



PLANI I RISHIKUAR I BIZNESIT 2015



PËRMBAJTJA

I.	PREZANTIMI I BIZNESIT/ HISTORIKU	3
II.	VIZIONI DHE MISIONI	4
II. 1.	Vizioni	4
II. 2.	Misioni	4
III.	OBJEKTIVAT E BIZNESIT	5
IV.	SHËRBIMET QË OFROJMË	6
V.	ANALIZAT E TREGUT	7
V. 1.	Madhësia e Tregut	7
V. 1.1.	Analizat e Tregut	7
V. 1.2.	Planifikimi për 2015	8
V. 2.	Analizat e Konkurrencës	8
V. 2.1.	Konkurrenca në transportin e mallrave	9
V. 2.2.	Konkurrenca në transportin e udhëtarëve	9
VI.	ANALIZA FINANCIARE	10
VII.	ANALIZA E KAPACITETEVE TEKNIKE	10
VIII.	SWOT ANALIZA	13
VIII. 1.	Pasqyra e të punësuarve në Kompani	14
IX.	RESURSET E NEVOJSHME & BUXHETI	15
X.	QASJET PËR ARRITJEN E OBJEKTIVAVE DHE ZBATIMI I TYRE	17
XI.	MEKANIZMAT PËRCJELLËS	18
XII.	DETYRIMET KARSHI KONSUMATORËVE DHE PUBLIKUT	19

I. PREZANTIMI I BIZNESIT / HISTORIKU

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

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

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

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

- Në vitin 2002 menaxhimi i kompanisë i është dorëzuar administratës së UNMIK-ut dhe nga kjo kohë kompania ka filluar të jetë e menaxhuar nga stafi civil. Me këtë rast kompania është regjistruar me emrin Hekurudhat e UNMIK-ut pranë institucioneve përgjegjëse dhe ka filluar të transportojë mallra edhe për tregun komercial.
- Pas vitit 2005 kompania ka ndërruar statusin e saj ligjor dhe është formuar si Shoqëri Aksionare, ku edhe ka ndërruar emrin nga Hekurudhat e UNMIK-ut në Hekurudhat e Kosovës Sh. A.
- Nga viti 2005, deri në vitin 2011, (muaji shtator) kompania ka operuar nën emrin Hekurudhat e Kosovës, në kohën kur edhe u nda në dy kompani.
- Nga muaji shtator 2011 kompania e sotme quhet Hekurudhat e Kosovës – Trainkos Sh. A. si kompani e cila veprimtari kryesore e ka biznesin e transportit.
- Këto tri vitet e para për Hekurudhat e Kosovës – Trainkos Sh. A., u shoqëruan me baticat dhe zbaticat, por në përgjithësi u karakterizuan me përshtatje të profilit pas ndarjes.

II. VIZIONI / MISIONI

II. 1. Vizioni

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

II. 2. Misioni

Ofrimi i shërbimeve të transportit të mallrave konform standardeve ndërkombëtare, duke ofruar në vazhdimësi çmime konkurruese, siguri të lartë, cilësi dhe korrektësi ndaj klientëve. Të jemi zgjedhje e parë në transportin e udhëtarëve, me komoditet, saktësi dhe besueshmëri për një udhëtim më të mirë dhe njëkohësisht më të lirë.

III. OBJEKTIVAT DHE QËLLIMET E BIZNESIT

Meqenëse në gjashtëmujorin e parë kemi pasur ndryshim të gjendjes në tregun tonë të operimeve, kryesisht në tregun ndërkombëtar dhe për shkak të reduktimit të buxhetit në mbulimin e shpenzimeve në transportin e udhëtareve nga Buxheti i Republikës së Kosovës, kemi qenë të shtyrë që të futemi në procesin e rishikimit të planifikimeve dhe të bëjmë modifikimin e të priturat tona nga planifikimi i parë. Më poshtë janë paraqitur objektivat tona ekonomike për vitin 2015.

