



# PLANI I RISHIKUAR I BIZNESIT 2018



Korrik 2018

## PËRMBAJTJA

<b>I.</b>	<b>PREZANTIMI I BIZNESIT/ HISTORIKU</b>	<b>3</b>
<b>II.</b>	<b>VIZIONI DHE MISIONI</b>	<b>5</b>
<b>II.1.</b>	<b>Vizioni</b>	<b>5</b>
<b>II.2.</b>	<b>Misioni</b>	<b>5</b>
<b>III.</b>	<b>OBJEKTIVAT E BIZNESIT</b>	<b>6</b>
<b>IV.</b>	<b>SHËRBIMET QË OFROJMË</b>	<b>7</b>
<b>V.</b>	<b>ANALIZA E TREGUT</b>	<b>8</b>
<b>V.1.</b>	<b>Madhësia e Tregut dhe gjendja aktuale</b>	<b>8</b>
<b>V.1.1</b>	<b>Pengesat dhe problemet kryesore</b>	<b>10</b>
<b>V.1.2</b>	<b>Si ndikojnë këto pengesa në konkurrueshmëri, rritje ekonomike dhe zhvillim të TRAINKOS-it</b>	<b>11</b>
<b>V.1.3</b>	<b>Analiza e Tregut</b>	<b>12</b>
<b>V.1.4</b>	<b>Planifikimi për 2018</b>	<b>13</b>
<b>V.2.</b>	<b>Analizat e Konkurrencës</b>	<b>14</b>
<b>V.2.1.</b>	<b>Konkurrenca në transportin e mallrave</b>	<b>14</b>
<b>V.2.2.</b>	<b>Konkurrenca në transportin e udhëtarëve</b>	<b>15</b>
<b>VI.</b>	<b>ANALIZA FINANCIARE</b>	<b>16</b>
<b>VII.</b>	<b>ANALIZA E KAPACITETEVE TEKNIKE</b>	<b>17</b>
<b>VIII.</b>	<b>SWOT ANALIZA</b>	<b>20</b>
<b>VIII.1.</b>	<b>Pasqyra e të punësuarve në Kompani</b>	<b>21</b>
<b>VIII.2.</b>	<b>Planifikimi i punësimeve për vitin 2018</b>	<b>22</b>
<b>VIII.3.</b>	<b>Planifikimi i trajnimeve për vitin 2018</b>	<b>22</b>
<b>IX.</b>	<b>RESURSET E NEVOJSHME &amp; BUXHETI</b>	<b>23</b>
<b>X.</b>	<b>QASJET PËR ARRITJEN E OBJEKTIVAVE DHE ZBATIMI I TYRE</b>	<b>26</b>
<b>XI.</b>	<b>MEKANIZMAT PËRCJELLËS</b>	<b>27</b>
<b>XII.</b>	<b>DETYRIMET KARSHI KONSUMATORËVE DHE PUBLIKUT</b>	<b>28</b>

## 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.
- Vitet e para për Hekurudhat e Kosovës-Trainkos Sh. A., u shoqëruan me baticat dhe zbaticat, por në përgjithësi u karakterizuan me përshtatje të profilit pas ndarjes. Hekurudhat e Kosovës Trainkos Sh.A. kanë vazhduar në përmbushjen e obligimeve ligjore të parapara në Ligjin Nr. 04/L-063 për Hekurudhat e Kosovës ku më 15.11.2012 nga Autoriteti Rregullativ i Hekurudhave (ARH) është pajisur me Licencë për kryerjen e shërbimeve të Transportit Hekurudhor në Republikën e Kosovës.
- Trainkos Sh.A më 24.01.2013 nga Autoriteti Rregullativ është pajisur me Certifikatën e Sigurisë A dhe B, gjithashtu në vazhden e pajisjes me dokumente ligjore HK-Trainkos është pajisur edhe me Autorizimet për futjen në shërbim të mjeteve lëvizëse si dhe licencimin e makinistëve duk bërë të mundur funksionalizimin e plotë të kompanisë.

