NDËRMARRJA PUBLIKE OPERIMI ME TRENA HEKURUDHAT E KOSOVËS – TRAINKOS SH. A.

Salih Puçolli p.n.
Fushë Kosovë 12000
www.trainkos.com

PLANI AFATMESËM STRATEGJIK 2025-2027



Fushë Kosovë
Tetor 2024

Përmbajtja

Faqe

1. **HYRJE 3**

2. **ANALIZA E KAPACITETEVE TEKNIKE..... 7**

3. **SWOT ANALIZA 9**

4. **BURIMET FINANCIARE PËR INVESTIME KAPITALE 10**

5. **VËNJA NË JETË E PLANIT TË VEPRIMIT..... 11**

6. **MIRËMBAJTJA E MJETEVE LËVIZËSE 28**

7. **PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE E OBJEKTIVAVE TË PLANIT STRATEGJIK AFATMESËM 28**

1. HYRJE

1.1. Planifikimi i Veprimtarisë

Misioni dhe Vizioni :

Misioni është: *"Gatishmëri e përhershme në plotësimin e kërkesave të klientëve dhe shfrytëzuesve tjerë të shërbimeve duke aplikuar teknologji të standardizuara me punonjës të trajnuar dhe të motivuar."*
Vizioni është *që :"Hekurudhat e Kosovës HK-Trainkos Sh.A., kompani e orientuar kah tregu që do të ofrojë shërbime të transportit të mallrave dhe udhëtarëve në mënyrë konkurruese, të sigurt, ekonomike dhe miqësore me mjedisin."*

Ndërmarrjet si Trainkos.Sh.A që janë të orientuara drejt plotësimit të standardeve të shërbimit zakonisht vlerësojnë nevojën për planifikim strategjik si një mjet për të përmirësuar veprimtarinë e tyre në treg. Në sektorët e transportit të udhëtarëve dhe mallrave, njëkohësisht edhe të mirëmbajtjes së mjeteve lëvizëse kjo nevojë për planifikim strategjik është shumë e rëndësishme për shkak të zhvillimeve të shpeshta si në infrastrukturë dhe teknologji, konkurencë, kërkesave të klientëve.

1.2. Analiza e Mjedisit të Brendshëm

Qeveria është pronare me aksione 100% e TRAINKOS-it, konkretisht: Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës dhe Transportit (MMPHI) për krijimin dhe zbatimin e politikave për transportin hekurudhorë dhe Ministria e Ekonomisë (ME) si entitet përgjegjës dhe monitorues për kompanitë publike në emër të Qeverisë.

Plani strategjik afatmesëm ka për qëllim të përcaktoj strategjinë afatmesme të ndërmarrjes publike Operimi me trena i Hekurudhave të Kosovës "Trainkos.Sh.A" në sinkron me planifikimet afatmesme dhe afatgjata të Qeverisë së Republikës së Kosovës.

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

Fillimisht përveç reformave në sektor dhe investimi në Linjat ekzistuese hekurudhore të vazhdohet me Linjat tjera të reja të identifikuara me "Strategjinë Sektoriale dhe Transportin Multimodal 2015 – 2025 dhe Plani i veprimit 5 vjeçar".
Viti 2019 do të mbahet në mend me fillimin e projektit që me mbështetjen konkrete të BE-së, BERZh-it, BEI-së dhe mekanizmave tjerë që ka krijuar BE-ja të jetësohet modernizimi i linjave hekurudhore në territorin e Kosovës (333.149 km). Ky fillim i mbarë me gjithë vonesat në realizim krijon bazën e planifikimeve afatmesme strategjike për TRAINKOS-in. Projekti

madhorë “Rehabilitimi i Linjës së X-të hekurudhore” Hani i Elezit – Leshak është hap përpara në procesin e plotësimit të parakushteve të përcaktuara me “Librin e bardhë” të publikuar për zbatim nga BE-ja në mars 2011, për shtetet e Evropës, duke u përfshirë edhe Evropa Jug – Lindore. Me këtë synohet krijimi i një zone të mirëfilltë të transportit të përbashkët Evropian duke i eliminuar të gjitha pengesat e mbetura nacionale për të lehtësuar integrimin dhe operimin funksional të transportit hekurudhorë multimodal dhe intermodal.

TRAINKOS Sh.A. që nga ndarja e Hekurudhave të Kosovës (Shtator 2011) vazhdon të bartë pasojat e mungesës së një Plani Strategjik Afatmesëm. BE dhe njësitë e krijuara nga BE-ja këmbëngulë të mbështetë sektorin hekurudhorë në Kosovë që të zhvillohet paralelisht me shtetet tjera në Ballkan, TRAINKOS-i nuk mundet vetëm me iniciativa vetanake të e realizojë këtë, mbështetja nga institucionet shtetërore është e domosdoshme. Procedimi i realizimit të projektit sipas planifikimeve Qeveritare në Rehabilitimin e Linjës Lindje – Perëndim do të krijon parakushte për shtrirjen e rrjetit hekurudhorë në pjesën kah kalon ky rrjet dhe plotësojë parakushtet për Linjat e reja që janë paraparë me planifikimet strategjike të Qeverisë së Republikës së Kosovës. Rëndësi të veçantë ka vazhdimi i Linjës hekurudhore nga Gjakova për Shqipëri, realizimi i kësaj linje do të mundëson edhe qasjen në Portet e Shqipërisë. Kjo do mundësojë që të avancojë qarkullimin e udhëtarëve e mallrave me tren jo vetëm për Republikën e Kosovës por edhe shtetet tjera në kontinent nga Portet gjeografikisht strategjike të Shqipërisë. Në planifikimet afatgjata janë të përfshira edhe ndërtimet e linjave hekurudhore në regjionin e Prizrenit dhe Gjilanit. Qeveria e Kosovës ka përgatitë për zbatim “Listën Prioritare të Projekteve në Sektorin e Transportit”, lista më poshtë përfshin projektet hekurudhore.

Nr.	Projektet	Kostot e vlerësuara (€)	Grupi
1.	Rehabilitimi i përgjithshëm i Linjës së 10-të Hekurudhore (Kufiri me Serbinë – Leshak - Fushë Kosovën - Hani i Elezit - Kufiri me Maqedoninë Veriore)	208,400,000.00	Grupi 1a
2.	Rehabilitimi i përgjithshëm i linjës hekurudhore lindore (Kufiri me Serbinë – Podujevë - Fushë Kosovë)	67,300,000.00	Grupi 1a
3.	Ndërtimi dhe modernizimi i linjës hekurudhore Prishtinë - Fushë Kosovë – Aeroporti i Prishtinës “Adem Jashari”	40,200,000.00	Grupi 1b
4.	Ndërtimi i linjës së re hekurudhore Prizren (Kosovë) - kufiri me Shqipërinë - Durrës (Shqipëri)	40,200,000.00	Grupi 2b
5.	Rehabilitimi i përgjithshëm i linjës hekurudhore perëndimore (Fushë Kosovë – Klinë - Pejë)	125,800,000.00	Grupi 1a
6.	Rehabilitimi i përgjithshëm e linjës hekurudhore jug / perëndim (Klinë – Prizren)	91,200,000.00	Grupi 1a
7.	Ndërtimi i linjës së re hekurudhore Ferizaj (Kosovë) - Gjilan (Kosovë) – Kufiri me Serbinë - Bujanovc (Serbi)	184,000,000.00	Grupi 2c
8.	Ndërtimi i linjës së re hekurudhore Kramovik – Gjakovë	62,700,000.00	Grupi 2c

Tabela 1. Lista Prioritare e Projekteve në Sektorin e Transportit, dokument zyrtarë – MF (Ministria e Financave). *Kjo listë ka pësuar ndryshime dhe është duke u përditësuar nga Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës.*

Ndërmarrja nuk gëzon imazh të kënaqshëm në sektorët në të cilët operon kryesisht për shkak të ngecjes në zhvillim, prandaj është e përkushtuar për zhvillimin dhe investimet në sektorin hekurudhor për të përmbushur qëllimet e saj në këtë drejtim. Këto parime udhëheqëse tregojnë angazhimin dhe përpjekjet e ndërmarrjes për të avancuar projekte të rëndësishme dhe për të adresuar sfidat e ndryshme që mund të dalin gjatë këtij procesi. Në treg të përgjithshëm të mallrave dhe të udhëtarëve pjesëmarrja e Trainkos është vetëm një fraksion, gjë që len për të dëshiruar. Kosto e operimit është e lartë për arsye të operimit me mjete të vjetërsuara e që nuk janë kosto efektive, qasjes së shtrenjtë në binarë etj. Element tjetër me rëndësi është që nuk kemi shpërndarje të kënaqshme në tërë territorin e Kosovës.

Në aspektin financiar ndërmarrja nuk ka stabilitet të qëndrueshëm financiar, mbajtja gjallë e veprimtarisë në kushte të tilla dhe në mungesë fondesh është sfidë në vete.

Në Operim aktualisht mjetet e operimit janë të mangëta qoftë për të mbajt këtë nivel të veprimtarisë prandaj edhe kapaciteti i operimit nuk është i madh, fuqia punëtore me një moshë mesatare të shtyrë, njohuritë teknike si në operim ashtu edhe në mirëmbajtje të mjeteve lëvizëse përbëjnë problematike që po ashtu kërkon investim.

Ndërmarrja nuk e ka shfrytëzuar asnjëherë avantazhin konkurrues si kompani publike kjo për arsye të mos qenurit asnjëherë në prioritetet e investimeve për zhvillimin ekonomik të vendit. Përkundrazi jo vetëm që me veprime nuk është shprehur asnjëherë por edhe ato pak mjete që janë ndarë për hekurudhat kanë pësuar ulje apo ndërprerje në vazhdimësi. Ndër sfidat dhe kufizimet potenciale që ndërmarrja është ballafaquar në treg është ligji i prokurimit apo lënia e Trainkos jashtë listës së kompanive të cilat për shkak të veprimtarisë shumë specifike kanë të drejtë të furnizohen pa procedura të prokurimit. Marrë parasysh që ndërmarrja ka një veprimtari specifike dhe për arsye se në vendin tonë nuk ka kompani serioze të cilat merren me mallrat e shërbimet për hekurudha ka rezultuar me dështimin e dhjetëra tenderëve për furnizime me mallra apo shërbime .Mungesa e ofertës për mallra dhe shërbime hekurudhore në vendin tonë ka krijuar edhe pasojat e penalizmit të ndërmarrjes me ndërprerje apo ulje të mbështetjes financiare për Trainkos pa fajin kësaj të fundit.

1.3 Analiza e Mjedisit të Jashtëm

Një pengesë kryesore është mungesa e përkushtimit dhe mbështetjes financiare për zhvillim dhe investime nga faktori vendor. Për të adresuar këtë pengesë, është e nevojshme që ndërmarrja të përfshijë përgjegjësit nga institucionet qeveritare në nivelin e lartë për të gjetur një zgjidhje për këtë çështje.

Transporti i udhëtarëve definohet me politikat shtetërore për trenat në qarkullim dhe mbështetja e këtyre trenave me Marrëveshjen OShP (Obligimi i Shërbimeve Publike). Transporti i mallrave përveç kapaciteteve në transport brenda vendit varet kryesisht në qasjen e rrjetit hekurudhorë në Kanalet hekurudhore të Evropës dhe Portet detare. Lidhja me Kanalin e X-të hekurudhorë që kalon ka Maqedonia Veriore dhe Serbia mund të shfrytëzohet vetëm ka Maqedonia Veriore pasi që nga viti 2008 nuk ka qarkullim ka pjesa Veriore e shtetit – Leshaku.

Me këtë aktualisht krijohet kosto shtesë dhe probleme organizative për shkak të qasjes tërthor nëpër shtetin serb (ka Maqedonia Veriore). Problemet e transportit me hekurudhë deri në Portin e Selanikut vazhdojmë për shkak të politikave dhe shprehisë së fituar nga hekurudhat greke. Klientët potencial nga Porti i Selanikut kanë gjet zgjidhje në forma tjera të transportit (sidomos kontejnerëve) dhe kthimi i tyre është sfidë në vete. Kërkohet angazhim plotësues për të i kthyer mbrapa transportin nga ky Port, kryesisht kur destinacioni final është në territorin e Kosovës.

Realizimi i lidhjes hekurudhore Kosovë – Shqipëri do të jetësojë mundësi të reja si promovimi i turizmit dhe tregtisë, forcimi i lidhjeve ekonomike me Shqipërinë dhe rajonin, të anashkalohen problemet me portin e Selanikut duke e zëvendësuar me portin e Durrësit e sidomos presim të shfrytëzohet edhe shpejtësia e realizimit të transportit në kohë nga Durrësi për në vendin tonë e tutje edhe për tranzit në vendet fqinje. Porti i Durrësit do të mund të konkurrojë edhe portin e Tivarit në veçanti për peshën maksimale të lejuar për tren.

Kontaktet e rregullta nga vitet paraprake me partnerët regjional duhet të krijojnë parakushte për gjetjen e formave të shtimit të vëllimit të transportit, kjo kryesisht me ata të Republikës së Maqedonisë Veriore që kanë qenë të përkushtuar dhe bashkëpunues në krijimin e mundësive për të rritur transportin.

