese 002 është jashtë operimit dhe
- Po ashtu të shqyrtohen të gjitha mundësitë për blerjen ose formë tjera për të pas **lokomotiva të reja** në flotën e mjeteve lëvizëse për transport të mallrave dhe **një lokomotivë manovruese** për ta pasuruar parkun e lokomotivave. Kjo duke u bazuar në vlugun e ndërtimit / modernizimit të infrastrukturës ekzistuese hekurudhore brenda vendit dhe mundësisë së hapjes së linjës me linjat në Veri të vendit që mundëson transportin me pjesën tjetër të kontinentit evropian? Nga kjo parashihet që do të shtohet vëllimi i transportit të mallrave.

❖ Resurset njerëzore

Në mënyrë që të realizojmë objektivat e lartcekura imperativ i përhershëm është shfrytëzimi i kapaciteteve ekzistuese në plotësimin e nevojave tona për ofrimin e shërbimit në transportin e mallrave dhe shërbimeve sipas kontratës, kërkesave apo marrëveshjes duke i dhënë prioritet dhe sistematizimit të stafit në bazë të kualifikimeve shkollore dhe performancës së punës. Punësimet e reja do të realizohen sipas dinamikës së nevojave pas rritjes së transportit sipas planifikimeve gjatë vitit 2023. Punësimet e 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 superiore adekaute. 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 2023 janë strukturuar në kategori përkatëse sipas kërkesave fillestare të diskutuara paraprakisht me secilën njësi kërkuese dhe minimizimit të kërkesave nga mundësitë për krijimin e të hyrave nga veprimtaria e kompanisë.

Tabela Nr. 16. Shpenzimet në realizimin e shërbimit dhe ngritjen e kualitetit, cilësisë dhe kapaciteteve

Shpenzimet	Planifikimi Vlera në €	Realizimi Janar-shtator Vlera në €	Planifikimi Vlera në €	Shpërndarja në përqindje	Shpërndarja në përqindje
	2022	2022	2023	2022	2023
Paga dhe mëditje	1,934,000.00	1,685,859.23	1,700,000.00	53.92	43.47
Mallra dhe shërbime	216,500.00	147,156.63	294,796.56	6.03	7.54
Pagesa e qasjes në binarë	320,000.00	203,013.85	420,000.00	8.92	10.74
Pagesat e RIV-it për vagonë të huaj dhe tërheqja e trenave nga HM	42,000.00	3,495.92	41,000.00	1.17	1
Investimi në pajisje dhe riparime	70,000.00	36,590.15	60,000.00	1.95	1.53
Nafta & Vaji	505,000.00	489,374.87	876,000.00	14.07	22.4
Kontingjente	10,000.00	1,320.00	30,000.00	0.27	0.77
Investime kapitale	489,275.00	0.00	489,275.00	13.64	12.51
Totali	**3,586,775.00**	**2,566,810.65**	**3,911,071.56**	**100**	100

Sqarim:
Në bazë të realizimit për periudhën Janar – Shtator 2022 dhe mesatares së saj mujore të parashikuar edhe për periudhën Tetor – Dhjetor, në total realizimi për vitin 2022 do të ishte 3,422,414.2 €. Bazuar në këtë kalkulim, shuma 3,421,796.56 € (totali i parashikuar për vitin 2023, minus investimet kapitale) është vlerësuar që mbulon kërkesat e domosdoshme për shpenzimet e vitit 2023.

Tabela Nr. 17. Burimi i të Hyrave

Burimi të Hyrave	Planifikimi Vlera në €	Realizimi Janar- shtator Vlera në euro	Planifikimi Vlera në €	Shpërndarja në përqindje	Shpërndarja në përqindje
	2022	2022	2023	2022	2023
Të hyrat operative nga TM	929,796.87	155,759.87	1,450,000.00	25.9	36.42
Të hyrat operative nga TU	70,000.00	62,739.72	60,000.00	1.95	1.51
Të hyrat nga shitja e naftës Infrakos	20,000.00	68,627.05	20,000.00	0.55	0.50
Të hyrat nga RIV-i	50,000.00	12,053.00	30,000.00	1.39	0.75
Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës - të hyra nga Marrëveshja OShP	1,350,000.00	1,056,164.65	1,300,000.00	37.61	32.65
Të hyrat nga ME	610,275.00	610,275.00	610,275.00	17	15.33
Shërbimet tjera	70,000.00	67,210.92	22,300.00	1.95	0.56
Grantet për investime kapitale dhe mjetet vetanake	489,275.00	0.00	489,275.00	13.63	12.29
Totali	**3,589,346.87**	**2,032,830.21**	**3,982,300.00**	**100**	**100**

Dallimet e prezantuara në të dy tabelat (nr. 16 dhe nr. 17), që prezantojnë të hyrat dhe shpenzimet e planifikuara të kompanisë, kanë një bilanc pozitiv në shumën prej 70,778.44€. Rezultati i gjendjes së prezantuar është deklarimi për rifillimi i transportit vendorë nga NewCo Ferronikeli. Mosrealizimi i transportit për klientët tjerë rrjedh si pasojë e stërzgjatjes së përfundimit të projektit të modernizimit të linjës së 10-të hekurudhore (sesioni Jug). Shtyrja e orarit të hapjes së linjës ka ndikuar në humbjen e klientëve dhe kredibilitetit të kompanisë.

