



PLANI I BIZNESIT



PËRMBAJTJA

- I. Prezantimi i biznesit/ historia
- II. Vizion dhe misioni
- III. Objektivat e biznesit
- IV. Shërbimet të cilat ne i ofrojmë
- V. Analiza e tregut
- VI. Analiza financiare
- VII. Analiza e kapaciteteve teknike
- VIII. SWOT Analiza
- IX. Pasqyra e të punësuarve në kompani
- X. Resurset e nevojshme & Buxheti
- XI. Qasjet për arritjen e objektivave dhe zbatimi i tyre
- XII. Mekanizmat përcjellës
- XIII. Detyrimet karshi konsumatorëve dhe publikut

I. PREZENTIMI I BIZNESIT / HISTORIA

Para 132 vitesh, gjegjësisht në vitin 1874 u ndërtua vija e parë hekurudhore në Kosovë në relacionin Hani i Elezit – Fushë Kosovë – Mitrovicë. Ishte ky fillimi i shtrirjes së rrjetit hekurudhor nëpër Kosovë, aq sa i rëndësishëm për transportin e udhëtarëve dhe mallrave, po aq i rëndësishëm për zhvillimin ekonomik dhe lidhjen e Kosovës me vendet e rajonit. Në vitin 1931 vazhdoi ndërtimi i kësaj linje në relacionin Mitrovicë – Leshak, më 1934 ajo Fushë Kosovë – Prishtinë, më 1936 Fushë Kosovë – Pejë, më 1949 Prishtinë – Podujevë – Livadhi dhe më 1963 Klinë – Prizren.

Kështu që, sot, rrjeti hekurudhor i Kosovës shtrihet në tërë territorin e Kosovës me një gjatësi prej 333,451 km linjë e hapur hekurudhore, me një gjatësi prej 105,784 km në stacione dhe 103,4 km vija industriale. Rrjeti Hekurudhor i Kosovës përmes Leshakut dhe Podujevës në veri dhe lindje janë të lidhura me Serbinë, ndërsa përmes Hanit të Elezit, në jug, me Maqedoninë.

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

- Ndërtimi i linjës së parë hekurudhore në vitin 1874.
- Që nga viti 1874 fillon transporti i mallrave me hekurudhë i cili e zëvendëson transportin e deriatëhershëm me kafshë.
- Hekurudhat zhvillohen shumë shpejt dhe një kohë të gjatë e mbajnë primatin e transportit të përgjithshëm tokësor.
- Me fillimin e zhvillimit të industrisë për prodhimin e automjeteve transportuese rrugore, fillon edhe humbja e primatit të transportit me hekurudhë.
- Por, prapë se prapë deri në vitin 1968 hekurudha ishte transportuesi kryesor i mineraleve dhe prodhimeve të industrisë së rëndë.
- Në integrimin e dhunshëm me Hekurudhat Serbe (Beogradit) në vitin 1990 e deri në vitin 1999 deri sa ishte bllokada ekonomike e Serbisë, transporti me hekurudhë zvogëlohet në mënyrë drastike.
- Menjëherë pas luftës në Kosovë, kompania është marrë nën kontroll nga ana e forcave të KFOR-it të cilat forca kanë menaxhuar me kompaninë deri në vitin 2002.
- Në vitin 2002 menaxhimi i kompanisë i është dorëzuar administratës së UNMIK-ut dhe nga kjo kohë kompania ka filluar të jetë e menaxhuar nga stafi civil. Me këtë rast kompania është regjistruar me emrin Hekurudhat e UNMIK-ut pranë institucioneve përgjegjëse dhe ka filluar të transportojë mallra edhe për tregun komercial.
- Pas vitit 2005 kompania ka ndërruar statusin e saj ligjor dhe është formuar si Shoqëri Aksionare, ku edhe ka ndërruar emrin nga Hekurudhat e UNMIK-ut në Hekurudhat e Kosovës ShA.
- Nga viti 2005 deri në vitin 2011 (muaji shtator) kompania ka operuar me emrin Hekurudhat e Kosovës,

- Nga muaji shtator 2011 kompania e sotme quhet Operimi me Trena në Hekurudhat e Kosovës – TRAINKOS Sh.A. TRAINKOS Sh. A si kompani e cila veprimtari kryesore e ka biznesin e transportit, për vitin 2012 ka paraparë një qasje më tjetër në zhvillimin e biznesit të vet. Kështu që, pas analizave të shumta të bëra, janë përcaktuar vizioni dhe misioni i kësaj kompanie për zhvillimin e biznesit në të ardhmen.

