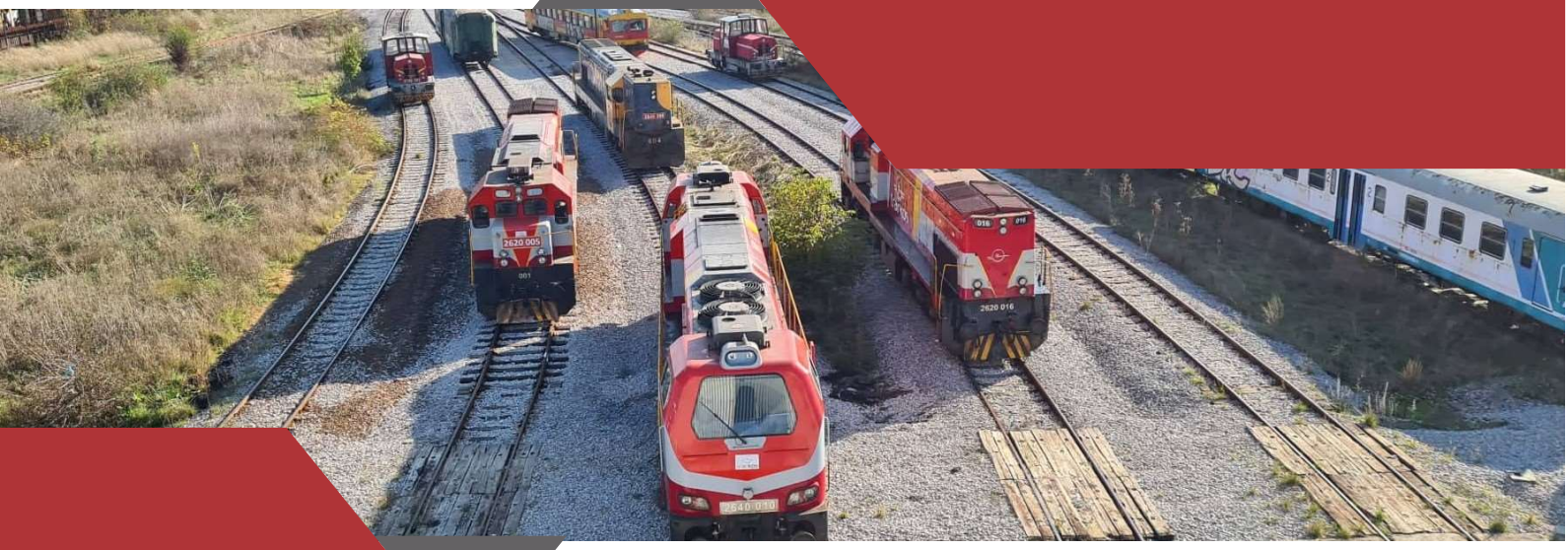


PLANI I BIZNESIT

2025

PËRMBAJTJA

I.	PREZANTIMI I BIZNESIT/HISTORIKU	3
II.	VIZIONI DHE MISIONI	6
II.1.	Vizioni	6
II.2.	Misioni	6
III.	OBJEKTIVAT DHE QËLLIMET E BIZNESIT	7
IV.	SHËRBIMET QË OFROJMË	9
V.	ANALIZAT E TREGUT	14
V.1.	Madhësia e Tregut	14
V.1.1	Gjendja aktuale	14
V.1.2	Pengesat dhe problemet kryesore	19
V.1.3	Ndikimi i pengesave në kushtet e konkurrencës, rritjes ekonomike dhe zhvillimit ekonomik të HK-Tainkos Sh.A	20
V.1.4	Analiza e tregut	22
V.1.5	Planifikimi për vitin 2025	23
V.2.	Analiza e konkurrencës	25
V.2.1	Konkurrenca në transportin e mallrave	25
V.2.2	Konkurrenca në transportin e udhëtarëve	26
VI.	ANALIZA FINANCIARE	26
VII.	ANALIZA E KAPACITETEVE TEKNIKE	27
VIII.	SWOT ANALIZA	32
VIII.1.	Pasqyra e të punësuarve në Ndërmarrje	33
VIII.2.	Planifikimi i punësimeve dhe trajnimeve të stafit për vitin 2025	34
IX.	RESURSET E NEVOJSHME & BUXHETI	35
X.	QASJET PËR ARRITJEN E OBJEKTIVAVE DHE ZBATIMI I TYRE	38
XI.	MEKANIZMAT PËRCJELLËS	39
XII.	DETYRIMET KARSHI KONSUMATORËVE DHE PUBLIKUT	40

I. PREZANTIMI I BIZNESIT/HISTORIKU

Zanafilla e transportit hekurudhor është në vitin 1874 kur është ndërtuar linja e parë hekurudhore në Kosovë, në relacionin Hani i Elezit – Fushë Kosovë – Mitrovicë.

Ishte ky fillimi i shtrirjes së rrjetit hekurudhor në Kosovë, aq sa i rëndësishëm për transportin e udhëtarëve dhe mallrave, po aq i rëndësishëm për zhvillimin ekonomik dhe lidhjen e Kosovës me vendet e rajonit. Në vitin 1931 vazhdoi ndërtimi i kësaj linje në relacionin Mitrovicë – Leshak – Kufiri me Serbinë, më 1934 ajo Fushë Kosovë – Prishtinë, më 1936 Fushë Kosovë – Pejë, më 1949 Prishtinë – Podujevë – Livadhi dhe më 1963 Klinë – Prizren. Kështu që sot Hekurudhat e Kosovës shtrihen në tërë territorin e Kosovës me një gjatësi prej 335.079 km linjë të hapur hekurudhore, në një gjatësi prej 105,784 km në stacione dhe 103,4 km vija industriale. Hekurudhat e Kosovës përmes Leshakut dhe Podujevës në veri dhe lindje janë të lidhura me Serbinë, ndërsa përmes Hanit të Elezit, në jug me Maqedoninë e Veriut.

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

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

Gjatë kohës së luftës në Kosovë në vitin 1999, Hekurudhat serbe kanë grabitur dhe përvetësuar në mënyrë të paligjshme të gjitha mjetet lëvizëse duke i dërguar në serbi, mjete të cilat kanë qenë pronë e Hekurudhave të Kosovës, me përjashtim të dy lokomotivave të cilat kanë qenë në gjendje tepër të keqe dhe mezi kanë funksionuar. Si pasojë e kësaj, pas luftës në vitin 1999, gjendja në sektorin hekurudhor ka qenë shumë e keqe dhe mundësia për operim, respektivisht për zhvillimin e transportit hekurudhor ka qenë shumë e vogël.

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

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

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

Transporti hekurudhor i mallrave që nga viti 1999 është zhvilluar vetëm përmes Maqedonisë së Veriut, ndërsa në vitin 2002 ndërmjet Hekurudhave të UNMIK-ut dhe Hekurudhave të Serbisë është nënshkruar marrëveshja e përkohshme për qarkullimin e trenave të udhëtarëve (i ashtuquajturi "Treni i Lëvizjes së Lirë"). Sipas kësaj marrëveshjeje, trenat e udhëtarëve kanë qarkulluar dy herë në ditë nga Hani i Elezit në Leshak dhe nga Serbia në Leshak. Në Leshak është bërë transferimi i udhëtarëve nga njëri tren në tjetrin, kështu që treni i Serbisë është kthyer për serbi, ndërsa treni i Kosovës është kthyer për drejtimin e Hanit të Elezit.

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

Hekurudhat e UNMIK-ut (nga viti 2005 Hekurudhat e Kosovës Sh.A.), tërë transportin hekurudhor të mallrave e kanë bërë përmes Maqedonisë së Veriut, ndërsa siç u cek më lart nga viti 2002 qarkullonte dy herë në ditë edhe treni i udhëtarëve Leshak – Hani i Elezit dhe anasjelltas. Njëkohësisht, me një angazhim të madh, nga viti 2007 janë lëshuar në qarkullim dy herë në ditë edhe trenat e udhëtarëve Prishtinë – Pejë – Prishtinë, si dhe trenat e udhëtarëve Prishtinë – Shkup - Prishtinë. Po këtë vit ka filluar edhe transporti vendor dhe ndërkombëtar edhe për kompaninë NewCo Ferronikeli.

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

Në qershor të vitit 2008 autoritetet e UNMIK-ut e kanë bërë transferimin e plotë të kompetencave për Hekurudhat e Kosovës tek autoritetet e Qeverisë së Kosovës. Hekurudhat e Kosovës janë

qeverisur sipas Ligjit mbi Ndërmarrjet Publike i cili ka përcaktuar Ministrinë e Ekonomisë si ministri përgjegjëse për pronësinë dhe qeverisjen e korporatave dhe sipas Ligjit mbi Hekurudhat, i cili e përcakton Ministrinë e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës si ministri politikë-bërëse të sektorit hekurudhor.

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

- Hartimi dhe miratimi i Ligjit mbi Hekurudhat e Kosovës;
- Hartimi dhe miratimi i strategjisë zhvillimore të Transportit Multi Modal;
- Themelimi i Autoritetit Rregullativ Hekurudhor;
- Themelimi i Grupit Punues mbi Hekurudhat dhe Intermodalitetin në kuadër të Observatorit të Transportit për Evropën Juglindore (SEETO);
- Themelimi i Komitetit Teknik mbi Hekurudhat (TCR) në kuadër të Komunitetit të Transportit për vendet e Ballkanit Perëndimor;
- Studimi i fizibilitetit për rehabilitimin gjeneral dhe modernizimin e linjave ekzistuese - e Linjës së 10-të Hekurudhore (Kufiri me Serbinë – Fushë Kosovë – Kufiri me Maqedoninë e Veriut) dhe i Linjave Hekurudhore Lindje – Perëndim: (Kufiri me Serbinë – Podujevë - Fushë Kosovë – Klinë – Pejë dhe Klinë - Prizren);
- Fillimi i Rehabilitimit Gjeneral dhe Modernizimit të Linjës së 10-të Hekurudhore (Kufiri me Serbinë – Mitrovicë – Fushë Kosovë – Hani i Elezit – Kufiri me Maqedoninë e Veriut), projekt ky i financuar nga huat e Bankës Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH), Bankës Evropiane të Investimeve (BEI) dhe grantet e Bashkimit Evropian (BE);
- Hartimi i studimit të parafizibilitetit për ndërtimin e linjës Hekurudhore (Prishtinë – Aeroporti i Prishtinës) i përfunduar në nëntor të vitit 2021;
- Hartimi i projekt dizajnit preliminar për Rehabilitimin Gjeneral dhe Modernizimin e Linjës së 7-të Hekurudhore (Fushë Kosovë – Prishtinë – Podujevë – Kufiri me Serbinë) i përfunduar në nëntor të vitit 2021;
- Iniciativat për fillimin e procesit të Studimit të fizibilitetit për linjën hekurudhore që lidhë shtetin e Kosovës dhe Shqipërinë (Portet detare) dhe ndërtimi e funksionalizimi i Portit të thatë në Prishtinë/Fushë Kosovë;
- Njëri ndër veprimet më të rëndësishme i cili ka ndodhur gjatë këtyre viteve është ai i ndarjes së Hekurudhave të Kosovës Sh.A. në dy kompani të reja:
  (1) Infrastrukturën e Hekurudhave të Kosovës Sh.A. - INFRAKOS Sh.A. dhe
  (2) Operimin me Trena të Hekurudhave të Kosovës Sh.A. - TRAINKOS Sh.A.;
- Pjesëmarrja në iniciativa dhe procese të avancimit të transportit hekurudhor në regjion dhe më tutje;
- Avancimi i planifikimeve strategjike për zhvillimin e transportit hekurudhor sipas kërkesave të dala nga Traktati për Transport dhe planifikimet afatgjata të BE-së për

sektorin hekurudhor të përfshira në Strategjinë e Transportit Multi Modal 2023 – 2030 e aprovuar në Janar 2023 dhe

- Procese tjera të rëndësishme në avancimin dhe hartimin e legjislacionit adekuat që krijon bazën e qëndrueshme të avancimit të sektorit hekurudhor në shtetin e Kosovës.