## II. VIZIONI / MISIONI

### II. 1. *Vizioni*

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

### II. 2. *Misioni*

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

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

### III. OBJEKTIVAT DHE QËLLIMET E BIZNESIT

Në pjesën në vijim janë pasqyruar objektivat e Trainkos Sh.A për vitin 2018.

1. Ngritja e vazhdueshme e kapaciteteve të resurseve njerëzore;
2. Ngritja e një bashkëpunimi të qëndrueshëm me operatorët rajonal dhe atyre nga vendet e BE-së në transportin hekurudhor me qëllim të shkëmbimit të përvojave të suksesshme;
3. Rritja e shërbimeve dhe cilësisë së tyre në transportin hekurudhor, për një zhvillim të vazhdueshëm të ndërmarrjes;
4. Pasurimi i parkut me mjete lëvizëse;
5. Angazhimi i vazhdueshëm në shfrytëzimin e të gjitha mundësive për përvetësim të Transportit të Mallrave brenda dhe jashtë vendit;
6. Ofrimi i shërbimeve në Transportin e Udhëtarëve duke ofruar saktësi, komoditet dhe çmime konkurruese,
7. Në shërbimin e mirëmbajtjes së mjeteve lëvizëse viti 2018 duhet të karakterizohet me angazhim të përhershëm në avancimin e proceseve në mirëmbajtjen e mjeteve lëvizëse, shqyrtimi i mundësive dhe ndërmarrja e hapave të nevojshëm për certifikimin e punëtorive sipas ERA-s dhe realizimin e idesë për ndërtimin e punëtorive bashkëkohore sipas standardeve Evropiane me financim të kombinuar.

#### Qëllimet e Kompanisë për vitin 2018:

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

## IV. SHËRBIMET QË OFROJMË

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

1. Transportin konvencional të mallrave;
2. Transportin me kontejnerë;
3. Transportin vendor dhe ndërkombëtar të udhëtarëve;
4. Mirëmbajtjen e vagonëve;
5. Tornon – gdhendjen e rrotave;



**Transporti Konvencional i Mallrave**



**Transporti i Mallrave me Kontejnerë**



**Transporti i Udhëtarëve**



**Mirëmbajtja e Vagonëve**



## V. ANALIZA E TREGUT

### V. 1. Madhësia e tregut dhe gjendja aktuale

Plani i Biznesit për vitin 2018 ju është referuar konstatimit në dokumentin e politikave shtetërore të prezantuara në Kornizën Afatmesme të Shpenzimeve 2018 – 2020 (KASh 2018- 2020) të cilat konstatime ende qëndrojnë ku definohet se “hekurudhat si mjet transporti ende nuk janë duke u përdorur në nivelin e duhur për transportin e njerëzve dhe mallrave”, këtë në bazë njohurive tona qëndron. Ky konfirmim vjen edhe nga realiteti i krijuar nga raportet e përgatitura nga kompanitë hekurudhore dhe entitetet që merren me statistika. Konkretisht shërbimet e operimit me trena në Republikën e Kosovës për transportin e mallrave dhe udhëtarëve merr pjesë me vetëm 5%, por nga realiteti i krijuar gjatë periudhës së gjashtëmujorit të parë të viti 2018 statistikatat do të tregojnë se do të jetë edhe më i vogël se 5%.

Në KASh 2018-2020 po ashtu potencohet se “është e domosdoshme një qasje e re dhe inovative në ndërhyrjen e shtetit të cilat do të i mundësojnë bizneseve të zhvillojnë në mënyrë më solide dhe me qasje më të mirë në financa”. Me këtë mund të priten veprime të cilat krijojnë infrastrukturë më solide për zhvillimin e sektorit hekurudhorë në përgjithësi. TRAINKOS Sh.A. me statusin e kompanisë publike që ka dhe obligimet ligjore që dalin nga ofrimi i shërbimeve duhet të përcjell lëvizjet që ndërmerr Qeveria e Kosovës në planifikimet afatshkurtra, afatmesme dhe afatgjata.

