trainkos

PLANI I BIZNESIT

2012



Fushë Kosovë
Korrik 2012

PËRMBAJTJA

I. Vizioni dhe misioni

II. Prezantimi i biznesit

III. Pasqyra e të punësuarve në kompani

IV. Historia e biznesit

V. Shërbimet të cilat ne i ofrojmë

VI. Analiza e tregut

VII. Analiza e kapaciteteve teknike

VIII. SWOT Analiza

IX. Analiza financiare

X. Objektivat e biznesit

XI. Strategjia dhe implementimi

XII. Resurset e nevojshme & Buxheti

XIII. Mekanizmat përcjellës

XIV. Detyrimet karshi konsumatorëve dhe publikut

I. VIZIONI DHE MISIONI

TRAINKOS Sh. A si kompani e cila veprimtari kryesore e ka biznesin e transportit, për vitin 2012 ka paraparë një qasje më tjetër në zhvillimin e biznesit të vet. Kështu që, pas analizave të shumta të bëra, janë përcaktuar vizioni dhe misioni i kësaj kompanie për zhvillimin e biznesit në të ardhmen.

I.I. *Vizioni*

Të jemi prijës në transportin e mallrave e sidomos të industrive të rënda brenda vendit me një rritje të vazhdueshme për t'u zgjeruar në rajon, si dhe me shërbime konkurruese, komode dhe me saktësi të lartë të jemi zgjedhja e parë e udhëtimit për pjesën më të madhe të qytetarëve të vendit. Me qëndrueshmëri financiare dhe ngritje të vazhdueshme ku puna jonë të jetë burim i vazhdueshëm i besueshmërisë së klientëve tanë dhe krenarisë për ne.

I.II. *Misioni*

Të jemi bartës të zhvillimit ekonomik të vendit duke ofruar zgjedhje konkurruese të transportit dhe me punën tonë të përmirësojmë mirëqenien e qytetareve tanë

II. PREZANTIMI I BIZNESIT

Para 132 vitesh, gjegjësisht në vitin 1874 u ndërtua vija 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 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.

Kështu që, sot, rrjeti hekurudhor i Kosovës shtrihet në tërë territorin e Kosovës me një gjatësi prej 333,451 km linjë e hapur hekurudhore, me një gjatësi prej 105,784 km në stacione dhe 103,4 km vija industriale. Rrjeti Hekurudhor i Kosovës përmes Leshakut dhe Podujevës në veri dhe lindje janë të lidhura me Serbinë, ndërsa përmes Hanit të Elezit, në jug, me Maqedoninë.
TRAINKOS Sh.A si shoqëri aksionare në pronësi 100% të Qeverisë së Republikës së Kosovës, veprimtarinë e saj e ka të orientuar në tri fusha të biznesit:

1. Transporti i mallrave;
2. Transporti i udhëtarëve;
3. Mirëmbajtja e mjeteve lëvizëse (vagonë dhe lokomotiva).

III. PASQYRA E TË PUNËSUARVE NË KOMPANI

Në tabelën në vijim paraqesim të dhënat tjera të të punësuarve sipas kategorive: llojin e kontratave të punës, moshën e të punësuarve, strukturën gjinore, strukturën nacionale, kualifikimin shkollor dhe numrin e të punësuarve në departamente.