Mbështetja e sektorit hekurudhorë nga BE-ja përmes mekanizmave të krijuar dhe raporteve të South East Transport Observator (SEETO, Mbikëqyrësi (Monitoruesi) 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 në veçanti kanë një qasje të avancuar dhe moderne kurse përgatitja e propozimeve strategjike për transportin e mallrave ka krijuar një bazë dhe do të kryhet me një proces të radhës nëse e kemi parasysh gjendjen aktuale politike dhe kompleksitetin e këtij lloji të shërbimit.

Transporti i xehes, lëndës finale dhe thëngjillit për NewCo Ferronikeli nga eksporti, importi dhe transporti minierë – punëtori në Drenas ka një oscilim që po përcillet me vite, kjo nëse e kemi parasysh problemet me të cilat është ballafaquar kjo kompani pas ndërrimit të pronësisë si, lëvizjeve të çmimeve të lëndës së parë, lëvizjeve të çmimit të energjisë elektrike etj. Mosrealizimi i transportit sipas parashikimeve krijon probleme në afarizmin e TRAINKOS-it dhe planifikimeve afatmesme. Segmentimi / ndarja e këtij biznesi me kompaninë konkurruese (momentalisht vetëm vendorë) e shton brengën e afarizmit të TRAINKOS-it.

Zbatimi i Marrëveshjes së OShP-së 2023 – 2027 është në vitin e dytë të zbatimit me problemet e krijuara që nga fillimi. Për këtë nevojitet një qasje serioze dhe gjetje të formave për të dalë nga gjendja aktuale. Zbatimi i Marrëveshjes së OShP-së 2023 - 2027 është sfidë në vete, që nga fillimi i zbatimit të kësaj Marrëveshje në vitin 2018.

Nuk është punuar në rritjen e shumës së mjeteve që ndërmarrja merr sipas marrëveshjes për kompensimin e shërbimeve publike 2023-2027, si dhe dhënia e një marzhe të fitimit ndërmarrjes Trainkos.Sh.a për shërbimet e kryera, ashtu siç e parashihet me ligjin për hekurudhat e Kosovës dhe “Kodi i Etikës dhe Qeverisjes Korporative për Ndërmarrjet Publike” për pagesën e mjeteve dhe fitimit paraprakisht.

Planifikimet kryesore për të hyrat e Ndërmarrjes për vitin 2025 -2027 nga transporti i udhëtarëve janë të bazuara në Marrëveshjen e OShP-së 2024 – 2027, konkretisht në kodet përkatëse buxhetore:

1. Ministria e Mjedisit, Planifikimit hapësinorë dhe Infrastrukturës – 1,300,000.00€
2. Ministria e Ekonomisë – 610,275.00€.

Në analizën e konkurrencës në sektorin e transportit të udhëtarëve dhe mallrave për ndërmarrjen Trainkos Sh.A mund të përfshijë disa elemente kyçe:

Konkurrentët e drejtpërdrejtë: Ndërmarrja hekurudhore – Railtrans L.L.C. është operator i licencuar për transportin e mallrave me hekurudhë që ofron shërbime të ngjashme si Trainkos Sh.A. njëkohësisht edhe me Konkurrentët tjerë të drejtpërdrejtë si kompani vendore apo ndërkombëtare për operim me trena të mallrave apo udhëtarëve, pasi që me ligj operatorë të tjerë vendorë dhe të jashtëm që mund të licencohen dhe të operojnë në territorin e Republikës së Kosovës. Gjithashtu edhe operatorë të tjerë të transportit si autobusët apo linjat ajrore, që ofrojnë alternativa për udhëtarët dhe transportuesit rrugorë të mallrave.

Konkurrent të tjerë janë të shumtë pasi që sektori i transportit rrugor të mallrave është mjaft i zhvilluar në raport me Hekurudhën.

Cilësia dhe shërbimet: Në Vlerësimin e cilësisë dhe shërbimeve të ofruara nga Trainkos Sh.A në transportin e udhëtarëve në krahasim me konkurrentët, qëndron mirë me kushtet e udhëtimit, sigurinë, komfortin, dhe çmimet ndërsa nuk qëndron mirë me shpejtësinë komerciale në kuptimin që trenat nuk qarkullojnë shpejt për shkak të kufizimeve të rrjetit hekurudhorë si dhe mjetet lëvizëse nuk janë moderne. Ndërmarrja nuk ka qenë në gjendje për të përcjellë ritmin e rritjes së sektorit të transportit në hap me evolucionin teknologjik.

Strategjitë dhe inovacionet e konkurrentëve: Strategjitë dhe inovacionet e përdorura nga konkurrentët e Trainkos Sh.A në fushën e transportit të udhëtarëve dhe mallrave janë të mëdha duke u nisur nga fleksibiliteti. Në radhë të parë duhet përmend investimet në infrastrukturën rrugore dhe ajrore, teknologji të reja që përdoren nga konkurrentët në transportin rrugorë dhe ajror, linjat e shpeshta urbane dhe ndër urbane.

E fundit por jo nga rëndësia duhet përmendur edhe mundësinë që shtete jo miqësore me vendin tonë krejtësisht në mënyrë legale mund të regjistrohen dhe licencohen si operatorë në tregun e lirë hekurudhore dhe të operojnë duke mbuluar zbrazëtirën e lënë nga Trainkos.Sh.a dhe për shkak të mungesës së kompetencës së organeve vendimmarrëse dhe neglizhencës së tyre me dekada për këtë sektor të rëndësishëm për zhvillimin ekonomik, për sigurinë e vendit.

2. 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 ndërmarrjes 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 me të cilat jemi duke operuar gjatë vitit 2024 janë të pasqyruar në vijim:

- Gjendja e mjeteve lëvizëse në transport të udhëtarëve

Lokomotivat	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 2640 005	Në operim	1984
Lokomotiva 2620 016	Në operim	1981

Treni Motorik	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
58 00 004	Jashtë operimi	1987
58 00 001	Jashtë operimi	1987
58 00 002	Jashtë operimi	1987
58 00 003	Jashtë operimi	1987

Vagonët	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Vagoni nr. 50 00 84 35 022-1	Në operim -Duhet të bëhet riparimi i mesëm	1966-75
Vagoni nr. 50 00 23 35 023-4	Është dërguar për riparim të mesëm	1966-75
Vagoni nr. 50 00 23 35 024-2	Është dërguar për riparim të mesëm	1966-75
Vagoni nr. 50 00 23 35 025-9	Jashtë operimi -Duhet të bëhet riparimi i mesëm	1966-75
Vagoni nr. 50 00 2235 026-7	Në operim -Duhet të bëhet riparimi i mesëm	1966-75
Vagoni nr. 50 00 8435 027-0	Është dërguar për riparim të mesëm	1966-75
Vagoni nr. 50 00 84 35 028-8	Është dërguar për riparim të mesëm	1966-75
Vagoni nr. 50 00 84 35 029-9	Në operim -Duhet të bëhet riparimi i mesëm	1966-75
Vagoni nr. 50 00 23 35 030-9	Është dërguar për riparim të mesëm	1966-75
Vagoni nr. 50 00 3135 031-6	Në operim -Duhet të bëhet riparimi i mesëm	1966-75

- Gjendja e mjeteve lëvizëse në transport të mallrave

Tabela 1. Lokomotivat për transportin e mallrave

Mjeti tërheqës	Destinimi	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 2640 007	Transport i mallrave	Në Operim	1966
Lokomotiva 2640 008	Transport i mallrave	Në Operim	1966
Lokomotiva 2760 009	Transport i mallrave	Në Operim	2005
Lokomotiva 2640 010	Transport i mallrave	Jashtë operimi	2010 Rifabrikim

Tabela 2. Lokomotiva manovruese

Lokomotivat	Përdoret në	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 2760 001	Manovrim	Në operim	2008
Lokomotiva 2760 002	Manovrim	Jashtë operimi	2009

Tabela 3. Vagonët e mallrave të NewCo Ferronikeli

Vagonët	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
24 vagonë të serisë "Fals"	Në operim	Vitet e '80

Në tabelat më lartë janë prezantuar Mjetet Lëvizëse Tërheqëse dhe të Tërhequra (*Lokomotivat, Lokomotivat Manovruese, Trenat Motorikë dhe Vagonët për Transport të Udhëtarëve*) të cilët ne i kemi në operim dhe jashtë operimit të dedikuara për transportin e udhëtarëve dhe atë të mallrave.

3. SWOT ANALIZA

Përparësitë	**Dobësitë**
Ndërmarrje në pronësi shtetërore e përfshirë në projektet zhvillimore të shtetit sipas Strategjive përkatëse; Traditë dhe përvojë në transportin hekurudhor; Staf të trajnuar dhe të përgatitur për transportin hekurudhor si industri specifike që është; Pjesëmarrëse në zhvillimet e pasluftës dhe reformimin e sektorit hekurudhor; Mundësi të zhvillimit të modeleve të ndryshme për transport të mallrave dhe udhëtarëve sipas licencës ekzistuese; Kapacitete për shfrytëzimin e binarëve të linjave të hapura dhe atyre industriale në pjesën më të madhe të minierave në Kosovë; Kapaciteti për transportimin e sasive të mëdha transporti; Kapacitet për transportimin e dërgesave të veçanta dhe mallrave të rrezikshëm që nuk ka mundësi të transportohen me mjete tjera transportuese; Avantazhe të shumta si: Siguri, komoditet dhe saktësi për transportin e udhëtarëve, avantazhe ekologjike të transportit hekurudhor krahasuar me mjetet e transportit rrugor, zhvillimi ekonomik, reduktimi i trafikut, kostot me te ulëta, kapacitete me ta larta etj.	Mungesa e mjeteve financiare për krijimin dhe zhvillimin e ekspertëve që bartin barrën e reformimit të ndërmarrjes; Gjendja jo e mirë e mjeteve lëvizëse për shkak të vjetërsisë; Mungesa e një plani qeveritar për investim në mjete lëvizëse sipas nevojave; Mosha e vjetër e punëtorëve dhe pamundësia e ripërtëritjes së stafit me kualifikime adekuate për sektorin hekurudhor; Pamundësia e krijimit të mekanizmave kompetente për trajnimet periodike dhe profesionale me qëllim të përcjelljes së dijes dhe reformave në sektor dhe Ngecje në reformimin e punëtorive dhe stafit të mirëmbajtjes se mjeteve lëvizëse për të qenë në hap me kohën dhe mundësive për t'u licencuar sipas parakushteve të ERA-s dhe Pengesat dhe kufizimet e politikave dhe procedurave të prokurimit që mund të ndikojnë në aftësinë e ndërmarrjes për të siguruar furnizime të nevojshme dhe për të zhvilluar projekte të reja.
Mundësitë	**Rreziqet**
Aset shtetëror dhe përfshirja në planet strategjike në zhvillimin ekonomik dhe industrial të vendit; Alternativë e parë në transportin e mineraleve, thëngjillit dhe mallrave tjera me pesha të rënda; Operator i vetëm funksional që mund të anëtarësohet në institucione dhe asociacione hekurudhore ndërkombëtare nga shteti i Kosovës; Potencial për transportin e mallrave dhe shërbimeve sipas modaliteteve të ndryshme të aplikueshme në kohën e tanishme; Ofrimi i shërbimeve për klientët e transportit të mallrave nga definicioni fillestar deri tek destinacioni i fundit. Marrëveshje me operatorët tjerë jashtë vendit për të krijuar mundësitë e shfrytëzimit të tregut jashtë vendit me interes të përbashkët.	Humbja e tregut dhe kredibilitetit si rezultat i ngecjeve dhe jo seriozitetit në zbatimin e projekteve në modernizimin e linjave ekzistuese hekurudhore në vend; Marrja e licencës dhe fillimi i operimit me trena të operatorit privat hekurudhor; Mangësitë në Ligjin për Hekurudhat dhe mungesa e legjislacionit sekondar që duhet ta avanconte transportin hekurudhor në vend; Mos anëtarësimi në asociacione dhe institucione relevante ndërkombëtare dhe mungesa e Kodit Hekurudhor; Mundësitë e transporteve konkurruese për të qenë fleksibil në aspektin e shpejtësisë, dërgesës, çmimit, etj. Kostoja e lartë e investimeve në mjetet lëvizëse që kërkon angazhim dhe kujdes të veçantë dhe Vazhdimësia e mungesës së mbështetjes financiare për zhvillimin e infrastrukturës dhe investimet në mjete të reja lëvizëse.

