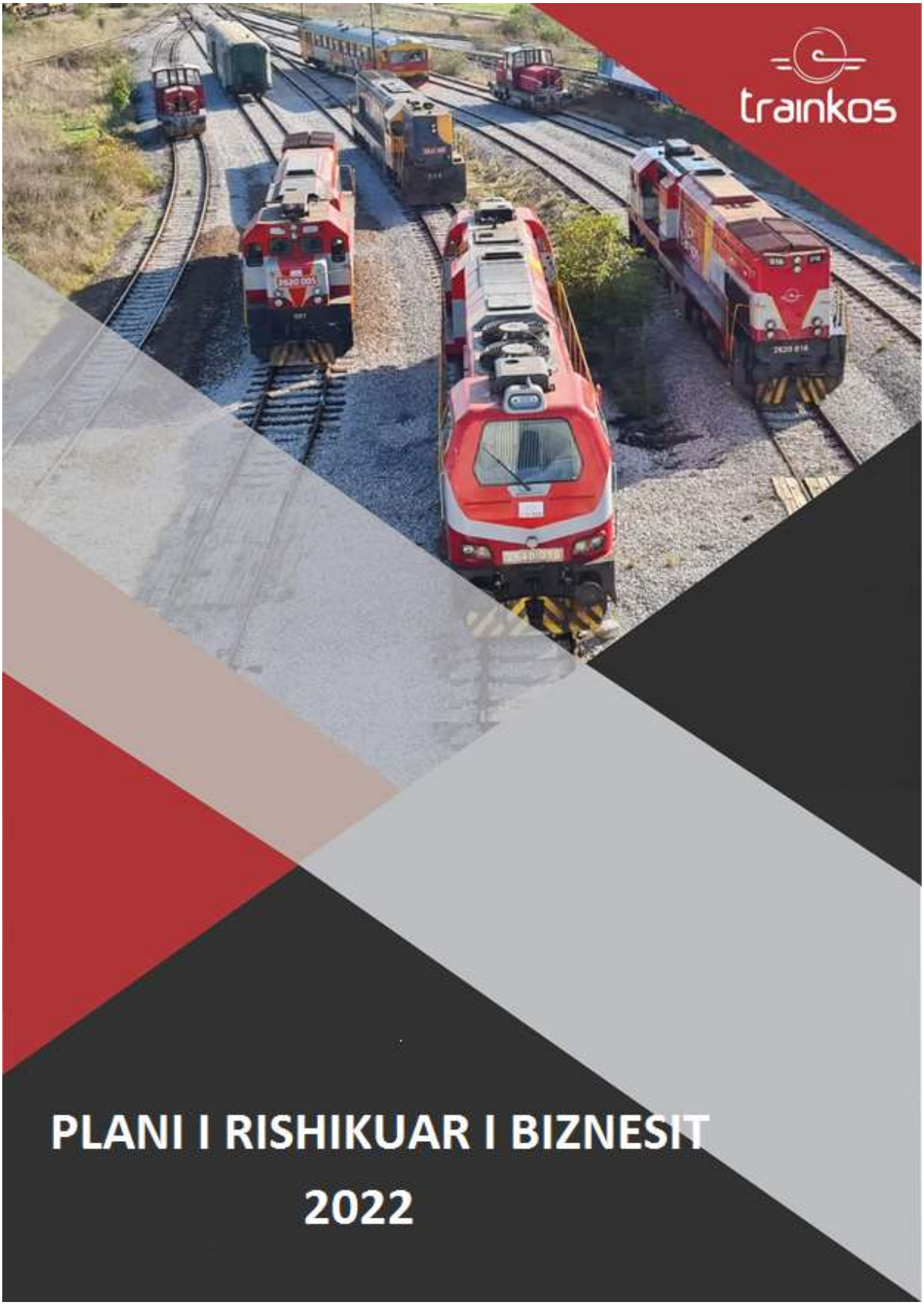

trainkos
PLANI I RISHIKUAR I BIZNESIT
2022

PËRMBAJTJA

I.	PREZANTIMI I BIZNESIT/ HISTORIKU	3
II.	VIZIONI DHE MISIONI	5
II.1.	Vizioni	5
II.2.	Misioni	5
III.	OBJEKTIVAT E BIZNESIT	6
IV.	SHËRBIMET QË OFROJMË	7
V.	ANALIZAT E TREGUT	8
V.1.	Madhësia e Tregut	8
V.1.1	Gjendja aktuale	8
V.1.2	Pengesat dhe problemet kryesore	12
V.1.3	Si ndikojnë këto pengesa në kushtet e konkurrencës , rritjes ekonomike dhe zhvillim të TRAINKOS-it	12
V.1.4	Analiza e Tregut	15
V.1.5	Planifikimi për 2022	16
V.2.	Analizat e Konkurrencës	17
V.2.1	Konkurrenca në Transportin e Mallrave	17
V.2.2	Konkurrenca në Transportin e Udhëtarëve	18
VI.	ANALIZA FINANCIARE	19
VII.	ANALIZA E KAPACITETEVE TEKNIKE	20
VIII.	SWOT ANALIZA	23
VIII.1.	Pasqyra e të punësuarve në Kompani	24
VIII.2.	Planifikimi i punësimeve dhe trajnimeve për vitin 2022	25
IX.	RESURSET E NEVOJSHME & BUXHETI	26
X.	QASJET PËR ARRITJEN E OBJEKTIVAVE DHE ZBATIMI I TYRE	29
XI.	MEKANIZMAT PËRCJELLËS	30
XII.	DETYRIMET KARSHI KONSUMATORËVE DHE PUBLIKUT	31

I. PREZANTIMI I BIZNESIT / HISTORIKU

Ndërmarrja Publike Hekurudhat e Kosovës - Trainkos Sh. A., si entitet me fushë-veprimtarinë aktuale është themeluar në shtator 2011, me vendim të Qeverisë së Republikës së Kosovës. HK-Trainkos Sh. A., është krijuar si njëra nga trashëgimtaret e ndërmarrjes Hekurudhat e Kosovës.

Fillet e ndërtimit të Hekurudhave të Kosovë, datojnë që nga viti 1874, kur edhe ka filluar ndërtimi i linjës se parë hekurudhore nga Mitrovica në drejtim të Hanit të Elezit. Që nga viti 1874, ka filluar edhe transporti hekurudhor i mallrave në Kosovë, duke u shndërruar në transportin kryesor të mallrave për një kohë të gjatë. Madje, në transportin e mineraleve dhe prodhimeve të industrisë së rëndë, mbetët alternativa kryesore e transportit. Rrjeti hekurudhor sot, 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.