Struktura e të punësuarve në bazë të kategorizimeve të Trainkos Sh.A më 1 janar 2012 dhe më 30 qershor 2012							
Totali i të punësuarve		**01.01.2012**		**30.06.2012**			
		199		213			
Mosha mesatare e punëtorëve	01.01.2012	30.06.2012	Vlerat në numra		Vlerat në përqindje		
	47.85	47.20	01.01.2012	30.06.2012	01.01.2012	30.06.2012	
Me marrëdhënie të rregullt pune			193	209	96.98%	98.12%	Format e kontratave
Me kontratë për punë dhe detyra specifike			6	4	3.01%	1.87%	
Me kontratë të paafatizuar			97	97	48.74%	45.53%	
Me kontratë të afatizuar			102	116	51.25%	54.46%	
Meshkuj			188	198	94.47%	92.95%	Gjinia
Femra			11	15	5.52%	7.04%	
Serbë			7	7	3.51%	3.28 %	Naciona.
Shqiptarë			192	206	96.48%	96.71%	
Me shkollim fillor			19	19	9.54%	8.92%	Përgatitja shkollore
Me shkollim të mesëm			149	154	74.87%	72.30%	
Me shkollim të lartë			4	4	2.01%	1.87%	
Me shkollim superior			27	36	13.56%	16.90%	
Zyrtarët e lartë			4	4	2.01%	1.87%	Sektorët e punësimit
Departamenti i Bizneseve Operuese			164	167	82.41%	78.40%	
Departamenti i Administratës			20	31	10.05%	14.55%	
Departamenti i Prokurimit			2	3	1.00%	1.40%	
Departamenti i Financave			3	4	1.50%	1.87%	
Me kontratë Specifike			6	4	3.01%	1.87%	

IV. HISTORIA E BIZNESIT

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.
- Që nga viti 1874 fillon transporti i mallrave me hekurudhë i cili e zëvendëson transportin e deriatëhershëm 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 ShA.
- Nga viti 2005 deri në vitin 2011 (muaji shtator) kompania ka operuar nën emrin Hekurudhat e Kosovës,
- Nga muaji shtator 2011 kompania e sotme quhet Operimi me Trena në Hekurudhat e Kosovës – TRAINKOS Sh.A.

IV.I. Ndryshimet me rëndësi lidhur me pronësinë-lidershipin

- Deri në vitin 2005 kompania ka qenë e organizuar si një trup i vetëm i centralizuar dhe me status ligjor si kompani publike.
- Në vitin 2005 kompania ka ndryshuar strukturën e saj organizative dhe statusin ligjor gjatë procesit të korporatizimit, ku gjatë këtij procesi ka ndërruar edhe emrin nga Hekurudhat e UNMIK-ut në Hekurudhat e Kosovës. Me këtë rast statusi ligjor i

kompanisë është shndërruar në shoqëri aksionare me 100% pronësi shtetërore dhe e formuar nga dy divizione bazë të kompanisë, ai i infrastrukturës dhe divizioni komercial.

- Në periudhën 2002-2005 kompania ka zbatuar planin e reduktimit të punëtorëve në mënyrë që të adaptohet me nevojat reale të tregut si dhe të operojë në baza komerciale si kompani.
- Nga viti 1999 deri në vitin 2011, kompania ka pësuar ndryshim të menaxhmentit dhe lidershipit disa herë dhe atë:
    - Gjatë periudhës 1999-2002 është menaxhuar nga forcat ushtarake të KFOR-it duke mos pasur fare menaxhment civil;
    - Pastaj, gjatë viteve 2002-2004 ka qenë e menaxhuar nga një ekip ndërkombëtar civil i Suedisë "Swede Rail" ku i tërë menaxhmenti i lartë ka qenë pjesë e këtij ekipi;
    - Pas largimit të këtij ekipi, në krye të kompanisë është vendosur një drejtor i përgjithshëm ndërkombëtar (periudha 2004-2006);
    - Në qershor të vitit 2006 pas largimit të këtij drejtori ndërkombëtar, është vendosur drejtori i ri menaxhues vendor;
    - Në qershor të vitit 2008 Hekurudhat e Kosovës kanë kaluar në pronësi të Republikës së Kosovës dhe
    - Në prill të vitit 2009, Qeveria e Kosovës ka emëruar Bordin e Drejtorëve të Hekurudhave të Kosovës;
    - Në shtator të vitit 2011 është bërë ndarja e kompanisë së kaluar Hekurudhat e Kosovës Sh.A në dy entitete të veçanta dhe atë në Operimin me Trena në Hekurudhat e Kosovës-TRAINKOS Sh.A dhe Operimin dhe Mirëmbajtjen e Infrastrukturës së Hekurudhave të Kosovës-INFRAKOS Sh.A, dhe me këtë rast janë emëruar nga qeveria bordet e veçanta për secilën kompani.