Në këtë dokument strategjik Qeveria zotohet për “Qeverisje të mirë dhe performancë të kënaqshme të korporatave me aksione shtetërore”. Më tej shpjegohet se “Përmes kësaj synohet të rritet efektiviteti dhe kontributi i ndërmarrjeve në pronësi shtetërore në ekonomi, rritjen e vlerës së tyre dhe rritjen e të ardhurave për buxhetin e shtetit. Ky prioritet kryesisht përfshinë ndryshime legjislative, përkatësisht ndryshimin e ligjit për ndërmarrje publike dhe aktet nënligjore përkatëse”. Në vazhden e zotimeve Qeveritare është edhe prioritetizimi i projekteve infrastrukturore në zbatimin e të gjitha “masave të buta” në kuadër të agjendës së konektivitetit dhe reformave përkatëse të politikave mbi transportin. Këto politika ndikojnë në zhvillimin e sektorit hekurudhorë e që është kërkesë e përhershme e Komisionit Evropian që ndërlidhet me kërkesat për zhvillimin e sektorit hekurudhorë në Evropën Jug – Lindore (Ballkani Perëndimorë).

Qeveria e Republikës së Kosovës me përkushtimin që e ka në përmirësimin e mëtutjeshëm të infrastrukturës hekurudhore, ndërlidhja ndërkombëtare hekurudhore, Rehabilitimi i Linjës së 10-të hekurudhore mundëson qarkullimin më të shpejtë dhe më të lirë të udhëtarëve dhe mallrave. Me këtë mundësohet ulja e kostos dhe distancat e transportit të udhëtarëve dhe mallrave brenda dhe jashtë vendit. Me modernizimin e rrjetit hekurudhorë ndërkombëtarë do të ndihmohet



eksporti i mineraleve dhe mallrave bujqësorë, po ashtu edhe importin e mallrave të ndryshëm me hekurudhë. Zhvillimet e ndodhura gjatë gjysmës së parë të vitit 2018 me realizimin e projektit që e mbështet INFRAKOS-in nga BERZh-i (asistencë teknike) dhe shpallja e tenderit ndërkombëtarë për fillimin e zbatimit të projektit janë shumë shpresëdhënëse. Projekti i asistencës teknike për zgjidhjen e problematikës së shumës për pagesë për qasjen në binarë dhe identifikimi i scenarior ma të përshtatshme për linjat e trenave dhe shfrytëzimi i potencialit për transport kanë një rëndësi të veçantë për TRAINKOS-in e që duhet me u marrë në konsideratë në planifikimet e ardhshme. Për fillimin e punëve në Modernizimin e Linjës së 10-të hekurudhore TRAINKOS-i është faktorë kyç në koordinimin e transportit gjatë zbatimit të projektit dhe planifikimeve të nevojshme për shfrytëzimin e këtyre binarëve në të ardhmen.

TRAINKOS-i do të përcjellë zbatimin e planifikimeve Qeveritare dhe plotësojë mungesën e planifikimeve afatmesme dhe afatgjata për të prezantuar dhe mundësuar qasje serioze në përgatitjen dhe realizimin e planifikimeve të biznesit që do të mundëson angazhimin e vazhdueshëm në modernizimin e flotës së mjeteve lëvizëse dhe ngritjen e kapaciteteve njerëzore të kompanisë me qëllim të ngritjes së kualitetit të shërbimit që ofrojmë. Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multi-Modal 2015-2025 dhe aktivitetet në Modernizimin e linjave hekurudhore janë veprime që kërkojnë nevojën e furnizimit të TRAINKOS-it me mjete lëvizëse të reja adekuate edhe për këto linja të modernizuara. Përvoja dhjetë vjeçare me oscilime periodike për transportin e xehes për New Co Ferronikeli tregon se për këtë fushë duhet të koordinohen veprimet brenda sektorit hekurudhorë por edhe pronarit të kompanive publike hekurudhore – Qeverinë. Pjesa e parë e vitit 2018 për transportin e kësaj kompanie ka rezultuar me dështim total, në organizimin e transportit dhe realizimit të transportit të planifikuar për këtë vit.