Vitet 1990-1999, janë vitet më të rënda për transportin hekurudhor në vend, sepse në atë kohë, me vendosjen e masave të dhunshme nga ana e Hekurudhave të Serbisë, ekonomia si tërësi, po në veçanti transporti, ka pësuar rënie drastike.

Edhe koha e pas luftës, e deri ne vitin 2002, nuk ka pasur zhvillim të transportit hekurudhor, pasi që hekurudha është menaxhuar nga ana e forcave të KFOR-it. Për të pasuar me fillimin e operimit në transportin hekurudhor, pas kalimit të menaxhimit nga KFOR, tek UNMIK. Kjo periudhë e administrimit zgjatë deri në vitin 2005.

Hekurudhat e Kosovës, për nga transformimet dhe menaxhimi, janë ndër organizatat shtetërore që kanë pësuar më së shumti ndryshime. Derisa nga viti 2005 e deri në vitin 2011, operojnë edhe me emrin ekonomik Hekurudhat e Kosovës, që nga shtatori 2011, i nënshtrohen një procesi të ri-strukturimit, ku tanimë në tendencën për përafrim me vendet tjera të BE-së, bëhet ndarja e hekurudhave, ne dy ndërmarrje. Dhe atë: HK-Infrakos Sh. A. dhe HK-Trainkos Sh. A.
Ndarja e operimeve nga infrastruktura, shënon një kthesë në funksionimin e hekurudhave, sepse tanimë është krijuar mundësia e liberalizimit të transportit hekurudhor.

Duhet theksuar se 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.
Tanimë 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.

Duhet theksuar se ndërtimi i rrjetit hekurudhor, ka një historik mjaftë të gjatë. Derisa linja e parë është ndërtuar 147 vite me parë. Linjat tjera kanë filluar të ndërtohen më vonë. Konkretisht, në vitin 1931 vazhdoi ndërtimi i linjës 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. Që rreth 60 vite, nuk kemi asnjë linjë të re të ndërtuar, përjashto këtu rastin me ndërtimet e linjave industriale. Ndërsa që nga viti 2018, kemi fillimin e modernizimit të linjës Hani i Elezit-Fushë Kosovë, por që e njëjta nuk është linjë e re.

Flota e mjeteve lëvizëse hekurudhore, ka pësuar ndryshime për nga kapaciteti dhe lloji i mjeteve në vazhdimësi. Aktualisht, kemi 8 mjete tërheqëse (Lokomotiva dhe trena motorik) që janë në funksion dhe 8 që aktualisht kanë dal nga funksioni. Këtu nuk janë përshkruar mjetet lëvizëse të tërhequra (vagonët), mjetet e mirëmbajtjes (Drezina, Lok.Manovruese, etj) si dhe mjetet që kanë dalur nga funksioni vite me parë dhe ato që janë jashtë vendit, që nga koha e okupimit.

II. VIZIONI / MISIONI

II. 1. *Vizioni*

Hekurudhat e Kosovës HK-Trainkos Sh. A., lider në Transportin e Mallrave dhe emër për saktësi dhe komoditet në Transportin e Udhëtarëve.

II. 2. *Misioni*

Ofrimi i shërbimeve të Transportit të Mallrave komfor standardeve ndërkombëtare, duke ofruar në vazhdimësi çmime konkurruese, siguri të lartë, cilësi dhe korrektësi ndaj klientëve.

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

III. OBJEKTIVAT DHE QËLLIMET E BIZNESIT

Në pjesën në vijim janë pasqyruar objektivat për vitin 2022

1. Ngritja e vazhdueshme e kapaciteteve të resurseve njerëzore;
2. Ngritja e një bashkëpunimi të qëndrueshëm me operatorët rajonal dhe atyre nga vendet e BE-së në transportin hekurudhor me qëllim të shkëmbimit të përvojave të suksesshme;
3. Rritja e shërbimeve dhe cilësisë së tyre në transportin hekurudhor, për një zhvillim të vazhdueshëm të ndërmarrjes;
4. Pasurimi i parkut me mjete lëvizëse;
5. Angazhimi i vazhdueshëm në shfrytëzimin e të gjitha mundësive për përvetësim të Transportit të Mallrave brenda dhe jashtë vendit;
6. Ofrimi i shërbimeve në Transportin e Udhëtarëve duke ofruar saktësi, komoditet dhe çmime konkurruese,
7. Në shërbimin e mirëmbajtjes së mjeteve lëvizëse, viti 2022 duhet të karakterizohet me angazhim të përhershëm në avancimin e proceseve në mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse, shqyrtimi i mundësive dhe ndërmarrja e hapave të nevojshëm për certifikimin e punëtorive sipas ERA-s dhe realizmin e idesë për ndërtimin e punëtorive bashkëkohore sipas standardeve Evropiane me financim të kombinuar.

Qëllimet e Kompanisë për vitin 2022:

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

IV. SHËRBIMET QË OFROJMË

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

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



Transporti Konvencional i Mallrave



Transporti i Mallrave me Kontejnerë



Transporti i Udhëtarëve



Mirëmbajtja e Vagonëve

V. ANALIZAT E TREGUT

V.1.1. Gjendja aktuale

TRAINKOS Sh. A. për zhvillimin e aktivitetit të vetë në periudhën afatshkurtër bartë pasojat e efektet e pandemisë COVID – 19 nga viti 2019 dhe ndërprerja e pjesshme dhe në disa raste edhe e plotë e linjës hekurudhore Fushë Kosovë – Hani i Elezit, konkretisht zbatimi i projektit "Modernizimi i Linjës së 10-të hekurudhore. 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. 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 shërbimit për të cilin edhe ekziston.

Efektet e Pandemisë COVID - 19

Viti 2022 karakterizohet me vazhdimin e gjendjes dhe masave të ndërmarra për shkak të ekzistimit të virusit COVID – 19 që ka ndikuar në transportin e udhëtarëve dhe mallrave. Përkundër këtyre masave që ndryshojnë varësisht nga efektet e zhvillimit të kompanisë, aktiviteti në realizimin e kërkesave nga klientët nuk ka munguar.

Transporti i udhëtarëve po vazhdon të realizohet sipas Marrëveshjes së OShP-së 2018 – 2022, tanimë edhe me pengesat në zbatimin e projektit në Modernizimin e Linjës së 10-të hekurudhore. Shuma e mjeteve të realizuar nga kjo Marrëveshje për herë të parë pas procesit të ndarjes (shtator 2011) përmbyllë vitin me mbulimin e humbjeve nga Buxheti i Kosovës sipas kalkulimeve të argumentuara për shpenzimin real në ofrimin e shërbimit për transportin e udhëtarëve. Kjo Marrëveshje është në muajt e fundit të jetëgjatësisë pesë vjeçare dhe brengë në vete për vitin që po e lëmë pas dhe vitet që po vijnë është gjendja e mjeteve lëvizëse dhe posedimi i stafit teknik adekuat për plotësimin e nevojave të shtuara për transportin e udhëtarëve.