Pas ndarjes së Hekurudhave të Kosovës (Shtator 2011), TRAINKOS Sh.A. si operator hekurudhor ka pasur zhvillime të rëndësishme, por edhe probleme të mëdha në zhvillimin e veprimtarisë, kryesisht në aspektin e përvetësimit/sigurimit të mjeteve financiare të domosdoshme për të ekzistuar, si dhe zhvillimin e biznesit në realizimin e obligimeve që dalin nga legjislacioni për zhvillimin e veprimtarisë (shërbimit) për të cilën edhe ekziston.

Nga gjendja e krijuar dhe proceset që po ndodhin TRAINKOS-i vazhdon të zhvillojë veprimtarinë sipas Vizionit dhe Misionit të formuluar si më poshtë.

II. VIZIONI & MISIONI

II. 1. *Vizioni*

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.

II. 2. *Misioni*

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

III. OBJEKTIVAT DHE QËLLIMET E BIZNESIT

Në pjesën në vijim janë pasqyruar objektivat për vitin 2025 për të cilat do të angazhohet kompania:

1. Realizimi i politikave shtetërore që i përkasin kompanisë sonë në ofrimin e shërbimeve për të cilat edhe ekziston;
2. Krijimi i mundësive për transportin e mallrave dhe udhëtarëve sipas dokumenteve strategjike të aprovuara nga Qeveria – Plani Kombëtar Zhvillimor dhe Strategjia e Transportit Multi Modal 2023 – 2030 përmes planeve të veprimit dhe afateve të përcaktuara për këtë qëllim;
3. Angazhim i përhershëm në proceset e zhvillimit të sektorit hekurudhor, sipas iniciativave dhe kërkesave që dalin nga planet e veprimit nga mekanizmat e formuara regjionale dhe evropiane;
4. Përpilimi i një Plani Strategjik Afatmesëm të qëndrueshëm e në pajtim me politikat zhvillimore kombëtare në sektorin hekurudhorë dhe një Plani të Veprimit për zbatim;
5. Ngritja e vazhdueshme e kapaciteteve të resurseve njerëzore sipas nevojave nga proceset që do të kalojë kompania gjatë zbatimit të Planit Strategjik dhe zhvillimeve në transportin hekurudhor;
6. Shfrytëzimi i të gjitha mundësive që ofron ligji dhe praktikat e avancuara për zgjerimin e gamës së shërbimeve, për të avancuar biznesin e kompanisë duke kontribuar në zhvillim ekonomik dhe industrial të vendit;
7. Avancimi i ndërmarrjes në ofrimin e të gjitha shërbimeve të mundshme që kërkohen dhe mund të u ofrohen klientëve tanë;
8. Ngritja e një bashkëpunimi të qëndrueshëm me operatorët rajonalë dhe atyre nga vendet e BE-së në transportin hekurudhor me qëllim të shkëmbimit të përvojave të suksesshme në kuadër të Sekretariatit për zbatimin e Traktatit për Transport;
9. Shfrytëzimi i të gjitha mundësive për të siguruar mjete lëvizëse adekuate sipas kërkesave që vijnë nga politikat zhvillimore të shtetit në zhvillimin e transportit hekurudhor për mallra dhe udhëtarë;
10. Angazhimi i vazhdueshëm në shfrytëzimin e të gjitha mundësive për përvetësimin e transportit të mallrave dhe udhëtarëve brenda dhe jashtë vendit;
11. Në shërbimin e mirëmbajtjes së mjeteve lëvizëse, viti 2025 duhet të karakterizohet me angazhim të përhershëm në avancimin e proceseve në mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse, dhe ndërmarrja e hapave të nevojshëm dhe të domosdoshëm për certifikimin e punëtorive sipas ERA-s për ndërtimin dhe funksionalizimin e punëtorive bashkëkohore sipas standardeve evropiane me financim të kombinuar dhe
12. Fleksibilitet për veprim në aktivitete të ndryshme që përfshijnë sektorin hekurudhorë sipas obligimeve që ka TRAINKOS-i në transportin e mallrave dhe udhëtarëve brenda dhe jashtë vendit.

Qëllimet e Ndërmarrjes për vitin 2025:

1. Një Rregullore gjithëpërfshirëse për tarifat/koston e shërbimeve që ofrojmë në transportin e mallrave, konkurruese dhe atraktive duke përfshirë të gjitha modalitetet e mundshme sipas Licencës që kompania posedon;
2. Zbatimi i Marrëveshjes së OShP-së 2023 – 2027 të lidhur me MMPHI-në duke ofruar shërbim cilësor dhe përgatitjet e duhura për rritjen e transportit pas përfundimit të modernizimit të linjave hekurudhore sipas dinamikës;
3. Angazhimi i domosdoshëm për zgjidhjen e problemit për të siguruar mjeteve lëvizëse adekuate sipas Marrëveshjes për OShP, potencialin për rritjen e transportit të udhëtarëve dhe dinamikës për rritjen e kërkesave nga klientët për transportin e mallrave;
4. Efikasitet dhe vigjilencë në iniciativat dhe proceset reformuese të sektorit hekurudhor;
5. Përmirësimi i nivelit të shërbimeve që aktualisht ofrojmë;
6. Angazhim i përhershëm në krijimin e mundësive për shërbimet tjera që kompania ende nuk ofron sipas një strategjie paraprakisht të aprovuar dhe një dinamike paraprakisht të përgatitur dhe definuar në një plan të veprimit;
7. Me reformimin e sektorit hekurudhor të përgatiten aktet e domosdoshme të brendshme për një shërbim të sigurt dhe komod të cilat janë në harmoni me legjislacionin primar dhe sekondar për hekurudhat dhe të aplikueshme për Kosovën si dhe Direktivat e BE-së që janë përkatëse dhe zbatohen paralel me legjislacionin e zbatueshëm;
8. Ngritja profesionale dhe ripërtëritja e stafit, kusht i domosdoshëm sipas proceseve që do të vijnë;
9. Përmirësimi i strukturës gjinore;
10. Promovimi i shërbimeve tona në nivel gjithëpërfshirës;
11. Hulumtimi i tregut dhe kuptimi më i mirë i kërkesave në treg;
12. Përmirësimi i sistemit të komunikimit brenda dhe me klientë që shfrytëzojnë shërbimet tona;
13. Rritja e efektivitetit në dhënien e shërbimeve;
14. Krijimi dhe futja në funksion i të gjithë mekanizmave për të gjitha shërbimet e mundshme që kompania do t‘i futë në funksion;
15. Ndryshimi/avancimi i kulturës biznesore të punonjësve të kompanisë bazuar në të arriturat e reja teknologjike dhe
16. Përmirësimi i kushteve të punës për komoditet dhe sigurinë e stafit gjatë realizimit të punëve që ju përkasin.

IV. SHËRBIMET QË OFROJMË

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

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



Transporti Konvencional i Mallrave



Transporti i Mallrave me Kontejner



Transporti i Udhëtarëve



Mirëmbajtja e Mjeteve Lëvizëse

Kjo gamë minimale e shërbimeve që kompania ofron është trashëguar dhe nuk është ndryshuar që nga procesi i ndarjes dhe fillimi i punës si një kompani që përkujdeset për operimin me trena në ofrimin e shërbimit të transportit të udhëtarëve dhe mallrave brenda dhe jashtë vendit. Përkundër asaj kemi një realitet që tregon se edhe nga këto shërbime kemi humb biznesin tonë. Ndërmarrja

ka pësuar në tri vitet e fundit me ndërprerjet e pjesshme e së fundi edhe të plotë të Linjës së 10-të hekurudhore, sesioni Fushë Kosovë – Hani i Elezit. Me këtë është ndalur në tërësi transporti ndërkombëtar dhe pamundësuar zhvillimi i transportit të kontejnerëve. Një përmirësim i kësaj situate nuk ka ndodhë në vitin 2024 dhe nuk pritet të ndodhë edhe në vitin 2025 por ndërmarrja duhet të vazhdojë të mbetet e përgatitur në mundësitë e përmirësimit të kësaj gjendje në ofrimin e shërbimeve që aktualisht ofron dhe shërbimet që mundëson Certifikata e Regjistrimit të datës 23.08.2011, konkretisht informatë mbi biznesin/veprimtaritë ndërmarrja ka mundësi të organizohet dhe veprojë në një sërë game të shërbimeve:

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

1. Transporti konvencional

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

2. Transporti intermodal

Transporti intermodal është transporti i mallrave në njësi të veçanta ngarkesash me mjete të të paktën dy degëve të transportit, ku mallrat nuk manipulohen në vendet ku takohen mjete nga degë të ndryshme transporti. Transporti intermodal kombinon avantazhet e transportit hekurudhor dhe transportit rrugor të mallrave në një tërësi optimale. Detyra e tij është të ridrejtojë transportin e mallrave në distanca të gjata në transportin rrugor në transportin e mallrave me hekurudhë. Kjo me qëllim që të lehtësojë bllokimet e trafikut, të zvogëlojë pasojat e aksidenteve të trafikut, të

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

3. Transporti Multi - Modal

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

4. Transporti i udhëtarëve brenda dhe jashtë vendit

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

5. Transporti i mallrave të rrezikshëm

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

6. Transporti derë më derë

Korniza e konceptit derë më derë në sektorin hekurudhor i referohen përdorimit të kombinuar të transportit hekurudhor dhe mënyrave (ose mjeteve) të tjera të transportit në të njëjtin transport. Zgjidhjet derë më derë promovojnë multimodalitetin, lëvizshmërinë pa probleme dhe një shërbim transporti hekurudhor që është më i orientuar nga klientët dhe për këtë arsye është në gjendje të rrisë pjesën e tregut për ndërmarrjet hekurudhore. Koncepti i funksionimit të metodës derë më derë nxitet nga tendenca në rritje drejt dixhitalizimit (e detyrueshme dhe kusht nga proceset e aplikueshme në BE dhe detyrueshme për vendet që pretendojnë të jenë pjesë e BE-së).
Ose, më thjeshtë, të gjitha veprimet aktualisht të disponueshme për një ndërmarrje hekurudhore për t'u ofruar klientëve të saj një shërbim lëvizshmërie të kombinuar dhe pa probleme që përfshin

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

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

- Zhvendosja e modalitetit nga mënyrat më pak të qëndrueshme në hekurudha;
- Përmirësimi i shkëmbimit ndërmjet hekurudhave dhe mënyrave të tjera të transportit (veçanërisht mënyrat e transportit të përbashkët dhe jo motorik);
- Promovimi i një eksperience udhëtimi pa probleme;
- Shndërrimi i stacioneve hekurudhore në qendra lëvizshmërie.