Për përmbushjen e disa nga objektivat kryesore Qeveritare në realizimin e qëllimeve në sektorin e infrastrukturës hekurudhore dhe konkureshmërisë kërkohet poashtu që të bëhet ngritja e nivelit të sigurisë dhe mbrojtjes së shëndetit të punëtorëve në komunikacion dhe hartimi i politikave strategjike për zhvillim të qëndrueshëm në sektorin mineral. Objektivat e mësipërme të sektorit hekurudhorë realizohen përmes aktiviteteve të ndryshme ku TRAINKOS-i së bashku me Ministrinë e Linjës duhet të krijojë parakushte në realizimin e strategjive zhvillimore. Këtu e kemi parasysh aktivitetet për: krijimin e zonave ekonomike, zhvillimin e projekteve zhvillimore energjetike, riaftësimi dhe hapja e vend punishteve të reja në minierën “Trepça”, vlerësimi i potencialeve të rezervave minerale, modernizimin e terminaleve hekurudhore që kanë ndërlidhje me transportin multimodal dhe intermodal, identifikimi i potencialit tjetër që pjesë përbërëse duhet të jetë operatori hekurudhorë.

TRAINKOS-i paralel me kërkesat që rrjedhin nga politikat qeveritare për transportin e udhëtarëve (linjat e kërkuara dhe aprovuara) do të zhvillojë edhe politika në mbajtjen dhe punësimin e punëtorëve gjithashtu. Planifikimi afatgjatë është i obligueshëm nëse e kemi parasysh procesin e plotësimit të kërkesave sipas marrëveshjes për mjetet lëvizëse tërheqëse dhe të tërhequra adekuate. Marrëveshja e Obligimit të Shërbimeve Publike (OSHP) për mbulimin e

humbjeve nga funksionimi i linjave të aprovuara është e paraparë me Ligj, por OShP që nga fillimi i zbatimit të Ligjit është bërë vetëm për një vit përkundër asaj që kjo është e paraparë të jetë për një periudhë prej 3-15 vjet. Problematika e mbulimit të humbjeve sipas marrëveshjes daton që nga fillimi i zbatimit të Ligjit, kjo problematikë duhet të zgjidhet paralel me planifikimet afatgjata për mjete lëvizëse nëse e kemi parasysh kohën dhe procedurat e nevojshme për gjetjen e burimeve financiare dhe furnizimit. Insistimi për në OShP sipas Ligjit për hekurudhat ka rezultuar me pëlqimin e MI-së dhe më 18 prill 2018 është nënshkruar OShP 2018 – 2022. OShP për pesë vite parapëlqehet vetëm në formë dhe për plotësim të obligimit ligjorë, kjo nëse e kemi parasysh se ka numër shumë të vogël të trenave dhe rezulton joprofitabil me një kosto të lartë. Planifikimet afatmesme duhet të bëhen në krijimin e parakushteve për shtimin e numrit të trenave që rezulton në zvogëlimin e kostos direkte dhe indirekte në njërin anë, ofrimi i shërbimit më të mirë për udhëtarët në anën tjetër.

Mirëmbajtja e mjeteve lëvizëse tërheqëse dhe të tërhequra aktualisht plotëson minimalisht nevojat për mjetet lëvizëse në dispozicion duke e marrë parasysh edhe tregun aktual. 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 kriterëve standarde për shëndet dhe siguri, të përcaktuara nga asociacionet hekurudhore të Evropës dhe të kërkuara për zbatim prej ERA-s (Agjencioni Evropian për Hekurudha).