4. Burimet Financiare për Investime Kapitale

Burimet e financimit për kompanitë publike rrjedhin nga planifikimet strategjike afatgjata dhe afatmesme për sektorin përkatës që zbërthehet apo konkretizohet me Kornizën Afatmesme të shpenzimeve (KASh) dhe buxhetin vjetorë të ndarë nga Buxheti i Kosovës. Qeveria e Kosovës në Draft dokumentin e miratuar në vitin 2023 "Strategjia Kombëtare për Zhvillim 2030" potencon këto fjali për sektorin hekurudhorë *:" Rrjeti i transportit në Kosovë mbetet i kufizuar dhe duke ndikuar kështu në ofertën e Kosovës si destinacion për investime. Në veçanti, investimet e kufizuara në modernizimin dhe zgjerimin e transportit hekurudhor kanë bërë që ky modalitet i transportit të ngecë mbrapa krahasuar me ekonomitë e ngjashme. Mungesa e një sistemi të zhvilluar hekurudhor ka ndikim posaçërisht në transportin e mallrave duke rritur koston e tregtisë dhe duke e ekspozuar vendin ndaj efekteve negative mjedisore. Pavarësisht investimeve në transportin rrugor, integrimi në korridoret pan-evropiane të transportit mbetet nën nivelin e kënaqshëm. Përderisa ka pasur investime relativisht solide në përmirësimin e infrastrukturës së transportit rrugor dhe ajror, sistemi hekurudhor, i cili është veçanërisht i rëndësishëm për transportin e mallrave, ka ngelur tejet i vjetruar dhe me shtrirje të kufizuar të rrjetit hekurudhor".*

Dokumenti sektorial strategjik " Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multi Modal 2015 – 2025 dhe Plani i Veprimit 5 vjeçar" precizon shumë pak investimet në sektorin hekurudhorë. Në formë të përgjithësuar përshkruhet modernizmi i Linjave Hekurudhore, kurse operimi dhe reforma legjislative len hapësirë për të kuptuar mangësitë në planifikime serioze për sektorin hekurudhorë për periudhën përkatëse.

Planifikimet Qeveritare për operimin me trena fillimisht nuk i përdorin mekanizmat e domosdoshëm për zhvillimin e pasurive apo aseteve që disponojnë (kompanitë publike) por në vazhdim të dokumentit citohet:

TRAINKOS-i në të ardhmen duhet të ndërmerr masa për qasje në tregjet për projektimin, prodhimin dhe komercializimin e shërbimeve të reja të transportit si për udhëtarë ashtu edhe për mallra, dhe kjo;

- *Për udhëtarë shërbime të reja duke shfrytëzuar vagonë modern të cilët duhet të përgatiten dhe të jenë të gatshëm për të hyrë në funksion menjëherë pas renovimit të infrastrukturës hekurudhore... dhe*
- *Për bartje të ngarkesave (mallrave v.j.) TRAINKOS-i duhet të krijojë shërbime të reja në baza komerciale...*

Planifikimet e financimit të shpenzimeve të aprovuara për të gjitha Agjencionet shpenzuese Qeveritare fillojnë me KASh-in, KASh-i 2024 – 2026 nuk ka përfshi zbatimin e strategjive të aprovuara për tërë sektorin hekurudhorë. Përjashtim bënë buxhetimi i projektit dhe marrëveshjet e financimit plotësues për financimin e të gjitha fazave të punimeve për

"Modernizimin e Linjës së 10-të hekurudhore". Për TRAINKOS-in për shpenzime kapitale është buxhetuar një shumë minimale prej 489,275.00€. Në investime kapitale janë përfshirë kryesisht riparime dhe furnizime me pjesë që janë larg investimeve domethënëse kapitale.

Për investime kapitale të nevojave të TRAINKOS-it si ndërmarrje publike në pronësi të Qeverisë duhet të përkujdesen Ministritë përkatëse. Në mungesë të kësaj përkujdesje TRAINKOS-i për planifikime strategjike afatmesme ka marrë iniciativa për të përpiluar Planin Afatmesëm Strategjik 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.

5. VËNJA NË JETË E PLANIT TË VEPRIMIT

6.1. Parashikimi

Parashikimi i trafikut hekurudhor gjatë viteve të ardhshme për secilën pjesë të rrjetit është pjesë e planit të menaxhimit të aseteve për këtë studim dhe përmban bazën e planifikimit të nevojave për mjete lëvizëse. Me këtë planifikimet e trafikut të trenave për transportin e udhëtarëve dhe mallrave janë të analizuar dhe të parashikuar njëtrajtshëm me planifikimet për furnizim me mjete lëvizëse duke pasur parasysh gjendjen e përgjithshme financiare të ndërmarrjes, si dhe pamundësitë e saj për të investuar në mjete lëvizëse hekurudhore, të cilat janë tejet të vjetruara dhe të pakta në numër ku edhe paraqiten nevojat imediate për mbështetje financiare të HK-Trainkos Sh.A, duke filluar nga viti 2024, të domosdoshme në investime kapitale, përkatësisht në investime në mjete lëvizëse hekurudhore.



Figura 1: Pasqyra e procesit të parashikimit

Për të krijuar një plan afatmesëm strategjik duhet të e dimë se si rrjeti do të përdoret në të ardhmen.

6.2. Skenarët e mundshëm për transportin hekurudhorë

Skenarët e mundshëm ndikohen nga ajo se si do të zhvillohet dhe shfrytëzohet rrjeti hekurudhorë, konkretisht:

- Cilat linja do të jenë në funksion gjatë periudhës afatmesme e tutje;
- Planet e rehabilitimit të këtyre linjave;
- Çfarë lloji i shërbimit të trenave do të ishte i përshtatshëm (i duhuri) për rrjetin hekurudhorë që do të shfrytëzohet.

- Mundësitë e Implementimit të sistemeve të avancuara për menaxhimin e linjave hekurudhore dhe trajnimin e stafit për rritjen e efikasitetit dhe sigurisë.
- Analiza e Tregut, duke ndihmuar në identifikimin e mundësive dhe sfidave.

Skenarët përdoren për të parashikuar:

- Sa udhëtarë do të përdorin trenin dhe
- Sa transport të mallrave me hekurudhë mund të realizohet.
- Sa do te jete konkurrent ne treg transporti hekurudhor

Aktualisht një pjesë e rrjetit hekurudhor të Kosovës është jashtë përdorimit. Vetëm Pejë - Fushë Kosovë - Prishtinë – Pejë përdoren për trafikun e udhëtarëve. Transporti i mallrave poashtu në këto linja por edhe në të tjerat kur merret konfirmimi për gjendjen dhe leja për shfrytëzim dhe kalueshmëri nga INFRAKOS-i.

Nevojat imediate për mbështetje financiare të HK-Trainkos Sh.A, duke filluar nga viti 2024, janë vlerësuar të domosdoshme në investime kapitale, përkatësisht në investime në mjete lëvizëse hekurudhore në shumën prej 25.000.000.00 euro.

Këto investime janë bazuar në objektivat e përcaktuara në transportin e udhëtarëve, të cilat gjithashtu janë edhe obligime që rrjedhin nga Marrëveshja për Obligimet e Shërbimeve të Publikut (OSHP) për periudhën 2023 – 2027, si dhe në nevojën për zgjerim të veprimtarisë në linja dhe itinerare të reja të transportit të udhëtarëve me hekurudhë. Prioritetet sektoriale ekzistuese apo të ato të rishikuara nga periudha e kaluar afatmesme si dhe prioritete të reja janë marrë për bazë për periudhën e ardhshme planifikuese për investime në mjetet tërheqëse në transportin e udhëtareve si zgjidhje e problemit me këto mjete.

Në bazë të analizës inxhinierike, janë vlerësuar tre (3) skenarë të mundshëm për investime në mjetet lëvizëse hekurudhore të HK-Trainkos Sh.A; skenari minimal, skenari mesatar dhe skenari maksimal.

1. **Skenari minimal – Furnizimi me katër (4) trena motorikë,** të cilët janë të nevojshëm për qarkullim për tetëmbëdhjetë (18) trena të ndarë në transport të udhëtarëve të paraparë në Marrëveshjen mbi qasjen në binarë 2024/2025.

2. **Skenari mesatar – Furnizimi me gjashtë (6) trena motorikë,** të cilët janë të nevojshëm për qarkullim për tridhjetegjashtë (36) trena të ndarë.

3. **Skenari maksimal – Furnizimi me tetë (8) trena motorikë,** të cilët janë të nevojshëm për qarkullim për pesëdhjetekatër (54) trena të ndarë.

Me kapacitet e parapara në tre skenarët më lart, arrihet të mbulohen edhe dy (2) trenat ekspres në linjën Prishtinë – Pejë – Prishtinë.

Në bazë të parashikimeve pritet që nga viti 2031 të fillojë elektrifikimi i hekurudhave dhe nga kjo kohë edhe NP Trainkos Sh,A duhet të fillojë kalimin nga mjetet lëvizëse me djegie të brendshëm në ato me burimin të energjisë elektrike apo trena të gjelbër.

Mjetet lëvizëse hekurudhore që disponojmë i përkasin viteve të '60-ta e 70-ta dhe janë të pakta në numër, posedojmë vetëm një (1) lokomotivë dhe shtatë (7) vagonë të udhëtarëve.
Me këto kapacitete mjetesh aktualisht mbahen në funksion gjashtë (6) trena (4201/4200,4401,4403 dhe 761/760) në relacionin Prishtinë – Pejë – Prishtinë.
Kërkesa mbështet në UDHËZUESIN PËR PËRGATITJEN E DEKLARATËS SË PRIORITETEVE TË QEVERISË 2024-2026, Ky proces synon që prioritetet kryesore të shqyrtohen që në fazën fillestare të përgatitjes në Kornizën Afatmesme të Shpenzimeve - KASH-it, dhe të mundësohet përkufizim i qartë i prioriteteve ekzistuese dhe atyre të reja që propozohen për përfshirje në KASH. Karakteristikë e prioriteteve strategjike të Qeverisë është se ndër nevojat, problemet, çështjet, kushtet dhe mundësitë e shumta të rëndësishme, por konkurruese të shtetit, i kushtohet vëmendja më e madhe, duke marr parasysh fondet në dispozicion.

Forma për propozimin e prioriteteve sektoriale dhe orientimet për zbatimin e tyre

Sektorët e politikave	**Organizata Buxhetore**
Transporti dhe komunikimet	Ministria e Mjedisit Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës; Ministria e Ekonomisë (Teknologjia e informimit dhe komunikimit); Autoriteti Rregullativ i Hekurudhave; Infrakos Sh.A..

Ministria/Institucioni/Ministria e Ekonomisë

Sektori/nën-sektori / Transporti i mallrave dhe udhëtarëve me hekurudhë dhe Infrastruktura hekurudhore

Prioritetet e propozuara të sektorit

Strategjia e Transportit Multimodal (STM) 2023 – 2030 e aprovuar nga Qeveria në janar 2023 e që është në ndërlidhje me Planin Kombëtar për Zhvillim në objektivat kryesore përfshinë:

1. Lidhja e transportit pa probleme;
2. Krijimin e një sistemi të sigurt të transportit – drejt vizionit zero dhe
3. Krijimin e transportit të mençur dhe digjital.

Përveç çështjeve tjera të precizuara në STM e që dokumentojnë nevojën për avancimin e proceseve për transportin me hekurudhë mund të shkëpusim edhe tekstin: "Për të shfrytëzuar sistemin ndërveprues hekurudhor është gjithashtu i nevojshëm edhe modernizimi i mjeteve lëvizëse. Që të ndodh kjo, do të zbatohet dhe fuqizohet kufizimi për mjetet lëvizëse që nuk janë në përputhje me kërkesat në mënyrë që të motivohen operatorët për të rinovuar mjete e tyre lëvizëse".

Në përputhshmëri me kërkesat që dalin nga sistemi i transportit multi modal STM dhe gjendjen e flotës së mjeteve lëvizëse, Trainkos-i për plotësimin e kritereve për periudhën 2025 – 2026 ka nevojë për:

1. Trena motorikë (dizel) 8 sete, kosto e përafërt e një seti të përdorura me revizion prej dymbëdhjetë vite është ≈ 2,700,000.00€, 8 x 2,700,000.00€ = 21,600,000.00€.
2. Lokomotivë për trena të shpejtë në transportin e udhëtarëve ≈3,400,000.00€ dhe Pjesë rezervë për trena motorikë dhe lokomotiva.

Totali i investimit të parashikuar 25,000,000.00 euro**.**

Drejtimet për zbatimin e prioriteteve

- Drejtimi kryesor për zbatimin e prioriteteve rrjedh nga shtylla e parë e Planit Kombëtar për Zhvillim – Zhvillimi i Qëndrueshëm Ekonomik si dhe nga njëri prej qëllimeve të kësaj shtylle: Infrastrukturë e cilësisë së lartë, e qëndrueshme dhe e integruar.
- VIZIONI për Strategjinë e Transportit Multimodal 2023 – 2030 është që të kemi sisteme transporti pa probleme, inteligjente, të sigurta dhe të qëndrueshme për të përmirësuar cilësinë e jetës dhe konkurrencën në ekonomi.

Nga kjo rrjedhin objektivat strategjike specifike si në vijim:

1. *Lidhje transporti pa probleme:*
   1.1 Infrastruktura e transportit që funksionon mirë e cila është e integruar në rrjetin TEN-T dhe mundëson ofrimin e shërbimeve të transportit multimodal dhe
   1.2 Transport me cilësi të lartë dhe efikas i mallrave dhe udhëtarëve.

2. *Një sistem transporti i sigurt – drejt vizionit zero:*
   2.1 Mjedis i sigurt transporti
   2.2 Sistemi i menaxhimit të sigurisë që funksionon mirë.