1. *Ngritja e vazhdueshme e kapaciteteve të resurseve njerëzore;*
2. *Ngritja e një bashkëpunimi të qëndrueshëm me operatorët rajonal dhe atyre nga vendet e BE-së në transportin hekurudhor me qëllim të shkëmbimit të përvojave të suksesshme;*
3. *Rritja e shërbimeve dhe cilësinë së tyre në transportin hekurudhor, për një zhvillim të vazhdueshëm të ndërmarrjes;*
4. *Pasurimi i parkut me mjete lëvizëse;*
5. *Si pasojë e ndryshimeve të gjendjes në treg nga planifikimi fillestar, presim që në tregun e transportit të mallrave këtë vit të kemi rënie të shitjeve krahasuar me vitin 2014 për rreth -9.90%;*
6. *Objektivi në tregun e transportit të udhëtarëve është që të kemi një rënie prej -12.07%, krahasuar me realizimin e vitit 2014;*
7. *Në shërbimin e mirëmbajtjes së vagonëve të kemi një rritje prej 3 % në krahasim me planifikimin për 2014;*
8. *Niveli i inkasimit të borxheve (arkëtueshmeve) të mëparshme të jetë >30%.*

Qëllimet e kompanisë për vitin 2015:

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

IV. SHËRBIMET QË OFROJMË

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

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



Transporti konvencional i mallrave



Transporti i mallrave me kontejnerë



Transporti i udhëtarëve



Mirëmbajtja e vagonëve

V. ANALIZAT E TREGUT

V. 1. Madhësia e tregut - trendët

V. 1.1. Analizat e tregut

Për hartimin e Planit të Biznesit për vitin 2015, kemi bërë një analizë, duke krahasuar informata të shumta financiare dhe operative. Në analizat e mëposhtme ne kemi përdorur të dhënat nga viti 2013, 2014, si dhe 2015 (periudha janar – qershor). Kjo është bërë në mënyrë që analiza jonë të jetë e krahasueshme në baza vjetore për të gjitha shërbimet e mëposhtme. Gjithashtu edhe në procesin e rishikimit janë marrë për bazë këta faktorë, por gjithsesi që kanë ndikuar edhe realizimi i gjashtëmujorit të parë të vitit 2015 bashkë me shkaqet që kanë ndikuar në këtë rishikim.

Gjatë procesit të rishikimit dhe analizave janë shfrytëzuar të dhënat nga Departamenti i Operimeve, po ashtu edhe të dhënat nga Departamenti i Financave. Sipas të dhënave nga sektori i financave, në transportin e mallrave të importuara dhe të eksportuara me transport hekurudhor në krahasim periudhat e njëjta të vitit 2013 dhe 2014 dhe në krahasim me planifikimin, në gjashtëmujorin e parë të vitit 2015, kemi realizuar transport më të ulët (shih tabelën nr. 1).

Tabela nr 1. Të hyrat dhe neto ton mallrat për periudhën 2013, 2014 dhe janar-qershor 2015

Viti	2013	2014	2015 (janar - qershor)
Të hyrat në euro	3,034,457.72	2,376,195.00	963,335.06
Neto ton mallrat	1,002,457.84	837,829.54	410,638.23

Në tregun e transportit të udhëtarëve sipas të dhënave nga sektori i transportit të udhëtarëve në krahasim periudhat e njëjta të vitit 2013 dhe 2014, në gjashtëmujorin e parë të vitit 2015 kemi pasur më pak realizim të transportit vendor dhe ndërkombëtar por dhe në krahasim me planifikimin e parë për vitin 2015 (shih tabelën nr 2).

Tabela nr 2. Të hyrat dhe numri i udhëtarëve në periudhën 2013, 2014 dhe janar-qershor 2015

Viti	2013	2014	2015 (janar - qershor)
Të hyrat në euro	243,131.16	240,122.58	103,058.20
Numri i udhëtarëve	369,777	352,410	131,850

Në shërbimin e mirëmbajtjes së vagonëve, përveç nevojave të brendshme, kemi ofruar shërbime edhe për klientët tanë. Në kuadër të këtij shërbimi kompanisë “NewCo Feronikeli” i kemi ofruar shërbime në kontrollimin tremujor të vagonëve, gdhendjen e rrotave si dhe riparime të ndryshme

të vagonëve. Këto shërbime i kemi ofruar edhe për klientët tjerë. Rënia e shërbimeve në këtë fushë është e ndërlidhur edhe me rënien e transportit në përgjithësi. (shih tabelën. 3).