V. SHËRBIMET TË CILAT NE I OFROJMË

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

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



Transporti konvencional i mallrave



Transporti i mallrave me kontejnerë



Transporti i udhëtarëve



Mirëmbajtja e vagonëve

VI. ANALIZAT E TREGUT

VI.I. Madhësia e tregut - trendet

VI.I.I. Analizat e tregut

Në analizat e mëposhtme ne kemi përdorur të dhënat nga vitit 2010 dhe 2011 (për periudhën janar–shtator 2010-2011). Kjo është bërë në mënyrë që analiza jonë të jetë e krahasueshme në baza vjetore për të gjitha shërbimet e mëposhtme.

Sipas të dhënave nga sektori i financave, për transportin e mallrave të importuara dhe të eksportuara me transport hekurudhor në periudhën janar–shtator 2010-2011 kemi realizuar transport të përafërt me parashikimet e bëra për realizimin e transportit konvencional të mallrave (shih tabelën nr. 1).

Tabela nr 1. Të hyrat dhe neto ton mallrat
në periudhën janar–shtator 2010–2011

Viti	2010	2011
Të hyrat në euro	2,894,370	2,450,434
Neto ton mallrat	877,332	748,667

Në tregun e transportit të udhëtarëve sipas të dhënave nga sektori i transportit të udhëtarëve gjatë vitit 2010-2011 kemi arritur të realizojmë transport vendor dhe ndërkombëtar përafërsisht sipas planifikimit (shih tabelën nr 2).

Tabela nr 2. Të hyrat dhe numri i udhëtarëve
në periudhën janar-shtator 2010–2011

Viti	2010	2011
Të hyrat në euro	184,972	193,593
Nr i udhëtarëve	281,650	279,330

Ndërsa, në shërbimin e mirëmbajtjes së vagonëve, ne kemi filluar të iu ofrojmë mirëmbajtjen e vagonëve edhe klientëve tanë si shërbim të ri duke filluar kështu me kompaninë “NewCo Feronikeli” në vitin 2006. Përgjatë periudhës janar–shtator 2010-2011 në kuadër të këtij shërbimi kompanisë “NewCo Feronikeli” ju kemi ofruar kontrollimin tremujor të 24 vagonëve, gdhendjen e rrotave si dhe riparime të ndryshme të vagonëve (shih tab. 3).

Tabela nr 3. Të hyrat dhe numri i vagonëve
në periudhën 2010–2011

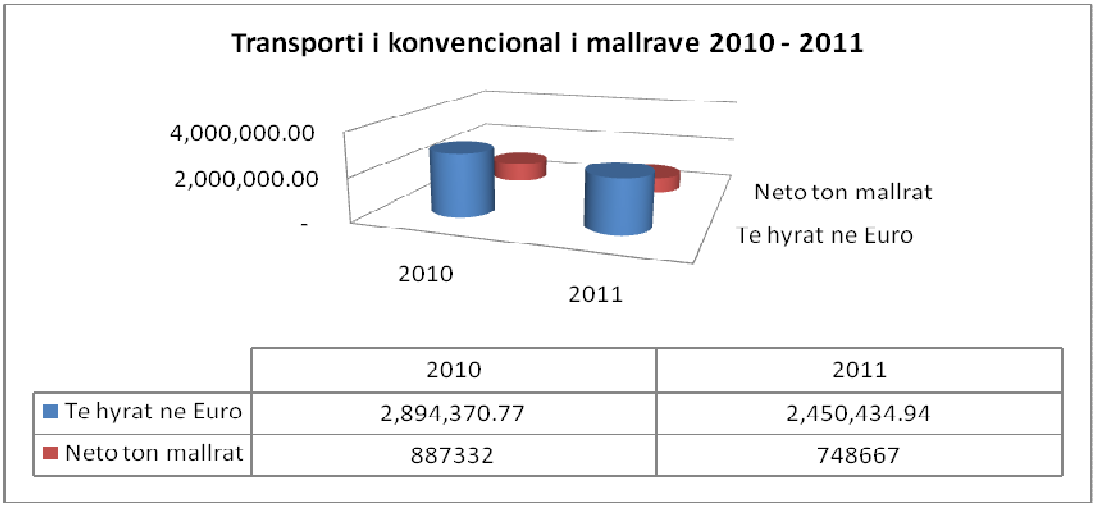
Viti	2010	2011
Të hyrat në euro	27,422.00 €	15,178.00 €