7. Transporti i jashtëzakonshëm

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

Një dërgesë e jashtëzakonshme konsiderohet të jetë:

a) ngarkesë që tejkalon profilin e ngarkesës në rrugën e transportit ose në një pjesë të rrugës së transportit;
b) ngarkesa që nuk është e siguruar sipas udhëzimeve të përcaktuara nga Unioni Ndërkombëtar i Hekurudhave (UIC) dhe ngarkesa për të cilën nuk ekziston një mënyrë tjetër po aq e vlefshme sigurimi;
c) njësi ngarkese e ngurtë e ngarkuar në më shumë se një vagon me tavolina rrotulluese ose piedestale rrëshqitëse rrotulluese;
d) njësi mallrash fleksibël e ngarkuar në më shumë se dy vagonë pa karrocë;
e) një dërgesë që në të gjithë rrugën e transportit, në një pjesë të rrugës së transportit ose në disa pjesë të rrugës së transportit i tejkalon pesha e lejuar e mjetit për bosht dhe/ose për metër që duhet për më shumë se 2% të peshës së mjetit lëvizës;
f) një mjet që është i ngarkuar përtej kufirit të lejuar të ngarkimit;

g) një mjet që transportohet me traget në një pjesë të rrugës së transportit dhe nuk mund të kalojë në mënyrë të sigurt këndin më të madh vertikal të pjerrësisë së vendkalimit në tren;
h) një mjet i ngarkuar ose i zbrazët që nuk ka shenjë se transporti i tij lejohet ose kufizohet;
i) vagon mallrash me më shumë se tri boshte për karretë rrotulluese;
j) një vagon bosh dhe i ngarkuar, të cilit i ka skaduar periudha e rregullt e mirëmbajtjes, është futur në rrjetin e mirëmbajtjes së automjeteve dhe
k) një dërgesë që duhet të transportohet sipas kushteve të veçanta trafiko-teknike për zhvillimin dhe menaxhimin e sigurt të trafikut.

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

8. Shërbimet e deponimit

Në lëvizjen e mallrave me hekurudhë nga dërguesi te marrësi, përveç organizimit të transportit mund të organizohemi që të ofrojmë edhe shërbimin e marrjes/dhënies me qira të kapaciteteve të magazinimit në ndonjë hapësirë të caktuar. Ideja e krijimit të Portit të Thatë krijon parakushte për përgatitjen e konceptit strategjik në jetësimin e kësaj veprimtarie me mundësi të mëdha për progres të ndërmarrjes dhe vendit.

9. Mirëmbajtja e mjeteve lëvizëse sipas standardeve në fuqi të përcaktuara nga entitetet përkatëse hekurudhore

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

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

V. ANALIZAT E TREGUT

V. 1 Madhësia e tregut

V.1.1. Gjendja aktuale

Periudha që nga fillimi i realizimit të projektit "Modernizimi i Linjës së 10-të hekurudhore" fillimisht sesioni Fushë Kosovë – Hani i Elezit dhe pastaj edhe sesionit Fushë Kosovë – Mitrovicë krijon atmosferë sfiduese për ndërmarrjen. Problemet e ndërmarrjes për zhvillimin e aktivitetit të vet në ofrimin e shërbimeve bartë pasojat e ndërprerjes së pjesshme dhe në disa raste (me paralajmërim apo pa paralajmërim) edhe e plotë e linjës së 10-të hekurudhore. Kjo linjë përmban arterien kryesore për zhvillimin e biznesit të ndërmarrjes, si për transportin e udhëtarëve (vendor dhe ndërkombëtar) po ashtu edhe për transportin e mallrave (vendor dhe ndërkombëtar). Ndërprerja apo mbyllja e plotë e kësaj linje po vazhdon që pesë vite dhe kompania nuk mund të bëj kurrfarë planifikimesh edhe nëse ka kërkesa konkrete nga klientët tanë. Këtu duhet të e kemi parasysh se kërkesat për zbatimin e reformave në zhvillimin dhe avancimin e transportit hekurudhor është parakusht për shtetet e Ballkanit Perëndimor në proceset e përfshirjes në hapjen e tregut dhe për të qenë pjesë e ZVE (Zona e Vetme Evropiane). Afatet e paralajmëruara për përfundimin e punëve në modernizimin e linjës shtyhen, edhe tani INFRAKOS Sh.A. ende nuk ka shpërndarë ndonjë komunikatë zyrtare për planin e realizimit të projektit dhe se kur do të përfundojnë punimet.

Linja e 10-të hekurudhore dhe transporti përmes kësaj linje mundëson transportin ndërkombëtar, dhe momentalisht edhe lidhjen e vetme me portet detare në Greqi. Mbetet problem në vete ndërprerja me vite e transportit ndërkombëtar për nevojat e kompanisë NewCo Ferronikeli. Kjo gjendje e krijuar me Linjën e 10-të hekurudhore ka ndikuar në ndërprerjen e transportit ndërkombëtar për këtë kompani.

TRAINKOS Sh.A. është pjesë e pandashme e proceseve në zhvillimin e sektorit hekurudhor, kryesisht për transportin me hekurudhë në të gjitha dokumentet strategjike të institucioneve zyrtare në Republikën e Kosovës. Nga kjo TRAINKOS-i si entitet në pronësi të Qeverisë së Kosovës duhet të konsiderohet si prioritet dhe potencial për realizimin e këtyre planifikimeve, me përgatitjet e nevojshme për të siguruar mjete lëvizëse adekuate dhe staf të përgatitur për këtë. Sigurimi i këtyre dy faktorëve bazik kërkon kohë dhe duhet të shkoj paralel me zhvillimet tjera në sektor sipas planeve të veprimit të planifikimeve dhe strategjive përkatëse.

Problem në vete është edhe zbatimi i mëtutjeshëm i Marrëveshjes OShP 2023-2027 me Qeverinë e Republikës së Kosovës. Kjo nëse e kemi parasysh që përkundër nënshkrimit të Marrëveshjes pesë vjeçare është e paraparë rishikimi i së njëjtës nëse ndryshojnë rrethanat apo kushtet e

zhvillimit të veprimtarisë. Modernizimi i linjave kushtëzon operatorët hekurudhorë në plotësimin e kushteve të veprimit sipas standardeve të përcaktuara, e për këtë duhet veprim për tu përgatitur me kohë. Modernizmi i linjave sipas strategjive krijon parakushtet për rritje të transportit të udhëtarëve dhe mallrave, argumentimi i investimeve bëhet me krijimin e kushteve me operatorë funksional dhe modern sipas standardeve.

Strategjia afatmesme dhe procesi i zbatimit të projekteve për Modernizmin e Linjave hekurudhore

Nga rrjedhat që kanë ndodhur në sektorin hekurudhor gjatë viteve të fundit kanë ndikuar në pamundësinë e realizimit të planifikimeve dhe aktiviteteve të Strategjisë Afatmesme të Investimeve për TRAINKOS-in 2020 – 2024. Ky dokument i aprovuar në Tetor 2019 ka paraparë zhvillimin dhe progresin sipas planifikimeve të kohës për sektorin hekurudhor. Me këtë plan investiv në esencë strategji janë definuar politikat zhvillimore të TRAINKOS-it të koordinuara me Qeverinë dhe akterët tjerë të sektorit hekurudhor brenda dhe jashtë vendit. Njëkohësisht do të koordinohej edhe qasja tek IFN-të me mbështetjen e ministrive përkatëse brenda Qeverisë së Kosovës të përfshira në KASh (Kornizën Afatmesme të Shpenzimeve) përkatëse apo edhe iniciativa bilaterale me shtetet mike të Kosovës. Por, pritjet e njëjta duke filluar nga viti 2020 deri në vitin 2024 dhe fatkeqësisht edhe për parashikimet për vitin 2025 në krijimin dhe zbatimin e reformave të shumëpritura në sektorin hekurudhor nuk kanë ndodhur. Konkretisht në stagnimin apo kthimin mbrapa të zhvillimeve të transportit hekurudhor kanë ndikuar:

- Vazhdimi e stërzgjatja e zbatimit të projektit për Modernizimin e Linjës së 10-të Hekurudhore që ka ndikuar në humbjen e mundësive për transport ndërkombëtar;
- Ndërprerja e transportit vendor të kompanisë NewCo Ferronikeli që nga tetori 2021, fillimi në vitin 2023 dhe paralajmërimi i mundësive për ndërprerje të këtij transporti për shkak të problemeve që mund të rishfaqen, që edhe ka ndodhur;
- Proceset e stërzgjatura për modernizimin e Linjave tjera ekzistuese sipas planifikimeve të aprovuara dhe përfshira në LPP (Listën e Projekteve Prioritare);
- Angazhimet politike në arritjen e marrëveshjeve Kosovë-Serbi që për transport hekurudhor do të thotë shumë për transportin hekurudhor me Evropën kah Veriu;
- Amandamentimi/ndryshimi i Ligjit për Hekurudhat, përpilimi dhe futja në funksion e Ligjit për Siguri dhe Interoperabilitet, legjislacioni primar dhe sekondar (zbatimi i direktivave evropiane për transport, rregulloret adekuate të fushave të ndryshme për sektor dhe rregulloret e udhëzimet e secilit entitet hekurudhor veç e veç, etj.);
- Reformimi i funksionimit të TRAINKOS-it si operator strategjik në pronësi të Qeverisë së Kosovës në harmoni me reformat e aprovuara shtetërore dhe praktikave të mira ekzekutive;
- Funksionalizimi i rolit të TRAINKOS-it sipas Planit Kombëtar Zhvillimor 2023- 2030, Strategjia e Transportit Multi Modal (STMM) 2023 – 2030, Strategjia e Sistemit

Intelegjent të Transportit (SIT) për Kosovën 2024-2030 si dhe të qenit aktiv në zbatim sipas Planit të Veprimit për këto strategji dhe

- Mobilizim dhe pjesëmarrje aktive në të gjitha iniciativat dhe aktivitetet që ndërmerren në format e transportit modern të operatorëve hekurudhor e që ndikojnë në zhvillimin e TRAINKOS-it duke qenë në hap me këto zhvillime.