3. *Transporti i mençur dhe i qëndrueshëm*:
   3.1 Zgjidhje digjitale dhe shërbimet inovative në sektorin e transportit dhe
   3.2 Sistem transporti i qëndrueshëm dhe elastik.

Propozimet janë sipas politikave qeveritare të filluara në vitin 2009 me Strategjinë e Transportit Multimodal 2009 – 2025 si dhe sipas Strategjisë Sektoriale të miratuar së fundmi për Transportin Multimodal dhe Planit të Veprimit për periudhën 2023 – 2030:

Politikat ekzistuese janë avancuar me zhvillimet në transportin hekurudhor dhe kërkesat që dalin për shtetin tonë në përvetësimin dhe zbatimin e politikave të BE-së për gjashtë shtetet e Ballkanit Jug – Perëndimor. Kjo përmes nënshkrimit të marrëveshjeve, traktateve dhe planeve specifike për zhvillimin e sektorit. Specifikimi i nevojave për reforma në sektor bartet nga viti 2022 për vitet pasuese me vërejte dhe kërkesë për plotësim të detyrave të marra paraprakisht;

Politikat prioritare në zhvillimin e operimit me trena në dhe nga Kosova ndryshojnë varësisht nga gatishmëria e shtetit të Kosovës për t'i shtyrë proceset e reformimit të sektorit me insistimin dhe mbështetjen e BE-së.

Lidhja e prioriteteve me kornizën ekzistuese strategjike

Dokumentet strategjike që mbështetin politikën prioritare për zhvillimin e sektorit dhe transportit me hekurudhë janë: Plani Kombëtar për Zhvillim, Strategjia e Transporti Mulitmodal 2023 -2030, Programi Kombëtar për Zbatimin e MSA-së dhe Programi për Reforma në Ekonomi.

Problemet që duhet të adresohen me anë të politikës prioritare

Strategjia e Transportit Multimodal 2023 – 2030 ka për qëllim në Republikën e Kosovës të ketë mobilet të shtuar, ulje të kostos së transportit dhe ulje të emetimeve. Është një plan për të ndërtuar një Kosovë më të mirë, më të zgjuar dhe më të gjelbër.

Sistemi i transportit në vendin tonë aktualisht konsiderohet si jo i qëndrueshëm në krahasim me vendet e Bashkimit Evropian, andaj me anë të Strategjisë së Transportit Mulitmodal 2023 – 2030 do të trajtohen problemet si:

- Krijimin e politikave të qëndrueshme;
- Ngritja e kapaciteteve përmes reformave në menaxhim;
- Ngritja e sigurisë së transportit;
- Bashkëpunimi ndërkombëtar;
- Mjedis më të pastër duke shfrytëzuar mjete lëvizëse me emetim zero të gazrave dhe digjitalizimin në fushën e transportit (inovacioni dhe teknologjia).

Shembuj të prioriteteve për sektorë, duke përfshirë orientimet kryesore. Shënim: Shembujt e paraqitur nuk duhet të konsiderohen si të mirëqenë, por vetëm si udhëzim për formulimin e prioriteteve dhe drejtimeve për zbatimin e tyre.

Transporti dhe komunikimet

Për të arritur objektivat e përcaktuara është e nevojshme që transporti të bëhet më i qëndrueshëm. Tri shtylla për të e bërë këtë janë:

1. Zhvendosja/kalimi nga rruga në hekurudhë;
2. Menaxhimi i kërkesës për lëvizshmëri dhe promovimi i mënyrave të transportit të qëndrueshëm;
3. Promovimi i mjeteve lëvizëse më të pastra për të reduktuar në këtë mënyrë emetimet e flotës së mjeteve lëvizëse.

Mbështetje për industrinë dhe bizneset

Koncepti i zhvillimit të transportit hekurudhor si pjesë përbërëse e "Transportit Multimodal" zbatohet si për transportin e mallrave ashtu edhe atë të udhëtarëve, për të dyja rastet mund të nxitet nga tendenca në rritje drejt digjitalizimit. Multimodaliteti përfiton nga pikat e forta të mënyrave të ndryshme si:

- Komoditeti;
- Shpejtësia;
- Kostoja;
- Kapacitet i lartë;
- Besueshmëria;
- Para shikueshmëria;
- Sigurimi i legjislacionit adekuat sipas standardeve dhe Direktivave Evropiane duke përmirësuar legjislacionin në fuqi dhe aprovimin e legjislacionit të domosdoshëm sipas kërkesave.

Metodologjia për përcaktimin e prioriteteve

Në këtë drejtim, prioritetet sektoriale duhet të reflektojnë qëllimet strategjike të PKZH-së ose objektivat strategjike në strategjitë sektoriale, duke marr parasysh maturitetin e zbatimit të tyre gjatë periudhës së ardhshme afatmesme. Duhet të kemi parasysh të mënjanohen prioritetet të cilat nuk kanë maturitet dhe nuk ka mundësi të financohen për tri vitet e ardhshme.

Propozimet për prioritet sektoriale duhet të përmbajnë informatat në vijim:

- Sektori për të cilin propozohet politika prioritare
- Prioritetet e propozuara të sektorit
- Drejtimet për zbatimin e prioriteteve
- A është kjo një politikë e re prioritare apo ndryshim i politikave ekzistuese?
- Lidhja e prioriteteve me kornizën ekzistuese strategjike?
- Problemet që duhet të adresohen me anë të politikës prioritare
- Gjendja aktuale në kuadër të sektorit duke identifikuar sfidat kryesore si dhe veprimet që janë ndërmarrë për adresimin e tyre.

Gjatë, propozimit të prioriteteve sektoriale ministritë mund të propozojnë deri 3 prioritete për sektorë, të shoqëruara me orientimet përkatëse për zbatimin e tyre.

Prioritetet sektoriale mund të jenë ekzistuese ose të rishikuara nga periudha e kaluar afatmesme si dhe prioritete të reja për tu përfshirë në periudhën e ardhshme planifikuese.

Orientimet për zbatimin e prioriteteve janë veprime konkrete për zbatimin e prioriteteve sektoriale, dhe mund të nxjerrën nga masat strategjike të (draft) Planit Kombëtar për Zhvillim ose objektivat specifike të strategjive sektoriale.

Shërbimi i vazhdueshëm i trenave të stilit modern të BE-së mund të funksionojë mirë sipas skenarit maksimal, skenar të cilën e synojmë

- Shërbim me interval prej 120 minutash minimum në pjesën tjetër të linjave të Pejës, Leshakut dhe Hanit të Elezit;
- Shërbim me interval prej 60 minutash të lidhjes së Drenasit, Ferizajt dhe Mitrovicës me Fushë Kosovën dhe Prishtinën.

Në bazë të planit 10-vjecar dhe në bazë të parashikimeve të zhvillimit të trafikut, skenari i mesëm është propozuar si opsion për zhvillimin e transportit dhe të shfrytëzimit të kapaciteteve të infrastrukturës.

Hapi i parë i analizimit është fokusuar te përdorimi dhe shfrytëzimi i kapaciteteve hekurudhore në periudhën e paraluftës, kur sistemi hekurudhor i Kosovës ishte pjesë e rrjetit hekurudhor të ish-Jugosllavisë. Në atë periudhë operimet me trena janë zhvilluar nga trenat lokalë, si dhe trenat me distancë më të gjatë të transportit të pasagjerëve dhe mallrave. Analiza, po ashtu, është përqendruar mbi shpejtësinë komerciale dhe kapacitetet e linjave dhe duke u bazuar në zhvillimet e skenarëve të trafikut, janë përgatitur edhe parashikimet. Një raport i veçantë përmban metodologjinë e parashikimit dhe rezultatet e parashikimit.

1.1.Mundësitë për transportin e pasagjerëve

Në tabelën në vijim pasqyrohen të dhënat për:

- Qytetet përgjatë rrjetit hekurudhor;
- Numri i popullsisë për qytet (si tregues, nga të dhënat e vitit 2011);
- Distanca në km nga Fushë Kosova.

Qyteti	Popullsia	km nga FK
Fushë Kosovë	38,000	0
Drenas	60,000	23
Klinë	40,000	55
Pejë	98,000	81
Klinë	40,000	55
Prizren	185,000	113
Gjakovë	96,000	92

Qyteti	Popullsia	km nga FK
Leposaviq	14,000	76
Zveçan	7,000	38
Mitrovicë	72,000	34
Vushtrri	69,000	25
Obiliq	21,000	6
Fushë Kosovë	38,000	0
Lipjan	58,000	13
Ferizaj	108,000	33
Kaçanik	34,000	51
Hani i Elezit	10,000	63

Qyteti	Popullsia	km nga FK
Fushë Kosovë	38,000	0
Prishtinë	207,000	7
Podujevë	87,000	39

Tabela nr. 1. Qytetet përgjatë linjave hekurudhore, numri i popullsisë dhe distanca në km.

Përfundimet e përgjithshme nga tabela janë:

Përvoja tregon se në një rrjet të tillë, 1 tren në orë është niveli minimal i shërbimit për të qenë i suksesshëm.

Distanca hekurudhore nga Mitrovica, Ferizaj dhe Drenasi për në Prishtinë është 30 – 40 km, kjo i jep hekurudhës një mundësi të mirë për një pjesëmarrje të konsiderueshme në trafikun e udhëtarëve në Prishtinë. Nga një tren në çdo orë në këto lidhje me Prishtinën do të realizohej me sukses.

Për një shërbim të tillë të trenave kërkohet të ndërtohen ndalesa/pikë ndalimi (pushimore) të reja në Prishtinë dhe të instalohen binarë të dyfishuar në Fushë Kosovë – Prishtinë. Me 1 tren në orë, mbrojtja dhe rrethimi në vendkalime janë të rëndësishme kudo, pasi që popullsia do të përdorë aq shumë trena.

1.2. Fushë Kosovë – Hani i Elezit

Alternativat kohore të arritjes se trenit të udhëtarëve nga F. Kosova në Han të Elezit janë vlerësuar në tri opsione. Këto vlerësime janë bërë duke u bazuar në përfundimin e projektit për Rehabilitimin e Linjës së 10-të Hekurudhore si rinovim i plotë i kësaj linje dhe në alternativat për përmirësim të saj, siç kanë qenë për variantin e investimeve në "minimum" apo variantin "të bëhet diçka". Në bazë të këtyre tri varianteve, në tabelën në vijim është prezantuar edhe koha e arritjes së trenit nga F. Kosova në Han të Elezit sipas secilit prej varianteve të investimeve në infrastrukturën e kësaj linje:

Koha e udhëtimit në minuta	distanca		minimum	diçka	rehabilitimi
Fushë Kosovë - Hani i Elezit	stacion - stacion	kumulative	minuta	minuta	minuta
indikatori I shpejtësisë			60/70	80/70	100/80
Fushë Kosovë			0	0	0
Miradi	2.7	2.7	2	2	2
Lipjan	10.4	13.1	11	9	8
Bablak	9.3	22.4	20	16	14
Ferizaj	10.2	32.6	30	24	21
Gurëz	8.0	40.6	38	30	26
Kaçanik	10.6	51.2	50	40	34
Hani i Elezit	11.5	62.7	63	50	43

Tabela nr. 2. Alternativat kohore të arritjes së trenit nga F. Kosova në Han të Elezit

Kohëzgjatja është pa kohën e kalimit të trenit të nevojshëm në linjat e binarëve të vetë (një palë binarë). Në një tabelë në kohë reale mund të nevojiten disa minuta më shumë.

Varianti i rehabilitimit rezulton shumë mirë, pasi që tani është e sigurt se rehabilitimi do të bëhet, vetëm ky variant përdoret për skenar.

1.3.Fushë Kosovë – Mitrovicë

Alternativat kohore të arritjes se trenit të udhëtarëve nga F. Kosova në Mitrovicë, gjithashtu janë vlerësuar në tri opsione duke marrë përbazë investimet në infrastrukturën hekurudhore sipas këtyre varianteve:

- Minimum të bëhen riparimet më urgjente, të mbrohen siç duhet vendkalimet;
- Veprimi për diçka përmirësoni shtratin e binarëve dhe balastin, riinstaloni sinjalizimin ku mungon + vendkalimet;
- Rehabilitimi është rinovimi i plotë siç parashihet në fazën e dytë të planit të përmirësimit së linjës së 10-të hekurudhore.

