Hekurudhat e Kosovës

PLANI I BIZNESIT 2016
I RISHIKUAR



Korrik 2016

PËRMBAJTJA

I.	**PREZANTIMI I BIZNESIT/ HISTORIKU**	3
II.	**VIZIONI DHE MISIONI**	5
II. 1.	**Vizioni**	5
II. 2.	**Misioni**	5
III.	**OBJEKTIVAT E BIZNESIT**	6
IV.	**SHËRBIMET QË OFROJMË**	7
V.	**ANALIZAT E TREGUT**	8
V. 1.	**Madhësia e Tregut**	8
V. 1.1.	**Analizat e Tregut**	8
V. 1.2.	**Planifikimi për 2016**	9
V. 2.	**Analizat e Konkurrencës**	9
V. 2.1.	**Konkurrenca në transportin e mallrave**	9
V. 2.2.	**Konkurrenca në transportin e udhëtarëve**	10
VI.	**ANALIZA FINANCIARE**	11
VII.	**ANALIZA E KAPACITETEVE TEKNIKE**	12
VIII.	**SWOT ANALIZA**	16
VIII. 1.	**Pasqyra e të punësuarve në Kompani**	17
VIII. 2.	**Planifikimi i punësimeve për vitin 2016**	18
VIII. 3.	**Planifikimi i trajnimeve për vitin 2016**	19
IX.	**RESURSET E NEVOJSHME & BUXHETI**	20
X.	**QASJET PËR ARRITJEN E OBJEKTIVAVE DHE ZBATIMI I TYRE**	23
XI.	**MEKANIZMAT PËRCJELLËS**	24
XII.	**DETYRIMET KARSHI KONSUMATORËVE DHE PUBLIKUT**	25

I. PREZANTIMI I BIZNESIT / HISTORIKU

Hekurudhat e Kosovës në rrugëtimin e saj të ndërtimit dhe zhvillimit kanë një histori për një periudhë prej më shumë se 140 vite. Vija e parë hekurudhore në Kosovë u ndërtua në vitin 1874, në relacionin Hani i Elezit – Fushë Kosovë – Mitrovicë. Ishte ky fillimi i shtrirjes së rrjetit hekurudhor në Kosovë, aq sa i rëndësishëm për transportin e udhëtarëve dhe mallrave, po aq i rëndësishëm për zhvillimin ekonomik dhe lidhjen e Kosovës me vendet e rajonit. Në vitin 1931 vazhdoi ndërtimi i kësaj linje në relacionin Mitrovicë – Leshak, më 1934 ajo Fushë Kosovë – Prishtinë, më 1936 Fushë Kosovë – Pejë, më 1949 Prishtinë – Podujevë – Livadhi dhe më 1963 Klinë – Prizren.

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

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

- Ndërtimi i linjës së parë hekurudhore në vitin 1874, kur fillon edhe transporti.
- Që nga viti 1874, fillon transporti i mallrave me hekurudhë i cili e zëvendëson transportin e deri atëhershëm me kafshë.
- Hekurudhat zhvillohen shumë shpejt dhe një kohë të gjatë e mbajnë primatin e transportit të përgjithshëm tokësor.
- Me fillimin e zhvillimit të industrisë për prodhimin e automjeteve transportuese rrugore, fillon edhe humbja e primatit të transportit me hekurudhë.
- Por, prapë se prapë deri në vitin 1968, hekurudha ishte transportuesi kryesor i mineraleve dhe prodhimeve të industrisë së rëndë.
- Në integrimin e dhunshëm me Hekurudhat Serbe (Beogradit) në vitin 1990 e deri në vitin 1999, deri sa ishte bllokada ekonomike e Serbisë, transporti me hekurudhë zvogëlohet në mënyrë drastike.
- Menjëherë pas luftës në Kosovë, kompania është marrë nën kontroll nga ana e forcave të KFOR-it, të cilat forca kanë menaxhuar me kompaninë deri në vitin 2002.
- Në vitin 2002 menaxhimi i kompanisë i është dorëzuar administratës së UNMIK-ut dhe nga kjo kohë kompania ka filluar të jetë e menaxhuar nga stafi civil. Me këtë rast kompania është regjistruar me emrin Hekurudhat e UNMIK-ut pranë institucioneve përgjegjëse dhe ka filluar të transportojë mallra edhe për tregun komercial.