Për ta kuptuar më mirë analizën e tregut, më poshtë do të paraqesim në formë grafike madhësinë e tregut për secilin prej shërbimeve të cilat i kemi ofruar përgjatë dy viteve të fundit janar–shtator 2010-2011 e po ashtu do ta komentojmë ndaras secilën prej shërbimeve lidhur me lëvizjet që kanë pasur nga viti në vit.

VI.I.II. Tregu në transportin konvencional të mallrave

Që të kuptojmë më mirë tregun në të cilin ne operojmë, më poshtë do të paraqesim në formë grafike realizimin e transportit konvencional të mallrave për periudhën janar-shtator 2010 dhe janar-shtator 2011 në neto ton mallra të transportuara dhe në euro të realizuara.

Grafiku nr 1 . Tregu i transportit konvencional të mallrave në periudhën janar-shtator 2010-2011



	2010	2011
Te hyrat ne Euro	2,894,370.77	2,450,434.94
Neto ton mallrat	887332	748667

Burimi i të dhënave për grafikun nr. 1 është marrë nga sektori i financave të HK-së.

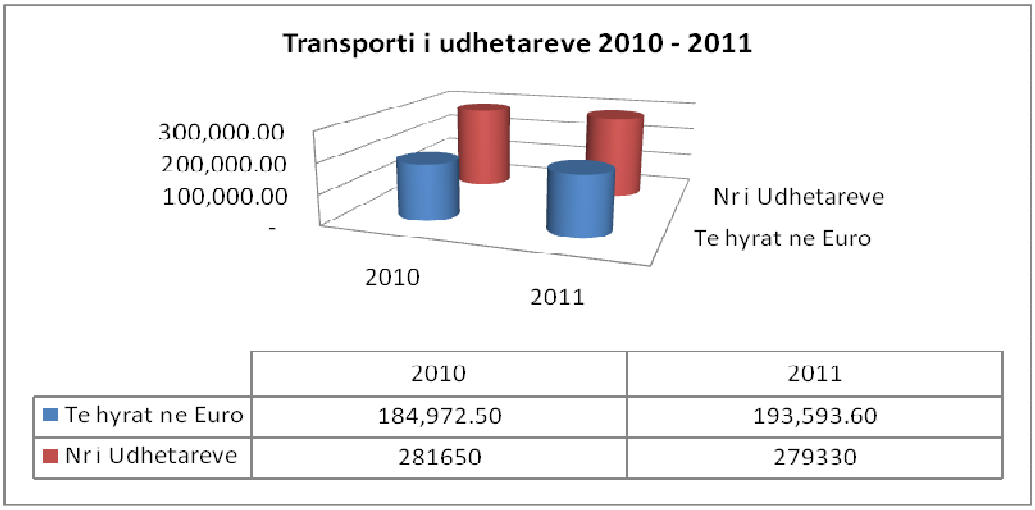
Nga grafiku nr. 1 shohim se në transportin konvencional të mallrave në vitin 2010 për të njëjtën periudhë kohore janar-shtator 2010-janar-shtator 2011 kemi rënie të të hyrave prej -15.34% që nënkupton se nuk e kemi realizuar objektivin sipas planit vjetor të paraparë për vitin 2011.