Punët në realizimin e projektit në Modernizimin e Linjës së 10-të Hekurudhore dhe planifikimet në Modernizimin e Linjës Lindje – Perëndim, shatëll trenit (Shuttle Train) Prishtinë – Aeroport dhe Linja e re me Shqipërinë janë në vlug. Parashikimet fillestare kanë qenë që Linja e 10-të hekurudhore - sesioni Jug (Fushë Kosovë – Hani i Elezit) të përfundojë brenda vitit 2021 (Dhjetor). Për shkak të vitit me Covid (pandemisë) ky afat është shty për 450 ditë, kurse fundi nuk i dihet, gjë që ndikon edhe në planifikimet tona edhe për vitin 2025 e tutje. Po të lëshohej linja do të krijohen parakushte për shtrirjen e rrjetit hekurudhor në pjesën nga kalon ky rrjet dhe do të plotësohen parakushtet për linjat e reja gjithashtu që janë paraparë me planifikimet strategjike afatgjata të Qeverisë së Republikës së Kosovës (LPP). Rëndësi të veçantë kanë iniciativat bilaterale për vazhdimin dhe lidhjen e linjës hekurudhore për Shqipëri dhe definimi i lokacionit më të përshtatshëm për Portin e Thatë. Realizimi i kësaj linje Kosovës do t'i mundësonte edhe qasjen në Portet e Shqipërisë dhe të Tivarit në Malin e Zi për organizimin e transportit në vend dhe atij tranzit nga vendi.

Kjo iniciativë e ngritur nga Ministri i MMPHI-së në Samitin e Beogradit të datës 13 Shtator 2021 dhe veprimet e radhës me Shqipërinë ka filluar të realizohet me zotimin e mjeteve për studimet e fizibilitetit dhe hapat e radhës për identifikimin e kompanisë që do e realizoj këtë projekt. Nga dinamika e punëve nga kompania përzgjedhëse pritet që dokumenti do të jetë i gatshëm në fund të vitit 2024. Kjo do mundësoj që të avancojmë qarkullimin e mallrave me tren jo vetëm për Republikën e Kosovës por edhe shtetet tjera në kontinent nga portet gjeografikisht strategjike të Shqipërisë dhe Malit të Zi. Paralajmërimet për investime në Portin e Durrësit dhe zgjatimi në Portin e Thatë në Prishtinë kërkon reformim në sektorin hekurudhor të Kosovës. TRAINKOS-i duhet të përshtat veprimet strategjike me këto ndryshime të rëndësishme, angazhime të menjëhershme paralel me zhvillimet në sektor duhet të bëhen. Konkretisht, pjesëmarrje aktive në krijimin dhe përgatitjet për zbatim të legjislacionit për hekurudha, përgatitja e stafit dhe sigurimi i mjeteve lëvizëse adekuate për realizimin e kërkesave për transportin e udhëtarëve dhe mallrave në 2025 e tutje.

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

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

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

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

Problemi me mjetet lëvizëse të vjetruara dhe pamundësisë të ripërtëritjes dhe pasurimit të flotës së mjeteve lëvizëse me mjete të reja lëvizëse (tërheqëse dhe të tërhequra) mbetet i hapur si për transportin e udhëtarëve ashtu edhe për transportin e mallrave. Gjetja e formave e modaliteteve për blerjen e mjeteve lëvizëse që plotësojnë kushtet e domosdoshme për qarkullim kërkon reagim urgjent kjo pasi që dihet se ekziston limiti i mjeteve lëviëzse të vjetruara që duhet të plotësoj kriteret e avancuara për futjen në qarkullim. ERTMS nuk mund të instalohet në mjete lëvizëse shumë të vjetra dhe për këtë nuk plotësojnë parakushtet për tu shfrytëzuar. Flota e lokomotivave paraqet problem në vete për vëllimin minimal të transportit aktual e le më me fillimin e një fluksi të madh të mundshëm transporti të mallrave dhe udhëtarëve sipas paralajmërimeve, vagonët e udhëtarëve janë teknikisht në minimumin e kushteve për një transport si preferohet në ditët e sotit. Nëse kemi parasysh vjetërsinë e të gjitha mjeteve lëvizëse të TRAINKOS-it (mjetet tërheqëse dhe të tërhequra) dhe gjendjen teknike të tyre duhet të kemi parasysh se nuk përshtaten me standardet e cilësisë në linjat e modernizuara. Sigurimi i stafit të trajnuar sipas ndryshimeve dhe aftësimi për ofrim të shërbimit bashkëkohor paraqet një sfidë në vete për ndërmarrjen.

Transporti i xehes, lëndës finale dhe thëngjillit për NewCo Ferronikeli nga eksporti, importi dhe transporti minierë – punëtori në Drenas është ndërprerë , mirëpo tani në bazë të informatave që kemi transporti mund të fillojë kah fundi i vitit 2024.

Realizimi i projekteve për modernizimin e linjave hekurudhore, konkretisht vonesat dhe ndërrimi i afateve të publikuara, stërzgjatja e realizimit të këtyre projekteve dhe mos definimi i afateve pengon planifikimet tona të cilat gjithashtu duhet të jenë afatmesme dhe afatgjata gjithashtu. Po vazhdon të jetësohet në pakufi një rast unik ku rehabilitimi i linjave hekurudhore mbyll mundësitë për transport hekurudhor.

Mirëmbajtja e mjeteve lëvizëse vazhdon të mbetet problem në vete përkundër asaj që kemi vetëm transport të udhëtareve, aktualisht kemi mungesë të mjeteve financiare dhe stafit kompetent teknik për mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse ekzistuese sipas nevojave për riparim dhe kontrollime periodike të domosdoshme.

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

Reformat e domosdoshme strategjike të udhëhequra nga Qeveria e Kosovës, konkretisht MMPHI-ja për transportin e udhëtarëve dhe mallrave me hekurudhë tanimë janë përfshirë në Strategjinë e transportit Muliti – Modal (STMM) 2023 – 2030 dhe planin e veprimit për zbatimin e STMM 2023 -2025. Kjo do të mundëson zhvillimin e politikave dhe zbatimin e tyre për transportin e udhëtarëve dhe mallrave edhe në TRAINKOS gjithashtu me përgatitjen dhe aprovimin e Strategjisë Afatmesme.

Transporti i udhëtarëve definohet me politikat shtetërore për trenat në qarkullim dhe mbështetja e qarkullimit të këtyre trenave me Marrëveshjen e OShP-së (Obligimi i Shërbimeve Publike) për vitet e përfshira dhe konkretizim për vitin përkatës në zbatim. Transporti i mallrave përveç kapaciteteve në transport brenda vendit varet kryesisht në qasjen e rrjetit hekurudhor në linjat hekurudhore dhe portet detare për të zhvilluar modelet e transportit konvencional, intermodal, multi – modal, derë më derë, etj. Lidhja me Kanalin e X-të hekurudhor që kalon nga Maqedonia Veriore dhe Serbia aktualisht mund të shfrytëzohet vetëm përmes Maqedonisë Veriore (që nga marsi i vitit 2008 nuk ka qarkullim ne pjesën veriore të shtetit, vija kufitare në Leshak). Veprimet që janë duke ndodhur në modernizimin e linjave hekurudhore dhe masat për përmirësimin e kushteve për transport ndërkufitar në regjion imponon nevojën e domosdoshme për mjete lëvizëse dhe staf të kualifikuar adekuat sipas reformave në zbatim dhe përshtatjen me reformat që duhet të ndodhin.

Plotësimi i kërkesave për transportin aktual dhe atyre të planifikuara në të ardhmen nga TRAINKOS-i me mjete lëvizëse kërkon kujdes të veçantë mirëmbajtjen e të njëjtave. Pra, rritja e zhvillimit të kapaciteteve në transportin e mallrave dhe udhëtarëve kërkon përkushtim paralel edhe në mirëmbajtjen e tyre. Kjo ka ndikim direkt në plotësimin e kritereve standarde për shëndet dhe siguri, të përcaktuara nga direktivat në fuqi që përcillen në zbatim nga asociacionet hekurudhore të Evropës dhe të kërkuara për zbatim prej ERA-s (Agjencinë Evropian për Hekurudha). Mos angazhimi i institucioneve përkatëse në krijimin e mundësive dhe veprimin në anëtarësimin e institucioneve dhe asociacioneve relevante ndërkombëtare pamundëson të jemi pjesë përbërëse e botës së industrisë së transportit hekurudhor. Reformat dhe zhvillimet në transportin hekurudhor, modernizimi i linjave hekurudhore dhe krijimi i mundësive për blerjen e mjeteve lëvizëse të reja kërkon që TRAINKOS-i për vitet në vijim të plotësoj kriteret për mirëmbajtje të të njëjtave (me Licencë adekuate), konkretisht punëtori dhe kompletim stafi adekuat për këto detyrime.

V.1.2. Pengesat dhe problemet kryesore

Për realizimin e kërkesave dhe zbatimin e marrëveshjeve në transportin e mallrave dhe udhëtarëve TRAINKOS-i ndeshet me probleme që kanë të bëjnë me këtë periudhë të reformimit të tërë sektorit në përgjithësi, por edhe në vlugun e proceseve për krijimin e raporteve të favorshme politike dhe biznesore në regjion. Pengesat e krijuara në qarkullimin e trenave në tërë linjat ekzistuese hekurudhore është problemi kryesor. Fakti që trenat nuk mund të qarkullojnë përmes Linjës së 10-të Hekurudhore deri në Leshak, stërzgjatja e përfundimit të pjesës jugore (Fushë Kosovë – Hani Elezit), ngecjet në zbatimin e projektit të sesionit të dytë të kësaj Linje (Fushë Kosovë – Mitrovicë) dhe gjendja në të cilën janë binarët në linjat tjera ekzistuese e kufizon mundësinë e transportit dhe ofrimin e ofertave të favorshme për klientët, aq më shumë kur kjo ndërlidhet edhe me transportin ndërkombëtar.

Nga kjo situatë aktuale e krijuar pamundësohet transporti për klientët dhe ofrimin e kushteve për nevojat brenda vendit dhe për mundësinë e organizimit të transportit tranzit (potencial që do të krijohet së shpejti me Portin e Thatë) në transportin hekurudhor rajonal e më tepër. Këto fakte kërkojnë qasje serioze në planifikimet që vijnë nga shteti dhe mundësitë që duhet krijuar për përcjelljen e obligimeve tek entitetet ekzekutive hekurudhore, në këtë rast edhe tek TRAINKOS-i. Aprovimi i STMM 2023 – 2030 dhe përgatitja e Planit të Veprimit tre vjeçar për zbatim do të mundësoj fillimin e mbarë të proceseve për TRAINKOS-in dhe sektorin hekurudhor në përgjithësi. Kjo do të krijonte gjithashtu parakushtet e përgatitjes dhe aprovimit për zbatim të një Plani Strategjik Afatmesëm për TRAINKOS-in. Përfshirja e linjave hekurudhore në rrjetin bazik hekurudhor rajonal dhe evropian dhe lidhja me porte detare është faktor kyç në zhvillimin e veprimtarisë sonë. Aktualisht përdoret vetëm Porti i Selanikut me shumë probleme për shkak të ndërprerjes së Linjës gjatë zbatimit të projektit të Modernizimit dhe politikave dhe shprehisë së

fituar nga Hekurudhat Greke. Klientët potencialë nga Porti i Selanikut dhe Porti i Piraeus (Athinë) kanë gjetur zgjidhje në forma tjera të transportit (sidomos të kontejnerëve) dhe kthimi i tyre është sfidë në vete.