II. VIZIONI / MISIONI

II.I. Vizioni

Trainkos, lider në transportin e mallrave, dhe emër për saktësi dhe komoditet në transportin e udhëtarëve.

II.II. Misioni

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

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

III. OBJEKTIVAT DHE QËLLIMET E BIZNESIT

Më poshtë janë të paraqitura objektivat tona ekonomike për vitin 2013.

1. *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.*
2. *Ngritja e vazhdueshme e kapaciteteve teknike dhe resurseve njerëzore.*
3. *Të rrisim shërbimet dhe cilësinë e tyre në transportin hekurudhor, për një zhvillim të vazhdueshëm të ndërmarrjes.*
4. *Objektivi në tregun e transportit të udhëtarëve është që të kemi një nivel të njëjtë apo të përafërt me vitin 2012;*
5. *Në shërbimin e mirëmbajtjes së vagonave të kemi një rritje prej 4% në krahasim me vitin 2012;*
6. *Rritja në transportin e mallrave për 7% në krahasim me atë të vitit 2012;*
7. *Niveli i inkasimit të borxheve (arkëtueshmeve) të mëparshme të jetë >45%.*

Qëllimet e kompanisë për vitin 2013:

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

IV. SHËRBIMET TË CILAT NE I OFROJMË

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

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



Transporti konvencional i mallrave



Transporti i mallrave me kontejnerë



Transporti i udhëtarëve



Mirëmbajtja e vagonëve

V. ANALIZAT E TREGUT

Madhësia e tregut - trendet

Analizat e tregut

Në analizat e mëposhtme ne kemi përdorur të dhënat nga viti 2011 dhe 2012 (periudha janar – shtator). Kjo është bërë në mënyrë që analiza jonë të jetë e krahasueshme në baza vjetore për të gjitha shërbimet e mëposhtme.

Sipas të dhënave nga sektori i financave, për transportin e mallrave të importuara dhe të eksportuara me transport hekurudhor në periudhën 2011 - 2012 kemi realizuar transport të përafërt me parashikimet e bëra për realizimin e transportit konvencional të mallrave (shih tabelën nr. 1).

Tabela nr 1. Të hyrat dhe neto/ton mallrat për periudhën janar-shtator 2011 dhe janar-shtator 2012

Viti	2011	2012
Të hyrat në euro	2,111,244.31€	1,601,675€
Neto/ton mallrat	748,667	488,539

Në tregun e transportit të udhëtarëve sipas të dhënave nga sektori i transportit të udhëtarëve gjatë vitit 2011-2012 kemi arritur të realizojmë transport vendor dhe ndërkombëtar përafërsisht sipas planifikimit (shih tabelën nr 2).

Tabela nr 2. Të hyrat dhe numri i udhëtarëve në periudhën janar-shtator 2011 dhe janar-shtator 2012

Viti	2011	2012
Të hyrat në euro	166,890.51€	171,943.00€
Nr. i udhëtarëve	279,330	267,901

Ndërsa, në shërbimin e mirëmbajtjes së vagonëve, ne kemi filluar t'u ofrojmë mirëmbajtjen e vagonëve edhe klientëve tanë si shërbim të ri duke filluar kështu me kompaninë "NewCo Feronikeli" në vitin 2006. Përgjatë periudhës 2011-2012 në kuadër të këtij shërbimi kompanisë "NewCo Feronikeli" ju kemi ofruar kontrollimin tremujor të 24 vagonëve, gdhendjen e rrotave si dhe riparime të ndryshme të vagonëve .Keto sherbime i'u kemi ofruar edhe klienteve tjere (shih tab. 3).