Transporti i mallrave vendor dhe ndërkombëtar ka vazhduar në bazë të një dinamike të kënaqshme, duke u ballafaquar me pengesa të vazhdueshme infrastrukturore për arsye të rehabilitim të linjës Fushë Kosovë - Hani i Elezit apo edhe me mungesë të stafit ekzekutiv si rezultat i efekteve të pandemisë Covid 19, dhe masave të vendosura nga Qeveria për këtë problematikë. Është momenti i fundit që të veprohet nga Qeveria e Republikës së Kosovës në fuqizimin e aseteve që ka (TRAINKOS-in). Konkretisht në krijimin e mundësive për pasurimin e flotës së mjeteve lëvizëse dhe ndërmarrjen e masave në kufizimin e transportimit të mallrave që i takojnë hekurudhës përmes rrugës.

Modernizimi i Rrjetit hekurudhorë brenda Kosovës me mbështetjen e BE-së dhe ndërlidhja me Regjion e Botë

Transporti i mallrave dhe udhëtarëve viteve të fundit realizohet me një mori pengesash kur e kemi parasysh planifikimet sipas përvojave nga vitet e kaluara dhe dokumentit "Plani Afatmesëm Investiv i TRAINKOS-it 2020 – 2022" që krijon bazën e planifikimeve për vitet që pasojnë. TRAINKOS-i me forcat e veta dhe mbështetja nga Qeveria vazhdon të përcjellë zbatimin e planifikimeve Qeveritare dhe plotësojë mungesën e planifikimeve afatmesme dhe afatshkurta për të prezantuar dhe mundësuar qasje serioze në përgatitjen dhe realizimin e planeve të biznesit të kompanisë, kryesisht vjetore. Planifikimet e përpikta mundësojnë angazhimin e vazhdueshëm në modernizimin e flotës së mjeteve lëvizëse dhe ngritjen e kapaciteteve njerëzore të kompanisë me qëllim të ngritjes së kualitetit të shërbimit që ofrojmë. Zbatimi i dokumentit shtetëror "Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multi-Modal 2015-2025 dhe Plani i Veprimit" si dhe aktivitetet që po ndodhin në Modernizimin e linjave hekurudhore janë veprime që kërkojnë nevojën e furnizimit të TRAINKOS-it me mjete lëvizëse të reja adekuate për linjat ekzistuese dhe për linjat që do të modernizohen në ardhmen.

Planifikimet strategjike të shtetit të Kosovës duhet të mbështeten në qëllimet i zhvillimit të Sekretariatit të Përhershëm të Komunitetit të Transportit dhe Strategjinë e Lëvizshmërisë së Zgjuar për Ballkanin Perëndimor e që duhet të pasqyrojë qëndrueshmërinë e BE-së për të përshtatur qëllimet, arritjet e përfituara dhe veprimet e BE -së me realitetet në Rajoni i Ballkanit Perëndimor përveç që i siguron rajonit një udhërrëfyes për de karbonizimin dhe dixhitalizimi i sektorit shumë domethënës të transportit.

Iniciativat në realizimin e idesë së kamotshme për një hekurudhë që lidhet me portet e Shqipërisë ka filluar të konkretizohet. Ideja e ndërtimit të një Porti të mallrave në Porto Romano (Durrës) dhe zgjatimi i këtij Porti detarë në portin e thatë në kontinent - Prishtinën realizon një ëndërr për zhvillim dhe prosperitet. Këto iniciativa kërkojnë vëmendje të posaçme edhe në zhvillimin e transportit nga operatorët hekurudhorë siç është TRAINKOS-i?

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. Prandaj, kjo nënkupton se ambiciet që janë vendosur nga BE për momentet tashmë merren parasysh 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.

Përshtatja e TRAINKOS-it në nevoja urgjente për 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 Strategjitë sektoriale të vendit, në rastin e strategjisë sektoriale për transportin hekurudhorë nevojitet rishikim i së njëjtës. Kjo vlen edhe për transportin Muliti – Modal dhe zhvillimit të transportit sipas modelit "derë me derë". Një iniciativë shtetërore për ndryshime dhe rishikimin e Strategjisë jap shpresa për një të ardhme që përshtatë iniciativat zhvillimore në transportin hekurudhorë. 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 hekurudhorë në Kanalet hekurudhore dhe Portet detare. Lidhja me Kanalin e X-të hekurudhorë 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.

Zbatimi i Marrëveshjes së OShP-së 2018 – 2022 është në vitin e pestë (të fundit) të zbatimit. Vitit 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 vazhdon me katër trena ditorë dhe buxhet të mjaftueshëm për mbulimin e humbjeve të parashikuara 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 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 dhe staf të domosdoshëm teknik! Duhet të potencohet se vagonët e udhëtarëve që janë në shërbim aktualisht mund të shfrytëzohen vetëm deri në muajin mars 2023!?

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 gjatë periudhës raportuese ka vetëm 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 ndërkombëtarë. 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 fillon në muajin korrik (35 000 tonë import nga Selaniku), kurse transporti i xehes brenda vendit do të fillojë pas përfundimit të fazës përgatitore dhe shfrytëzimit të rezervave ekzistuese. Përkundër insistimit për një parashikimit me konfirmim zyrtarë nga menaxhmenti i Ferronikelit kemi konfirmimin se transporti mund të fillojë në fund të shtatorit apo fillimi i tetorit 2022.

TRAINKOS-i është i obliguar që me forcat e veta do të vazhdojë edhe në vitin 2022 të përcjellë zbatimin e planifikimeve Qeveritare dhe të plotësojë kërkesat e klientëve për transport. Përkundër se mungojnë planifikimet afatshkurta dhe afatmesme për të prezantuar dhe mundësuar qasje serioze në përgatitjen dhe realizimin e planeve në zhvillimin e transportit hekurudhorë të mallrave, një reformë imediate (tanimë e paralajmëruar nga Qeveria e Re) në këtë drejtim do të shkaktonte probleme serioze te kompania jonë. Kjo me realitetin që jemi të gjithë të vetëdijshëm, mungesa e mjeteve lëvizëse dhe stafit ekzekutiv. Me këtë nënkuptohet se duhet të ketë angazhim të vazhdueshëm në modernizimin e flotës së mjeteve lëvizëse dhe ngritjen e kapaciteteve njerëzore të kompanisë me qëllim të ngritjes së kualitetit të shërbimit që ofrojmë. Zbatimi i dokumenti strategjik "Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multi-Modal 2015-2025 dhe Plani i Veprimit" (është në proces të rishikimit) si dhe aktivitetet që po ndodhin në Modernizimin e linjave hekurudhore dhe lidhja me Shqipërinë janë veprime që kërkojnë nevojën e furnizimit të TRAINKOS-it me mjete lëvizëse të reja adekuate për linjat ekzistuese dhe për linjat që do të modernizohen në ardhmen për transportin e udhëtarëve dhe mallrave.