- Pas vitit 2005 kompania ka ndërruar statusin e saj ligjor dhe është formuar si Shoqëri Aksionare, ku edhe ka ndërruar emrin nga Hekurudhat e UNMIK-ut në Hekurudhat e Kosovës Sh. A.
- Nga viti 2005, deri në vitin 2011, (muaji shtator) kompania ka operuar nën emrin Hekurudhat e Kosovës, në kohën kur edhe u nda në dy kompani.
- Nga muaji shtator 2011 kompania e sotme quhet Hekurudhat e Kosovës-Trainkos Sh.A. si kompani e cila veprimtari kryesore e ka biznesin e transportit.
- Vitet e para për Hekurudhat e Kosovës-Trainkos Sh. A., u shoqëruan me baticat dhe zbaticat, por në përgjithësi u karakterizuan me përshtatje të profilit pas ndarjes. Hekurudhat e Kosovës Trainkos Sh.A. kanë vazhduar në përmbushjen e obligimeve ligjore të parapara në Ligjin Nr. 04/L-063 për Hekurudhat e Kosovës ku më 15.11.2012 nga Autoriteti Rregullativ i Hekurudhave (ARH) është pajisur me Licencë për kryerjen e shërbimeve të Transportit Hekurudhor në Republikën e Kosovës.
- Trainkos Sh.A më 24.01.2013 nga Autoriteti Rregullativ është pajisur me Certifikatën e Sigurisë A dhe B, gjithashtu në vazhdën e pajisjes me dokumente ligjore HK-Trainkos është pajisur edhe me Autorizimet për futjen në shërbim të mjeteve lëvizëse si dhe licencimin e makinistëve duk bërë të mundur funksionalizimin e plotë të kompanisë.

II. VIZIONI / MISIONI

II. 1. *Vizioni*

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

II. 2. *Misioni*

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

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

III. OBJEKTIVAT DHE QËLLIMET E BIZNESIT

Në pjesën në vijim janë pasqyruar objektivat e Trainkos Sh.A për vitin 2016.

1. ***Ngritja e vazhdueshme e kapaciteteve të resurseve njerëzore;***
2. ***Ngritja e një bashkëpunimi të qëndrueshëm me operatorët rajonal dhe atyre nga vendet e BE-së në transportin hekurudhor me qëllim të shkëmbimit të përvojave të suksesshme;***
3. ***Rritja e shërbimeve dhe cilësisë së tyre në transportin hekurudhor, për një zhvillim të vazhdueshëm të ndërmarrjes;***
4. ***Pasurimi i parkut me mjete lëvizëse;***
5. ***Angazhimi i vazhdueshëm në shfrytëzimin e të gjitha mundësive për përvetësim të Transportit të Mallrave brenda dhe jashtë vendit;***
6. ***Ofrimi optimal i shërbimeve të Transportit të Udhëtarëve në linjat e aprovuara nga MI për vitin 2016 me qëllim të ngritjes së numrit të udhëtarëve;***
7. ***Në shërbimin e mirëmbajtjes të mjeteve lëvizëse planifikohet rritje simbolike në krahasim me realizimin e vitit 2015.***

Qëllimet e kompanisë për vitin 2016:

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

IV. SHËRBIMET QË OFROJMË

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

1. **Transportin konvencional të mallrave;**
2. **Transportin me kontejnerë;**
3. **Transportin vendor dhe ndërkombëtar të udhëtarëve;**
4. **Mirëmbajtjen e vagonëve;**
5. **Tornon – gdhendjen e rrotave;**
6. **Mirëmbajtje dhe Kontroll të Mjeteve Lëvizëse;**



Transporti Konvencional i Mallrave



Transporti i Mallrave me Kontejnerë



Transporti i Udhëtarëve



Mirëmbajtja e Vagonëve

V. ANALIZAT E TREGUT

V. 1. Madhësia e tregut - trendët

V. 1.1. Analizat e tregut

Për hartimin e Planit të Rishikuar të Biznesit për periudhën Qershor - Dhjetor 2016, kemi bërë një analizë, duke krahasuar informata të shumta financiare dhe operative. Në analizat e mëposhtme ne kemi përdorur të dhënat nga viti 2014, 2015, si dhe periudhën Janar-Qershor 2016. Kjo është bërë në mënyrë që analiza jonë të jetë e krahasueshme në baza vjetore për të gjitha shërbimet e mëposhtme

Gjatë rishikimit të Planit të Biznesit për vitin 2016 janë marrë për bazë të dhënat financiare dhe operative të Kompanisë, për vitet paraprake , shih tabelën nr. 1.