Tabela nr 3. Të hyrat dhe numri i vagonëve në periudhën janar-shtator 2011–2012

Viti	2011	2012
Të hyrat në euro	13084.40 €	32,537.00€

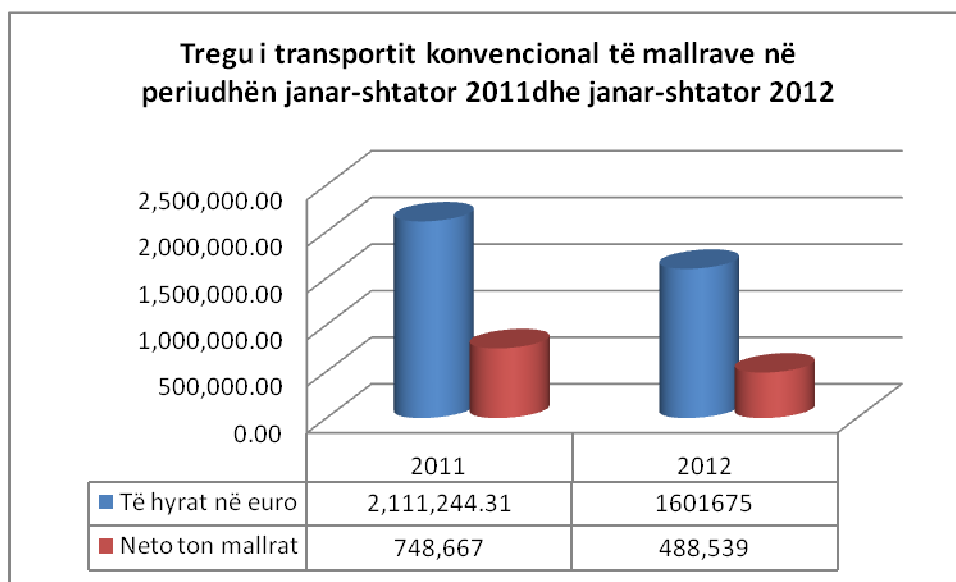
Për ta kuptuar më mirë analizën e tregut, më poshtë do të paraqesim në formë grafike madhësinë e tregut për secilin prej shërbimeve të cilat i kemi ofruar përgjatë dy viteve të fundit 2011-2012 e po ashtu do ta komentojmë ndaras secilën prej shërbimeve lidhur me lëvizjet që kanë pasur nga viti në vit.

p.s . Vlerat janë të llogaritura pa TVSH

Tregu në transportin konvencional të mallrave

Që të kuptojmë më mirë tregun në të cilin ne operojmë, më poshtë do të paraqesim në formë grafike realizimin e transportit konvencional të mallrave për periudhën 2011 - 2012 në neto/ton mallra të transportuara dhe në euro të realizuara.

Grafiku nr 1 . Tregu i transportit konvencional të mallrave në periudhën janar-shtator 2011dhe janar-shtator 2012



Burimi i të dhënave për grafikun nr. 1 është marrë nga Sektori i Financave të HK-së dhe Departamenti i Financave të Trainkos Sh.A.

Nga grafiku nr. 1 shohim se në transportin konvencional të mallrave në vitin 2012 për të njëjtën periudhë kohore të vitit 2011 kemi një ulje të të hyrave prej 24.13% ose 509,569.31 € që nënkupton se nuk e kemi realizuar objektivin sipas planit vjetor të paraparë për vitin 2012.