Ndërsa situata gjatë këtij gjashtëmujori të parë të vitit 2012 ka rezultuar me përkeqësim të mëtutjeshëm të tregut dhe atë sidomos në tregun e brendshëm i cili ka pësuar rënie drastike dhe ka krijuar situatë të pa parashikuar nga fillimi i vitit.

VI.I.III. Tregu në transportin e udhëtarëve

Që të kuptojmë më mirë madhësinë e tregut në të cilin ne operojmë në transportin e udhëtarëve, më poshtë do të paraqesim në formë grafike numrin e udhëtarëve në trenat vendor dhe ndërkombëtar gjatë periudhës janar-shtator 2010 dhe janar-shtator 2011 si dhe të hyrat në euro.

Grafiku nr 2 . Transporti i udhëtarëve
në periudhën janar-shtator 2010 dhe janar-shtator 2011



	2010	2011
Te hyrat ne Euro	184,972.50	193,593.60
Nr i Udhetareve	281650	279330

Burimi i të dhënave për grafikun nr. 1 është marrë nga sektori i transportit të HK-së.

Në grafikun nr. 2 mund të shohim transportin e udhëtarëve në periudhën janar-shtator 2010 dhe janar-shtator 2011 treg ky i cili ka pasur një rënie të vogël në numrin e udhëtarëve, por kemi shënuar rritje të të hyrave prej 4.66%.

Sidoqoftë ne presim në këtë gjysmë vjetor të dytë të vitit 2012 të kemi një ndryshim nga plani fillestar për shkak të punimeve në rinovimin e tunelit në Gajres, dhe për këtë arsye duhet të ndërpresim linjën Kaçanik Han i Elezit.

VI.1.IV. Tregu në shërbimin e mirëmbajtjes së vagonëve

Sa i përket tregut të mirëmbajtjes së vagonëve, këtë shërbim kemi filluar ta ofrojmë si shërbim të ri edhe për klientë në kuadër të sektorit të mirëmbajtjes së vagonëve. Këtë shërbim kemi filluar t'ia ofrojmë kompanisë "NewCo Feronikeli". Si treg i ri ka pasur zhvillime nga viti në vit duke filluar që nga viti 2006 e deri më sot.

VI.II. Analizat e konkurrencës

V.II.I. Konkurrenca në transportin e mallrave

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

- Kompanitë të cilat merren me biznesin e derivateve dhe të cilat kryejnë transportin e këtyre mallrave me mjetet e tyre transportuese;

- Kompanitë të cilat merren me transportin e kontejnerëve; dhe
- Kompanitë të cilat posedojnë kamionë të mëdhenj me kapacitete të mëdha ngarkuese dhe merren me transportin e sasive të mëdha.

Përparësitë e konkurrentëve tanë*:*

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

VI.II.II. Konkurrenca në transportin e udhëtarëve

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

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

Përparësitë e këtyre konkurrentëve janë:

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

VII. ANALIZA E KAPACITETEVE EKZISTUESE PËR OFRIMIN E SHËRBIMEVE

Kapacitet tona teknike të cilat na kanë siguruar një funksionalitet gjatë vitit 2011 kryesisht janë të vjetra dhe në një gjendje jo të mirë teknike.