### **V.1.1. Pengesat dhe problemet kryesore**

Segmentimi i tregut dhe përvetësimi i transportit që i takon hekurudhave nga konkurrenca kërkon një qasje më serioze nga Qeveria e Kosovës, dokumentet strategjike profesionalisht e konfirmojnë këtë por duhet veprim serioz dhe entuziast. Planifikimi për investime në mjete lëvizëse dhe modernizimin e punëtorive për mirëmbajtjen e tyre duhet të inkorporohet në planifikimet qeveritare në koordinim me Institucionet Financiare Ndërkombëtare (IFN) sepse aktualisht është një nga pengesat e kompanisë në realizimin e objektivave të parapara. Për këtë ka fakte të argumentuara që dokumentojnë angazhimin tonë por pronari (Qeveria) nuk e ka në plane zhvillimin e një operatori hekurudhorë, angazhimi i përhershëm mund të rezultojë me një hapë të rëndësishëm që krijon parakushte për ngritjen e nivelit dhe vëllimit të transportit hekurudhorë brenda dhe jashtë vendit. Angazhimi i përhershëm në ngritjen profesionale të niveleve të ndryshme njerëzore brenda kompanisë dhe plotësimi i infrastrukturës së volitshme nga pronari i kompanisë do të mundësojë plotësimin e kërkesave të klientëve për transportin e mallrave dhe udhëtarëve. Kjo gjendje duhet të përmirësohet me realizimin e planeve strategjike për zhvillim industrial dhe modernizimi i linjave hekurudhore ekzistuese, proces i cili do të fillojë së shpejti. Me këtë kërkohet aktiviteti i duhur në parashtrimin dhe argumentimin e kërkesave, veprim në momentet e përshtatshme për të siguruar burime financiare adekuate dhe përfshirjen e këtyre kërkesave në

planifikime strategjike në bashkëpunim me faktorët relevant shtetërorë duke ju referuar mundësive që krijohen nga IFN-të.

TRAINKOS do të angazhohet në ngritjen e kapaciteteve njerëzore për të plotësuar parakushtet për transport të sigurt në realizimin e transportit të mallrave dhe udhëtarëve sigurt dhe në kohë. Angazhimet e kompanisë në proceset integruese për fushën që mbulon dhe kërkesave që vijnë nga detyrat e precizuara në Planin e Veprimit për marrëveshjen MSA janë nevojë për qasje profesionale dhe angazhim me entuziazëm. Kjo nëse e kemi parasysh nevojën e ngritjeve të kapaciteteve për proceset në plotësimin e standardeve të avancuara dhe kërkesave që rrjedhin nga Direktivat e BE-së.

Këto angazhime krijojnë kushte të volitshme për transport brenda vendit por edhe plotësojnë parakushtet për të qenë pjesë e transporteve që do të i kalojnë kufijtë e shtetit. Për këtë janë bërë veprimet e nevojshme në nënshkrimin e marrëveshjeve bilaterale dhe tendencat për anëtarësimin në asociacionet hekurudhore ndërkombëtare. Evitimi i pengesave dhe problemeve mund të bëhet me shfrytëzimin e potencialit të ofruar nga SEETO përmes CONECTA-s dhe tjerave burimeve me WBIF dhe IPA.

### **V.1.2. Si ndikojnë këto pengesa në konkurrueshmëri, rritje ekonomike dhe zhvillim të TRAINKOS-it**

Shfrytëzimi i rrjetit bazik hekurudhorë sipas kërkesave të asociacioneve hekurudhore dhe entiteteve vendimmarrëse të BE-së kërkon qasje në tregun e përgjithshëm dhe krijimin e mundësive për shfrytëzim të porteve detare. Kosova aktualisht nuk ka mundësi të shfrytëzoj portet detare të Shqipërisë dhe Malit të Zi dhe shfrytëzon minimalisht portin e Selanikut. Mosfunksionimi i linjës 10 hekurudhore në veri të vendit për transport në Evropë si shkaktar i gjendjes politike me Serbinë ndikon në koston e ofrimit të ofertave të favorshme për bizneset në dhe nga Kosova. Këtu rol negative 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. TRAINKOS duhet të kërkojë vetëm atë që i takon.