Në tabelën e mëposhtme janë paraqitur tri projekte për investime kapitale të cilat kanë vlerën 1,771,392.40 euro, kjo vlerë është afatgjate dhe parashihet në një afat kohë prej 3 viteve, investimi i paraparë në kuadër të këtyre projekteve për vitin 2023 pritet të jetë 766,799.77 euro. Në vlerën e cekur për vitin 2023 janë përfshirë edhe mjetet e bartura nga shitja e skrapit në vitin 2021 e që vlera e tyre është 277,524.77.

Tabela Nr. 18. Projektet kapitale për vitin 2023

Nr	Emri i Projektit	Burimi i financimit	Viti 2022
1	Lokomotiva 9200 2710-009	BKK	600,000.00
2	Lokomotiva 2620 016-1	BKK	700,000.00
3	Vagonët e udhëtarëve	BKK	471,932.40
Totali			1,771,932.40

Likuditeti i kompanisë – Cash Flow

Likuditeti i kompanisë është përgatitur në bazë të të hyrave dhe shpenzimeve për vitin 2023 dhe për bazë kemi marrë gjendjen përfundimtare të datës 30.09.2022 dhe kemi parashikuar lëvizjet për periudhën tetor – dhjetor 2022, për të cilën kemi parashikuar një gjendje për vitin 2023. Vlen të theksohet se në tabelën e paraqitur më poshtë nuk janë të përfshira investimet kapitale të cilat paraqiten në tabelën e investimeve kapitale.

Tabela Nr. 19. Likuditeti i Kompanisë për vitin 2023

Gjendja e bankës 30.09.2022 dhe parashikimi për tetor - dhjetor 2022	**664,655.52**
Deponimet nga Transporti i Mallrave	870,000.00
Deponimet nga Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës	1,300,000.00
Deponimet nga Ministria e Ekonomisë	610,275.15
Deponime të tjera	84,000.00
Total Deponime	2,864,275.15
Pagesa për naftë	600,000.00
Pagesa për qasje në binarë	600,000.00
Pagesa për paga	1,440,000.00
Pagesa për kontribute dhe tatime	276,000.00
Pagesa të tjera	232,000.00
Total Pagesat	3,148,000.00
Gjendja fillestare dhe deponimet	3,528,930.67
Pagesat	3,148,000.00
Gjendja përfundimtare 31.12.2023	**380,930.67**

Sqarim:
Pasqyra e të ardhurave dhe shpenzimeve në tabelat numër 17 dhe 18 përmbajnë vlera tjera, ndërsa likuditeti ka vlera tjera për arsye se jo të gjitha të hyrat që parashihen mund të arkëtohen këtë vit, disa prej tyre mund të mbesin për vitin 2024. Gjithashtu, edhe një pjesë e shpenzimeve priten të paguhen në vitin 2024.

X. QASJET PËR ARRITJEN E OBJEKTIVAVE DHE ZBATIMI I TYRE

Përkundër problemeve të prezantuara në zhvillimin e biznesit kompania qëndron në përkushtimin e sajë për dalje nga kjo situatë dhe të filloj me rritjen e shfrytëzimit të tregut në rritjen e transportit të mallrave, udhëtarëve apo në riparimin e mjeteve lëvizëse. Për daljen nga kjo situatë të krijuar nevojitet mbështetja e faktorëve vendimmarrës dhe krijuesve të politikave për transport hekurudhor në Republikën e Kosovës. TRAINKOS-i ka nevojë për mbështetje/mbulim të humbjeve në këtë fazë kur infrastruktura hekurudhore mungon ose është në fazë të modernizimit dhe kur tregu ende i pa ri formatizuar sipas praktikave dhe kërkesave nga faktorët e rregullimit të këtij tregu!

TRAINKOS-i sipas Vizionit dhe Misionit është e orientuar nga tregu dhe me plotësimin e kërkesave/nevojave bazike nga pronari të zhvilloj biznesin e vetë sigurt dhe me sukses.

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.

TRAINKOS-i mbetet tek objektivat e përcaktuara dhe qasja do të mbetet për të u fokusuar në:

- Për transportin e mallrave orientim në ruajtjen e klientëve të rregullt duke ju ofruar shërbime shtesë paralel me zhvillimin e të njëjtave nga kompania. Shërbime të njëjta të avancuara të ju ofrojmë klientëve tjerë potencial dhe shtimin e angazhimeve në përvetësimin e klientëve të rinj;
- Në shërbimin e ofruar transportit të udhëtarëve furnizim me mjete lëvizëse adekuate për realizimin e objektivit për siguri, saktësi dhe komoditet;
- Mirëmbajtja e mjeteve lëvizëse të TRAINKOS-it tanimë në operim me staf të kualifikuar, kjo do ta krijon kushte edhe për ofrim të shërbimit tonë klientëve tjerë sipas nevojës;
- Avancimin e kontrollit, cilësisë dhe kualitetit 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 të punonjësve;
- 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 gjatë vitit 2023 të mbajmë një rol aktiv në promovimin e shërbimeve tona.