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). Reformat dhe zhvillimet në transportin hekurudhorë, modernizimi i linjave hekurudhore dhe krijimi i mundësive për blerjen e mjeteve lëvizëse të reja kërkon që TRAINKOS-i për vitet në vijim të plotësoj kriteret për mirëmbajtje të të njëjtave (me Licencë adekuate), konkretisht punëtori dhe staf adekuat.

V.1.2. Pengesat dhe problemet kryesore

Pengesat në qarkullimin e trenave në tërë linjën hekurudhore, janë ndër problemet kryesore të transportit hekurudhor. Këto pengesa, janë më shumë politike, po ashtu edhe teknike. Fakti që trenat nuk mund të qarkullojnë në linjën hekurudhore deri në Leshak, e kufizon mundësinë e transportit dhe ofertën tonë për klientët, aq më shumë që kjo ndërlidhet edhe me Transportin Ndërkombëtarë. Problemi bëhet edhe më i madh, sepse e bënë të pamundur që Kosova të jetë vend transit në transportin Hekurudhor Ndërkombëtarë dhe rajonal. Ndërsa, pamundësia e qarkullimit në linjën e lindjes dhe atë të jugut, lidhet me shumë me probleme teknike (linja hekurudhore të dëmtuara/jo-funksionale). Andaj, vendimet politike dhe ndërmarrja e hapave investiv, do të mund të evitonte shumë nga pengesat dhe problemet në transportin hekurudhor në vend. Transporti i Mallrave përveç kapaciteteve në transport brenda vendit varet kryesish në qasjen e rrjetit hekurudhorë në kanalet hekurudhore dhe Portet detare. Lidhja me Kanalin e X-të hekurudhorë që kalon ka Maqedonia Veriore dhe Serbia mund të shfrytëzohet vetëm ka Maqedonia Veriore (që nga viti 2008 nuk ka qarkullim nga pjesa Veriore e Shtetit – Leshaku). Me këtë aktualisht krijohet kosto shtesë dhe probleme organizative për shkak të qasjes tërthor nëpër shtetin Serb (nga Maqedonia Veriore). Problemet e transportit me hekurudhë deri në Portin e Selanikut vazhdojnë 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.

Në kuadër të problemeve kryesore me të cilat përballet Trainkos Sh. A. është edhe kapaciteti dhe vjetërsia e mjeteve lëvizëse hekurudhore. Shumica e mjeteve lëvizëse hekurudhore, janë prodhuar në vitet e ’70-ta të shekullit të kaluar. Riparimet, ri-modernizimet dhe mirëmbajtja e tyre, nuk ka mjaftuar që ato të jenë përshtatshme me kërkesat e kohës. Investimet në blerjen e mjeteve të reja transportuese do të jenë ndër top-prioritetet tona.

Konkurrenca jo-lojale, mbetët sfidë e veçantë. Është edhe pengesë e edhe problem në vete. Konkurrenca jo-lojale jo vetëm në transportin hekurudhor por edhe në tokësor është me ndikim të jashtëzakonshëm në aktivitetin tonë. Në këtë drejtim, mos kontrollimi i mjeteve transportuese, ngarkesat e tyre, etj.., po ndikon në lejimin e një konkurrence që po dëmton rënd transportin hekurudhor por edhe vet rrugët e Kosovës.

Transporti i udhëtarëve definohet me politikat shtetërore për trenat në qarkullim dhe mbështetja / financimi i humbjeve ë krijuara të këtyre trenave nga MIT përmes Marrëveshjes së OShP-së (Obligimi i Shërbimeve Publike).

Mosha e stafit, sidomos atij ekzekutiv, është problematikë e veçantë. Aktualisht mosha mesatare e stafit ekzekutiv është diku mbi 52 vjeçare. Kjo kërkon reagim të shpejtë në përmirësimin e këtij

faktori, sepse në një të ardhme, ky mund te jetë problemi kyç. Aq më shumë kur dihet se të punësuarit në hekurudha, i nënshtrohen kontrolleve të rrepta mjekësore e të cilat mund të ndikojnë në humbjen e aftësisë së plotë për të ushtruar profesionin edhe para moshës së pensionit.

Ndërsa mungesa e një mirëmbajtje të plotë në Kosovë dhe fakti që kemi të bëjmë më mjete hekurudhore të vjetra, e bënë koston e mirëmbajtjes mjaftë sfiduese. Kjo problematikë duhet të trajtohet dhe të gjendet një zgjidhje afatgjate.

Në mesin e shumë problemeve dhe pengesave, bëjnë pjesë edhe ato që dalin nga kushtëzimet ligjore e teknike. Këto kushtëzime kanë burimin në kërkesat që dalin nga direktivat e Bashkimit Evropian për Siguri dhe Interoperabilitet hekurudhor. Këto kërkesa, si të tilla, për mjetet që kemi, janë të papërballueshme

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

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

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

Veprimtaria e TRAINKOS-it bëhet në bazë të legjislacionit të krijuar për këtë, duke filluar nga marrja e Licencës për të zhvilluar veprimtarinë dhe aktet tjera ligjore që rregullojnë zhvillimin e kësaj veprimtarie.