Tabela nr 1. Të hyrat dhe neto tonë mallrat për periudhën 2014, 2015 dhe Janar –Qershor 2016

Viti	2014	2015	2016 Janar –Qershor
Të hyrat në euro	2,376,195.00	1,734612.10	274,827.40
Neto tonë mallrat	837 829	742 439	87 531

Tabela nr 2. Të hyrat dhe numri i udhëtarëve në periudhën 2014, 2015 dhe Janar –Qershor 2016

Viti	2014	2015	2016 (Janar –Qershor)
Të hyrat në euro	250,710.53	204,668.067	92,526.31
Numri i udhëtarëve	352 410	268 372	139 810

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

Tabela nr 3. Të hyrat nga riparimi i vagonëve në periudhën 2014, 2015 dhe Janar –Qershor 2016

Viti	2014	2015	2016 (Janar-Shtator)
Të hyrat në euro	14,589.50	35,326.76	1,732.00

Vërejtje: *Vlerat janë të llogaritura pa TVSH*

V. 1.2. Planifikimi për 2016

Bazuar në objektivat më lart, analizën e viteve të kaluara dhe rishikimin e planit të Biznesit në fund të vitit 2016, planifikojmë që të kemi këto të arritura në transportin e mallrave:

Tabela nr. 4 Planifikimet për vitin 2016

Viti	Buxheti fillestarë 2016	Buxheti i Rishikuar 2016
Të hyrat në euro	2,052,764.20	897,315.51
Neto tonë mallrat	798 427	225 037

Shuma totale e transportit të mallrave për vitin 2016 fillimisht është planifikuar të arrihet në **798,427.00** tonë. Prej tyre, **198,427.00** tonë ndërkombëtar dhe **600,000.20** tonë vendor. Me gjendjen e krijuar dhe intervistimin e klientëve planifikimi për tërë vitin me rishikim do të jetë 125 037 tonë ndërkombëtarë dhe 100 000 tonë vendorë.

Ndërsa, planifikimi për transport të udhëtareve për vitin 2016, në të hyra nga biletat dhe numri i udhëtarëve është si në tabelën më poshtë dhe nuk ndryshon sipas analizave gjatë rishikimit gjashtëmujorë:

Tabela nr. 5 Planifikimet për vitin 2016

Viti	2016
Të hyrat në euro	208,166.00
Numri i udhëtarëve	310,000.00

Me rishikim përfshihen edhe kjo linjë, kalkulimet janë të bëra sipas përllogaritjeve të komisioneve të krijuara për këtë qëllim nga MI-ja dhe TRAINKOS-i që mbulojnë humbjet e krijuara nga linjat e aprovuara nga MI-ja e që nuk mund të mbulohen nga shitja e biletave.

V. 2. Analizat e Konkurrencës

V. 2.1. Konkurrenca në transportin e mallrave

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

- Kompanitë që merren me transport të kontejnerëve nga Porti i Durrësit, si porti më i afërt.
- Kompanitë të cilat merren me transportin e xehes nga Porti i Tivarit.

- Kompanitë të cilat merren me biznesin e derivateve dhe të cilat kryejnë transportin e këtyre mallrave me mjetet e tyre transportuese.
- Kompanitë të cilat posedojnë kamionë të mëdhenj me kapacitete të mëdha ngarkuese dhe merren me transportin e sasive të mëdha.