Zbatimi i idesë së kamotshme për lidhjen hekurudhore me Shqipërinë, konkretisht portet detare të Shqipërisë dhe Malit të Zi, si dhe ndërtimi i Portit të Thatë në Prishtinë kërkon kohë, mobilizim adekuat afatgjatë dhe politika konkrete të shtetit të Kosovës. Kjo duke u bazuar në LPP-në (Listën e Projekteve Prioritare) për transport dhe korrespondon me strategjitë adekuate që ndërlidhen me veprimet konkrete në realizimin praktik të projekteve.

Përfundimi i modernizmit të linjave hekurudhore dhe zbatimi i iniciativave për linja të reja (sidomos ajo e lidhjes me Shqipërinë) kërkon qasje paralele edhe në plotësimin e flotës së mjeteve lëvizëse adekuate të ndërmarrjes, aktualisht ky potencial është në minimumin e mundshëm. Ky veprim duhet koordinuar edhe me përgjegjësit e shtetit për proceset në gjetjen e burimeve financiare dhe proceseve në blerjen dhe futjen në funksion të të njëjtave. Kujdes i veçantë duhet t'i kushtohet planifikimit të dinamikës së mirëmbajtës së mjeteve lëvizëse nga e cila edhe duhet të rrjedh përfitimi për biznesin që ndërmarrja zhvillon.

Zbatimi i reformave të mirëpritura dhe të domosdoshme kërkon veprim adekuat edhe në rekrutimin, aftësimin dhe futjen në funksion të kapaciteteve përkatëse njerëzore dhe teknike në realizimin e veprimtarisë në të gjithë sektorët brenda ndërmarrjes.

V. 1.3. Ndikimi i pengesave në kushtet e konkurrencës, rritjes ekonomike dhe zhvillimit ekonomik të HK-Tainkos Sh.A.

Që nga Shtatori i vitit 2011 me përfundimin e procesit të ndarjes së Hekurudhave të Kosovës në dy entitete të reja TRAINKOS Sh.A. dhe INFRAKOS Sh.A. fillon zhvillimi veprimtarisë sipas legjislacionit në fuqi. Legjislacioni dhe proceset e reformimit të sistemit hekurudhor në Republikën e Kosovës janë rezultat i angazhimeve në reformat e kërkuara nga BE me akte ligjore, duke përshirë Direktivat përkatëse dhe lëshimin për zbatim të "paketit të parë për hekurudha". Marrja e Licencës me kushtet e kërkuara me Ligjin për Hekurudhat TRAINKOS-in e detyron të zbatoj legjislacioni dhe të veproj në kushtet e reja që përfshin hapjen e tregut dhe kushtet e reja konkurruese për veprimtarinë që edhe ekziston.
Veprimtaria e ndërmarrjes duke e pas parasysh pronësinë (100% shtetërore) varet nga planifikimet strategjike të shtetit dhe mundësitë e shtetit për të siguruar burime financiare që ndërmarrja të ketë kushtet për të vepruar dhe qenë konkurruese në treg. Aktet ligjore rregullojnë veprimtarinë që të ketë kushte të barabarta mes operatorëve (shtetëror dhe privat) që ndikojnë në zhvillimin e vendit përmes strategjive e politikave tanimë të aprovuara për sektor. Aktualisht koordinimi i entiteteve

dhe institucioneve që janë përgjegjës në ofrimin e shërbimeve për transport hekurudhor lë për të dëshiruar, dhe për këtë kemi ngecje të dukshme në zbatimin e strategjive tanimë të aprovuara nga Qeveria dhe transport në rënie të vazhdueshme të mallrave dhe udhëtarëve me tren. Sektori hekurudhor është i rëndësishëm në zbatimin e planeve strategjike qeveritare për zhvillimin ekonomik, sidomos atij industrial. Ky mos koordinim ndikon në ngecje dhe përvetësimin e mundësive që krijohen nga mbështetja e BE-së për këtë qëllim dhe krijon pengesa në konkurrencë dhe planifikime serioze në rolin që luan operatori hekurudhor shtetëror TRAINKOS-i në zhvillimin ekonomik të vendit në tërësi. Përjashtim të investimeve në sektor bën buxhetimi i pjesshëm i projektit për Modernizimin e Linjës së 10-të Hekurudhore. Që nga procesi i ndarjes e tani për TRAINKOS-in është buxhetuar një shumë minimale për zhvillimin dhe avancimin e veprimtarisë. Vitet e fundit nga buxheti i Kosovën në kodin funksional te Ministria e Ekonomisë buxhetohet shuma prej 1,100,000.00€ (610,275.00€ për transportin e udhëtarëve – pjesë përbërëse e OShP-së dhe 489,725.00€ për investime kapitale). Nga Qarkoret e lëshuara nga Ministria e Financave edhe për vitin 2025 nuk parashihen ndryshime përkundër kërkesës së vazhdueshme se për TRAINKOS-in nevojiten investime kapitale në pasurimin e flotës së mjeteve lëvizëse për të qenë në nivel dhe konkurrues. Kjo vlen edhe për vitet që pasojnë dhe precizohen në Draftin e dokumentit KASh 2025 – 2027. Për investime kapitale të nevojave të TRAINKOS-it si ndërmarrje publike në pronësi të Qeverisë duhet të përkujdesen Ministritë përkatëse. TRAINKOS-in sipas Planit Zhvillimor Kombëtar 2023-2030 dhe Strategjisë së Transportit Multi Modal 2023-2030 me analizat dhe aprovimet e entiteteve përkatëse Qeveritare duhet shfrytëzuar mundësitë që ofrohen nga Buxheti i Kosovës dhe IFN-të (Institucionet Financiare Ndërkombëtare). Zhvillimi i sektorit, sidomos modernizimi i linjave hekurudhore kërkon flotë adekuate të mjeteve lëvizëse 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 deri në dy vite. Në këto procese rekrutimi dhe trajnimi i stafit është proces i barabartë për të planifikuar veprimtari të suksesshme afatgjate.

Në parakushtet e zbatimit të modaliteteve për përshtatje dhe zbatimit të "Tregut Global", "Zonë e Përbashkët Evropiane – Single European Area", "Hapja e Tregut për Transport Hekurudhor" Republika e Kosovës dhe shtetet tjera të Ballkanit Jug – Perëndimor duhet të bëjnë avancime të kërkuara detyrimisht dhe përcjellin detyrat dhe obligimet që vijnë nga BE-ja për këtë qëllim. Shfrytëzimi i rrjetit bazik hekurudhor sipas kërkesave të asociacioneve hekurudhore dhe entiteteve vendimmarrëse të BE-së kërkon qasje në tregun e përgjithshëm dhe krijimin e mundësive për shfrytëzim të porteve detare. Kosova aktualisht nuk ka mundësi të shfrytëzoj portet detare të Shqipërisë dhe Malit të Zi dhe shfrytëzon në minimum portin e Selanikut. Mosfunksionimi i vazhdueshëm i Linjës së 10-të Hekurudhore në veri të vendit për transport në Evropë për shkak të gjendjes politike me Serbinë ndikon në koston që ofron TRAINKOS-i si oferta të pafavorshme për bizneset në dhe nga Kosova. Këtu rol negativ luan edhe krijimi i "mundësive" brenda vendit për transport me kamionë me pesha të rënda të cilët shkatërrojnë rrugët të porsandërtuara, bëjnë ndotjen e ambientit, krijojnë rrëmujë në transport dhe pengesa tjera. Avancimi dhe favorizimi i transportit me hekurudhë minimizon apo zhduk disa nga favoret apo shprehitë negative të krijuara.

Trainkos-i është i obliguar në përcjelljen dhe zbatimin e obligimeve që rrjedhin nga Komuniteti i Transportit (TCT) entitet brenda Sekretariatit për zbatimin e Traktatit për Transport. TCT ka miratuar një strategji për një lëvizshmëri të qëndrueshme dhe të zgjuar në Ballkanin Perëndimor së bashku me një plan pesëvjeçar të punës.
Strategjia parashtron 10 tema kryesore që janë në përputhje me politikën e përgjithshme të transportit të BE-së:

1. Rritja e furnizimit me mjete lëvizëse me emetim zero, karburanteve të rinovuese dhe me karbon të ulët dhe natyrisht me infrastrukturë përkatëse;
2. Krijimi i porteve dhe aeroporteve me emetim zero;
3. Bërja e transportit ndër urban dhe urban më të qëndrueshëm dhe më të shëndetshëm;
4. Transport të gjelbër apo ekologjik të mallrave;
5. Vendosja e çmimit penalizues për emetuesit e karbonit dhe ofrimi i stimujve më të mirë për përdoruesit;
6. Bërja realitet e mundësive për transport multimodal të lidhur dhe automatizuar;
7. Inovacioni, të dhënat dhe inteligjenca artificiale për një lëvizshmëri më të zgjuar;
8. Angazhimi maksimal në realizimin e idesë së Tregut të përbashkët Evropian;
9. Tregu i hapur, fer dhe me të drejta të njëjta për të gjithë dhe
10. Realizimi i transportit të sigurt dhe angazhim maksimal për siguri në punë.

Ky kontest ndërkombëtar tregon qartë se nëse Republika e Kosovës dëshiron të vazhdojë procesin e afrimit drejtë BE-së, ekziston nevoja e qartë për të zhvilluar lëvizshmërinë e qëndrueshme dhe për të rritur kapacitetin e planifikimit të transportit për të qenë në gjendje të harmonizoj legjislacionin dhe shërbimet e saj me rregulloret e BE-së dhe tregut të përbashkët.

V. 1.4. Analiza e tregut

Në analizat e mëposhtme për transportin e mallrave dhe udhëtarëve kemi përdorur të dhënat nga periudhat paraprake viti 2022, 2023 dhe prerjen për periudhën Janar – Gusht 2024. 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 ndërmarrjes, për vitet paraprake për përgatitjen e parashikimeve për vitin 2025, për më tepër shih tabelën Nr. 1.

Tabela nr. 1 Të hyrat dhe neto ton mallrat për periudhën 2022, 2023 dhe Janar- Gusht 2024

Viti	2022	2023	Janar - Gusht 2024
Të hyrat e planifikuara	929,796.87	1,450.000.00	774,333.33
Të hyrat e realizuara	116,819.90	466,594.48	10,704.61
Neto ton të planifikuara	929 796.68	575 000.00	336,666.67
Neto ton mallrat të realizuara	22 340.07	195 670.51	1,984.66

Tabela nr. 2 Të hyrat dhe numri i udhëtarëve në periudhën 2022, 2023 dhe Janar- Gusht 2024

Viti	2022	2023	Janar - Gusht 2024
Të hyrat e planifikuara	70,000.00	60,000.00	40,666.67
Të hyrat e realizuara	61,110.18	61,356.49	38,160.94
Numri i udhëtarëve i planifikuar	80 000	80 000	53 333
Numri i udhëtarëve i realizuar	71 696	70 517	44 856

Në shërbimin e mirëmbajtjes së vagonëve, përveç nevojave të brendshme, ofrojmë shërbime edhe për klientin tonë NewCo Feronikeli, mirëpo gjatë kësaj periudhe nuk janë realizuar shërbime si kontrollimin tremujor të vagonëve, gdhendjen e rrotave si dhe riparime të ndryshme të vagonëve. (shih tabelën nr. 3).