Veprimtaria varet nga planifikimet strategjike dhe burimet e financimit për sektorin përkatës që zbërthehet / konkretizohet me Kornizën Afatmesme të shpenzimeve (KASh) dhe buxhetin vjetorë të ndarë nga Buxheti i Kosovës. TRAINKOS-i zbaton format e rregullta ligjore të konkurrencës të krijuara me legjislacionet e zbatueshme në Republikën e Kosovës që nuk zbatohet me kushte të barabarta të cilat duhet të krijohen me zhvillimin e strategjive tanimë të aprovuara. Koordinimi i entiteteve dhe institucioneve brenda Kosovës e që janë përgjegjës në ofrimin e shërbimeve për transport hekurudhorë mungon dhe për këtë kemi ngecje të dukshme në zbatimin e strategjive (Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multi-Modal 2015-2025 me Planin i Veprimit 2015 - 2020). Sektori hekurudhorë është i rëndësishëm në zbatimin e planeve strategjike qeveritare për zhvillimin ekonomik, sidomos atij industrial. Ky mos koordinim ndikon në ngecje 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 hekurudhorë 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 800,000.00 € ndër vite, e njëjta shumë ka mbete edhe për vitet që pasojnë brenda periudhës. Për investime kapitale të nevojave të TRAINKOS-it si kompani publike në pronësi të Qeverisë duhet të përkujdesen Ministritë përkatëse. Në mungesë të këtij kujdesi TRAINKOS-i për planifikime investive afatmesme ka marrë iniciativa për të përpiluar Planin Afatmesëm Investiv dhe vazhdon për të diskutuar mundësitë që ofrojnë IFN-të në realizimin e kësaj Strategjie. Zhvillimi i sektorit, sidomos rehabilitimi i linjave hekurudhore kërkon flotë adekuate për shfrytëzim të këtyre binarëve. Rëndësi të posaçme ka dinamika e fazës që nga aprovimi i buxhetit deri në përfundimin e prodhimit të mjetit lëvizës që zakonisht merr dy vite.

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

V. 1.4. Analiza e tregut

Në analizat e mëposhtme ne kemi përdorur të dhënat nga viti 2020, 2021 dhe Janar – Qershor 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 , shih tabelën nr 1.

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

Viti	2020	2021	Janar- Qershor 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	6,455.07
Neto ton të Planifikuara	320 899	650,000.00	350,000
Neto ton mallrat të realizuara	334 149	538,012.46	1,141.65

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

Viti	2020	2021	Janar- Qershor 2022
Të hyrat e Planifikuara	80,000.00	60,000.00	35,000.00
Të hyrat e realizuara	48,186.14	51,406.11	31,219.99
Numri i udhëtarëve i planifikuar	100,000	80,000.00	40,000.00
Numri i udhëtarëve i realizuar	120 309	62,839	34,566

Në shërbimin e mirëmbajtjes së vagonëve, përveç nevojave të brendshme, kemi ofruar shërbime edhe për klientin tonë. 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. (shih tabelën. 3).

Tabela nr 3. Të hyrat nga riparimi i vagonëve në periudhën 2020, 2021 dhe Janar- Qershor 2022

Viti	2020	2021	Janar- Qershor 2022
Të hyrat në euro	8,956.60	18,126.80	150.00

Vërejtje: *Vlerat janë të llogaritura pa TVSH*

V. 1.5. Planifikimi për 2022

Bazuar në objektivat si më lart, analizën e viteve të kaluara si dhe zotimet e klientëve, në këtë vit planifikojmë të kemi transport më të kënaqshëm duke pasur parasysh që klienti kryesor Ferronikeli ka shtuar vëllimin e transporti vendor dhe ndërkombëtar, mirëpo sfidë në vete vazhdon të mbetet mbyllja e kohëpaskohshme e linjës ndërkombëtare në drejtim të Maqedonisë së Veriut. Ndërsa në Planifikimet në Transportin e Udhëtarëve i kemi bazuar në gjendjen e krijuar pas pandemisë dhe duke pasur parasysh ndërprerjet që i kemi pasur dhe vazhdojmë ti kemi në linjën Prishtinë – Hani i Elezit. Më poshtë kemi paraqitur në formë tabelore planifikimet për vitin 2022:

Tabela nr. 4 Planifikimi për vitin 2022

Viti	Planifikimet
Të hyrat në euro	929,796.88
Neto ton mallrat	313,941

Në vitin 2022 në Plan të Biznesit planifikojmë të kemi transport në total **313,941** ton. Prej tyre **67,941** ton vendor dhe **246,000** ton ndërkombëtar.

Tabela nr. 5 Shpërndarja e te hyrave ne euro dhe ne neto ton për vitin 2022

Periudha	TM 1	TM 2	TM 3	TM 4	Totali
Të hyrat në euro	7,524.00	0.00	461,136.44	461,136.44	929,796.88
Neto ton mallrat	1141	0.00	156,350	156,450	313,941

Ndërsa, planifikimi për Transport të Udhëtareve për vitin 2022, në të hyra nga biletat dhe numri i udhëtarëve është si në tabelën më poshtë:

Tabela nr.6 Planifikimi për vitin 2022

Viti	Planifikimet
Të hyrat në euro	70,000.00
Numri i udhëtarëve	80 000

Tabela nr.7 Shpërndarja e te hyrave dhe numrit të udhëtarëve për vitin 2022

Periudha	TM 1	TM 2	TM 3	TM 4	Totali
Të hyrat në euro	17,500.00	17,500.00	17,500.00	17,500.00	70,000.00
Numri i udhëtarëve	20 000	20 000	20 000	20 000	80 000

V. 2. Analizat e Konkurrencës

V. 2.1. Konkurrenca në transportin e mallrave

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

- Kompanitë që merren me transport të kontejnerëve nga Porti i Durrësit dhe ai i Selanikut, si porte më të afërta,
- Kompanitë të cilat merren me transportin e xehes nga Porti i Tivarit,
- Operatori privat Hekurudhor,
- Kompanitë transportuese me kamionë që kryejnë transportin e derivateve nga porti i Durrësit dhe Porti i Selanikut,
- Kompanitë të cilat posedojnë kamionë të mëdhenj me kapacitete të mëdha ngarkuese dhe merren me transportin e sasive të mëdha, të mallrave të ndryshme.

Përparësitë e konkurrentëve tanë:

- Përparësi e këtyre kompanive në krahasim me ne është se i shfrytëzojnë mjetet e tyre transportuese për të plotësuar nevojat e veta dhe atë me dërgimin deri në pikat e tyre shitëse, si dhe i ofrojnë pjesës tjetër të tregut të njëjtin shërbim me dërgimin e derivateve deri në pikat shitëse apo shërbimin derë më derë.
- Ofrojnë transportin e kontejnerëve derë më derë.
- Dërgesa e mallrave në relacione të shkurtra ku bëjnë transportimin e mallrave në të dyja drejtimet dhe atë në vajtje-ardhje.
- Shfrytëzimi i hapësirave ligjore dhe krijimi i një konkurrence jo legale.
- Ofrojnë oferta konkrete në afate të shkurtra kohore.
- Pranojnë kërkesa në sasi më të vogla si dhe mund të ofrojnë shërbimin e tyre edhe nga vendet në të cilat ne nuk kemi mundësi te ofrojmë shërbim.
- Kostoja me e ultë e mirëmbajtjes së mjeteve lëvizëse transportuese.
- Numri i vogël i stafit 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 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 vitit pjesës së parë të këtij viti Trainkos Sh. A. parasheh të zhvillojë afarizmin e vet me një trend pozitivë duke u mbështetur në respektimin e ligjit të Hekurudhave i cili obligon MI-në të mbuloj të gjitha shpenzimet që krijohen në Transportin e Udhëtarëve. Gjithashtu, duhet pasur parasysh se përveç shpenzimeve operative të domosdoshme për funksionim nevojiten edhe burime financiare për projekte kapitale. Aktualisht burimi i kryesor për këto investime është BK-ja (Buxheti i Kosovës), nga ky burim Trainkos-i financohet për dy kategori, atë të mbulimin e shpenzimeve të trenave të udhëtarëve dhe për investime në projektet kapitale siç janë riparimi/modernizimi i mjeteve lëvizëse apo blerja e mjeteve lëvizëse të përdorura apo të reja. Gjendja financiare e Trainkos-it nuk është shumë e volitshme për të planifikuar investime për zhvillim. Përmirësimi dhe zhvillimi i ndërmarrjes varet shumë, veçmas nga zgjidhja e çështjes në transportin e udhëtarëve si dhe zhvillimi i një tregu dhe konkurrence të drejtë.

Në tabelën e mëposhtme është paraqitur gjendja e disa llogarive kyçe financiare të cilat na bëjnë të kuptojmë gjendjen reale deri më 30.06.2022 .

Tabela nr. 8 Gjendja e llogarive financiare:

Xhirollogaria kryesore dhe Arka	**221,593.52**
Të arkëtueshmet (borxhet ndaj nesh)	**1,421,952.00**
Të Pagueshmet (borxhet tona ndaj furnitorëve)	**917,963.25**
	2,561,508.77

VII. ANALIZA E KAPACITETEVE TEKNIKE

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

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

Tabela nr. 9 Lokomotivat dhe trenat motorik të cilat janë në përdorim

Lokomotivat	Përdoret në	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 2760 001	Lokomotivë Manovruese	**Në Operim** Në gjendje relativisht të mirë teknike. Probleme të shpeshta në sistemin elektrik	**2008**
Lokomotiva 2620 005	Transport i udhëtarëve	**Në Operim** Gjendje e mirë teknike . Gjeneratori i ngrohjes se trenit jashtë funksioni për shkak se i mungon pllaka elektronike dhe voltmetri 2000V, është bere kërkesa për furnizim e tyre. Riparimi gjeneral i kryer në vitin 2011	**1984**
Lokomotiva 2640 007	Transport i mallrave	**Në Operim** Gjendje jo e kënaqshme teknike. Gjeneratori kryesor ka shpërthime të shpeshta të rrymës dhe dizel motori shtypja e vajit e ulët. Riparimi gjeneral i kryer në vitin 2012	**1966**
Lokomotiva 2640 008	Transport i mallrave	**Në Operim** Në gjendje relativisht të mire teknike. Në vitin 2017 i është riparua dizel motori, kompresori dhe gjeneratori kryesor . Sistemi elektrik dhe i ajrit i vjetruar, shpesh here me shumë probleme, gjithashtu PG- rregullatori me probleme të herëpashershme	**1966**
Lokomotiva 2620 016	Transport i udhëtarëve	**Në operim,** Në gjendje te mire teknike Riparimi gjeneral i kryer në vitin 2015/16.	**1981**
Treni motorik 5800 004	Transport i udhëtarëve	**Në operimi,** Riparimi i mesë është kryer në vitin 2013.	**1978**

Tabela nr.10 Lokomotivat dhe trenat motorikë jashtë operimi

Mjeti tërheqës	Destinimi	Gjendja teknike	Viti i prodh imit
Lokomotiva 2760 002	Lokomotive Manovruese	**Jashtë operimi.** I mungojnë : ejektorët për dy motorët, modulet e startimit dhe moduli i kontrollit të drejtimit te lëvizjes, matësi i shpejtësisë si dhe ndërruesi i motorit nr. 1	2009
Lokomotiva 2640 001	Transport i udhëtarëve	**Jashtë operimi.** PG rregullatori nuk ka funksion normal, dizel motori gjatë operimit tejnxehet. Për shkak të vjetërsisë nuk planifikohet investim për riparimin e saj. Nuk kanë revizion. Lokomotiva ka dëmtime te pa riparueshme	1958
Lokomotiva 2640 006	Transport i mallrave	**Jashtë operimi.** Eshtë dërgua për muzeun e gjenocidit ne Bllacë	1960
Lokomotiva 2710 009	Transport i mallrave	**Jashtë operimi ,** Nuk i funksionon monitori Në fund të vitit 2016 i është ndërruar dizel motori. I ka kalua afati për riparim te mesëm	2005
Lokomotiva 2640 010	Transport i mallrave	**Jashtë operimi** Rregullatori i tensionit te gjeneratorit për mbushjen e baterive nuk funksionon (është be kërkesa për furnizim) 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
Treni motorik 5800 001	Transport i udhëtarëve	**Jashtë operimi** 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 operimi.** Në muajin janar 2019 i është dëmtuar motori B	1978
Treni motorik 5800 003	Transport i udhëtarëve	**Jashtë operimi.** Ka dëmtime të mëdha	1978

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

Vagonët	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Vagoni nr. **50002235025-9**	I aftë për operim, riparimi gjeneral është kryer në vitin 2016-17.	1966-75
Vagoni nr. **50002235025-9**	I aftë për operim, riparimi gjeneral është kryer në vitin 2016-17.	1966-75
Vagoni nr. **50002235025-9**	I aftë për operim, riparimi gjeneral është kryer në vitin 2016-17.	1966-75
Vagoni nr. **50002235025-9**	I aftë për operim, riparimi gjeneral është kryer në vitin 2016-17.	1966-75
Vagoni nr. **50002235025-9**	I aftë për operim, riparimi gjeneral është kryer në vitin 2016-17.	1966-75
Vagoni nr. **50002235025-9**	I aftë për operim, riparimi gjeneral është kryer në vitin 2016-17.	1966-75
Vagoni nr. **50002235025-9**	I aftë për operim, riparimi gjeneral është kryer në vitin 2016-17.	1966-75
Vagoni nr. **50002235025-9**	I aftë për operim, riparimi gjeneral është kryer në vitin 2016-17.	1966-75
Vagoni nr. **50002235025-9**	I aftë për operim, riparimi gjeneral është kryer në vitin 2016-17.	1966-75

Gjithsejte 8 vagonë për transportin e udhëtarëve të afte për operim.