Tabela nr 3. Të hyrat nga riparimi i vagonëve në periudhën 2013, 2014 dhe janar-qershor 2015

Viti	2013	2014	2015 (janar - qershor)
Të hyrat në euro	14,589.50	124,871.16	25,952.38

p. s. Vlerat janë të llogaritura pa TVSH

V. 1.2. Planifikimi për 2015

Bazuar në objektivat më lart, si dhe në analizën e viteve të kaluara, në fund të vitit 2015, planifikojmë që të kemi këto të arritura në transportin e mallrave:

Viti	2015
Të hyrat në euro	2,249,527.00
Neto ton mallrat	811,853.00

Shuma totale e transportit të mallrave për vitin 2015 planifikohet të arrihet në **811,853.00** ton. Prej tyre, 218,000.00 ton import, 43,853.00 ton export dhe 550,000.00 ton vendor. Ndërsa mesatarja për javë do të jetë 17,110 ton.

Ndërsa, planifikimi për transport të udhëtareve për vitin 2015, në të hyra nga biletat dhe numri i udhëtarëve është si në tabelën më poshtë:

Viti	2015
Të hyrat në euro	241,135.00
Numri i udhëtarëve	158,351

Ndërsa për javë mesatarisht duhet të kemi të hyra prej **4,637.21 euro**.

V. 2. Analizat e Konkurrencës

V. 2.1. Konkurrenca në transportin e mallrave

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

- Kompanitë që merren me transport të kontejnerëve nga Porti i Durrësit, si port më i afërt.
- Kompanitë të cilat merren me transportin e xehes nga Porti i Barit
- Kompanitë të cilat merren me biznesin e derivateve dhe të cilat kryejnë transportin e këtyre mallrave me mjetet e tyre transportuese;
- Kompanitë të cilat posedojnë kamionë të mëdhenj me kapacitete të mëdha ngarkuese dhe merren me transportin e sasive të mëdha.

Përparësitë e konkurrentëve tanë:

- Përparësi e këtyre kompanive në krahasim me ne është se i shfrytëzojnë mjetet e tyre transportuese për të plotësuar nevojat e veta shpenzuese dhe atë me dërgimin deri në pikat e tyre shitëse, si dhe i ofrojnë pjesës tjetër të tregut të njëjtin shërbim me dërgimin e derivateve deri në pikat shitëse apo shërbimin derë më derë;
- Ofrojnë transportin e kontejnerëve derë më derë pa manipulime shtesë operative;
- Dërgesa e mallrave në relacione të shkurtra ku bëjnë transportimin e mallrave në të dyja drejtimet dhe atë në shkuarje-ardhje dhe
- Shfrytëzimi i boshllëqeve ligjore dhe krijimi i një konkurrence jo lojale.

V. 2.2. Konkurrenca në transportin e udhëtarëve

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

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

Përparësitë e këtyre konkurrentëve janë:

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

VI. ANALIZA FINANCIARE

Nga analizat e prezantuara më lart është potencuar se biznesi i TRAINKOS-it mbështetet në transportin e mallrave dhe udhëtarëve si dhe nga riparimi i mjeteve lëvizëse. Përkundër vështirësive të ndryshme, gjatë vitit 2015 TRAINKOS Sh. A parasheh të zhvillojë afarizmin e vet me një trend jo të kënaqshëm të avancimit për shkak të mosmbulimit të plotë të shpenzimeve në transportin e udhëtarëve nga ana e Aksionarit si dhe për shkak të ndryshimeve të tregut ndërkombëtar. Gjithashtu, duhet pasur parasysh se përveç shpenzimeve operacionale të domosdoshme për funksionim nevojiten edhe burime financiare për projekte kapitale. Aktualisht burimi i kryesor për këto investime është BK-ja (Buxheti i Kosovës), nga ky burim TRAINKOS-i financohet për dy kategori, atë të mbulimit të shpenzimeve të trenave të udhëtarëve dhe për investime në projektet kapitale siç janë riparimi/modernizimi i mjeteve lëvizëse apo blerja e mjeteve lëvizëse të përdorura apo të reja. Nga shënimet që kemi nxjerr nga shërbimi i financave gjendja financiare e Trainkos-it nuk është shumë e volitshme për të planifikuar investime për zhvillim. Përmirësimi dhe zhvillimi i ndërmarrjes varet shumë, veçmas nga zgjidhja e çështjes në transportin e udhëtarëve si dhe zhvillimi i një tregu dhe konkurrence lojale. Një çështje tjetër sfiduese mbetet edhe te arkëtimi i borxheve të trashëguara nga ish-Hekurudhat që klientë të ndryshëm i kanë kompanisë edhe pse në gjashtë mujorin e parë të vitit 2015 kemi pasur realizim relativisht të kënaqshëm, shuma e borxheve të vjetra është zvogëluar.