TRAINKOS-i zbaton format e rregullta të konkurrencës të krijuara me legjislacionet e zbatueshme në Republikën e Kosovës por nuk zbatohet me kushte të barabarta të cilat duhet të krijohen me zhvillimin e strategjive tanimë të aprovuara. Koordinimi i entiteteve dhe institucioneve brenda Kosovës e që janë përgjegjës në ofrimin e shërbimeve për transport hekurudhorë mungon dhe për këtë kemi ngecje në zbatimin e strategjive. Ky mos koordinim ndikon në mos përvetësimin e mundësive që krijohen nga mbështetja e BE-së për këtë qëllim dhe krijon pengesa në konkurrueshmëri dhe planifikimeve serioze në rolin që luan operatori hekurudhorë në zhvillimi ekonomik të vendit.

Mos mbulimi i humbjeve të krijuara nga shpenzimi në Transportin e Udhëtarëve nga ana e Qeverisë sipas Ligjit për Hekurudhat e Kosovës si dhe gjendja jo e mirë teknike e mjeteve lëvizëse, krijojnë vështirësi për operim të rregullt dhe mos ofrim të shërbimeve cilësore për qytetarët.

TRAINKOS duhet të veprojë sipas proceseve në reforma të mbështetura në legjislacionin në fuqi dhe Strategjitë shtetërore në sektorin hekurudhorë të Republikës së Kosovës, si dhe me mundësitë dhe detyrimet që rrjedhin me proceset e anëtarësimit në BE. Përshtatja e legjislacionit sekondarë në harmoni me kriteret e përcaktuara nga ERA (Agjencia Evropiane e Hekurudhave) do të mundësojë licencimin e këtij aktiviteti në bazë të kriterëve të përcaktuara nga kjo agjenci. Aktiviteti i kësaj veprimtarie do të krijoj kushte për planifikime serioze në realizimin e kërkesave për nevojat e TRAINKOS-it por edhe për afarizëm komercial nëse e marrim parasysh obligimet për të cilat edhe ekziston hallka e ciklit të sistemit hekurudhorë brenda Kosovës.

### V. 1.3. Analiza e tregut

Në analizat e mëposhtme ne kemi përdorur të dhënat nga viti 2016, 2017 dhe Janar-Qershor 2018. Kjo është bërë në mënyrë që analiza jonë të jetë e krahasueshme në baza vjetore për të gjitha shërbimet e mëposhtme.

Gjatë rishikimit të Planit të Biznesit për vitin 2018 janë marrë për bazë të dhënat financiare dhe operative të Kompanisë, për vitet paraprake , shih tabelën nr. 1.

**Tabela nr 1. Të hyrat dhe neto tonë mallrat për periudhën 2016, 2017 dhe Janar-Qershor 2018**

Viti	2016	2017	Janar-Qershor 2018
Të hyrat e Planifikuara	897,315.51	1,030,000.00	602,661.62
Të hyrat e realizuara	603,135.84	885,832.07	151,463.64
Neto ton të Planifikuara	225,037.00	516,421.00	300,375.00
Neto tonë mallrat të realizuara	243,219.00	432,329.05	73,301

**Tabela nr 2. Të hyrat dhe numri i udhëtarëve në periudhën 2016, 2017 dhe Janar-Qershor 2018**

Viti	2016	2017	Janar-Qershor 2018
Të hyrat e Planifikuara	208,166.00	185,676.00	124,750.25
Të hyrat e realizuara	203,216.27	123,382.14	43,302.55
Numri i udhëtarëve i planifikuar	310,000.00	238,738	150,000.00
Numri i udhëtarëve i realizuar	278,190.00	156,618	54,434.00

Në shërbimin e mirëmbajtjes së vagonëve, përveç nevojave të brendshme, kemi ofruar shërbime edhe për klientin ton. Në kuadër të këtij shërbimi kompanisë “NewCoFeronikeli” i kemi ofruar shërbime në kontrollimin tremujor të vagonëve, gdhendjen e rrotave si dhe riparime të ndryshme të vagonëve. (shih tabelën. 3).