Në tabelat (me lartë) 9, 10 dhe 11 janë prezantuar Mjetet Lëvizëse Tërheqëse dhe të Tërhequra (*Lokomotivat, Lokomotivat Manovruese, Trenat Motorikë dhe Vagonët për Transport të Udhëtareve*) të cilët ne i kemi në operim dhe jashtë operimit të dedikuara për transportin e udhëtarëve dhe atë të mallrave.
Vlen të ceket se këto lokomotiva dhe disa trena të udhëtarëve dhe vagonë 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 mallrave dhe udhëtarëve; Alternativë më ekologjike e transportit hekurudhor krahasuar me mjetet e transportit rrugor.	Gjendja jo e mirë e mjeteve lëvizëse për shkak të vjetërsisë, dhe investimet e pamjaftueshme nga ana e Qeverisë; Mungesa e një Strategjie afatgjate për sektorin Hekurudhor; Mungesa e vagonëve të nevojshëm; Mosha e vjetër e punëtorëve, produktiviteti i ulët; Mungesa e trajnimeve të mjaftueshme të stafit për të qenë në hap me nevojat e tregut; Jo stabiliteti në furnizim me materiale operative për të operuar; Statusi i kompanisë që krijon disavantazh me konkurrentët tanë; Mirëmbajtja e mjeteve lëvizëse, në kompani, nuk mund të bëhet plotësisht; Përshtatja me inovacionet teknologjike në sektorin Hekurudhor.
Mundësitë	**Kërcënimet**
Ofrimi i transportit hekurudhor për minierat; Anëtarësimi në institucionet ndërkombëtare hekurudhore; Fillimi i transporteve transite; Zgjerimi i shërbimeve tona në kryerjen e procedurave doganore të mallrave si dhe hapjen e depove doganore për klientët tanë; Zgjerimi në ofrimin e llojeve tjera të transportit përveç atij hekurudhor; Krijimi i marrëveshjeve me operatorët tjerë për të depërtuar në tregje rajonale; Funksionalizimi i linjës hekurudhore ndërkombëtare me Serbinë; Organizimi i transportit multi-modal; Organizimi i shpedicionit ne pikat doganore; Aktivizimi i minierave, dhe fillimi i transportit të mineraleve.	Gjendja jo e mirë e infrastrukturës hekurudhore dhe kufizimet që shkaktohen në operim qoftë në aspektin e shpejtësisë ashtu edhe në operimin 24/7; Fillimi i operimit te operatorit privat hekurudhor; Pamundësia e kontrollit të procesit në ofrimin e shërbimeve për transportimin e mallrave të importuara apo eksportuara vetëm nga ana jonë për shkak të përfshirjes së më shumë operatorëve hekurudhorë në ofrimin e këtij shërbimi; Kontestet e mundshme rreth pronës së mjeteve të trashëguara; Mos zbatimi i bazës ligjore në sektorin e transportit dhe lejimi i konkurrencës jo legale; Mungesa e Kodit Hekurudhor; Fleksibiliteti i konkurrentëve tanë në aspektin e shpejtësisë, dërgesës, çmimit, etj.; Kostoja e lartë e investimeve në mjetet lëvizëse; Kontestet gjyqësore të trashëguara nga ish-Hekurudhat e Kosovës; Mos funksionimi i linjës hekurudhore me Serbinë; Mos shfrytëzimi i linjave tjera hekurudhore brenda territorit të Republikës së Kosovës.

VIII. 1. Pasqyra e të punësuarve në Kompani

Hekurudhat e Kosovës – Trainkos - SH. A. me datë 30.06.2022 kanë **221** (dyqind e njëzetë e një) 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:

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

Sektori i Punësimit	Numri i punëtorëve
Bordi i Drejtorëve	**4**
KE & Zv. KE & ZKF & Sekretari & Auditori & Zyrat	**48**
Departamenti i Transportit të Mallrave	**47**
Departamenti i Transportit të Udhëtarëve	**59**
Departamenti i Administratës	**49**
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 46.96
- Meshkuj janë 87.78 %;
- Femra janë 12.21 %;
- Shqiptarë janë 99.09 %;
- Serbë janë 0.90 % ;
- Me shkollim fillor janë 4.52 %;
- Me shkollim të mesëm janë 54.75 %;
- Me Shkollim profesional 10.85 %;
- Me shkollim të lartë janë 0.90 %;
- Me shkollim superior janë 28.95 %.

Nga të dhënat e lartpërmendura del se problem shqetësues për HK Trainkos SH.A edhe më tutje gjatë vitit 2022 do të jetë mosha e vjetër e punonjësve dhe struktura gjinore e tyre. Mosha e vjetër e punonjësve drejtpërdrejtë ndikon dhe sjellë problemin e mosnjohjes apo njohjes së limituar të teknologjisë së re, përshtatjes me vështirësi të ndryshimeve teknologjike etj.

VIII. 2. Planifikimi i punësimeve dhe trajnimeve të stafit për vitin 2022

Me Planit e Biznesit në HK-Trainkos Sh. A., është paraparë të punësohen 34 punëtorë të rinj të cilët do të plotësojnë vendet për të cilat kompania vlerëson se ka nevojë. Në këtë planifikim janë të përfshira plotësime të domosdoshme në pozitat aktuale si dhe pozita të reja të përshtatura sipas nevojave të ndërmarrjes e që janë në harmoni me Planin e Biznesit 2022.

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

Ndërsa sa i përket trajnimeve të stafit i kemi paraqitur nevojat si më poshtë, por çdo here duke u bazuar në mundësinë financiare të ndërmarrjes:

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

IX. RESURSET E NEVOJSHME & BUXHETI

Në mënyrë që të jemi në gjendje të realizojmë objektivat e lartpërmendura gjatë vitit 2022, 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 2022 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 2022, do na duhen këto resurse tekniko-teknologjike:

- Për trena të mallrave 4 lokomotiva për tërheqjen e trenave pasi te riparohet lokomotiva 009 dhe 2 lokomotivë manovruese për përgatitjen e trenave duke e aftësuar lokomotivën manovruese 002 e cila është jashtë operimit.
- Po ashtu te shqyrtohet mundësia për blerjen e një lokomotive te re për Transport te Mallrave për ta pasuruar parkun e lokomotivave duke u bazuar ne ndërtimin e infrastrukturës se re dhe hapjes se linjës me Hekurudhat e Serbisë parashihet qe do te shtohet vëllimi i transportit te mallrave.