Në bazë të këtyre tri varianteve, në tabelën në vijim është prezantuar edhe koha e arritjes së trenit nga F. Kosova në Mitrovicë sipas secilit prej varianteve të investimeve (gjendjen) në infrastrukturën e kësaj linje:

Koha e udhëtimit në minuta	Distanca		minimum	diçka	rehabilitimi
Mitrovicë - Fushë Kosovë	stacion - stacion	kumulative	minuta	minuta	minuta
Indikatori i shpejtësisë			55	70/80	80/90
Mitrovicë			0	0	0
Vushtrri	9.5	9.5	10	7	5
Samadrexhë	7.0	16.5	18	13	10
Prilluzhë	5.9	22.3	24	17	13
Obiliq	6.0	28.4	31	22	17
Fushë Kosovë	6.1	34.5	38	27	21

Tabela nr. 3. Alternativat kohore të arritjes së trenit nga F. Kosova në Mitrovicë

1.4.Fushë Kosovë – Klinë – Pejë

Alternativat kohore të arritjes se trenit të udhëtarëve në relacionin Fushë Kosovë – Klinë – Pejë, gjithashtu janë vlerësuar në tri opsione duke marrë për bazë investimet në infrastrukturën hekurudhore sipas këtyre varianteve:

- Minimum - veprimi për riparimin urgjent, plus pjesë të masave mbrojtëse të vendkalimeve si në studimin e fizibilitetit;
- Veprimi (bërja) për diçka në përmirësimin e shtratit të binarëve dhe drenazhit (kullimit), zbatimin e gjithë programit për mbrojtjen në vendkalimeve;
- Rehabilitimi -kthimi në standardet e dizajnit.

Në bazë të këtyre tri varianteve, në tabelën në vijim është prezantuar edhe distanca kohore e arritjes së trenit në relacionin Kosovë – Klinë – Pejë sipas secilit prej varianteve të investimeve në infrastrukturën e kësaj linje:

Koha e udhëtimit në minuta	Distanca km		minimum	diçka	rehabilitim
Fushë Kosovë – Pejë	stacion - stacion	kumulative	minuta	minuta	minuta
Indikatori i shpejtësisë			60	70	80
Fushë Kosovë			0	0	0
Bardh	6.0	6.0	6	4	4
Dritan	9.4	15.4	17	12	11
Drenas	7.1	22.5	24	17	16
Lugdren	7.0	29.5	32	23	21
Qarrat	7.3	36.8	39	28	26
Ujmirë	7.0	43.8	47	34	31
Klinë	11.2	55.1	59	42	38
Budisalc	9.9	64.9	69	50	45
Pejë	16.3	81.2	85	64	57

Tabela nr. 4 Alternativat kohore të arritjes së trenit në relacionin Fushë Kosovë – Klinë – Pejë

1.5 Shërbimet e trenave për pasagjerët sipas tre skenarëve

Për parashikimin për secilin prej tre (3) skenarëve, si në kapitullin më lart, është përdorur numri i trenave, ndërsa në vijim të këtij dokumenti përcaktohet se cilat shërbime të trenave do të përdoren për parashikim.

Për analizën e ndryshimit modal është e rëndësishme:

- Koha e udhëtimit midis stacioneve;
- Frekuenca e trenave sa herë në ditë mund ta bëjë udhëtimin dhe çfarë është intervali midis trenave;
- A është ndryshimi i trenit i nevojshëm për të udhëtuar nga një stacion në një stacion tjetër?

Në këtë dokument janë diskutuar modelet e shërbimit, lidhjet në stacionet ku mund të ndryshohet nga një linjë në tjetrën dhe frekuenca e trenave. Modelet e shërbimit bazohen në statistikat, ku rrjedhat më të mëdha marrin një lidhje të drejtpërdrejtë.

1.6 Shërbimi i trenave të udhëtarëve sipas secilit prej skenarëve

1.7 Shërbimi i trenave të udhëtarëve me skenar minimal

Në skenarin minimal janë parashikuar linjat për operim dhe numri i trenave si në vijim:

- Linja Hani i Elezit – Ferizaj - Fushë Kosovë – Prishtinë 8 trena
- Linja Fushë Kosovë – Leshak – Fushë Kosovë 4 trena
- Linja Prishtinë – Pejë – Prishtinë 4 trena
- Linja Prishtinë – Fushë Kosovë 2 trena

1.8 Shërbimi i trenave të udhëtarëve me skenar mesatar

Në skenarin mesatar janë parashikuar linjat për operim dhe numri i trenave si në vijim:

- Linja Hani i Elezit – Ferizaj – Fushë Kosovë – Prishtinë 12 trena .
- Linja Fushë Kosovë – Leshak – Fushë Kosovë 12 trena
- Linja Prishtinë – Pejë – Prishtinë 12 trena

1.9 Shërbimi i trenave të udhëtarëve me skenar maksimal

Në skenarin maksimal janë parashikuar linjat për operim dhe numri i trenave si në vijim:

- Në Prishtinë – Ferizaj – Prishtinë çdo 60 min. një tren, për H. të Elezit çdo 120 min.18 trena
- Prishtinë – Drenas – Prishtinë çdo 60 min. një tren, për Pejë çdo 120 min.18 trena
- Prishtinë – Mitrovicë – Prishtinë çdo 60 min. një tren për Leshak çdo 120 min,18 trena.

2 Krahasimi i shpenzimeve të qasjes në binarë në mes të trenave klasikë dhe trenave motorikë në relacionin Prishtinë – Hani Elezit – Prishtinë

TRENAT E UDHËTARËVE NË RELACIONIN PRISHTINË - HANI I ELEZIT - PRISHTINË

Trenat e udhëtarëve me Tren Klasik (Lokomotivë)

Nr.	Nr. i trenit	Stacioni i nisjes	Koha e nisjes		Stacioni fundor	Koha e arritjes		Parametrat e trenit							Shërbimet tjera	Nr. i kërkesës
			Ora	Min		Ora	Min	Km. e kaluara	Nr. i vagon	Boshtet	Masa	Neto	Gjatësia	V.ngark		
1	4100	H.Elezit	05	48	F.Kosovë	07	14	62.8	2	6	57	10	38		132.69	
2	4400	F.Kosovë	06	40	Prishtinë	06	50	6.7	2	6	57	10	38		14.15	
3	891	Prishtinë	07	10	H.Elezit	08	41	69.5	2	6	57	10	38		146.85	
4	4102	H.Elezit	10	50	F.Kosovë	12	19	62.8	2	6	57	10	38		132.69	
5	4101	F.Kosovë	16	05	H.Elezit	17	30	62.8	2	6	57	10	38		132.69	
6	892	H.Elezit	17	45	Prishtinë	19	20	69.5	2	6	57	10	38		146.85	
7	4403	Prishtinë	19	25	F.Kosovë	19	35	6.7	2	6	57	10	38		14.15	
8	4103	F.Kosovë	19	36	H.Elezit	21	01	62.8	2	6	57	10	38		132.69	
															€ 852.76	

Trenat e udhëtarëve me Garniturë Motorike

Nr.	Nr. i trenit	Stacioni i nisjes	Koha e nisjes		Stacioni fundor	Koha e arritjes		Parametrat e trenit							Shërbimet tjera	Nr. i kërkesës
			Ora	Min		Ora	Min	Km. e kaluara	Nr. i vagon	Boshtet	Masa	Neto	Gjatësia	V.ngark		
1	4100	H.Elezit	05	48	F.Kosovë	07	14	62.8	GM	4	51	5	24		79.61	
2	4400	F.Kosovë	06	40	Prishtinë	06	50	6.7	GM	4	51	5	24		8.49	
3	891	Prishtinë	07	10	H.Elezit	08	41	69.5	GM	4	51	5	24		88.11	
4	4102	H.Elezit	10	50	F.Kosovë	12	19	62.8	GM	4	51	5	24		79.61	
5	4101	F.Kosovë	16	05	H.Elezit	17	30	62.8	GM	4	51	5	24		79.61	
6	892	H.Elezit	17	45	Prishtinë	19	20	69.5	GM	4	51	5	24		88.11	
7	4403	Prishtinë	19	25	F.Kosovë	19	35	6.7	GM	4	51	5	24		8.49	
8	4103	F.Kosovë	19	36	H.Elezit	21	01	62.8	GM	4	51	5	24		79.61	
															€ 511.64	

Tabela nr. 2.1. shpenzimet e qasjes në binarë për trenat klasikë dhe trenat motorikë në Linjën Prishtinë – Hani Elezit – Prishtinë

Në bazë të të dhënave në tabelën më lart, shihet se shpenzimet vjetore të qasjes në binarë për gjashtë (6) trena në ditë (tre në shkuarje dhe tre në ardhje) në Linjën Prishtinë – Hani i Elezit – Prishtinë me tren klasik (vagonë me lokomotivë tërheqëse) janë 311,257.40 €, ndërsa për të njëjtit trena në këtë linjë, nëse këto mbahen me garnitura motorike, shpenzimet vjetore do të ishin 186,748.60 €. Diferenca e shpenzimeve vjetore e qasjes në binarë, në mes të trenave klasikë dhe atyre me garniturë motorike, për gjashtë trena në Linjën e Hanit të Elezit, është për 124,508.80 € më e ulët te përdorimi i trenave motorikë.

Vërejtje: Koha e nisjes së trenave mund të ndryshoj nga ajo që është paraqitur në tabelë.

3 Krahasimi i shpenzimeve të qasjes në binarë në mes trenave klasikë dhe trenave motorikë në relacionin Prishtinë – Pejë – Prishtinë

Trenat e udhëtarëve me Tren Klasik (Lokomotivë)																
Nr.Ren	Nr i trenit	Stacioni i nisjesë	Koha e nisjes		Stacioni fundor	Koha e arritjes		Parametrat e trenit							Shërbimet tjera	Nr i kërkesës
			Ora	min		Ora	min	kilom e kaluar	Nr. i vagon	Boshtet	Masa	Neto	Gjatsia	V.ngark		
1	760	F.Kosovë	07	23	Prishtinë	07	32	6.7	4	16	148	20	104		14.15	
2	4201	Prishtinë	07	50	F.Kosovë	07	59	6.7	4	16	148	20	104		14.15	
3	4200	F.Kosovë	13	59	Prishtinë	14	10	6.7	4	16	148	20	104		14.15	
4	4401	Prishtinë	14	30	F.Kosovë	14	40	6.7	4	16	148	20	104		14.15	
5	4402	F.Kosovë	16	00	Prishtinë	16	10	6.7	4	16	148	20	104		14.15	
6	761	Prishtinë	16	30	F.Kosovë	16	39	6.7	4	16	148	20	104		14.15	
	6							40.2								
1	760	Pejë	05	32	F.Kosovë	07	18	81.2	4	16	148	20	104		85.78	
2	4201	F.Kosovë	08	04	Pejë	09	53	81.2	4	16	148	20	104		85.78	
3	4200	Pejë	12	10	F.Kosovë	13	57	81.2	4	16	148	20	104		85.78	
4	761	F.Kosovë	16	41	Pejë	18	29	81.2	4	16	148	20	104		85.78	
	4							324.8							**€ 428.02**	

Trenat e udhëtarëve me Garniturë Motorike																
Nr.Ren	Nr i trenit	Stacioni i nisjesë	Koha e nisjes		Stacioni fundor	Koha e arritjes		Parametrat e trenit							Shërbimet tjera	Nr i kërkesës
			Ora	min		Ora	min	kilom e kaluar	Nr. i vagon	Boshtet	Masa	Neto	Gjatsia	V.ngark		
1	760	F.Kosovë	07	23	Prishtinë	07	32	6.7	GM	4	51	5	24		8.49	
2	4201	Prishtinë	07	50	F.Kosovë	07	59	6.7	GM	4	51	5	24		8.49	
3	4200	F.Kosovë	13	59	Prishtinë	14	10	6.7	GM	4	51	5	24		8.49	
4	4401	Prishtinë	14	30	F.Kosovë	14	40	6.7	GM	4	51	5	24		8.49	
5	4402	F.Kosovë	16	00	Prishtinë	16	10	6.7	GM	4	51	5	24		8.49	
6	761	Prishtinë	16	30	F.Kosovë	16	39	6.7	GM	4	51	5	24		8.49	
	6							40.2								
1	760	Pejë	05	32	F.Kosovë	07	18	81.2	GM	8	102	10	48		51.47	
2	4201	F.Kosovë	08	04	Pejë	09	53	81.2	GM	8	102	10	48		51.47	
3	4200	Pejë	12	10	F.Kosovë	13	57	81.2	GM	8	102	10	48		51.47	
4	761	F.Kosovë	16	41	Pejë	18	29	81.2	GM	8	102	10	48		51.47	
	4							324.8							**256.82**	

Tabela nr. 3.1. shpenzimet e qasjes në binarë për trenat klasikë dhe trenat motorikë në Linjën Prishtinë – Pejë – Prishtinë

Në bazë të të dhënave në tabelën më lart, shihet se shpenzimet vjetore të qasjes në binarë për katër (4) trena në ditë (dy në shkuarje dhe dy në ardhje) në Linjën Prishtinë – Pejë – Prishtinë me tren klasik (vagonë me lokomotivë tërheqëse) janë 156,227.30 €, ndërsa për të njëjtit trena në këtë linjë, nëse këto mbahen me garnitura motorike, shpenzimet vjetore të qasjes në binarë do të ishin 93,739.30 €. Diferenca e shpenzimeve vjetore për qasje në binarë, në mes të trenave klasikë dhe atyre me garniturë motorike, për katër trena në Linjën e Pejës, janë për 62,488.00 € më të ulëta te përdorimi i trenave motorikë.

Në skenarin minimal, apo sipas orarit aktual të ndarë nga HK-Infrakos Sh.A, janë llogaritur shpenzimet për tetëmbëdhjetë (18) trenat e udhëtarëve, përkatësisht për shpenzimet e qasjes në binarë me trena klasikë dhe trena motorikë.