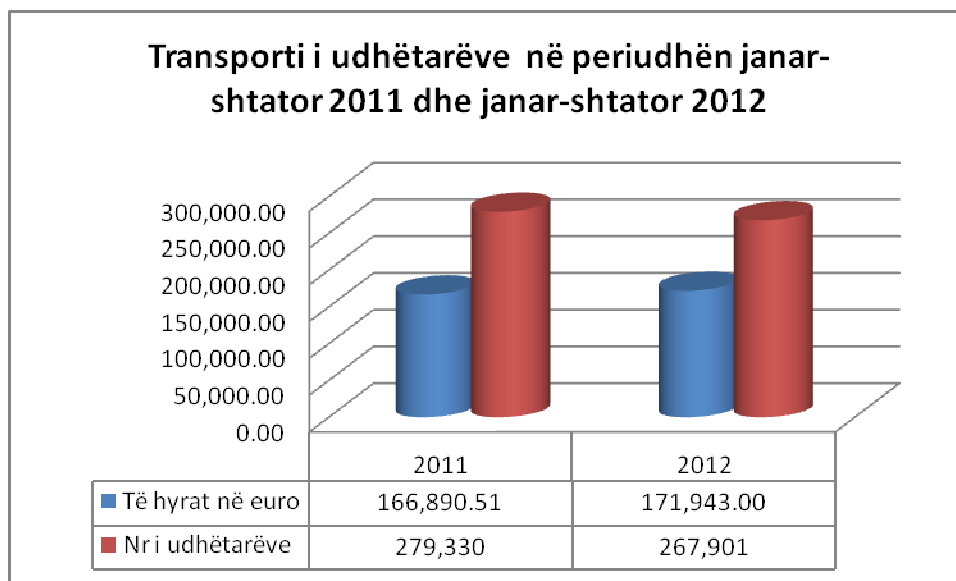
Ne kemi kuptuar, nga analiza e tegut se kemi ngritje të prezencës sonë në disa segmente siç është transporti i xehes dhe i derivateve të naftës, por prapë kemi zbrazëtira të mëdha në disa segmente tjera të tregut siç është transporti i sheqerit dhe prodhimeve të tij, drurit si dhe prodhimet e qeramikës apo kemi segmente të tregut në të cilat nuk jemi fare prezent etj.

Ndërsa sa i përket ndërmjetësimeve doganore është shërbim i ri të cilin do ta ofrojmë në vitin 2013 drejt klientëve të transportit të mallrave.

Tregu në transportin e udhëtarëve

Që të kuptojmë më mirë madhësinë e tregut në të cilin ne operojmë në transportin e udhëtarëve, më poshtë do të paraqesim në formë grafike numrin e udhëtarëve në trenat vendorë dhe ndërkombëtarë gjatë periudhës 2011 - 2012 si dhe të hyrat në euro.

Grafiku nr 2 . Transporti i udhëtarëve në periudhën janar-shtator 2011 dhe janar-shtator 2012



Burimi i të dhënave për grafikun nr. 2 është marrë nga Sektori i Financave të HK-së dhe Departamenti i Financave të Trainkos Sh.A.

Në grafikun nr. 2 mund të shohim transportin e udhëtarëve në periudhën janar-shtator 2011 dhe janar-shtator 2012, treg ky i cili ka pasur një ulje të lehtë në numrin e udhëtarëve rreth

4.10 %, apo rreth 11,429 udhëtarë më pak. Ndërsa, kemi shënuar rritje të të hyrave prej 2.93%, apo rreth 5.052,49 €.

Sa i përket pjesëmarrjes tonë në tregun e përgjithshëm brenda vendit, ajo nuk arrin as shifrën 1% kur krahasojmë me mjetet tjera të transportit.

Tregu në shërbimin e mirëmbajtjes së vagonëve

Sa i përket tregut të mirëmbajtjes së vagonëve, këtë shërbim kemi filluar ta ofrojmë si shërbim të ri edhe për klientë në kuadër të sektorit të mirëmbajtjes së vagonëve. Këtë shërbim kemi filluar t'ia ofrojmë kompanisë “NewCo Feronikeli”. Si treg i ri ka pasur zhvillime nga viti në vit, duke filluar që nga viti 2006 e deri më sot. Këto shërbime në masë më të vogël i ofrohen edhe kompanive tjera, sidomos atyre që kanë baza të derivative.

Shërbimet tjera

Gjatë vitit 2013, planifikojmë të fillojmë edhe me shërbime tjera. Si kompani do të fillojmë me shërbimin e shpedicionit si dhe me shërbime të reklamave. Të hyrat nga këto shërbime janë të prezantuara në tabelën nr.9. Të hyrat bazohen në idetë e Bordit dhe Menaxhmentit për shtimin e shërbimeve. Këto shërbime kryhen për herë të parë nga ana jonë, andaj një analizë e saktë paraprake është vështirë e realizueshme.