Në tabelën e mëposhtme është paraqitur gjendja e disa llogarive kyçe financiare të cilat na bëjnë të kuptojmë gjendjen reale deri më 30.06.2015.

Xhirologaria kryesore dhe Arka	207,545.06€
Të arkëtueshme (borxhet ndaj nesh)	1,792,558.56€
Të Pagueshmet (borxhet tona ndaj furnitorëve)	736,345.78€

VII. ANALIZA E KAPACITETEVE TEKNIKE

Përveç gjendjes jo të mirë teknike të mjeteve lëvizëse, edhe aspekti sasior i tyre që 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 cilat na kanë siguruar një funksionalitet, kryesisht janë të vjetra dhe në një gjendje jo të kënaqshme teknike.

Vitin 2015, 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	Gjendje të mirë teknike / Riparim gjeneral 2012 dhe tani është në funksion	1966
Lokomotiva 009	Trenat e mallrave	Gjendje të mirë teknike (aktualisht është jashtë operimeve)	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	Gjendje jo të kënaqshme teknike / ka defekte të kohëpaskohshme	1958
MDD3 – 01	Manovrim	Relativisht e mirë	2008
MDD3 – 02	Manovrim	Relativisht e mirë	2009

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

Sqarim: lokomotiva 009 aktualisht është jashtë operimit. Deri në fund të muajit shtator presim që të bëhet riparimi i saj.

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, si dhe ato që kanë nevojë për riparim gjatë vitit 2015.

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

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

VIII. SWOT ANALIZA

Fuqitë	Dobësitë
<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gjendja jo e mirë e mjeteve lëvizëse për shkak të vjetërsisë; • Mungesa e një biznesi plani strategjik, • Marketingu jo i zhvilluar në nivel me kërkesat e tregut, • Mungesa e vagonëve të nevojshëm; • Moshja e vjetër e punëtorëve, produktiviteti i ulët; • Mungesa e trajnimeve të mjaftueshme të stafit për të qenë në hap me nevojat e tregut; • Jo stabiliteti në furnizim me materiale operative për të operuar; • Sistemi i informimit/komunikimit me klientët jo në nivelet e duhura; • Përshtatja me vështirësi ndaj ndryshimeve të rutinave punuese apo teknologjike;
Mundësitë	Kërcënimet
<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<ul style="list-style-type: none"> • Politika komerciale që do ta zbatojë INFRAKOS-i në caktimin e kushteve për shfrytëzim të rrjetit si dhe në shfrytëzimin e shërbimeve të terminalit • Futja e operatoreve të ri në treg • Pamundësia e kontrollit të procesit të ofrimit të shërbimit për transportimin e mallrave të importuar apo eksportuara vetëm nga ana jonë për shkak të përfshirjes së më shumë operatorëve hekurudhorë në ofrimin e këtij shërbimi; • Gjendja jo e mirë e infrastrukturës hekurudhore dhe kufizimet që shkaktohen në operim qoftë në aspektin e shpejtësisë ashtu edhe në operimin 24/7; • Obstruksionet e vazhdueshme nga Hekurudhat Serbe dhe bllokimi i daljes veriore për në Serbi; • Kërkesat e mundshme të para luftës rreth pronësisë; • Mos zbatimi i bazës ligjore në sektorin e transportit dhe lejimi i konkurrencës jo lojale; • Fleksibiliteti i konkurrentëve tanë në aspektin e shpejtësisë, dërgesës, çmimit, etj; • Kostoja e lartë e investimeve në mjetet lëvizëse dhe • Statusi i kompanisë që krijon disavantazh me konkurrentët tanë.