Tabela nr. 3. Të hyrat nga riparimi i vagonëve në periudhën 2021, 2022 dhe Janar- Gusht 2024
Vërejtje: *Vlerat janë të llogaritura pa TVSH*

Viti	2022	2023	Janar- Gusht 2024
Të hyrat në euro	17,716.15	5,748.00	-

V. 1.5. Planifikimi për vitin 2025

Nga përvoja e viteve paraprake, gjendjes së krijuar dhe zotimet e deklarimet e klientëve, në vitin 2025 parashikimet sipas deklarimeve të fundit krijojnë një situatë minimalisht të qëndrueshme për mbijetesë. Vetëm parashikimet sipas shpjegimit për NewCo Ferronikeli për transport vendor

krijojnë një bazë pjesërisht të qëndrueshme për afarizmin e kompanisë, disa klient të tjerë por edhe NewCo Ferronikeli për transport ndërkombëtar dhe vendor nuk mund të merren parasysh për shkak të problemeve të krijuara me realizimin e projektit në Modernizimin e Linjës së 10-të Hekurudhore dhe politikave shtetërore për zhvillimin e hekurudhave në përgjithësi. Nga kjo që u tha dhe gjendjes aktuale të krijuar dhe akumuluar kërkohet mbështetje ndaj ndërmarrjes 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 ndërkombëtar i anijeve për nevojat e NewCo Ferronikeli, por edhe disa klientëve tjerë të cilët kanë pasur planifikime për transport me hekurudhë. Transporti vendor kufizohet vetëm në deklarimin e NewCo Ferronikeli për transport të xehes. Planifikimet janë për 35 833 ton në muaj. Një angazhim i domosdoshëm duhet të bëhet në shfrytëzimin e mundësive për transporte që i takojnë hekurudhës dhe janë potencial: xehet, thëngjilli, koncentratet, kontejnerët, derivatet e naftës, etj.

Më poshtë janë paraqitur në formë tabelore planifikimet për transportin e mallrave në vitin 2025:

Tabela nr. 4 Planifikimi për vitin 2025, transporti i mallrave

Viti	Planifikimet
Të hyrat në euro	1,000,000.00 €
Neto ton mallrat	430 000

Në vitin 2025 në Plan të Biznesit planifikojmë të kemi transport në total: **430,000** ton, vetëm transport vendor për NewCo Ferronikeli.

Tabela nr. 5 Shpërndarja e të hyrave në euro dhe në neto ton për vitin 2025

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 vitin 2025, në të hyra nga biletat dhe numri i udhëtarëve është si në tabelën më poshtë:

Tabela nr. 6 Planifikimi për vitin 2025

Viti	Planifikimet
Të hyrat në euro	70,000.00
Numri i udhëtarëve	89,000

Tabela nr. 7 Shpërndarja e të hyrave dhe numrit të udhëtarëve për vitin 2025

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

V. 2. Analiza e konkurrencës

V. 2.1. Konkurrenca në transportin e mallrave

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

- Transporti me kontejnerë është transport bashkëkohor dhe mundëson transportin e llojeve të ndryshme të produkteve dhe materialeve. Kryesisht shërben për transporte ndërkombëtare dhe shfrytëzon transportin ndërkombëtar përmes anijeve. Nga kjo portet janë destinacioni i parafundit deri te klienti, për në Kosovë aktualisht shfrytëzohen Portet e Durrësit dhe ai i Selanikut, si porte më të afërta. Ky transport viteve të fundit transportohet vetëm me kamion e potencial (duke mos ju referuar pengesave të dy viteve të fundit gjatë modernizimit të Linjës së 10-të Hekurudhore) është hekurudha me përparësitë e veta;
- Kompanitë që transportojnë me kamionë pesha të rënda me xehe, koncentrat apo thëngjill në destinacione të gjata;
- Operatori privat hekurudhor;
- Kompanitë transportuese me kamionë cisternë që kryejnë transportin e derivateve të naftës;
- Kompanitë të cilat posedojnë kamionë të mëdhenj me kapacitete të mëdha ngarkuese dhe merren me transportin e sasive të mëdha të mallrave të ndryshme.

Përparësitë e konkurrentëve tanë:

- Përparësi e kompanive që transportojnë kontejnerë është se transportojnë nga një kontejner nga çfarëdo destinacioni deri në cakun final;
- Janë ma fleksibil në marshutën e tyre dhe kalojnë më lehtë në pika kufitare;
- Te dërgesat e mallrave në relacione të shkurtra bëjnë transportimin e mallrave në të dyja drejtimet dhe atë në vajtje-ardhje;
- Shfrytëzimi i hapësirave ligjore dhe krijimi i një konkurrence jo legale;
- Ofrojnë oferta konkrete në afate të shkurtra kohore;

- Pranojnë kërkesa në sasi më të vogla si dhe mund të ofrojnë shërbimin e tyre edhe nga vendet në të cilat ne nuk kemi mundësi të ofrojmë shërbim;
- Kostoja më e ulët e mirëmbajtjes së mjeteve lëvizëse transportuese;
- Kanë më pak nevojë për staf operativ dhe
- Vendimmarrje me fleksibilitet në raport me ofertat dhe kërkesat e klientëve.

V.2.2. Konkurrenca në transportin e udhëtarëve

Te konkurrenca në transportin e udhëtarëve nga analizat e bëra kemi identifikuar:

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

Përparësitë e transportit me autobusë dhe minibusë janë:

- Orare të shpeshta;
- Mjete lëvizëse më të reja;
- Kostoja më e ulët e investimit në mjete transportuese;
- Mundësia e ndaljes në më shumë vende dhe stacione dhe
- Shërbime të shpejta.

VI. ANALIZA FINANCIARE

Nga analizat e prezantuara më lart është potencuar se biznesi i Trainkos-it mbështetet në transportin e mallrave dhe udhëtarëve si dhe nga riparimi i mjeteve lëvizëse. Vështirësitë të cilat e kanë përcjellë ndërmarrjen gjatë viteve të fundit kanë ndikuar në mosrealizimin e transportit sipas parashikimeve të transportit të mallrave. Pjesa e mjeteve të buxhetuara te kodet përkatëse ME dhe MMPHI janë duke u shfrytëzuar dhe mbledhur për destinimin përkatës, konkretisht:

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

Në tabelën e mëposhtme është paraqitur gjendja e disa llogarive kyçe financiare të cilat na bëjnë të kuptojmë gjendjen reale më 31.08.2024.

Tabela nr. 8 Gjendja e llogarive financiare:

Xhirollogaria kryesore dhe Arka	**501,928.45**
Të arkëtueshmet (borxhet ndaj nesh)	**422,389.33**
Të Pagueshmet (borxhet tona ndaj furnitorëve)	**782,974.60**
Obligimet tatimore me ndëshkime dhe interes	**917,785.86**
Obligimet e Kredisë	**364,963.00**

VII. ANALIZA E KAPACITETEVE TEKNIKE

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

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

Mjetet lëvizëse me të cilat jemi duke operuar gjatë vitit 2024 janë të pasqyruar në vijim:

Tabela nr. 9 Lokomotivat të cilat janë në përdorim

Tabela1. Lokomotivat për transportin e udhëtarëve.

Lokomotivat	Përdoret në	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 2640 005	Transport i udhëtarëve	<u>Në operim:</u> Më datën: 07.04.2023 janë vendosur bateritë e reja. Janë vendosur moduli TH14,Volt metri Pllaka e gjeneratorit të ngrohjes dhe PG rregullatorin i ardhur nga riparimi. Me datën: 28.08.2024 është bërë ndrrimi i vajit të motorrit 630L. Në gjendje të mirë teknike.	1984

		Me datën: 05.04.2024 është bërë vazhdimi i afatit të revizionit në bazë të rregullores për mirëbajtjen e mjeteve lëvizëse hekurudhore Trainkos.sh.a Nr.I/14 të datës:31.01.2024.	
Lokomotiva 2620 016	Transport i kombinuar	Në operim: Më datën:28.03.2024 janë vendosur bateritë e reja. Në gjendje të mirë teknike. Riparimi gjeneral i kryer në vitin 2015/16.	1981

Tabela 2. Trenat motorikë për transportin e udhëtarëve

Treni motorik	Përdoret në	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
58 00 004	Transport i udhëtarëve	Jashtë operimi	1987
5800 001	Transport i udhëtarëve	Jashtë operimi	1987
5800 002	Transport i udhëtarëve	Jashtë operimi	1987
5800 003	Transport i udhëtarëve	Jashtë operimi	1987

Tabela 3. Vagonët për transportin e udhëtarëve

Vagonët	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
1.Vagoni nr. 50 00 84 35 022-1	Në operim Duhet të bëhet riparimi i mesëm. Gjendja teknike jo e kënaqshme. Ka shumë xhama të krisur, pengesa të herë pas herëshme në funkionimin e toaletit, rrotat e harxhuara(nuk ka vend për gdhendje)	1966-75
2.Vagoni nr. 50 00 23 35 023-4	Është dërguar për riparim të mesëm (mund të kthehen në operim pasi të kryhet riparimi i mesëm)	1966-75
3.Vagoni nr. 50 00 23 35 024-2	Është dërguar për riparim të mesëm (mund të kthehen në operim pasi të kryhet riparimi i mesëm)	1966-75
4.Vagoni nr. 50 00 23 35 025-9	Jashtë operimi (është shfrytëzuar për pjesë rezervë)	1966-75

5.Vagoni nr. 50 00 2235 026-7	Në operim Duhet të bëhet riparimi i mesëm. Gjendja teknike jo e kënaqshme. Ka shumë xhama të krisur, pengesa të herë pas herëshme në funkionimin e toaletit, në rrota ka vend edhe për një gdhendje ekonomike, ngrohja jofunksionale	1966-75
6.Vagoni nr. 50 00 8435 027-0	Është dërguar për riparim të mesëm (mund të kthehen në operim pasi të kryhet riparimi i mesëm)	1966-75
7.Vagoni nr. 50 00 84 35 028-8	Është dërguar për riparim të mesëm (mund të kthehen në operim pasi të kryhet riparimi i mesëm)	1966-75
8.Vagoni nr. 50 00 84 35 029-9	Në operim Duhet të bëhet riparimi i mesëm. Gjendja teknike jo e kënaqshme. Rrotat e harxhuara(nuk ka vend për gdhendje), Toaleti në defekt, ka shumë xhama të krisur, bateritë e dobësuara	1966-75
9.Vagoni nr. 50 00 23 35 030-9	Është dërguar për riparim të mesëm (mund të kthehen në operim pasi të kryhet riparimi i mesëm)	1966-75
10.Vagoni nr. 50 00 3135 031-6	Në operim Duhet të bëhet riparimi i mesëm. Ka shumë xhama të krisur, toaleti në defekt	1966-75

Në sa vagonë duhet të kryhet riparimi i mesëm varet prej kërkesave për transport që i ka transporti i udhëtarëve.

Transporti i mallrave.