Analizat e konkurrencës

Konkurrenca në transportin e mallrave

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

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

Përparësitë e konkurrentëve tanë:

- Përparësi e këtyre kompanive në krahasim me ne është se i shfrytëzojnë mjetet e tyre transportuese për të plotësuar nevojat e veta shpenzuese dhe atë me dërgimin deri në pikat e tyre

shitëse, si dhe i ofrojnë pjesës tjetër të tregut të njëjtin shërbim me dërgimin e derivateve deri në pikat shitëse apo shërbimin derë më derë;

- Ofrojnë transportin e kontejnerëve derë më derë pa manipulime shtesë operative;
- Dërgesa e mallrave në relacione të shkurtra ku bëjnë transportimin e mallrave në të dyja drejtimet dhe atë në shkuarje-ardhje dhe
- Shfrytëzimi i boshllëqeve ligjore dhe krijimi i një konkurrence jo lojale.

Konkurrenca në transportin e udhëtarëve

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

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

Përparësitë e këtyre konkurrentëve janë:

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

VI. ANALIZA FINANCIARE

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

Nga analizat e prezantuara më lart është potencuar se biznesi i TRAINKOS-it mbështetet në transportin e mallrave dhe udhëtarëve si dhe nga riparimi i mjeteve lëvizëse.

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

Në tabelën e mëposhtme është paraqitur gjendja e disa llogarive kyçe financiare të cilat na bëjnë të kuptojmë gjendjen reale deri më 30.09.2012.

Xhirollogaria dhe Arka	427,571.5
Të arkëtueshmet (borxhet ndaj nesh)	1,669,261.10
Të pagueshmet (borxhet tona ndaj furnitorve)	561,027.55

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

VII. ANALIZA E KAPACITETEVE TEKNIKE

Kapacitetet tona teknike të cilat na kanë siguruar një funksionalitet gjatë vitit 2013 kryesisht janë të vjetra dhe në një gjendje jo të mirë teknike.

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

Ne, vitin 2012 do ta mbyllim me kapacitetet tona ekzistuese të përshkruar më poshtë:

Tabela nr. 4. Lokomotivat të cilat janë në përdorim

Lokomotivat	Përdoret në	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 003	Trenat e mallrave	Kjo lokomotivë është përdorur deri në muajin gusht, ku pastaj është dërguar në riparim gjeneral	1966
Lokomotiva 009	Trenat e mallrave	Gjendje të mirë teknike, përveç disa problemeve të kohëpaskohshme	2005
Lokomotiva 010	Trenat e mallrave	Gjendje të mirë teknike	2010
Lokomotiva 001	Trenat e udhëtarëve	Gjendje të mirë teknike / Riparim gjatë vitit 2011	1984

Lokomotiva 005	Trenat e udhëtarëve	Relativisht e mirë, përveç gjeneratorit të ngrohjes	1958
MDD3 – 01	Manovrim	Relativisht e mirë	2008
MDD3 – 02	Manovrim	Gjendje të mirë teknike	2009

Nga tabela nr. 4 shihet numri i lokomotivave të cilat TRAINKOS i ka në përdorim dhe viti i tyre i prodhimit.

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

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

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

Tabela nr. 6. Lokomotiva dhe trenat motorikë të cilët janë në operim, por kanë nevojë për riparim gjatë vitit 2013.

Lokomotiva	Përdoret në	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 007	Trenat e udhëtarëve	Relativisht e mirë - Afati për riparim gjeneral i ka skaduar	1960
Lokomotiva 008	Trenat e mallrave	Relativisht e mirë - Afati për riparim gjeneral i ka skaduar	1960
Lokomotiva 002	Trenat e mallrave	Relativisht e mirë - Afati për riparim gjeneral i ka skaduar	1960
Lokomotiva 004	Trenat e mallrave	Relativisht e mirë - Afati për riparim gjeneral i ka skaduar	1966
GM – 01	Trenat e udhëtarëve	Relativisht e mirë - Afati për riparim gjeneral i	1978

		ka skaduar, nevojitet riparim	
GM – 02	Trenat e udhëtarëve	Relativisht e mirë - Afati për riparim gjeneral i ka skaduar, nevojitet riparim	1978
GM – 03	Trenat e udhëtarëve	Jashtë operimit Është ne riparim të mesëm në Bullgari.	1978
GM – 04	Trenat e udhëtarëve	Jashtë operimit Është në riparim të mesëm në Bullgari	1978