VIII. 1. Pasqyra e të punësuarve në Kompani

Hekurudhat e Kosovës – Trainkos - Sh. A. kanë 227 (dyqind e njëzetë e shtatë) të punësuar të cilët janë në marrëdhënie të rregullt pune, pa llogaritur Bordin e Drejtorëve.

Në tabelën më poshtë shihet numri i tyre në bazë të sektorëve të punësimit:

Sektori i Punësimit	Numri i punëtorëve
Bordi i Drejtorëve	3
KE&ZKF&Sekretari&Auditori&Zyrat	32
Departamenti i Operimeve	137
Departamenti i Administratës	45
Departamenti i Zhvillimit të Biznesit	6
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 46.48
- Meshkuj janë 89.42 %;
- Femra janë 10.57 %;
- Shqiptarë janë 99.11 %;
- Serbë janë 0.88 % ;
- Me shkollim fillor janë 7.48 %;
- Me shkollim të mesëm janë 58.59 %;
- Me Shkollim Profesional 9.69 %;
- Me shkollim të lartë janë 1.76 %;
- Me shkollim superior janë 22.46 %.

Nga të dhënat e lartpërmendura del se problem shqetësues për Trainkos-in edhe më tutje gjatë vitit 2015, do të jetë mosha e vjetër e punonjësve dhe struktura gjinore e tyre. Mosha e vjetër e punonjësve drejtpërdrejtë ndikon dhe sjell problemin e mosnjohjes apo njohjes së limituar të teknologjisë së re, përshtatjes me vështirësi të ndryshimeve teknologjike etj.

IX. RESURSET E NEVOJSHME & BUXHETI

Në mënyrë që të jemi në gjendje të realizojmë objektivat e lartpërmendura gjatë vitit 2015, ne i kemi kategorizuar resurset e nevojshme që duhet siguruar me kohë.

Këto resurse i kemi ndarë në tri kategori dhe atë:

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

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

Duke marrë për bazë orarin e trenave për vitin 2015 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 2015, do na duhen këto resurse tekniko-teknologjike:

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

✚ Resurset njerëzore

Në mënyrë që të realizojmë objektivat e lartcekura ne kemi planifikuar që gjatë vitit 2015 t'i plotësojmë nevojat tona me resurse njerëzore të nevojshme, duke bërë punësime të reja të cilat do të jenë të shpërndara në fusha të ndryshme të kompanisë dhe të punësuarit të jenë kryesisht të rinj në moshë dhe me kualifikim superior. Për punësimet e reja vendos Bordi i Drejtorëve në bazë të kërkesave të Menaxhmentit. Brenda këtij planifikimi 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/shpenzimet në ngritje të kapaciteteve, kualitetit dhe zhvillimit të shërbimeve

Investimet/ shpenzimet	Vlera në vitin 2015	Shpërndarja në përqindje
Paga dhe mëditje	1,788,750.00	29.91%
Mallra dhe shërbime	357,000.00	5.97%
Pagesa e qasjes në binarë	900,200.00	15.05%
Pagesat e RIV-it për vagonë të huaj dhe tërheqja e trenave nga HM	171,000.00	2.86%
Investimi në pajisje dhe riparime	393,114.00	6.57%
Nafta & Vaji	1,203,300.00	20.12%
Kontingjente	30,000.00	0.50%
Shpenzimet tjera	44,210.00	0.73%
Investime kapitale	1,091,859.00	18.24%
Totali	5,979,433.00	100%

Nga tabela nr. 8 shihet se **4,843,364.00**, janë shpenzimet e domosdoshme, pa llogaritur investimet kapitale dhe shpenzimet e jashtëzakonshme.

Tabela nr. 9. Burimi i të hyrave

Burimi i të hyrave	Vlera e të hyrave në vitin 2015	Shpërndarja në përqindje
Shërbimet tjera	120,000.00	1.98%
Të hyrat operative të biznesit	2,610,662.00	42.20%
Të hyrat nga nafta Infrakos	60,000.00	0.99%
Ministria e Infrastrukturës - të hyra nga Marrëveshja PSO	871,959.00	14.42%
Të hyrat nga MZHE	500,000.00	8.27%
Të ardhurat tjera	789,685.46	13.06%
Grantet për investime kapitale	1,091,859.00	18.05%
Totali	6,044,165.46	100%

Nga tabela nr. 9 shihet se **2,919,662.00**, janë të hyrat që varen nga biznesi i kompanisë **1,371,959.00**, të hyrat për mbulimin e shpenzimeve të transportit të udhëtareve nga MI/MZHE, pra **4,291,621.00**, janë të hyrat, pa llogaritur mjetet për investime kapitale dhe të ardhurat e tjera.