❖ Resurset njerëzore

Në mënyrë që të realizojmë objektivat e lartcekura ne kemi planifikuar që gjatë vitit 2022 t'i plotësojmë nevojat tona me resurse njerëzore të nevojshme, duke bërë punësime të reja të cilat do të jenë të shpërndara në fusha të ndryshme të kompanisë dhe të punësuarit të jenë kryesisht të rinj në moshë dhe me kualifikim superior. Për punësimet e reja vendos Bordi i Drejtorëve në bazë të kërkesave të Menaxhmentit. Brenda këtij planifikimi mendojmë se në të gjitha vendet që konsiderohet e përshtatshme t'i japim përparësi personave të kualifikuar dhe aspektit të barazisë gjinore.

❖ Resurset financiare të nevojshme

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

buxhetore në mënyrë që ta kemi të qartë destinimin e këtyre resurseve sipas Planit të Biznesit në përgjithësi ndryshojnë nga parashikimet fillestare.

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

Investimet/ shpenzimet	Vlera në Euro	Shpërndarja në përqindje %
Paga dhe mëditje	1,934,000.00	53.92
Mallra dhe shërbime	216,500.00	6.03
Pagesa e qasjes në binarë	320,000.00	8.92
Pagesat e RIV-it për vagonë të huaj dhe tërheqja e trenave nga HM	42,000.00	1.17
Investimi në pajisje dhe riparime	70,000.00	1.95
Nafta & Vaji	505,000.00	14.07
Kontingjente	10,000.00	0.27
Investime kapitale	489,275.00	13.64
Totali	**3,586,775.00**	**100.00**

Nga tabela nr.14 shihet se **3,097,500.00€,** janë shpenzimet e domosdoshme, pa llogaritur investimet kapitale.

Tabela nr.15 Burimi i të Hyrave

Burimi të Hyrave	Vlera në Euro	Shpërndarja në përqindje %
Të hyrat operative nga TM	929,796.87	25.90
Të hyrat operative nga TU	70,000.00	1.95
Të hyrat nga shitja e naftes Infrakos	20,000.00	0.55
Të hyrat nga RIV-i	50,000.00	1.39
Ministria e Infrastrukturës - të hyra nga Marrëveshja PSO	1,350,000.00	37.61
Të hyrat nga ME	610,275.00	17.00
Shërbimet tjera	70,000.00	1.95
Grantet për investime kapitale dhe mjetet vetanake	489,275.00	13.63
Totali	**3,589,346.87**	**100.00**

Nga tabela nr.15 shihet se **999,796.87 €,** janë të hyrat te planifikuara që varen nga biznesi i kompanisë, **1,960,275.00 €,** të hyrat për mbulimin e shpenzimeve të transportit të udhëtareve nga MI/ME, **20,000.00** janë të hyra nga shitja e naftës për Infrakos, **50,000.00** nga RIV, **70,000.00** sherbet tjera**,** pra **3,100,071.87€,** janë të hyrat, pa llogaritur mjetet për investime kapitale.

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

Tabela nr.16 Projektet kapitale për vitin 2022

Nr	Emri i Projektit	Burimi i financimit	Viti 2022
1.	Investime Kapitale	BKK	489,275.00
	Totali		489,275.00

Tabela nr.17 Emërtimi i projekteve kapitale të planifikuara për vitin 2022

Nr.	Titulli /Përshkrimi i Kontratës	Furnizim, Shërbim, Punë.
1	Furnizimi me papuqe frenuese	Furnizim
2	Furnizimi me filtra për lokomotiva	Furnizim
3	Furnizimi dhe riparimi I pajsijeve dhe pjesëve rezervë të MML	Furnizim/sherbim/pune
4	Atestimi i vinqit 10 t	Sherbim
5	Ndërrimi i rrotave në lokomotivën 010	Sherbim
6	Furnizimi me pjesë rezervë për vagonë të udhëtarëve	Furnizim
7	Furnizimi dhe instalimi i nxemjes në objekte	Furnizim/Sherbim
8	Furnizimi me pjese për torno	Furnizim
9	Furnizimi me pompë për shpërndarjen e naftës	Furnizim
10	Furnizimi,Instalim I Softuerit për Vajtje-Ardhje	Furnizim/Sherbim
11	Furnizimi me Veturë për nevoja të kompanis	Furnizim

X. QASJET PËR ARRITJEN E OBJEKTIVAVE DHE ZBATIMI I TYRE

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

Në shërbimin e transportit të mallrave do të orientohemi drejt ruajtjes se klientëve të rregullt (dhe të shtojmë shërbimet sipas nevojave të tyre). Pastaj depërtimin në drejtim për hulumtimin e klientëve potencialë si dhe rritjen e klientëve të rinj.
Në shërbimin e transportit të udhëtarëve do t'i përdorim *saktësinë* ku do të orientohemi drejt klientëve të rregullt, *ofertat dhe benificionet* në drejtim të shtimit të klientëve.

Në shërbimin e mirëmbajtjes së mjeteve lëvizëse do ta përdorim *shtimin e shërbimeve* të cilat do të orientohen në zbrazëtirat e identifikuara që kemi në treg dhe kthimin e prestigjit që kemi pasur dikur sidomos te gdhendja e rrotave.
Ndërsa, sa i përket realizimit të objektivave tjera që janë cekur më lart qasja jonë do jetë e fokusuar në:

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

Ndërsa në mënyrë që të përmirësojmë dhe zhvillojmë imazhin e kompanisë sonë, ne kemi planifikuar që edhe gjatë vitit 2020 të mbajmë një rol aktiv në promovimin e shërbimeve.

XI. MEKANIZMAT PËRCJELLËS TË PLANIT

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

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

XII. DETYRIMET KARSHI KONSUMATORËVE DHE PUBLIKUT

Gjatë vitit 2022, sikurse edhe viteve të kaluara, do të fokusohemi që të vazhdojmë në plotësimin e detyrimeve karshi klientëve tanë. Duke marrë parasysh kategoritë e ndryshme të konsumatorëve tanë dhe meqenëse shërbimet tona i drejtohen më shumë se një tregu, ne i kemi ndërlidhur disa detyrime bazë që mendojmë t'i mbajmë drejt secilës kategori të konsumatorëve të cilat janë:

- Transparenca;
- Korrektësia dhe
- Trajtimi jo diskriminues.

Sikur në ofrimin e shërbimeve të transportit të mallrave apo udhëtarëve, ne mendojmë që gjatë këtij viti të zhvillojmë edhe më shumë angazhimet tona drejt këtyre detyrimeve, në mënyrë që konsumatorët tanë të jenë të kënaqur me raportin me ne si partner i tyre.

Ndërsa, sa i përket detyrimeve tona karshi udhëtarëve gjatë vitit 2022, 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.
hi, gjegjësisht publiku gjatë vitit të kaluar.