Transporti i mallrave posedon me parkun e mjeteve për tërheqje të afta për operim apo që janë në proces të riparimit sipas gjendjes së dhënë në vazhdim:

Tabela 1. Lokomotivat për transportin e mallrave

Mjeti tërheqës	Destinimi	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 2640 007	Transport i mallrave	Në Operim Gjendje jo e kënaqshme teknike. Lokomotiva gjatë muajit gusht 2024 kemi intervenuar për shkak të rrjedhjes së ujit kemi ndërruar dy koka cilindrike dhe 3 këmisha(cilindrike).	1966

		Gjeneratori kryesor ka shpërthime të shpeshta të rrymës dhe dizel motori shtypja e vajit e ulët, është bërë ndërrimi i vajti të motorit 630L. Riparimi gjeneral i kryer në vitin 2012	
Lokomotiva 2640 008	Transport i mallrave	<u>Në Operim</u> Në vitin 2017 i është riparua dizel motori, kompresori dhe gjeneratori kryesor. Motorët tërheqës, sistemi elektrik dhe i ajrit i vjetruar.	1966
Lokomotiva 2760 009	Transport i mallrave	<u>Në Operim</u> Me datën:14.06.2024 janë vendosur baterit e reja 2-copë 12vx100Am dhe 1-copë 12vx180Am dhe me datën:18.06.2024 është vendos mbushësi i baterive i ri. Me datën: 23.07.2024 është bërë vazhdimi i afatit të revizionit në bazë të rregullores për mirëbajtjen e mjeteve lëvizëse hekurudhore Trainkos.sh.a Nr.I/14 të datës:31.01.2024. Në vitin 2022 është bërë ndërrimi i gjeneratorit të pulsit të rrotullimeve, për shkak të mbushësit të baterive lokomotiva është jashtë operimit Vërejtje: Në bazë të rregullores për mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse në vitin 2019 i ka skaduar afati i fundit i mundshëm për dërgim të lokomotivës në riparimin e mesëm.	2005
Lokomotiva 2640 010	Transport i mallrave	<u>Jashtë operimi</u> Nuk funksionon moduli i kontrollit të dizel motorit(është në procedura në ardhje) Lokomotiva në tetor të vitin 2023 është dërguar për ndërrimin e rrotave respektivisht (karretat me rrota). Me datën: 4.5.2024 kemi bërë montimin e karretave të ardhur nga riparimi i rrotave të lokomotivës. Në bazë të rregullores për mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse hekurudhore Trainkos.sh.a Nr.I/14 të datës:31.01.2024. Mund ti vazhdohet afati i revizionit lokomotivës.	2010 Rifabrikim

Tabela 2. Lokomotivat manovruese

Lokomotivat	Përdoret në	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 2760 001	Manovrim	<u>Në Operim</u> Me datë 25.09.2024 është rikthyer në operim pasi që i është vendosur moduli i kahjes i cili është kthyer nga riparimi.	2008

		Në gjendje relativisht të mirë	
Lokomotiva 2760 002	Manovrim	Jashtë operimi. I mungojnë: injektorët 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

Klient i jashtëm

Klient i jashtëm është NewCo Ferronikeli i cili i ka 22 vagonë për transport të xehes, për të cilët Sektori i MML e bënë kontrollimin K3.

Tabela 3. Vagonët e mallrave të NewCo Ferronikeli:

Vagonët	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
24 vagonë të serisë Fals	Të aftë për operim, riparimi i mesëm është kryer në muajin shtator 2011.	Vitet e '80

Në tabelat më lart janë prezantuar mjetet lëvizëse tërheqëse dhe të tërhequra (*Lokomotivat, Lokomotivat Manovruese, Trenat Motorikë dhe Vagonët për Transport të Udhëtarëve*) të dedikuara për transportin e udhëtarëve dhe atë të mallrave, të cilat janë në operim dhe jashtë operimit.
Vlen të ceket se këto lokomotiva dhe disa trena të udhëtarëve kanë nevojë për riparim. Shpresojmë se do të gjendet një mundësi e riparimit të këtyre mjeteve lëvizëse në mënyrë që të mund të funksionojmë dhe të kryejmë me sukses shërbimet tona si në transportin e udhëtarëve ashtu edhe në atë të mallrave.

VIII. SWOT ANALIZA

Përparësitë	Dobësitë
Kompani në pronësi shtetërore e përfshirë në projektet zhvillimore të shtetit sipas Strategjive përkatëse; Traditë dhe përvojë në transportin hekurudhor; Staf të trajnuar dhe të përgatitur për transportin hekurudhor si industri specifike që është; Pjesëmarrëse në zhvillimet e pasluftës dhe reformimin e sektorit hekurudhor; Mundësi të zhvillimit të modeleve të ndryshme për transport të mallrave dhe udhëtarëve sipas licencës ekzistuese; Kapacitete për shfrytëzimin e binarëve të linjave të hapura dhe atyre 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; Siguri, komoditet dhe saktësi për transportin e udhëtarëve dhe Alternativë më ekologjike e transportit hekurudhor krahasuar me mjetet e transportit rrugor.	Mungesa e mjeteve financiare për krijimin dhe zhvillimin e ekspertëve që bartin barrën e reformimit të kompanisë; Gjendja jo e mirë e mjeteve lëvizëse për shkak të vjetërsisë; Mungesa e një plani 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 kompanisë 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 detinacion fillestar deri tek destinacioni i fundit dhe 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.

VIII. 1. Pasqyra e të punësuarve në Ndërmarrje

Hekurudhat e Kosovës - Trainkos SH.A. më datë 31.08.2024 kanë qenë **179** (njëqind e shtatëdhjetë e nëntë) të punësuar, të cilët janë në marrëdhënie të rregullt pune, pa llogaritur Bordin e Drejtorëve.
Në tabelën më poshtë shihet numri i tyre në bazë të Departamenteve:

Tabela Nr. 10 Pasqyra e të punësuarve në HK - TRAINKOS - SH.A.

Sektori i Punësimit	Numri i punëtorëve
Bordi i Drejtorëve	6
KE & ZKF & Sekretari & Zyrat	37
Departamenti i Transportit të Mallrave	40
Departamenti i Transportit të Udhëtarëve	54
Departamenti i Administratës	33
Departamenti i Zhvillimit të Biznesit	5
Departamenti i Prokurimit	3
Departamenti i Financave	7

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 48.33%
- Meshkuj 86.59 %
- Femra 13.40 %
- Shqiptarë 99.44 %
- Serbë 0.55 %
- Me shkollim fillor 1.67 %
- Me shkollim të mesëm 55.86 %
- Me Shkollim profesional 11.17 %
- Me shkollim të lartë 1.11 %
- Me shkollim superior 30.16 %.

Nga të dhënat e lartpërmendura del se problem shqetësues për Trainkos-in edhe më tutje gjatë vitit 2024 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 2025

Nga kërkesat e Njësive të Trainkos-it për vitin 2025 kërkohet plotësimi i vendeve të zbrazëta të punës në numër total prej 11 punëtorësh. Në këtë total hyjnë: Plotësimi i vendeve të zbrazëta pas pensionimit dhe punëtorëve të rinj sipas kërkesave të cilët do të plotësojnë vendet e punës për të cilat ndërmarrja vlerëson se ka nevojë. Kërkesat janë pranuar nga njësitë kërkuese për secilën pozitë veç e veç me arsyeshmëritë e domosdoshme.

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

Tabela Nr. 11. Lista e planifikuar e punësimeve për vitin 2025:

Pozita e kërkuar	Departamenti	Koha e Planifikimit të Punësimit	Nr i kërkuar
Makinist	DTU	Janar – Dhjetor	4
Udhëheqës Treni- Ndihmës Makinist	DTM	Janar – Dhjetor	2
Frenues - Manovrues	DTM	Janar – Dhjetor	2
Inxhiner i Elektros	DA	Janar – Dhjetor	1
Zyrtar i teknologjisë informative	DA	Janar – Dhjetor	2
Totali			11

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

Tabela Nr. 12. Nevojat për trajnime sipas kërkesave

Lloji e trajnimit	Nr. i vijuesve	Trajnimi jashtë-brenda vendit
Menaxherial/Marketing/Financa	3	Brenda – jashtë
Administrativ/Resurse Njerëzore dhe Prokurim, IT	0	Brenda - Jashtë
Menaxhim i sigurisë Siguria në komunikacionin Hekurudhor/Sistemi i menaxhimit të sigurisë	1	Brenda - Jashtë
Financa/Auditim, vlerësim të pronave dhe aseteve	2	Brenda - Jashtë
Trajnim për Marrëdhënie me Publikun	0	Brenda - Jashtë
Trajnim për personelin ekzekutiv në sfera të vendit të punesë p.sh, saldues, mekanik, elektricist, agjustator	4	Brenda - Jashtë
Siguria në punë	0	Brenda - Jashtë
Trajnim i paplanifikuar në bazë të nevojës së ndërrimit të ndonjë teknologjie në Ndërmarrje, mirëmbajtës të mjeteve lëvizëse	0	Brenda – Jashtë

Trajnim për Zyrtar Ligjor	0	Brenda - Jashtë
Trajnim periodik, Makinist, Udhëheqës Treni-ndihmës makinist, Frenues – manovrues, Kontrollues i Vagonëve, konduktor.	30	Brenda - Jashtë
Totali		

IX . RESURSET E NEVOJSHME & BUXHETI

IX. 2. Transporti i Mallrave

Në mënyrë që të jemi në gjendje të realizojmë objektivat e transportit të mallrave në kuadër të ndërmarrjes për periudhën vjetore 2025, janë kategorizuar resurset e nevojshme të precizuara më poshtë e që duhet siguruar me kohë:

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

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

Duke marrë për bazë orarin e trenave (OLT) për vitin 2024 dhe duke llogaritur nevojat për resurse tekniko-teknologjike për të zbatuar këtë orar të trenave i cili është mekanizëm për realizimin e objektivave, për periudhën 2025, do të duhen këto resurse tekniko-teknologjike:

- Për trena të mallrave 4 lokomotiva për tërheqjen e trenave pasi të riparohet lokomotiva 010 dhe të paktën 1 (një) lokomotivë manovruese për përgatitjen e trenave, pasi që lokomotivat manovruese janë jashtë operimit dhe
- Po ashtu të shqyrtohen të gjitha mundësitë për blerjen ose forma tjera për të pas **lokomotiva të reja** në flotën e mjeteve lëvizëse për transport të mallrave dhe **një lokomotivë manovruese** për ta pasuruar parkun e lokomotivave. Kjo duke u bazuar në vlugun e modernizimit të infrastrukturës ekzistuese hekurudhore brenda vendit dhe mundësisë së hapjes së linjës me linjat në Veri të vendit që mundëson transportin me pjesën tjetër të kontinentit evropian. Nga kjo parashihet që do të shtohet vëllimi i transportit të mallrave.