Tabela nr. 10. Projektet kapitale për vitin 2015

Nr	Emri i Projektit	Burimi i financimit	Viti 2015
1	Investimi në mjete lëvizëse	BKK	1,091,859.00
Totali			1,091,859.00

Dallimet e prezantuar në të dy tabelat (nr. 9 dhe nr. 10), që prezantojnë të hyrat dhe shpenzimet e planifikuara të kompanisë, kanë një bilanc pozitiv. Ky bilanc do të ishte shumë më i mirë, nëse do të kishim mbulim të tërësishëm të shpenzimeve në transportin publik, ashtu siç e parasheh edhe Ligji për Hekurudhat.

Në tabelat më lart janë të prezantuar planifikimet reale të të hyrave dhe shpenzimeve, duke llogaritur edhe të hyrat e pritura nga Buxheti për vitin 2015.

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

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

X. QASJET PËR ARRITJEN E OBJEKTIVAVE DHE ZBATIMI I TYRE

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

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

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

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

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

- ✚ Kontrollin e kualitetit dhe kënaqshmerisë të punëve karshi rregulloreve dhe standardeve adekuate;
- ✚ Aplikimin e teknologjisë informative dhe digjitalizimin e proceseve të punës;
- ✚ Aplikimin e sistemit të shpërblimit dhe ndëshkimit karshi performancës së treguar;

- ✚ Shkollimin dhe trajnimet e stafit karshi zhvillimit të fushave përkatëse dhe
- ✚ Punësime të reja.

Ndërsa në mënyrë që të përmirësojmë dhe zhvillojmë imazhin e kompanisë sonë, ne kemi planifikuar që edhe gjatë vitit 2015 të mbajmë një rol aktiv në promovimin e shërbimeve.

XI. MEKANIZMAT PËRCJELLËS TË PLANIT

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

- ✓ Monitorimi i realizimit të të hyrave dhe krijimit të shpenzimeve;
- ✓ Monitorimi i rritjes/rënies së kërkesave;
- ✓ Monitorimi i rritjes/rënies së ofertave;
- ✓ Monitorimi rreth krijimit të tregjeve të reja;
- ✓ Monitorimi i përfitimit të klientëve të rinj;
- ✓ Monitorimi i mbajtjes së klientëve ekzistues dhe potencialë;
- ✓ Monitorimi i kënaqshmërisë së klientëve tanë me shërbimet e ofruara,
- ✓ Monitorimi i pozicionit tonë ndaj konkurrentëve tanë;
- ✓ Monitorimi i realizimit të projekteve promovuese;
- ✓ Monitorimi i realizimit të transportit në neto ton kilometrat e transportuar, si dhe numri i udhëtarëve;
- ✓ Monitorimi i përcjelljes së dërgesave në kohë të duhur prej momentit të hyrjes së dërgesave në stacionin kufitar deri në shkarkimin e saj në stacionin e shkarkimit;
- ✓ Monitorimi i shfrytëzimit sa 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.

XII. DETYRIMET KARSHI KONSUMATORËVE DHE PUBLIKUT

Gjatë vitit 2015, sikurse edhe viteve të kaluar, ne do të fokusohemi që të vazhdojmë në plotësimin e detyrimeve tona karshi klientëve tanë. Duke marrë parasysh kategoritë e ndryshme të konsumatorëve tanë dhe meqenëse shërbimet tona i drejtohen më shumë se një tregu, ne i kemi ndërlidhur disa detyrime bazë që mendojmë t'i mbajmë drejt secilës kategori të konsumatorëve të cilat janë:

- Transparenca;
- Korrektësia dhe
- Trajtimi jo diskriminues.

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

Ndërsa, sa i përket detyrimeve tona karshi pasagjereve, gjatë vitit 2015, do të punojmë në mënyrë që veprimtarinë tonë ta zhvillojmë duke ndikuar në ngritjen e nivelit të shërbimeve për qytetarët e vendit tonë.

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

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

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