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

Ne, vitin 2011 do ta mbyllim me kapacitetet tona ekzistuese të përshkruar më poshtë:

Tabela nr. 4. Lokomotivat të cilat janë në përdorim

Lokomotivat	Përdoret në	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 003	Trenat e mallrave	Relativisht e mirë	**1966**
Lokomotiva 009	Trenat e mallrave	Gjendje të mirë teknike	**2005**
Lokomotiva 010	Trenat e mallrave	Gjendje të mirë teknike	**2010**
Lokomotiva 001	Trenat e udhëtarëve	Gjendje të mirë teknike/riparim gjeneral 2011	**1984**
Lokomotiva 005	Trenat e udhëtarëve	Relativisht e mirë	**1958**
MDD3 - 01	Manovrim	Gjendje të mirë teknike	**2008**
MDD3 - 02	Manovrim	Gjendje të mirë teknike	2009

Nga tabela nr. 47 shihet numri i lokomotivave të cilat TRAINKOS i ka në përdorim dhe viti i tyre i prodhimit.

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

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

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

Tabela nr. 6. Lokomotiva dhe trenat motorikë
të cilët janë në operim por kanë nevojë për riparim gatë vitit 2012.

Lokomotiva	Përdoret në	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 007	Trenat e udhëtarëve	Afati për riparim gjeneral ka skaduar në vitin 2010, nevojitet riparim	**1960**
Lokomotiva 008	Trenat e mallrave	Afati për riparim gjeneral ka skaduar në vitin 2010, nevojitet	**1960**

		riparim	
Lokomotiva 002	Trenat e mallrave	Afati për riparim gjeneral i ka skaduar, nevojitet riparim	**1960**
Lokomotiva 004	Trenat e mallrave	Afati për riparim gjeneral i ka skaduar, nevojitet riparim	**1966**
GM – 01	Trenat e udhëtarëve	Afati për riparim gjeneral i ka skaduar, nevojitet riparim	**1978**
GM – 02	Trenat e udhëtarëve	Afati për riparim gjeneral i ka skaduar, nevojitet riparim	**1978**
GM – 03	Trenat e udhëtarëve	Afati për riparim gjeneral i ka skaduar, nevojitet riparim	**1978**
GM – 04	Trenat e udhëtarëve	Afati për riparim gjeneral i ka skaduar, nevojitet riparim	**1978**

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

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

Në tabelën nr. 6 janë prezantuar lokomotivat dhe trenat motorikë të cilët ne i kemi në përdorim për transportin e udhëtarëve dhe atë të mallrave.

Vlen të ceket se këto lokomotiva dhe këta trena të udhëtarëve kanë nevojë për riparim dhe se shumicës prej tyre u ka kaluar afati i riparimit. Shpresojmë se do të gjendet një mundësi e riparimit të këtyre mjeteve lëvizëse në mënyrë që të mund të funksionojmë dhe të kryejmë me sukses shërbimet tona si në transportin e udhëtarëve ashtu edhe në atë të mallrave.

VIII. SWOT ANALIZA

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

IX. ANALIZA FINANCIARE

TRAINKOS Sh.A parasheh të zhvillojë afarizmin e vet me një trend të avancimit të lehtë në krahasim me vitet paraprake përkundër vështirësive të ndryshme. Këtë duke e pas parasysh se përveç shpenzimeve operacionale të domosdoshme për funksionim nevojiten edhe burime financiare për projekte kapitale. Aktualisht burimi i vetëm për këto investime është BKK-ja (Buxheti i Kosovës), nga ky burim TRAINKOS-i financohet për dy kategori, atë të subvencionimit të trenave të udhëtarëve dhe për investime në projektet kapitale siç janë riparimi/modernizimi i mjeteve lëvizëse apo blerja e mjeteve lëvizëse të përdorura apo të reja.

Nga 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.

Nga shënimet që kemi nxjerr nga shërbimi i financave pas ndarjes së kompanisë gjendja jonë financiare nuk është shumë e volitshme për të planifikuar investime për zhvillim.

Në tabelën e mëposhtme është paraqitur gjendja e disa llogarive kyçe financiare të cilat na bëjnë të kuptojmë gjendjen reale deri më 30.06.2012.