Përparësitë e konkurrentëve tanë:

- Përparësi e këtyre kompanive në krahasim me ne është se i shfrytëzojnë mjetet e tyre transportuese për të plotësuar nevojat e veta shpenzuese dhe atë me dërgimin deri në pikat e tyre shitëse, si dhe i ofrojnë pjesës tjetër të tregut të njëjtin shërbim me dërgimin e derivateve deri në pikat shitëse apo shërbimin derë më derë.
- Ofrojnë transportin e kontejnerëve derë më derë pa manipulime shtesë operative.
- Dërgesa e mallrave në relacione të shkurtra ku bëjnë transportimin e mallrave në të dyja drejtimet dhe atë në shkuarje-ardhje.
- Shfrytëzimi i boshllëqeve ligjore dhe krijimi i një konkurrence jo lojale.
- Ofrojnë oferta konkrete në afate të shkurtra kohore.
- Pranojnë kërkesa në sasi më të vogla si dhe mund të ofrojnë shërbimin e tyre edhe nga vendet në të cilat ne nuk kemi mundësi te ofrojmë shërbim.

V. 2.2. Konkurrenca në transportin e udhëtarëve

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 mjete lëvizëse më të reja, kostoja më e ulët e investimit, mundësia e ndaljes në më shumë vende -stacione dhe
- Përparësitë e transportit me taksi janë: Shërbime të shpejta, shërbime nga dera në derë.

VI. ANALIZA FINANCIARE

Nga analizat e prezantuara më lart është potencuar se biznesi i TRAINKOS-it mbështetet në transportin e mallrave dhe udhëtarëve si dhe nga riparimi i mjeteve lëvizëse. Përkundër vështirësive të ndryshme, gjatë gjashtëmujorit të dytë të vitit 2016 Trainkos Sh. A. parasheh të zhvillojë afarizmin e vet me një trend jo të kënaqshëm të avancimit për shkak të mos mbulimit të plotë të shpenzimeve në transportin e udhëtarëve nga ana e Aksionarit si dhe për shkak të ndryshimeve të tregut ndërkombëtar. Gjithashtu, duhet pasur parasysh se përveç shpenzimeve operacionale të domosdoshme për funksionim nevojiten edhe burime financiare për projekte kapitale. Aktualisht burimi i kryesor për këto investime është BK-ja (Buxheti i Kosovës), nga ky burim Trainkos-i financohet për dy kategori, atë të mbulimin e shpenzimeve të trenave të udhëtarëve dhe për investime në projektet kapitale siç janë riparimi/modernizimi i mjeteve lëvizëse apo blerja e mjeteve lëvizëse të përdorura apo të reja. Nga shënimet që kemi nxjerr nga shërbimi i financave gjendja financiare e Trainkos-it nuk është shumë e volitshme për të planifikuar investime për zhvillim. Përmirësimi dhe zhvillimi i ndërmarrjes varet shumë, veçmas nga zgjidhja e çështjes në transportin e udhëtarëve si dhe zhvillimi i një tregu dhe konkurrence të drejtë.

Në tabelën e mëposhtme është paraqitur gjendja e disa llogarive kyçe financiare të cilat na bëjnë të kuptojmë gjendjen reale deri më 30.06.2016 .

Tabela nr. 6 Gjendja e llogarive financiare:

Xhirollogaria kryesore dhe Arka	**575,853.69€**
Të arkëtueshmet (borxhet ndaj nesh)	**1,722,674.44 €**
Të Pagueshmet (borxhet tona ndaj furnitorëve)	**830,483.40 €**

VII. ANALIZA E KAPACITETEVE TEKNIKE

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

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

Mjetet lëvizëse më të cilat do të operojmë gjatë vitit 2016 janë të pasqyruar në vijim:

Tabela nr. 7 Lokomotivat të cilat janë në përdorim

Lokomotivat	Përdoret në	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 2640 003	Transport i udhëtarëve	Gjendje e mirë teknike, por gjeneratori për ngrohje dhe ndriçim të udhëtarëve është jashtë funksionit. Riparimi i fundit gjeneral është kryer në vitin 2006. Në treg nuk mund të gjenden pjesët e ndërrimit për shkak të vjetërsisë.	**1960**
Lokomotiva 2640 005	Transport i udhëtarëve	Gjendje e mirë teknike . Riparimi gjeneral i kryer në vitin 2011	**1984**
Lokomotiva 2640 007	Transport i mallrave	Gjendje e mirë teknike. Riparimi gjeneral i kryer në vitin 2012	**1966**
Lokomotiva 2640 010	Transport i mallrave	Gjendja e mirë teknike. Rifabrikimi është kryer në vitin 2010	**2010**
Lokomotiva 2760 001	Manovrim	Në gjendje të mirë teknike.	**2008**
Lokomotiva 2760 002	Manovrim	Në gjendje të mirë teknike.	**2009**
Treni motorik 5800 004	Transport i udhëtarëve	Në gjendje teknike operuese. Në vitin 2013 është bërë riparimi i mesëm	**1978**