Ndërsa në skenarin mesatar janë llogaritur shpenzimet për trena motorikë dhe trena klasikë, duke përfshirë shpenzimet e naftës pa TVSH, vajin, qasjen në binarë dhe manovrat si dhe shpenzimet për pjesën e stafit të makinistëve, konduktorëve dhe sigurimin në stacione. Në bazë të këtyre shpenzimeve, kostoja vjetore për një tren me lokomotivë klasike në linjën e Pejës do të ishte 129,912.40 €, ndërsa me tren motorik 69,680.88 €, apo për 60,231.52 € më e ulët.
Të gjithë trenat aktual të udhëtarëve sipas marrëveshjes për Obligimet e Shërbimeve të Publikut (OSHP), të cilët mbahen në operim me trena klasikë, kanë koston vjetore prej 2,338,423.20 €,

ndërsa sikur këta trena të mbaheshin në operim me trena motorikë, kostoja vjetore do të ishte 1,254,255.80 €, apo për 1,084,167.4 € më e ulët.

Investimi në shumën prej 12 milion euro në blerjen e katër (4) trenave motorikë, nëse llogarisim vetëm pjesën e kursimit të buxhetit aktual në shumën vjetore prej 1,084,167.4€, pa llogaritur pjesën e fitimit, do të arrihej që të shlyhej për një periudhë prej 11.6 vjet. Ndërsa, koha e shfrytëzimit të një treni motorik të ri, apo me riparim gjeneral është dymbëdhjetë (12) vite.

4 SKENARI MESATAR PLANIFIKIMI PËR TRANSPORT TË UDHËTARËVE ME TRIDHJETEGJASHTË (36) TRENA NË DITË, DALLIMI NË SHPENZIME MES TRENAVE KLASIKË DHE MOTORIKË DHE ARSYESHMERIA EKONOMIKE

4.1 Planifikimi i shpenzimeve në transportin me trena motorikë

Nëpërmjet këtij raporti do të paraqesim shpenzimet operative direkte si qasja në binarë, nafta, vaji, stafin e nevojshëm, numrin e parashikuar të udhëtareve dhe orarin për 36 trena në total në relacionet Prishtinë – Pejë – Prishtinë, Prishtinë – Hani i Elezit – Prishtinë dhe Prishtinë – Mitrovicë – Prishtinë. Shpenzimet do të pasqyrohen për secilin tren në ditë, javë, muaj dhe vit dhe ndaras si për trenat klasikë ashtu edhe dhe për trena motorikë dhe do të pasqyrohen edhe dallimet në shpenzime mes tyre.

Duke marrë përbazë kërkesën që për secilin relacion të kemi nga dymbëdhjetë (12) trena në ditë (gjashtë në vajtje dhe gjashtë në ardhje), ose në total 36 trena në tri relacionet, në bazë të orarit të përgatitur, është planifikuar të operohet me nga dy garnitura motorike për secilin relacion/linjë dhe dy garnitura motorike të mbesin rezervë, ose në total të kemi tetë (8) trena motorikë (garnitura motorike).

Në tabelat në vijim është prezantuar kalkulimi i shpenzimeve të naftës dhe vajit për transport me trena motorikë, trena klasikë dhe manovrat për secilin prej tri relacioneve me nga 12 trena në ditë, të cilat janë llogaritur në baza ditore, javore, mujore dhe vjetore:

Kalkulimi i shpenzimeve të naftës dhe vajit në transportin me trena motorikë (TM):

Relacioni	Km	Trena	Totali i km në ditë	Shpenzimet për l/km nafta-TM	Shpenzimet për l/km vaji-TM	Totali i shpenzimeve të naftës-TM				Totali i shpenzimeve të vajit-TM			
						Ditë	Javë	Muaj	Vit	Ditë	Javë	Muaj	Vit
Prishtinë - Pejë	87.9	12	1,054.80	1.2	0.0006	1,265.76	8,884.66	38,500.20	462,002.40	0.6	4.44	19.3	231
Prishtinë - Mitrovicë	41.1	12	493.2	1.2	0.0006	591.84	4,154.26	18,001.80	216,021.60	0.3	2.08	9	108
Prishtinë - Hani i Elezit	69.5	12	834	1.2	0.0006	1,000.80	7,024.85	30,441.00	365,292.00	0.5	3.51	15.2	182.7
TOTALI	**199**	**36**	**2382**	**1.2**	**0.0006**	**2,858.40**	**20,063.77**	**86,943.00**	**1,043.316.00**	**1.4**	**10**	**43.5**	**521.7**

Tabela nr. 4.1. Shpenzimet e naftës dhe vajit të trenave motorikë në bazë të km. në linjën e Pejës, Mitrovicës dhe Hanit të Elezit.

Kalkulimi i shpenzimeve të naftës dhe vajit në transportin me trena klasikë (TK):

Relacioni	Km	Trena	Totali i km në ditë	Shpenzime për l/km nafta-TK	Shpenzime për l/km vaji-TK	Totali i shpenzimeve të naftës-TK në (L)				Totali i shpenzimeve të vajit-TK në (L)			
						Ditë	Javë	Muaj	Vit	Ditë	Javë	Muaj	Vit
Prishtinë - Pejë	87.9	12	1,054.80	2.38	0.02	2,510.42	17,621.25	76,358.25	916,304.76	22.7	159.1	689.47	8,237.69
Prishtinë - Mitrovicë	41.1	12	493.2	2.38	0.02	1,173.82	8,239.29	35,703.57	428,442.84	10.6	74.4	322.38	3,868.59
Prishtinë - Hani i Elezit	69.5	12	834	2.38	0.02	1,984.92	13,932.61	60,374.65	724,495.80	17.9	125.8	545.15	6,541.77
TOTALI	**199**	**36**	**2382**	**2.38**	**0.02**	**5,669.16**	**39,793.14**	**172,436.95**	**2,069,243.40**	**51.2**	**359.3**	**1,557.00**	**18,684.05**

Tabela nr. 4.2 Shpenzimet e naftës dhe vajit të trenave klasikë në bazë të km. në linjën e Pejës, Mitrovicës dhe Hanit të Elezit

Kalkulimi i shpenzimeve të qasjes në binarë (QB) në transportin me trena motorikë, trenat klasikë dhe manovrat:

Relacioni	Km	Trena	Totali i km në ditë	Shpenzimet QB për km me trena motorikë	Shpenzimet QB për km me trena klasikë	Totali i shpenzimeve për QB-Trena Motorikë				Totali i shpenzimeve për QB-Trena Klasikë			
						Ditë	Javë	Muaj	Vit	Ditë	Javë	Muaj	Vit
Prishtinë - Pejë	87.9	12	1,054.80	0.68	1.14	717.26	5,034.64	21,816.78	261,801.36	1,202.47	8,440.43	36,575.19	438,902.28
Prishtinë - Mitrovicë	41.1	12	493.2	1.27	2.11	626.36	4,396.59	19,051.91	228,622.86	1,040.65	7,304.58	31,653.17	379,837.98
Prishtinë - Hani i Elezit	69.5	12	834	1.27	2.11	1,059.18	7,434.63	32,216.73	386,600.70	1,759.74	12,352.02	53,525.43	642,305.10
Manovrat TK (nr., trenave)	-	36		-	5	-	-	-	-	180	1,443.46	5,475.00	65,700.00
TOTALI	199	36	2382			2,402.81	16,865.86	73,085.41	878,024.92	4,182.86	29,540.49	127,228.78	1,526,745.36

Tabela nr. 4.3 Shpenzimet e qasjes në binarë në operimet me trenave motorikë, trena klasikë dhe manovrat në linjën e Pejës, Mitrovicës dhe Hanit të Elezit

Planifikimi i shpenzimeve vjetore në transportin me trena motorikë, trena klasikë dhe dallimi midis tyre i shprehur në euro (€) dhe në përqindje (%) pasqyrohet në tabelën në vijim vetëm për shpenzimet operative-direkte për 36 trena në ditë në linjën e Pejës, Mitrovicës dhe Hanit të Elezit:

	Trena Motorikë	Trena Klasikë	Çmimi për njësi-Trena Motorikë	Total në Euro-Trena Motorikë	Çmimi për njësi-Trena Klasikë	Total në Euro-Trena Klasikë	Dallimi në Euro	Dallimi në %	Ndikimi në-TM	Ndikimi në-TK
Nafta pa TVSH	1,043,316.00	2,069,243.40	1.27	1,325,011.32	1.27	2,627,939.12	-1,302,927.80	-49.58%	52.82%	57.81%
Qasja në binarë (km/vit)	870,525.00	870,525.00	1,007	877,024.92	1,678	1,461,045.36	-584,020.44	-39.97%	34,96 %	32,14 %
Manovrat për TK nr. total i trenave në vit	-	13,140.00	-	-	5	65,700.00	-65,700.00	-100.00%	0.00%	1.41%
Vaji	521.66	18,684.05	4.5	2,347.46	4.5	84,078.23	-81,730.77	-97.20%	0.09%	1.85%
Makinistët	8	16	711	68,256.00	711	136,512.00	-68,256.00	-50.00%	2.72%	3.00%
Konduktorët	31	31	504	187,488.00	504	187,488.00	-	0%	7.47%	4.12%
Sigurimi në stacione	8	8	504	48,384.00	504	48,384.00	-	0%	1.92%	1.06%
TOTALI				**2,508,511.70**		**4,676,846.71**	**-2,168,335.01**	**-46%**	**100%**	**100%**

Tabela nr. 4.4 Shpenzimet direkte në transportin me trena motorikë dhe trena klasikë si dhe dallimet midis tyre për 36 trena në ditë në linjën e Pejës, Mitrovicës dhe Hanit të Elezit

Siç shihet në tabelën më lart, totali i shpenzimeve direkte në operimet me trena motorikë për 36 trena në ditë në linjën e Pejës, Mitrovicës dhe Hanit të Elezit arrin koston vjetore në shumën prej 2,508,511.70 €, ndërsa për të njëjtin kapacitet të operimeve me trena klasikë, kostoja vjetore e shpenzimeve arrin shumën prej 4,676,846.71 €. Në bazë të këtyre të dhënave shihet se dallimi në shpenzim mes trenave motorikë dhe trenave klasikë është tejet i lartë. Nëse këto linja të operimit do të mbaheshin me trena motorikë, shpenzimet direkte vjetore do të ishin për -46%, apo 2,168,335.01 € më të ulëta se sa me trena klasikë.

Investimi në shumën prej përafërsisht 18 milion euro në blerjen e gjashtë (6) trenave motorikë do të ishte me shpenzime më të vogla në operim në shumën vjetore prej 2,168,335.01 €. Nëse marrim për bazë vetëm këtë shumë të kursimit, pa llogaritur pjesën e gjëndëruar të fitimit, investimi prej 18 milion euro, do të kthehej për 8.3 vjet, përderisa koha e shfrytëzimit të një treni motorik të ri, apo me riparim gjeneral është dymbëdhjetë (12) vite.

5. SKENARI MAKSIMAL PËR 54 TRENA NË DITË

Në skenarin minimal apo sipas orarit aktual të ndarë nga HK-Infrakos Sh.A për operimet me tetëmbëdhjetë (18) trena, janë llogaritur vetëm shpenzimet e qasjes në binarë në mes trenave klasikë dhe trenave motorikë, ndërsa në skenarin mesatar për tridhjetë e gjashtë (36) trena, janë llogaritur shpenzimet e naftës pa TVSH, vajit, qasjes në binarë dhe manovrat si dhe shpenzimet për pjesën e stafit të makinistëve, konduktorëve dhe sigurimin në stacione. Në bazë të këtyre shpenzimeve, kostoja vjetore për një tren me lokomotivë klasike në linjën e Pejës do të ishte 129,912.40 €, ndërsa me tren motorik 69,680.88 €, apo për 60,231.52 € më e ulët.
Në bazë të kalkulimit të këtyre shpenzimeve, në **skenarin maksimal**, për operimet me pesëdhjetekatër (54), trena klasikë kostoja vjetore e shpenzimeve direkte do të ishte 7,015269.6 €, ndërsa në operimet me trena motorikë 3,762767.5 €.

Në operimet me trena motorikë, sipas skenarit maksimal, kursimi vjetor do të ishte 3,252502.1 €, pa llogaritur pjesën e fitimit pasi që transporti i udhëtarëve mbahet si shërbim publik dhe marzha e fitimit nuk është aplikuar.

Me fillimin e zbatimit të skenarit mesatar apo atij maksimal është e nevojshme që të rishikohet edhe Marrëveshja për Kompensimin e Obligimit të Shërbimeve Publike (OShP) për periudhën 2023 – 2027, lidhur ndërmjet Ministrisë së Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës me Ndërmarrjes Publike të operimit me trena Hekurudhat e Kosovës-TRAINKOS Sh.A pasi që shtimit të trenave të rinj në operim duhet t'i paraprijë marrëveshja me porositësin e këtyre shërbimeve.