Xhirollogaria & Arka	316,669.94
Të arkëtueshmet (borxhet ndaj nesh)	1,767,653.01
Të pagueshmet (borxhet tona ndaj furnitorëve)	962,158.54

Trankos Sh.A ka një situatë financiare jo shumë të mirë dhe në të cilën ka nevojë të punohet shumë për t'u përmirësuar. Kjo varet shumë veçmas nga zgjidhja e çështjes në transportin e udhëtarëve si dhe zhvillimi i një tregu dhe konkurrence lojale. Një çështje tjetër sfiduese mbetet edhe te arkëtimi i borxheve të trashëguara nga ish hekurudhat që klientë të ndryshëm i kanë kompanisë. Nga kjo mund të konstatojmë se vlera e paraqitur e të arkëtushmeve duhet të verifikohet gjatë periudhës në vijim si dhe po ashtu tek të pagueshmet duhet të bëhen disa barazime me klientë në mënyrë që të kemi gjendjen reale.

X. OBJEKTIVAT E BIZNESIT

Meqenëse gjatë gjashtëmujorit të parë kemi pasur ndryshim të gjendjes në tregun që ne operojmë dhe kjo kryesisht është vërejtur në tregun e brendshëm, ne na është dashur të modifikojmë të priturat tona. Më poshtë janë paraqitur objektivat tona ekonomike për vitin 2012 .

- Si pasojë e ndryshimeve të gjendjes në treg nga planifikimi fillestar që kemi bërë, ne presim që në tregun e transportit të mallrave këtë vit të kemi rënie të shitjeve krahasuar **me vitin 2011** për rreth **-32%;**
- Objektivi në tregun e transportit të udhëtarëve është që të kemi një nivel të njëjtë apo të përafërt me vitin **2011;**
- Objektivi në tregun e mirëmbajtjes së vagonëve është që të kemi një rritje prej **5 %;**
- Objektiv tjetër është që niveli i inkasimit të mjeteve të faturuara të mbahet në nivelin **>85%;**
- Ndërsa niveli i inkasimit të borxheve (arkëtueshmeve) të mëparshme të jetë **>40%.**

Objektivat tjera të kompanisë për vitin 2012

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

XI. QASJET PËR ARRITJEN E OBJEKTIVAVE DHE ZBATIMI I TYRE

Në mënyrë që të arrijmë objektivat e lartcekura për vitin 2012 ne kemi kombinuar disa qasje në mënyrë që rezultati të jetë më i mirë dhe më lehtë i matshëm.

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 ne do t'i përdorim tri qasje dhe atë:

Qasjen zgjeruese, ku do të orientohemi drejt klientëve të rregullt;

Qasjen depërtuese/zgjeruese, në drejtim të klientëve potencialë si dhe

Qasjen sulmuese, në drejtim të klientëve të ri.

Në shërbimin e transportit të udhëtarëve ne do t'i përdorim *qasjen zgjeruese* ku do të orientohemi drejt klientëve të rregullt, *qasjen depërtuese* në drejtim të klientëve potencialë.

Në shërbimin e mirëmbajtjes së mjeteve lëvizëse ne do ta përdorim *qasjen depërtuese* e cila do të orientohet në zbraztësirat e identifikuara që kemi në treg.

Ndërsa sa i përket realizimit të objektivave tjera që janë cekur më lart qasja jonë do jetë e fokusuar në:

- Kontrollin e kualitetit 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 2011 të mbajmë një rol aktiv në sponsorimin e aktiviteteve të ndryshme në nivel vendi.

XII. RESURSET E NEVOJSHME

Në mënyrë që të jemi në gjendje të realizojmë objektivat e lartpërmendura gjatë vitit 2012 ne i kemi kategorizuar resurset e nevojshme që duhet siguruar me kohë.