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

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

Në tabelën nr. 6 janë prezantuar lokomotivat dhe trenat motorikë të cilët ne i kemi në përdorim për transportin e udhëtarëve dhe atë të mallrave. Vlen të ceket se këto lokomotiva dhe këta trena të udhëtarëve kanë nevojë për riparim dhe se shumicës prej tyre u ka kaluar afati i riparimit. Shpresojmë se do të gjendet një mundësi e riparimit të këtyre mjeteve lëvizëse në mënyrë që të mund të funksionojmë dhe të kryejmë me sukses shërbimet tona si në transportin e udhëtarëve ashtu edhe në atë të mallrave.

VIII. SWOT ANALIZA

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

IX. PASQYRA E TË PUNËSUARVE NË KOMPANI

TRAINKOS Sh.A ka 212 të punësuar të cilët janë në marrëdhënie të rregullt pune, 2 me kontratë për punë specifike dhe 4 Drejtorët e Bordit. Në tabelën më poshtë shihet numri i tyre në bazë të sektorëve të punësimit:

Spektori i Punësimit	Numri i punëtorëve
Bordi i Drejtorëve	4
KE&ZKF&Sekretari&Auditori&Zyrat	24
Departamenti i Operimeve	140
Departamenti i Administratës	38
Departamenti i Zhvillimit të Biznesit	5
Departamenti i Financave	5

Struktura e këtyre të punësuarve varësisht nga kategoritë e ndara më poshtë është si vijon:

- Mosha mesatare e punëtorëve në Trainkos Sh.A është 47.17%;
- Punonjës me marrëdhënie të rregullt pune janë 99.06 %, prej këtyre 0.94 % me kontratë për punë dhe detyra specifike;
- Meshkuj janë 91.12 %;
- Femra janë 8.88 %
- Shqiptarë janë 99.06 %;
- Serbë janë 0.94 % ;
- Me shkollim fillor janë 8.40 %;
- Me shkollim të mesëm janë 71.02 %;
- Me shkollim të lartë janë 2.83%;
- Me shkollim superior janë 17.75%.

Nga të dhënat e lartpërmendura del se problem shqetësues për Trainkos-in edhe më tutje gjatë vitit 2013 do të jetë mosha e vjetër e punonjësve dhe struktura gjinore e tyre. Mosha e vjetër e punonjësve drejtpërdrejt ndikon dhe sjell problemin e mosnjohjes apo njohjes së limituar të teknologjisë së re, përshtatjes me vështirësi ndryshimeve teknologjike etj.

X. RESURSET E NEVOJSHME & BUXHETI

Në mënyrë që të jemi në gjendje të realizojmë objektivat e lartpërmendura gjatë vitit 2013 ne i kemi kategorizuar resurset e nevojshme që duhet siguruar me kohë.

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

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

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

Duke marrë për bazë orarin e trenave për vitin 2013, dhe duke llogaritur nevojat për resurse tekniko-teknologjike për të zbatuar këtë orar të trenave i cili është mekanizëm për realizimin e objektivave, ne për vitin 2013 do na duhen këto resurse tekniko-teknologjike:

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

Resurset njerëzore

Në mënyrë që të realizojmë objektivat e lartcekura ne kemi planifikuar që gjatë vitit 2013 t'i plotësojmë nevojat tona me resurse njerëzore të nevojshme, duke bërë punësime të reja të cilat do të jenë të shpërndara në fusha të ndryshme të kompanisë dhe të punësuarit të jenë kryesisht të rinj në moshë dhe me kualifikim superior. Për punsimet e reja vendos Bordi i Drejtorëve në bazë të kërkesave të Menaxhmentit. Brenda këtij planifikimi ne mendojmë se në të gjitha vendet që konsiderohet e përshtatshme t'i japim përparësi personave të kualifikuar dhe aspektit të barazisë gjinore.