**Tabela nr 3. Të hyrat nga riparimi i vagonëve në periudhën 2016, 2017 dhe Janar-Qershor 2018**

Viti	2016	2017	Janar-Qershor 2018
<b>Të hyrat në euro</b>	<b>20,228.20</b>	<b>10,144.71</b>	<b>3,519.00</b>

*Vërejtje: Vlerat janë të llogaritura pa TVSH*

#### V.1.4. Planifikimi për 2018

Bazuar në objektivat si më lart, analizën e viteve të kaluara si dhe zotimet e klientëve, me Planin e Rishikuar të Biznesit për vitin 2018, planifikojmë që të kemi sasi më të vogël në Transportin e Mallrave duke pasur parasysh që klienti ynë kryesor “NewCoFeronikeli” nuk ka arritur të realizoj zotimet e tij kontraktuale në pjesën e pjesën e par të vitit, po ashtu edhe në Transportin e udhëtarëve kemi një planifikim më të vogël duke pasur parasysh që tashmë operojmë në vetëm 6 linja të transportit.

Më poshtë kemi paraqitur në formë tabelore planifikimet për vitin 2018:

**Tabela nr. 4 Planifikimi për vitin 2018**

Viti	Planifikimet
<b>Të hyrat në euro</b>	<b>720,332.00</b>
<b>Neto tonë mallrat</b>	<b>327,500.00</b>

Sipas planifikimeve në Planin e Biznesit, shuma totale e transportit të mallrave për vitin 2018 planifikojmë të arrihet në **327,500.00** tonë. Prej tyre **265,000.00** tonë vendor dhe **62,500.00** tonë ndërkombëtar.

**Tabela nr. 5 Shpërndarja e te hyrave ne euro dhe ne neto ton për vitin 2018**

Periudha	TM 1	TM 2	TM 3	TM 4	Totali
<b>Të hyrat në euro</b>	<b>131,444.61</b>	<b>20,019.03</b>	<b>284,434.18</b>	<b>284,434.18</b>	<b>720,332.00</b>
<b>Neto tonë mallrat</b>	<b>69,118.00</b>	<b>4,182.00</b>	<b>127,100.00</b>	<b>127,100.00</b>	<b>327,500.00</b>

Ndërsa, planifikimi për transport të udhëtarëve për vitin 2018, në të hyra nga biletat dhe numri i udhëtarëve është si në tabelën më poshtë :

Tabela nr.6 Planifikimi për vitin 2018

Viti	Planifikimet
Të hyrat në euro	149,700.00
Numri i udhëtarëve	180,000.00

Tabela nr.7 Shpërndarja e te hyrave dhe numrit të udhëtarëve për vitin 2018

Periudha	TM 1	TM 2	TM 3	TM 4	Totali
Të hyrat në euro	29,850.00	45,000.00	29,850.00	45,000.00	149,700.00
Numri i udhëtarëve	35,000.00	52,500.00	35,000.00	52,500.00	180,000.00

## 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 katër kategori të kompanive të cilat janë konkurrentët tanë:

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

#### Përparësitë e konkurrentëve tanë:

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

- 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.
- Numri i vogël i stafit operativ.