❖ Resurset njerëzore

Në mënyrë që të realizojmë objektivat e lartcekura, domosdoshmëri e përhershme është shfrytëzimi i kapaciteteve ekzistuese në plotësimin e nevojave tona për ofrimin e shërbimit në transportin e mallrave dhe shërbimeve sipas kontratës, kërkesave apo marrëveshjeve. Punësimet e reja do të realizohen sipas dinamikës së nevojave. Punësimet e reja të cilat do të jenë të shpërndara në fusha të ndryshme të ndërmarrjes dhe të punësuarit të jenë kryesisht të rinj në moshë dhe me kualifikim superior adekuat. 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 2025 janë strukturuar në kategori përkatëse sipas kërkesave fillestare të diskutuara paraprakisht me secilën njësi kërkuese dhe minimizimit të kërkesave nga mundësitë për krijimin e të hyrave nga veprimtaria e ndërmarrjes.

Tabela nr. 13 . Shpenzimet në realizimin e shërbimit dhe ngritjen e kualitetit, cilësisë dhe kapaciteteve

Shpenzimet	Planifikimi 2024 Vlera në Euro	Realizimi 2024 Vlera në Euro	Planifikimi 2025 Vlera në Euro	Shpërndarja në përqindje %, 2024	Shpërndarja në përqindje %, 2025
Paga dhe mëditje	1,700,000.00	1,368,555.61	1,450,000.00	41.91	38.25
Mallra dhe shërbime	238,000.00	207,498.33	238,000.00	5.87	6.28
Pagesa e qasjes në binarë	320,000.00	175,348.22	320,000.00	7.89	8.44
Pagesat e RIV-it për vagonë të huaj dhe tërheqja e trenave nga HM	10,000.00	10,000.00	10,000.00	0.25	0.26
Investimi në pajisje dhe riparime	60,000.00	35,097.80	60,000.00	1.48	1.58
Nafta & Vaji	804,000.00	366,830.97	804,000.00	19.82	21.21
Kontingjente	10,000.00	10,000.00	10,000.00	0.25	0.26
Investime kapitale	489,275.00	743.64	489,275.00	12.06	12.91
Shpenzimet e zhvlersimit	425,000.00	363,678.12	410,000.00	10.48	10.81
Totali	**4,056,275.00**	**2,537,752.69**	**3,791,275.00**	**100.00**	**100.00**

Sqarim:

Në bazë të realizimit për periudhën Janar – Gusht 2024 dhe mesatares së saj mujore të parashikuar edhe për periudhën Shtator – Dhjetor, në total realizimi për vitin 2024 do të ishte 2,537,752.69€. Bazuar në këtë kalkulim, shuma 2,892,000.00 € (totali i parashikuar për vitin 2025, minus investimet kapitale minus shpenzimet e zhvlerësimit) është vlerësuar që mbulon kërkesat e domosdoshme për shpenzimet e vitit 2025.

Tabela nr. 14 Burimi i të Hyrave

Burimii të Hyrave	Planifikimi 2024 Vlera në Euro	Realizimi 2024 Vlera në Euro	Planifikimi 2025 Vlera në Euro	Shpërndarja në përqindje %, 2024	Shpërndarja në përqindje %, 2025
Të hyrat operative nga TM	1,150,000.00	16,056.92	1,000,000.00	28.24	25.03
Të hyrat operative nga TU	63,000.00	57,241.41	70,000.00	1.55	1.75
Të hyrat nga shitja e naftës Infrakos	20,000.00	24,975.18	20,000.00	0.49	0.50
Të hyrat nga RIV-i	10,000.00	0.00	10,000.00	0.25	0.25
Ministria e Infrastrukturës - të hyra nga Marrëveshja OShP	1,300,000.00	1,019,361.03	1,300,000.00	31.92	32.54
Të hyrat nga ME	610,275.00	610,275.00	610,275.00	14.99	15.27
Shërbimet tjera	20,000.00	6,000.00	20,000.00	0.56	0.50
Te hyrat nga Qeraja		33,000.00	36,000.00		0.90
Grantet për investime kapitale dhe mjetet vetanake	489,275.00	0	489,275.00	12.01	12.25
Te hyrat nga Reklamat			30,000.00		0.75
Të hyrat e shtyra	410,000.00	310,007.19	410,000.00	10.07	10.26
Totali	**4,072,550.00**	**2,076,916.73**	**3,995,550.00**	**100**	**100**

Dallimet e prezantuara në të dy tabelat (nr. 12 dhe nr. 13), që prezantojnë të hyrat dhe shpenzimet e planifikuara të kompanisë, kanë një bilanc pozitiv në shumën prej 204,275.00€. Rezultat i gjendjes së prezantuar është në bazë të deklarimit për rifillim të transportit vendorë nga NewCo Ferronikeli. Mosrealizimi i transportit për klientët tjerë rrjedh si pasojë e stërzgjatjes së përfundimit të projektit të modernizimit të Linjës së 10-të Hekurudhore (sesioni Jug). Shtyrja e orarit të hapjes së linjës ka ndikuar në humbjen e klientëve dhe kredibilitetit të ndërmarrjes.

Në tabelën e mëposhtme janë paraqitur investimet kapitale afatgjata të cilat kanë vlerën 1,672,771.95 euro, kjo vlerë afatgjate është llogaritur prej vitit të kaluar dhe është paraparë në një afat kohor prej 3 viteve.

Tabela nr. 15 Projektet kapitale afatgjate

Nr	Emri i Projektit	Burimi i financimit	Viti 2025
1	Furnizime, riparime dhe furnizim me pjesë rezervë për mjete tërheqëse dhe të tërhequra	BKK	1,672,771.95

Likuiditeti i kompanisë është përgatitur në bazë të të hyrave dhe shpenzimeve për vitin 2024 dhe për bazë kemi marrë gjendjen përfundimtare të datës 31.08.2024 dhe kemi parashikuar lëvizjet për periudhën shtator – dhjetor 2024, për të cilën kemi parashikuar një gjendje për vitin 2025.

Tabela Nr. 16 Likuiditeti i Kompanisë për vitin 2024

Gjendja e Bankës 2024 në Euro	554,428.45
Deponimet nga Transporti i Mallrave	900,000.00
Deponimet nga Ministria e Infrastrukturë	1,300,000.00
Deponimet nga Ministria e Ekonomisë	610,275.15
Deponimet tjera	135,000.00
Deponimet nga Investimet Kapitale	489,275.00
Total Deponime	**3,434,550.15**
Pagesa për Naftë	800,000.00
Pagesa pë Qasje në Binarë	300,000.00
Pagesa për Paga	1,200,000.00
Pagesa për Kontribute dhe Tatime	220,000.00
Pagesa tjera	250,000.00
Pagesa për Investime Kapitale	489,275.00
Total Pagesat	**3,259,275.00**
Gjendja Fillestare dhe Deponimet	**3,988,978.60**
Gjendja përfundimtare me 31.12.2025	**729,703.60**

Sqarim:

Pasqyra e të ardhurave dhe shpenzimeve në tabelat numër 13 dhe 14 përmbajnë vlera tjera, ndërsa likuiditeti ka vlera tjera për arsye se jo të gjitha të hyrat që parashihen mund të arkëtohen këtë vit, disa prej tyre mund të mbesin për vitin 2025. Gjithashtu, edhe një pjesë e shpenzimeve priten të paguhen në vitin 2025.

X. QASJET PËR ARRITJEN E OBJEKTIVAVE DHE ZBATIMI I TYRE

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

Trainkos-i sipas Vizionit dhe Misionit është e orientuar nga tregu dhe me plotësimin e kërkesave dhe nevojave bazike nga pronari që të zhvilloj biznesin e vet sigurt dhe me sukses.

Në shërbimin e mirëmbajtjes së mjeteve lëvizëse do ta përdorim shtimin e shërbimeve të cilat do të orientohen në zbrazëtirat e identifikuara që kemi në treg.

Trainkos-i mbetet tek objektivat e përcaktuara dhe qasja do të mbetet për t'u fokusuar në:

- Transportin e mallrave orientim në ruajtjen e klientëve të rregullt duke ju ofruar shërbime shtesë, paralel me zhvillimin e të njëjtave nga ndërmarrja. Shërbime të njëjta të avancuara të ju ofrojmë klientëve tjerë potencial dhe shtimin e angazhimeve në përvetësimin e klientëve të rinj;
- Në shërbimin e ofruar të transportit të udhëtarëve furnizim me mjete lëvizëse adekuate për realizimin e objektivit për siguri, saktësi dhe komoditet;
- Mirëmbajtja e mjeteve lëvizëse tanimë në operim me staf të kualifikuar, kjo do të krijon kushte edhe për ofrim të shërbimit tonë klientëve tjerë sipas nevojës;
- Avancimin e kontrollit, cilësisë dhe kualitetit karshi rregulloreve dhe standardeve adekuate;
- Aplikimin e teknologjisë informative dhe digjitalizimin e proceseve të punës;
- Aplikimin e sistemit të shpërblimit dhe ndëshkimit karshi performancës së treguar të punonjësve;
- Shkollimin dhe trajnimet e stafit karshi zhvillimit të fushave përkatëse dhe
- Punësime të reja.

Ndërsa, në mënyrë që të përmirësojmë dhe zhvillojmë imazhin, ne kemi planifikuar që gjatë vitit 2025 të mbajmë një rol aktiv në promovimin e shërbimeve tona.

XI. MEKANIZMAT PËRCJELLËS TË PLANIT

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

- ✓ Angazhimin intensiv në kthimin e klientëve në transport me hekurudhë;
- ✓ Angazhimin në përfitimin e klientëve të ri potencial që duhet të transportojnë me hekurudhë;

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

XII. DETYRIMET KARSHI KONSUMATORËVE DHE PUBLIKUT

Viti 2024 karakterizohet me specifikat e veta dhe do të mbahet mend me një specifikë të veçantë sa i përket parashikimeve dhe qasjes ndaj klientëve tanë. Rënia e vëllimit drastik të transportit të mallrave na obligon të mobilizohemi në gjetjen e mekanizmave për kthimin dhe mbajtjen e klientëve tanë. Kredibiliteti i humbur rrjedh nga ngjarjet e rrjedhat që kanë ndodhur viteve të fundit si punimet në modernizimin e linjave, shfrytëzimi i transportit të klientëve tanë me mjete transportuese veçanërisht në pikat kufitare e që mund tu ikin obligimeve ndaj shtetit dhe papërgjegjshmëria e mekanizmave shtetëror në ruajtjen e rrugëve të posandërtuara dhe ambientit.

Edhe në vitin 2025 ndërmarrja do të fokusohet që të vazhdojë në plotësimin e detyrimeve karshi klientëve. E domosdoshme është të krijohen mundësitë në avancimin e shërbimeve që kemi ofruar deri tani por edhe krijimin e mundësive për shërbime të reja, atraktive dhe moderne duke përfshirë aplikacionet në telefonat smart, pasurimin apo edhe rikrijimin e web faqes së Trainkos, rrjete sociale, kampanja televizive, etj. Çdo ndryshim apo reformë do të nënkupton koordinimin e veprimeve në qasje nga klienti. Duke marrë parasysh kategoritë e ndryshme të konsumatorëve tanë dhe meqenëse shërbimet tona i drejtohen më shumë se një tregu, për këtë detyrimet bazike që duhet të mbahen ndaj secilës kategori të konsumatorëve mbeten: Siguria, transparenca, korrektësia, komoditeti dhe trajtimi adekuat.