Resurset financiare të nevojshme

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

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

Investimet/ shpenzimet	Vlera e investimeve në vitin 2013	Shpërndarja në përqindje
Paga dhe mëditje	1,412,220.00	22.66%
Mallra dhe shërbime	394,430.15	6.32%
Pagesa e qasjes në binarë	1,246,206.63	19.99%
Pagesat e RIV-it për vagonë të huaj dhe tërheqja e trenave nga HM	159,903.00	2.56%
Investimi në pajisje dhe riparime	314,389.24	5.04%
Nafta & Vaji	1,234,562.06	19.81%
Kontigjente	70,000.00	1.12%
Investime kapitale	1,400,000.00	22.46%
Totali	6,231,711.08	100%

Tabela nr. 9. Burimi i të hyrave

Burimi i të hyrave	Vlera e të hyrave në vitin 2012	Shpërndarja në përqindje
Mjetet e akumuluar	427,571.5	6.82%
Të hyrat operative të biznesit	2,680,563.96	42.81%
Të hyra nga shërbimet e planifikuara	12.000	0.19%
Ministria e Infrastrukturës - të hyra nga Marrëveshja PSO	1,241,307.84	19.82%
Subvencionimi nga MZHE	500,000.00	7.98%
Grantet për investime kapitale	1,400,000.00	22.35%
Totali	6,261,443.30	100%

Tabela nr. 10. Projektet kapitale për vitin 2012

Nr	Emri i Projektit	Burimi i financimit	Viti 2012
1	Investimi në mjete lëvizëse	BKK	1,400,000.00
Totali			1,400,000.00

Dallimet e prezantuara në të dy tabelat (nr.9 dhe nr.10), që prezantojnë të hyrat dhe shpenzimet e planifikuara të kompanisë, kanë një bilanc të lehtë pozitiv. Këtë bilanc e kemi si rezultat i mos mbulimit të tërësishëm të shpenzimeve në transportin publik, ashtu siç e parasheh edhe Ligji për Hekurudhat.

Në tabelat më lart janë të prezantuara planifikimet reale të të hyrave dhe shpenzimeve, duke llogaritur edhe suvecionimet e pritura nga buxheti për vitin 2013.

Ne vetëm në nëntë muajt e fundit të këtij viti (janar-shtator 2012) kemi pasur humbje prej 810 mijë euro në transportin e udhëtarëve dhe kemi pasur një bilanc pozitiv të transportit i mallrave për 450 mijë euro. Në total, si kompani kemi pasur një bilanc negativ për 360 mijë euro, që deri në fundvit planifikojmë ta stabilizojmë përafërisht këtë gjendje duke u bazuar në Planin e Biznesit të rishikuar për 2012.

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

XI. QASJET PËR ARRITJEN E OBJEKTIVAVE DHE ZBATIMI I TYRE

Në mënyrë që të arrijmë objektivat e lartcekura për vitin 2013 ne kemi kombinuar disa qasje në mënyrë që rezultati të jetë më i mirë dhe më lehtë i matshëm.

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

Në shërbimin e transportit të mallrave ne do t'i përdorim tri qasje dhe atë:

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

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

Qasjen sulmuese, në drejtim të klientëve të ri.

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

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

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

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

Ndërsa në mënyrë që të përmirësojmë dhe zhvillojmë imazhin e kompanisë sonë, ne kemi planifikuar që edhe gjatë vitit 2013 të mbajmë një rol aktiv në sponsorimin e aktiviteteve të ndryshme në nivel vendi.

XII. MEKANIZMAT PËRCJELLËS TË PLANIT

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

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

XIII. DETYRIMET KARSHI KONSUMATORËVE DHE PUBLIKUT

Gjatë vitit 2013 ne do të fokusohemi që të vazhdojmë në plotësimin e detyrimeve tona karshi konsumatorëve tanë si dhe publikut të gjerë. Duke marrë parasysh kategoritë e ndryshme të konsumatorëve tanë dhe meqenëse shërbimet tona i drejtohen më shumë se një tregu, ne i kemi ndërlidhur disa detyrime bazë që mendojmë t'i mbajmë drejt secilës kategori të konsumatorëve të cilat janë:

- Transparenca;
- Korrektësia dhe
- Trajtimi jo diskriminues.

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

Ndërsa, sa i përket detyrimeve tona karshi publikut të gjerë, gjatë vitit 2013 do të punojmë në mënyrë që veprimtarinë tonë ta zhvillojmë duke ndikuar në ngritjen e mirëqenies së qytetarëve të vendit tonë.

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

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

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