Tabela nr. 8 Lokomotivat dhe trenat motorikë jashtë operimi

Mjeti tërheqës	destinimi	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 2640 001	Transport i udhëtarëve	Jashtë operimi. PG rregullatori nuk ka funksion normal, dizel motori gjatë operimit tejnxehet. Për shkak të vjetërsisë nuk planifikohet investim për riparimin e saj.	1958
Lokomotiva 2640 004	Transport i udhëtarëve	Jashtë operimi. Një motor tërheqës ka rezistencë e shumë të ulët. Gjeneratori i ngrohjes jashtë funksionit. Riparimi i fundit gjeneral është kryer në vitin 2006. Në treg nuk mund të gjenden pjesët e ndërrimit për shkak të vjetërsisë	1960
Lokomotiva 2640 006 (002*)	Transport i mallrave	Jashtë operimi. Boshti i kollodokut, rezistenca e ulët në gjenerator kryesor dhe motorë tërheqës. Lokomotiva është pronë e hekurudhave serbe. Nuk planifikohet investimi për riparimin e saj.	1960
Lokomotiva 2640 008 (004*)	Transport i mallrave	Jashtë operimi. Është në proces të riparimit gjeneral të dizel motorit dhe kompresorit.	1966
Lokomotiva 2760 009	Transport i mallrave	Jashtë operimi. Në dizel motor ka dëmtim të bllokut të motorit. Është në proces furnizimi me dizel motor.	2005
Treni motorik 5800 001	Transport i udhëtarëve	Jashtë operimi, ndërruesit nuk i funksionojnë.	1978
Treni motorik 5800 002	Transport i udhëtarëve	Jashtë operimi, një ndërrues nuk i funksiononë. Është në proces riparimi i ndërruesit për aftësimin e trenit motorik.	1978
Treni motorik 5800 003	Transport i udhëtarëve	Jashtë operimi, dy motorë dhe dy ndërrues janë në defekt. Riparimi i mesëm është kryer në vitin 2013	1978

Tabela nr. 9 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. 9 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. 10 Vagonetë e udhëtarëve te cilët janë jashtë operimi por qe mund te riparohen

Vagonët	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Dy (2) vagon B1 Suedez	Të paaftë për operim. Riparimi i fundit është kryer në vitin 2004. Për aftësimin e tyre nevojitet të kryhet riparimi gjeneral.	1960
Pesë (5) vagon Bpz Austriak	Të paaftë për operim. Për aftësimin e tyre duhet të kryhet riparimi i mesëm dhe sanimi i dëmtimeve tjera të cilat janë shkaktuar gjatë qëndrimit jashtë operimi.	1978-1979

Tabela nr. 11. Lokomotiva dhe trenat motorikë të cilët janë në operim, si dhe ato qe kanë nevojë për riparim gjatë vitit 2016.

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

Tabela nr. 12 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. 12, 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 disa trena të udhëtarëve kanë nevojë për riparim. Shpresojmë se do të gjendet një mundësi e riparimit të këtyre mjeteve lëvizëse në mënyrë që të mund të funksionojmë dhe të kryejmë me sukses shërbimet tona si në transportin e udhëtarëve ashtu edhe në atë të mallrave.

VIII. SWOT ANALIZA

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

VIII. 1. Pasqyra e të punësuarve në Kompani

Hekurudhat e Kosovës – Trainkos - Sh. A. kanë **237** (dyqind e tridhjetë e shtatë) 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 sektorëve të punësimit:

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 & Auditori & Zyrat	**29**
Departamenti i Operimeve	**144**
Departamenti i Administratës	**45**
Departamenti i Zhvillimit të Biznesit	**7**
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 46.34%
- Meshkuj janë 89.87 %;
- Femra janë 10.13 %;
- Shqiptarë janë 99.16 %;
- Serbë janë 0.84 % ;
- Me shkollim fillor janë 7.17 %;
- Me shkollim të mesëm janë 58.65 %;
- Me Shkollim Profesional 8.44 %;
- Me shkollim të lartë janë 1.69 %;
- Me shkollim superior janë 24.05 %.