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

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

XI. 1. Resurset tekniko-teknologjike të cilat janë të nevojshme për realizimin e objektivave të lartpërmendura

Duke marrë për bazë orarin e trenave për vitin 2012 i cili tashmë është aprovuar 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 2012 do na duhen këto resurse tekniko-teknologjike:

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

XI. 2. Resurset njerëzore

Në mënyrë që të realizojmë objektivat e lartcekura ne kemi planifikuar që gjatë vitit 2012 t'i plotësojmë nevojat tona me resurse njerëzore të nevojshme, duke bërë punësime të reja të cilat do të jenë të shpërndara në fusha të ndryshme të kompanisë dhe të punësuarit të jenë kryesisht të rinj në moshë dhe me kualifikim superior.

Brenda këtij planifikimi ne mendojmë se në të gjitha vendet që konsiderohet e përshtatshme t'i japim përparësi gjinisë femërore në punësim.

Gjatë pjesës së dytë të vitit 2012 presim punësime vetëm të disa pozitave për te cilat paraprakisht do të merret aprovimi nga mekanizmat e Bordit. Gjithsesi për shkak të gjendjes aktuale të Kompanisë nuk pritet të realizohen apo tejkalohen planifikimet fillestare për nevojat e deklaruara në fillim të vitit. Punësimet e reja duhet të bëhen për mbulimin e pozitave të planifikuara për zhvillim dhe për realizimin e objektivave të parapara.

XI. 3. Resurset financiare të nevojshme

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

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

Investimet/ shpenzimet	Vlera e investimeve në vitin 2012	Shpërndarja në përqindje
Paga dhe mëditje	1,403,330.00	29%
Mallra dhe shërbime	455,430.15	10%
Pagesa e qasjes në binarë	1,386,206.63	29%
Pagesa e RIV për vagonë të huaj dhe tërheqja e trenave nga HM	159,903.00	3%
Investimi ne pajisje dhe riparime	189,389.24	4%
Nafta & Vaji	1,153,419.06	24%
Kontigjente	25,000.00	1%
Totali	**4,772,678.08**	**100%**
Investime kapitale	1,200,000.00	

Tabela nr. 9. Burimi i të hyrave

Burimi i të hyrave	Vlera e të hyrave në vitin 2012	Shpërndarja në përqindje
Mjetet e akumuluara	419,793.00	10%
Të hyrat operative të biznesit	2,505,228.90	57%
Subvencionimi nga Ministria e Infrastrukturës (TLL)	941,307.84	22%
Subvencionimi nga MZHE (Treni i Shkupit)	500,000.00	11%
Totali	**4,366,329.74**	**100%**
Grantet për investime kapitale	1,200,000	

Tabela nr. 10. Projektet kapitale për vitin 2012

Nr	Emri i Projektit	Burimi i financimit	Viti 2012
1	Investimi në mjete lëvizëse	BKK	1,200,000.00
Totali			1,200,000.00

XIII. 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.

XIV. DETYRIMET KARSHI KONSUMATORËVE DHE PUBLIKUT

Gjatë vitit 2012 ne do të fokusohemi që të vazhdojmë në plotësimin e detyrimeve tona karshi konsumatorëve tanë si dhe publikut të gjerë. Duke marrë parasysh kategoritë e ndryshme të konsumatorëve tanë dhe meqenëse shërbimet tona i drejtohen më shumë se një tregu, ne i kemi ndërlidhur disa detyrime bazë që mendojmë t'i mbajmë drejt secilës kategori të konsumatorëve të cilat janë:

- Transparenca;
- Korrektësia dhe
- Trajtimi jo diskriminues.

Sikur në ofrimin e shërbimeve të transportit të mallrave apo udhëtarëve po ashtu në mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse, 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 publikut të gjerë, gjatë vitit 2012 do të punojmë në mënyrë që veprimtarinë tonë ta zhvillojmë duke ndikuar në ngritjen e mirëqenies së qytetarëve të 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 gjatë këtij viti, kanë një ndërlidhje mes veti dhe janë zgjedhur që të fokusohemi më shumë gjatë këtij viti duke marrë parasysh sinjalet të cilat ne kemi pranuar nga rrethi, gjegjësisht publiku gjatë vitit të kaluar.