Investimi në shumën prej përafërsisht 24 milion euro në blerjen e tetë (68 trenave motorikë do të ishte me shpenzime më të vogla në operim në shumën vjetore prej 3,252,502.10 €. Nëse marrim për bazë vetëm këtë shumë të kursimit, pa llogaritur pjesën e gjëndëruar të fitimit, investimi prej 24 milion euro, do të kthehej për 7.4 vjet, përderisa koha e shfrytëzimit të një treni motorik të ri, apo me riparim gjeneral është dymbëdhjetë (12) vite.

ARSYESHËMRIA EKONOMIKE DHE EKOLOGJIKE

Investimi në trena motorikë ka ndikim pozitiv në shpenzime më të vogla të naftës, kosto më të lirë të qasjes në binarë, më pak personel të angazhuar në operim, nuk ka nevojë për manovrim dhe është më ekologjik.

Furnizimi me trena motorikë mund të konsiderohet si një zhvillim i nevojshëm dhe paralel krahas me investimet dhe zhvillimet në infrastrukturën hekurudhore që janë bërë e janë duke u bërë nga HK-Infrakos Sh,A. Me këto investime do të përmbusheshin nevojat dhe kërkesa për ofrim të shërbimeve të sigurta dhe të shpejta ndër urbane në Republikën e Kosovës. Investimi në trena motorikë sipas skenarit maksimal është vetëm 10% e shumës që është duke u investuar vetëm në Linjën e 10- Hekurudhore.

1. Duke krahasuar shpenzimet ndërmjet trenave motorikë dhe lokomotivave, raporti i shpenzimeve të naftës dhe ndotjes së ambientit është për një të treten (1/3) më e ulët, kjo është edhe një faktor i rëndësishëm duke pas parasysh normat ekologjike të Bashkimit Evropian për mbrojtjen e ambientit.
2. Investimi sipas skenarit minimal është investim për të ruajtur gjendjen aktuale të operimeve, e cila është me një itinerar të rrallë të trenave dhe nuk është një investim zhvillimor dhe nuk përmbushë nevojat dhe kërkesat e qytetarëve. Sipas këtij skenari, për të ruajtur kapacitetin aktual të shërbimeve, janë të nevojshëm katër (4) trena motorikë, të cilët do të kishin një kosto të furnizimit në shumën prej rreth 12 milion euro. Duke pasur parasysh se operimet me trena motorikë, sipas skenarit minimal, do të kishin shpenzime vjetore më të ulëta se sa operimi me trena klasikë në shumën prej 1,084,167.4 € dhe pa llogaritur pjesën e gjëndëruar të fitimit, koha e shlyerjes së investimeve në këtë skenar do të ishte 11.06 vjet, përderisa koha e shfrytëzimit të një treni motorik të ri, apo me riparim gjeneral është dymbëdhjetë (12) vite.
3. Në investimin sipas skenarit mesatar parashihet furnizimi me gjashtë (6) trena motorikë në shumën prej rreth 18 milion euro. Duke pasur parasysh se shpenzimet vjetore me trena motorikë, sipas këtij skenari, do të ishin më të ulëta se sa operimi me trena klasikë në shumën prej 2,168,335.01 € dhe pa llogaritur pjesën e gjëndëruar të fitimit, koha e shlyerjes së investimeve në këtë skenar do të ishte 8.3 vjet, përderisa koha e shfrytëzimit të një treni motorik të ri, apo me riparim gjeneral është dymbëdhjetë (12) vite.
4. Në investimin sipas skenarit maksimal parashihet furnizimi me tetë (8) trena motorikë në shumën prej rreth 24 milion euro. Duke pasur parasysh se shpenzimet vjetore me trena motorikë, sipas këtij skenari, do të ishin më të ulëta se sa operimi me trena klasikë në shumën prej 3,252502.10 € dhe pa llogaritur pjesën e gjeneruar të fitimit, koha e shlyerjes së investimeve në këtë skenar do të ishte 7.4 vjet, përderisa koha e shfrytëzimit të një treni motorik të ri, apo me riparim gjeneral është dymbëdhjetë (12) vite.

Me zbatimin e skenarit maksimal apo edhe atij mesatar do të bëhen itinerare më të shpeshta që do të mundësonin qasje më të shpejtë për në dhe nga Kryeqyteti në qytetet tjera. Do të liroheshin rrugët dhe qytetet nga mjetet e shumta të transportit dhe jetëgjatësia e infrastrukturës rrugore do të rritej, po ashtu edhe emetimi i gazrave do të përgjysmohej dhe do të kemi një ambient më ekologjik.

6. MIRËMBAJTJA E MJETEVE LËVIZËSE

Si me tregun aktual, po ashtu edhe me parashikimet dhe analizat që rrjedhin nga Plani strategjik Afatmesëm duhet të mbulohet nga TRAINKOS-i me mjete lëvizëse (tërheqëse dhe të tërhequra) adekuate të cilat janë dhe duhet të mirëmbahen në nivelin e duhur. Rritja e zhvillimit të kapaciteteve në transportin e mallrave dhe udhëtarëve kërkon përkushtim paralel edhe në mirëmbajtjen e tyre. Kjo ka ndikim direkt në plotësimin e kritereve standarde për shëndet dhe siguri, të përcaktuara nga asociacionet hekurudhore të Evropës dhe të kërkuara për zbatim prej ERA-s (Agjencinë Evropian për Hekurudha). Reformat dhe zhvillimet në transportin hekurudhorë, modernizimi i linjave hekurudhore dhe krijimi i mundësive për blerjen e mjeteve lëvizëse të reja kërkon që TRAINKOS-i në planifikimet afatmesme të:

- Angazhoj të gjithë potencialin njerëzor dhe financiar në ndërmarrje për të avancuar proceset në mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse, përgatitur aplikacionin dhe dorëzojë në ERA për të u licencuar sipas standardeve të kërkuara për secilin sektor të mirëmbajtës së mjeteve lëvizëse tërheqëse dhe të tërhequra;

- Paralel me këto procese të bëhet punësimi i stafit të nevojshëm me qëllim të përcjelljes dhe zbatimit të këtyre proceseve dhe identifikojë burimet financiare për të mbuluar shpenzimet e nevojshme për punëtori të avancuara për servisim dhe riparim të mjeteve lëvizëse që plotësojnë standardet e përcaktuara me ERA. Vendimet për zhvillimin e operatorit hekurudhorë shtetërorë vijnë nga shteti, kosto e mirëmbajtjes për transportin e udhëtarëve përfshihet në Marrëveshjen e OShP-së, kurse veprimtaria pozitive me transport komercial (mallra) krijon kushte për mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse për këtë shërbim.

7. PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE E OBJEKTIVAVE TË PLANIT STRATEGJIK AFATMESËM

Plani strategjik afatmesëm nuk është një parashikim i thjeshtë, përmban përpjekje strategjike që krijojnë mundësi për ndërmarrjen, sigurisht në kuadrin e një numri vështirësish të pakontrollueshme, për ta parashikuar të ardhmen.

Nga përvoja e viteve paraprake, gjendjes së krijuar dhe zotimet dhe deklarimet e klientëve, në vitin 2024 parashikimet sipas deklarimeve të fundit krijojnë një situatë minimalisht të qëndrueshme për mbijetesë, për shkak të gjendjes aktuale të krijuar apo akumuluar kërkohet mbështetje kompanisë për të tejkaluar gjendjen në të cilën është tani dhe atë në të cilën do të kalojë në të ardhmen e afërt.

Transporti i mallrave në parashikimin real nuk mund të kufizohet në kompozicion trenash nga transporti ndërkombëtarë i anijeve për nevojat e NewCo Ferronikeli, por edhe disa klientëve

tjerë të cilët kanë pas planifikime për transport me hekurudhë. Transporti vendorë kufizohet vetëm në deklarimin e NewCo Ferronikeli për transport të xehes. Planifikimet janë për rreth 40 000 ton në muaj, një ndryshim i disbalancit mes kostos prodhuese dhe shitjes së produktit final mund të rezultojë me mbylljen e kapaciteteve prodhuese dhe ndërprerjen e përkohshme të transportit. Një angazhim i domosdoshëm duhet të bëhet në shfrytëzimin e mundësive për transporte që i takojnë hekurudhës dhe janë potencial: xehet, thëngjilli, koncentratet, kontejnerët, derivatet e naftës, etj. Për planifikimin e transportit ndërkombëtar është marr parasysh edhe mundësia që projekti i linjës 10-të të këtë edhe me tutje vonesa në mungesë të informatave të konfirmuara, është marrë parasysh edhe impakti që ka pas dhe që mund të vazhdojë ketë mos funksionimi në këtë linje tash e disa vite.

Përcaktimi i objektivave që synohen të arrihen është bërë duke marrë për bazë planin afatshkurtër të biznesit për vitin 2024 si një plan mjaft real si dhe performancën e viteve të kaluara. Tabelat e më poshtme paraqesin objektivat me afate të fiksuara në kohë të cilat synohen të arrihen, pasi që në objektivat e planit strategjik afatmesëm kemi parashikuar edhe rritjen e kapaciteteve operuese atëherë edhe këto planifikime mund të ndryshohen gjegjësisht edhe rritja e planifikimeve paralelisht me realizimin e objektivave me afate rrëshqitëse në kohë.

Më poshtë janë paraqitur në formë tabelare planifikimet për transportin e mallrave:

Tabela nr. 1 Planifikimi për periudhën 2025-2027, transporti i mallrave

Planifikimet për vitin	2025	2026	2027
Të hyrat në euro	1,000,000.00 €	1,000,000.00 €	1,000,000.00 €
Neto ton mallrat	430 000	430 000	430 000

Në periudhën e planifikuar planifikojmë të kemi transport në total: **430 000** ton për vit, vetëm transport vendorë për NewCo Ferronikeli.

Tabela nr. 2 Shpërndarja e të hyrave në euro dhe në neto ton për periudhën 2025-2027

Shpërndarja e të hyrave në euro dhe në neto ton për vitin 2025-2027

Periudha	TM 1	TM 2	TM 3	TM 4	Totali
Të hyrat në euro	244,000.00	256,000.00	256,000.00	244,000.00	1,000,000.00
Neto ton mallrat	105 000	110 000	110 000	105 000	430 000

Ndërsa, planifikimi për Transport të Udhëtarëve për periudhën 2025-2027, në të hyra nga biletat dhe numri i udhëtarëve është si në tabelën më poshtë:

Tabela nr. 3 Planifikimi për Transportin e udhëtareve periudhën 2025-2027

Planifikimet për vitin	2025	2026	2027
Të hyrat në euro	70,000.00 €	70,000.00 €	70,000.00 €
Numri i udhëtarëve	89 000	89 000	89 000

Tabela nr. 4 Shpërndarja e të hyrave dhe numrit të udhëtarëve për periudhën 2025-2027

Periudha	TM 1	TM 2	TM 3	TM 4	Totali
Të hyrat në euro	17,000.00	18,000.00	18,000.00	17,000.00	70,000.00
Numri i udhëtarëve	22 000	22 500	22 500	22 000	89 000

5. 1. Objektivat

Opsionet dhe nevojat për investime kapitale në mjete lëvizëse po rriten nga viti në vit. Reformat dhe investimet në linjat hekurudhore rrisin nevojën për investime në mjete themelore për të qenë i gatshëm në ofrimin e shërbimeve sipas kërkesës dhe specifikimeve që vijnë nga Licenca për biznesin që zhvillojmë, për të ju përmbajtur deklaratës me Vizion dhe për të ofruar shërbim më të favorshëm në krahasim me konkurrencën.

Modernizimi dhe furnizimi me mjete lëvizëse adekuate që përshtaten me gjendjen e rrjetit hekurudhorë, mirëmbajtja e të njëjtave dhe kompletimi i stafit adekuat për zhvillimin e veprimtarisë i paraprijnë tri karakteristikave themelore për objektiva: siguria, përfitimet / të ardhurat dhe zhvillimi dhe rritja e kapitalit. Këto opsione korrespondojnë gjithashtu me objektivat e Qeverisë si investitor tek rasti i TRAINKOS-it. Ne i shqyrtojmë këto tri lloje të objektivave, investimet e përdorura për t'i arritur ato, dhe mënyrat se si mund të përfshihen në strategji.

5.1.1. Siguria

Ekziston e vërteta për aksiomën se nuk ka diçka të tillë si një investim plotësisht i sigurt. Sidoqoftë, me gjendjen e krijuar, rrethanat dhe qasjen e aksionarit TRAINKOS-i duhet të i paraprijë planifikimeve me argumentime bindëse për pronarin. Faktikisht të përputhen planifikimet tona strategjike me specifikat dhe planifikimet strategjike të pronarit (Qeverisë).

Nëse e kemi parasysh se burimet financiare mund të sigurohen vetëm pjesërisht (nga praktikat e deritashme për investime kapitale të kompanive publike) nga Qeveria e pjesa tjetër nga IFN-të apo potencialisht prej ndonjë donatori, atëherë kujdes i posaçëm në këtë proces duhet të i kushtohet planifikimeve shtetërore në shpenzimin adekuat dhe kthimin e mjeteve të huazuara nga investimi përkatës.