Nga të dhënat e lartpërmendura del se problem shqetësues për Trainkos-in edhe më tutje gjatë vitit 2016, do të jetë mosha e vjetër e punonjësve dhe struktura gjinore e tyre. Mosha e vjetër e punonjësve drejtpërdrejtë ndikon dhe sjell problemin e mosnjohjes apo njohjes së limituar të teknologjisë së re, përshtatjes me vështirësi të ndryshimeve teknologjike etj.

VIII. 2. Planifikimi i punësimeve për vitin 2016

Për vitin 2016 në HK-Trainkos Sh. A., është paraparë të punësohen 21 punëtorë të rinj. Në këtë planifikim janë të përfshira pozitat për të cilat lirohen vendet e punës nga pensionimet si dhe pozitat e reja të përshtatura me nevojat e Ndërmarrjes që janë përshtatur me Planin e Biznesit 2016.

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

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

VIII. 3. Planifikimi i trajnimeve të stafit për vitin 2016

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

Vërejtje:

Ndërmarrja Trainkos Sh.A gjatë vitit 2014 ka përfituar një projekt për trajnim të personelit ekzekutiv, trajnim për makinistë, mirëmbajtës të mjeteve lëvizëse, operim dhe siguri, koordinim me institucionet shtetërore dhe ndërkombëtare. Ky projekt zgjatë dy vite, vlera financiare e tij është 206,940.00 €. Në këtë projekt do te përfshihen 47 persona të punësuar të Trainkos Sh.A. Projekti quhet Projekti RVO (në origjinal: **Netherlands Enterprise Agency – Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, International Projects, Missions and Matchmaking)** është projekt i cili do të financohet buxheti i Qeverisë Holandeze.

IX. RESURSET E NEVOJSHME & BUXHETI

Në mënyrë që të jemi në gjendje të realizojmë objektivat e lartpërmendura gjatë vitit 2016, ne i kemi kategorizuar resurset e nevojshme që duhet siguruar me kohë.

Këto resurse i kemi ndarë në tri kategori dhe atë:

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

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

Duke marrë për bazë orarin e trenave për vitin 2016 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 2016, do na duhen këto resurse tekniko-teknologjike:

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

❖ Resurset njerëzore

Në mënyrë që të realizojmë objektivat e lartcekura ne kemi planifikuar që gjatë vitit 2016 t'i plotësojmë nevojat tona me resurse njerëzore të nevojshme, duke bërë punësime të reja të cilat do të jenë të shpërndara në fusha të ndryshme të kompanisë dhe të punësuarit të jenë kryesisht të rinj në moshë dhe me kualifikim superior. Për punësimet e reja vendos Bordi i Drejtorëve në bazë të kërkesave të Menaxhmentit. Brenda këtij planifikimi mendojmë se në të gjitha vendet që konsiderohet e përshtatshme t'i japim përparësi personave të kualifikuar dhe aspektit të barazisë gjinore.

❖ Resurset financiare të nevojshme

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

Planit të Biznesit në përgjithësi ndryshojnë nga parashikimet fillestare sipas Planit të Biznesit 2016. Me rishikimin e dokumenteve strategjike planifikimet për periudhën e mbetur të vitit 2016 ju referohen rrethanave të reja të krijuara nga realiteti i krijuar dhe deklarimet e klientëve sipas planeve të tyre për pjesën e dytë të vitit 2016.

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

Investimet/ shpenzimet	Vlera në vitin 2016	Shpërndarja në përqindje
Paga dhe mëditje	1,807,500.00	**40.26 %**
Mallra dhe shërbime	303,800.00	**6.77 %**
Pagesa e qasjes në binarë	638,100.00	**14.21 %**
Pagesat e RIV-it për vagonë të huaj dhe tërheqja e trenave nga HM	78,000.00	**1.74 %**
Investimi në pajisje dhe riparime	137,000.00	**3.05 %**
Nafta & Vaji	610,000.00	**13.59 %**
Kontingjente	30,000.00	**0.67 %**
Shpenzimet tjera	35,117.26	**0.78 %**
Investime kapitale	850,000.00	**18.93 %**
Totali	**4,489,517.26**	**100%**

Nga tabela nr. 14 shihet se **3,604,400.00€,** janë shpenzimet e domosdoshme, pa llogaritur investimet kapitale dhe shpenzimet e tjera.