XI. MEKANIZMAT PËRCJELLËS TË PLANIT

Plani i Biznesit për vitin përkatës kërkon mekanizmat e duhur në përcjelljen e realizimit të planit dhe detyrave që dalin nga ky plan vjetorë, për këtë do të përdoren disa mekanizma për vlerësimin dhe arritjen e secilit objektiv kryesisht në:

- ✓ Angazhimin intensiv në kthimin e klientëve në transport me hekurudhë;
- ✓ Angazhimin në përfitimin e klientëve të ri potencial që duhet të transportojnë me hekurudhë;
- ✓ Përcjellja institucionale në plotësimin e obligimeve të ekzekutivit sipas strukturës komanduese;
- ✓ Monitorimi në realizimin e të hyrave nga shërbimet që ofrojmë;
- ✓ Mekanizmat e nevojshëm dhe domosdoshëm ne monitorimin e shpenzimeve duke e pas parasysh situatën e krijuar;
- ✓ Monitorimi i rënies së kërkesave për transport;
- ✓ Përfshirja dhe përcjellja e angazhimit të secilit në kompani për zhvillimin e shërbimeve të reja;
- ✓ Monitorimi i veprimeve të përgjegjësve në hulumtimin e tregut;
- ✓ Përcjellja e një plani për përfitimin e klientëve të rinj;
- ✓ Angazhimi dhe krijimi i mekanizmave për kthimin dhe rritjen e kredibilitetit të kompanisë;
- ✓ Krijimi dhe monitorimi i mekanizmave për verifikimin e problemeve dhe kënaqshmërisë së klientëve tanë për shërbimet ofruara;
- ✓ Mekanizma për krahasimin e pozicionit të kompanisë karshi konkurrentëve tanë në ofrimin e shërbimeve;
- ✓ Përcjellja e realizimit të një plani për promovimin e shërbimeve tona;
- ✓ Krijimi i mekanizmave për monitorimin e realizimit të detyrave ekzekutive për shërbimet e ofruara;
- ✓ Monitorimi i sjelljes së stafit ekzekutiv ndaj klientëve që transportojnë mallra dhe udhëtarëve.
- ✓ Monitorimi i sistemit të komunikimit përmes kontakteve dhe takimeve të përbashkëta me klientët dhe shfrytëzuesit e transportit;
- ✓ Realizimit të projekteve kapitale sipas kohës dhe buxhetit të aprovuar dhe
- ✓ Gjetja e mekanizmave për sigurimin e burimeve për furnizimin me mjete lëvizëse të domosdoshme për zhvillimin dhe avancimin e shërbimeve tona.

XII. DETYRIMET KARSHI KONSUMATORËVE DHE PUBLIKUT

Viti 2023 karakterizohet dhe do të mbahet mend me një specifikë të veçantë sa i përket parashikimeve dhe qasjes ndaj klientëve tani. Rënia e vëllimit drastik të transportit të mallrave na obligon të mobilizohemi në gjetjen e mekanizmave për kthimin dhe mbajtjen e klientëve tanë. Kredibiliteti i humbur rrjedh nga ngjarjet / rrjedhat që kanë ndodhë viteve të fundit: pandemia, punimet në modernizimin e linjave, shfrytëzimi i transportit të klientëve tanë me mjete transportuese që mund të i ikin obligimeve ndaj shtetit dhe papërgjegjshmëria e mekanizmave shtetërorë në ruajtjen e rrugëve të porsandërtuara dhe ambientit.

Natyrisht që kompania duhet të përkujdeset që edhe në vitin 2023 të fokusohet që të vazhdojmë në plotësimin e detyrimeve karshi klientëve tanë. E domosdoshme është të krijohen mundësitë në avancimin e shërbimeve që kemi ofruar deri tani por edhe krijimin e mundësive për shërbime të reja, atraktive dhe moderne duke përfshirë aplikacionet në telefonat smart, funksionalizimin e web faqes së Trainkos, FB, kampanja televizive, etj. Çdo ndryshim apo reformë do të nënkupton koordinimin e veprimeve në qasje nga klienti. Duke marrë parasysh kategoritë e ndryshme të konsumatorëve tanë dhe meqenëse shërbimet tona i drejtohen më shumë se një tregu, për këtë detyrimet bazike që duhet të mbahen ndaj secilës kategori të konsumatorëve mbeten: Siguria, transparenca, korrektësia, komoditeti dhe trajtimi adekuat.

Viti 2023 karakterizohet si vit specifik edhe për transportin e udhëtarëve gjithashtu, kjo nëse e kemi parasysh se edhe këtë vit do të ofrojmë shërbim me mjete lëvizëse të vjetra që do të ju kaloj mundësia e futjes në shërbim gjithashtu. Angazhimet dhe veprimet në sigurimin e mjeteve lëvizëse adekuate do të na mundësonte që me kënaqësi të promovonim: Saktësi, komoditet dhe korrektësi në ofrimin e transportit të udhëtarëve të vendit tonë.