5.1.2. Përfitimet / Të ardhurat

Investimet më të sigurta janë ato që kanë nivelin më të lartë të krijimit të të ardhurave, nga ky përfitim pas mbulimit të shpenzimeve operative përcaktohet edhe shuma e cila është paraparë për kthimin e mjeteve të huazuara për investime.

Shumica e investitorëve (në rastin tonë Qeveria), dëshirojnë një nivel të gjenerimit të të ardhurave në portofolët e tyre, te rasti i transportit të udhëtarëve e tëra definohet me OShP. Por maksimizimi i kthimit të kësteve nga të ardhurat e krijuara mund të jetë një parim kryesor për një portofol, veçanërisht nëse kërkohet një shumë fikse nga portofoli i tyre çdo muaj.

5.1.3. Zhvillimi / rritja e kapitalit

Investimi në mjete lëvizëse domosdoshmërisht kërkon planifikim adekuat nëse e kemi parasysh shumat / koston e investimit në mjete lëvizëse hekurudhore. Zinxhiri financimi – blerja – shfrytëzimi – mirëmbajtja – përfitimi – kthimi i mjeteve duhet të analizohet në përpikëri.

5.1.4. Objektivat e përgjithshme të Trainkos Sh.A bazuar në analizën e mjedisit të brendshëm dhe të jashtëm janë:

1. Përmirësimi i kapacitetit operativ dhe modernizimi i infrastrukturës: Trainkos Sh.A duhet të përqendrohet në rritjen e kapacitetit operativ dhe modernizimin e infrastrukturës së saj për të siguruar që të ketë mundësi të ofrojë shërbime më efikase dhe cilësore dhe për të rritur konkurrueshmërinë e transportit hekurudhor. Kjo përfshin investime në mjete lëvizëse të reja dhe moderne, si dhe përmirësimin e linjave ekzistuese dhe lansimin e linjave të reja hekurudhore për të përmirësuar qasjen dhe shërbimin.

2. Avancimi i cilësisë dhe shërbimeve: Trainkos Sh.A duhet të kushtojë vëmendje të veçantë në përmirësimin e cilësisë dhe shërbimeve të ofruara, duke u fokusuar në sigurinë, komfortin dhe në shpejtësinë dhe sigurinë e transportit për klientët e saj. Kjo mund të përfshijë përmirësimin e flotës së mjeteve lëvizëse, si dhe investime në trajnime dhe zhvillimin e një kulture ndërmarrësie të fokusuar në klient.

3. Përgjigja ndaj sfidave të konkurrencës: Duke qenë se tregu i transportit është i ashpër, Trainkos Sh.A duhet të zhvillojë strategji të zgjuara për të përballuar sfidat e konkurrencës. Kjo përfshin identifikimin e avantazheve konkurruese dhe përdorimin e tyre në mënyrë efektive, si dhe inovacionin në shërbimet dhe teknologjinë për të përmbushur dhe tejkaluar pritjet e klientëve.

4. Bashkëpunimi institucional dhe mbështetja financiare: Trainkos Sh.A duhet të bashkëpunojë ngushtë me institucionet qeveritare për të siguruar mbështetjen e nevojshme financiare dhe përkrahjen politike për zhvillimin e sektorit hekurudhorë. Kjo përfshin lobimin efektiv dhe angazhimin në hartimin e politikave dhe strategjive të qeverisë për të promovuar dhe përmirësuar infrastrukturën hekurudhore.

5. Rritja e përfshirjes së tregut dhe diversifikimi i shërbimeve: Trainkos Sh.A duhet të përqendrohet në rritjen e përfshirjes së tregut dhe diversifikimin e shërbimeve të ofruara për të kapur segmente të reja të klientëve dhe për të përmirësuar performancën e saj financiare. Kjo mund të përfshijë ofrimin e shërbimeve të reja, si transporti i mallrave në mënyrë multimodale ose shërbimet e kargo të specializuara për industritë specifike.

6. Zhvillimi i partneriteteve strategjike dhe bashkëpunimit regjional: Trainkos Sh.A duhet të kërkojë për të zhvilluar partneritete strategjike me kompani të tjera në sektorin hekurudhorë

dhe të zgjerojë bashkëpunimin regjional për të rritur aftësinë e saj për të ofruar shërbime të efikasitetit dhe për të përfituar nga mundësitë e tregut në nivel rajonal. Anëtarësimi në asociacionet hekurudhore Evropiane.

Këto objektiva do të ndihmojnë në përmirësimin e pozicionimit dhe performancës së ndërmarrjes hekurudhore në tregun e transportit dhe në përmbushjen e qëllimeve të saj afatmesme për zhvillim dhe rritje.

Transporti i Mallrave:

1. Transporti ndërkombëtar përdorë linjën e 10-të hekurudhore, nuk duhen dhe s'janë të nevojshme veprime shtesë;

2. Të zhvillohet terminali në Miradi, si qendër logjistike duke përfshirë edhe magazinimin. Është i nevojshëm bashkëpunimi aktiv me tregtarët në import për industrinë e Kosovës, për të fituar apo pranuar më shumë transport të mallrave hekurudhor dhe

3. Në bashkëpunim me INFRAKOS-in ka nevojë të monitorojë zhvillimin e industrisë në Kosovë, dhe zhvillimi i sektorit minerar të jetë i vëmendshëm në riaktivizimin e linjave industriale ose krijimin e linjave të reja.

4. Ti kushtohet rëndësi Transportit të xehes, lëndës finale dhe thëngjillit për NewCo Ferronikeli, dhe të përcjellën zhvillimet e industrisë së rëndë sidomos te klientët potencial si Trepça e KEK.

Transporti i Udhëtarëve:

1. Vazhdimi i Zbatimi i Marrëveshjes së OShP-së (Obligimi i Shërbimeve Publike) në pajtim me politikat shtetërore 2023 – 2027 për transportin e udhëtarëve, të punohet në rritjen e shumës së mjeteve që kompania merr përfshirë edhe dhënien e një marzhe të fitimit ndërmarrjes Trainkos.Sh.a për shërbimet e kryera, ashtu siç e parashihet me ligjin për hekurudhat e Kosovës dhe "Kodi i Etikës dhe Qeverisjes Korporative për Ndërmarrjet Publike" për pagesën e mjeteve dhe fitimit paraprakisht. Në aspektin financiar ndërmarrja nuk ka stabilitet të qëndrueshëm financiar, mbajtja gjallë e veprimtarisë në kushte të tilla dhe në mungesë fondesh është sfidë në vete.

2. Për shpenzime kapitale është buxhetuar një shumë minimale prej 489,275.00€. Në investime kapitale janë përfshirë kryesisht riparime dhe furnizime me pjesë që janë larg investimeve domethënëse kapitale. Duhet kërkuar nga institucionet kompetente që shpenzimet kapitale te rriten.

3. Një pengesë kryesore është mungesa e përkushtimit dhe mbështetjes financiare për zhvillim dhe investime nga faktori vendor. Për të adresuar këtë pengesë, është e nevojshme që ndërmarrja të përfshijë përgjegjësit nga institucionet qeveritare në nivelin e lartë për të gjetur një zgjidhje për këtë çështje. Në mungesë të një plani qeveritar për investim në ndërmarrjen Trainkos dhe në mjete lëvizëse, të vazhdohet me kërkesa për mbështetje financiare dhe modernizim të punëtorive për servisim dhe riparim të mjeteve lëvizëse sipas kushteve të

Agjencisë së Bashkimit Evropian për Hekurudhat (ERA) e pastaj edhe aplikim për licencë adekuate sipas standardeve Evropiane për mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse. Në Operim aktualisht mjetet e operimit janë të mangëta qoftë për të mbajt këtë nivel të veprimtarisë prandaj edhe kapaciteti i operimit nuk është i madh, fuqia punëtore me një moshë mesatare të shtyrë, njohuritë teknike si në operim ashtu edhe në mirëmbajtje të mjeteve lëvizëse përbëjnë problematike që po ashtu kërkon investim.

4. Planifikimet kryesore për të hyrat e Ndërmarrjes për vitin 2025 -2027 nga transporti i udhëtarëve janë të bazuara në Marrëveshjen e OShP-së 2024 – 2027, konkretisht në kodet përkatëse buxhetore:

- *Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinorë dhe Infrastrukturës – 1,300,000.00€ dhe*
- *Ministria e Ekonomisë – 610,275.00€.*

5. Për dallim nga afatet e fiksuara në kohë siç janë prezantuar më lartë, është planifikuar edhe planifikimi strategjik rrëshqitës apo me afat rrëshqitës që nuk është i fiksuar në kohë së kur mund të realizohet apo fillojë së zbatuari, mirëpo i njëjti planifikim do të vihet në jetë varësisht se kur plotësohen kushtet, marrë parasysh faktorët të cilët i kemi të pamundur ti kontrollojmë siç është furnizimi me mjete si trena motorik dhe Lokomotiva.

Në përputhshmëri me kërkesat që dalin nga sistemi i transportit multi modal STM dhe gjendjen e flotës së mjeteve lëvizëse, Trainkos-i për plotësimin e kritereve për periudhën 2025 – 2027 planifikon që të plotësojë nevojat për operim me:

Nr.	Përshkrimi	Sasia	Kosto e përfert për set/tm-lok	Vlera në Euro
1.	Trena Motorik (dizel)	8	2,700,000.00 €	21,600,00.00 €
2.	Lokomotivë	1	3,400,000.00 €	3,400,000.00 €
Totali i investimit të parashikuar				25,000,000.00 €

8. Para fillimit të vitit 2027 të planifikohet për hyrje në fazën e elektrifikimit pasi qe në bazë të parashikimeve pritet që nga viti 2031 të fillojë elektrifikimi i hekurudhave dhe nga kjo kohë edhe NP Trainkos Sh,A duhet të fillojë kalimin nga mjetet lëvizëse me djegie të brendshme në ato me burimin të energjisë elektrike apo trena të gjelbër, veçanërisht në linjat e elektrifikuara.

Mirëmbajtja e Mjeteve Lëvizëse:

Të vazhdohet me përpjekje dhe kërkesa për modernizimin e ambienteve për mirëmbajtje dhe furnizimin me pajisje për mirëmbajtje, kompletim dhe trajnime të stafit adekuat

Që shërbimi i vazhdueshëm (i shpeshtë) i trenave të stilit modern / praktikave të BE-së, mund të funksionojë mirë nëse TRAINKOS-i merr masat në vijim:

1. Të jemi gati para se pronësia e personave që posedojnë vetura të jetë 400v / 1000p, rreth viteve 2028/30;
2. Arritja e cakut që për rreth 30 minuta të jetë intervali kohor i shërbimit për transportin e udhëtarëve në relacionet: Fushë Kosovë – Prishtinë nga Drenasi, Ferizaj, Mitrovica.

Ky shërbim të jetë i posaçëm dhe atraktiv për të gjithë udhëtarët (studentët, udhëtarët që shkojnë në punë, udhëtarët që dalin për të blerë/bërë pazare, etj.);
3. Minimum 60 minuta intervali kohorë i shërbimit në pjesën tjetër të linjave në Pejë, Leshak dhe Han të Elezit;
4. Për shërbimin tjetër potencial në Prizren dhe Gjakovë, vendimi për të zbatuar një shërbim të vazhdueshëm modern të trenave kërkon mbështetje politike pasi mbulimi i kostos së shërbimit do të mbetet shumë më i ulët sa edhe për linjat tjera nëse nuk shkohet më larg në parashikime për realizimin e skenarit – lidhja me Shqipërinë;
5. Përcjellja dhe prezantimi i rëndësisë për realizimin e projektit për lidhje me portet e Shqipërisë, kjo nëse e kemi parasysh rëndësinë për transportin e mallrave e njëkohësisht shfrytëzimi i linjës edhe për transportin e udhëtarëve dhe
6. TRAIKOS duhet të informojë rregullisht Qeverinë / politikë bërësit për mundësitë dhe potencialin rreth transportit hekurudhor të udhëtarëve dhe të propozojë / të jetë aktiv për realizimin e kontratave të OShP-së.

Elementet më të rëndësishme për Infrastrukturën hekurudhore që duhet riparuar dhe rehabilituar sipas planifikimeve të Qeverisë për realizimin e skenarëve për transport hekurudhorë (2025 – 2027), shërbimit të udhëtarëve dhe mallrave janë:

1. Linja 10 - Rehabilitimi i Jugut;
2. Linja 10 Fushë Kosovë - Mitrovicë - Leshak riparimi minimal, më vonë (faza e tretë) rehabilitimi;
3. Binarë të dyfishuar Fushë Kosovë – Prishtinë + 2 ndalesa shtesë në qytet;
4. Programi për mbrojtjen dhe eliminimin e vendkalimeve të egra në linjën e Fushë Kosovë – Pejë;
5. Riparimi / riaktivizimi i kufizuar në linjën Podujevë – Prishtinë, më vonë përmirësimi përfundimtar;
6. Riaktivizimi i linjës Klinë – Prizren, të zhvillohet një zgjidhje për riparim / riaktivizim me një kosto së ultë dhe
7. Jetësimi i linjës hekurudhore me Shqipërinë, lidhja me Porte dhe arsyetimi i kostos për investime në linjën e Prizrenit e ndoshta edhe Gjakovës.