Tabela nr. 15 Burimi i të hyrave

Burimi i të hyrave	Vlera e të hyrave në vitin 2016	Shpërndarja në përqindje
Shërbimet tjera	60,000.00	1.31 %
Të hyrat operative të biznesit	897,315.51	19.60 %
Të hyrat nga shitja e biletave	208,165.00	4.55 %
Të hyrat nga nafta Infrakos	60,000.00	1.31 %
Ministria e Infrastrukturës - të hyra nga Marrëveshja PSO	1,967,292.50	42.97 %
Të hyrat nga MZHE	500,000.00	10.92 %
Të ardhurat tjera	35,117.26	0.77 %
Grantet për investime kapitale	850,000.00	18.57 %
Totali	**4,577,890.27**	**100%**

Nga tabela nr. 15 shihet se **1,225,480.51 €,** janë të hyrat që varen nga biznesi i kompanisë, **2,467,292.50€,** të hyrat për mbulimin e shpenzimeve të transportit të udhëtareve nga MI/MZHE, pra **3,692,773.01€,** janë të hyrat, pa llogaritur mjetet për investime kapitale dhe të ardhurat tjera.

Tabela nr. 16 Projektet kapitale për vitin 2016

Nr	Emri i Projektit	Burimi i financimit	Viti 2016
1	Investimi në mjete lëvizëse	BKK	850,000.00
Totali			850,000.00

Dallimet e prezantuara në të dy tabelat (nr. 14 dhe nr. 15), që prezantojnë të hyrat dhe shpenzimet e planifikuara të kompanisë, kanë një bilanc pozitiv. Ky bilanc do të ishte shumë më i mirë, nëse do të kishim mbulim të tërësishëm të shpenzimeve në transportin publik, ashtu siç e parasheh edhe Ligji për Hekurudhat.

Në tabelat më lart janë të prezantuara planifikimet reale të të hyrave dhe shpenzimeve, duke llogaritur edhe të hyrat e pritura nga Buxheti për vitin 2016.

Në total, si kompani kemi pasur një bilanc pozitiv para zhvlerësimit, që deri në fund të vitit planifikojmë të jemi në gjendje të mirë.

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

X. QASJET PËR ARRITJEN E OBJEKTIVAVE DHE ZBATIMI I TYRE

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

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

Në shërbimin e transportit të udhëtarëve do t'i përdorim *saktësinë* ku do të orientohemi drejt klientëve të rregullt, *ofertat dhe benificionet* në drejtim të shtimit të klientëve.

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

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

- Kontrollin e kualitetit dhe kënaqshmerisë 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 2016 të mbajmë një rol aktiv në promovimin e shërbimeve.

XI. MEKANIZMAT PËRCJELLËS TË PLANIT

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

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

XII. DETYRIMET KARSHI KONSUMATORËVE DHE PUBLIKUT

Gjatë vitit 2016, sikurse edhe viteve të kaluara, do të fokusohemi që të vazhdojmë në plotësimin e detyrimeve karshi klientëve tanë. Duke marrë parasysh kategoritë e ndryshme të konsumatorëve tanë dhe meqenëse shërbimet tona i drejtohen më shumë se një tregu, ne i kemi ndërlidhur disa detyrime bazë që mendojmë t'i mbajmë drejt secilës kategori të konsumatorëve të cilat janë:

- Transparenca;
- Korrektësia dhe
- Trajtimi jo diskriminues.

Sikur në ofrimin e shërbimeve të transportit të mallrave apo udhëtarëve 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 pasagjereve, gjatë vitit 2016, do të punojmë në mënyrë që veprimtarinë tonë ta zhvillojmë duke ndikuar në ngritjen e nivelit te shërbimeve për qytetarët e vendit tonë.

Në këtë drejtim ne do të fokusohemi gjatë këtij viti në:

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

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