### **V.2.2. Konkurrenca në transportin e udhëtarëve**

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

- Transporti me autobusë;
- Transporti me minibusë dhe

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 2018 Trainkos Sh. A. parasheh të zhvillojë afarizmin e vet me një trend pozitivë duke u mbështetur në respektimin e ligjit të Hekurudhave i cili obligon MI-në të mbuloj të gjitha shpenzimet që krijohen në Transportin e Udhëtarëve. Gjithashtu, duhet pasur parasysh se përveç shpenzimeve 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. Gjendja financiare e Trainkos-it nuk është shumë e volitshme për të planifikuar investime për zhvillim. Përmirësimi dhe zhvillimi i ndërmarrjes varet shumë, veçmas nga zgjidhja e çështjes në transportin e udhëtarëve si dhe zhvillimi i një tregu dhe konkurrence të drejtë.

Në tabelën e mëposhtme është paraqitur gjendja e disa llogarive kyçe financiare të cilat na bëjnë të kuptojmë gjendjen reale deri më 30.06.2018 .

**Tabela nr. 8 Gjendja e llogarive financiare:**

Xhirollogaria kryesore dhe Arka	36,926.70
Të arkëtueshmet (borxhet ndaj nesh)	1,763,474.06
Të Pagueshmet (borxhet tona ndaj furnitorëve)	1,254,064.69

## 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 më të cilat janë duke operuar gjatë vitit 2018 janë të pasqyruar në vijim:

**Tabela nr. 9 Lokomotivat të cilat janë në përdorim**

Lokomotivat	Përdoret në	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 2760 001	Lokomotive Manovruese	Në gjendje të mirë teknike.	<b>2008</b>
Lokomotiva 2640 005	Transport i udhëtarëve	Gjendje e mirë teknike . Riparimi gjeneral i kryer në vitin 2011	<b>1984</b>
Lokomotiva 2640 007	Transport i mallrave	Gjendje e mirë teknike. Riparimi gjeneral i kryer në vitin 2012	<b>1966</b>
Lokomotiva 2640 008	Transport i mallrave	Në gjendje të mirë teknike. Ne vitin 2017 i është riparua dizel motori, kompresori dhe gjeneratori kryesor	<b>1966</b>
Lokomotiva 2760 009	Transport i mallrave	Në operim Në fund të vitit 2016 i është ndërruar dizel motorin.	<b>2005</b>
Lokomotiva 2640 010	Transport i mallrave	Gjendja e mirë teknike. Ri fabrikimi është kryer në vitin 2010	<b>2010</b>
Lokomotiva 2620 016	Transport i udhëtarëve	Në operim, Riparimi gjeneral i kryer në vitin 2015/16.	<b>1981</b>
Treni Motorik 58 00 001	Transport i udhëtarëve	Në operim Në vitin 2016 i janë riparuar ndërruesit.	<b>1978</b>
Treni Motorik 5800 002	Transport i udhëtarëve	Treni motorik është në operim në vitin 2015 i është riparua një ndërrues	<b>1978</b>

Tabela nr. 10 Lokomotivat dhe trenat motorikë jashtë operimi

Mjeti tërheqës	Destinimi	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
Lokomotiva 2760 002	Lokomotive Manovruese	Është në fazën përfundimtare të riparimit i është ndërruar një ndërrues i shpejtësive	2009
Lokomotiva 2640 001	Transport i udhëtarëve	Jashtë operimi. PG rregullatori nuk ka funksion normal, dizel motori gjatë operimit tejnxehet. Për shkak të vjetërsisë nuk planifikohet investim për riparimin e saj. Nuk kanë revizion.	1958
Lokomotiva 2640 003	Transport i udhëtarëve	Jashtë operimi. Gjendje teknike e lokomotivës nuk është e kënaqshme. Riparimi i fundit gjeneral është kryer në vitin 2006. Nuk kanë revizion.	1960
Lokomotiva 2640 004	Transport i udhëtarëve	Jashtë operimi. Një motor tërheqës ka rezistencë e shumë të ulët. Gjeneratori i ngrohjes jashtë funksionit. Riparimi i fundit gjeneral është kryer në vitin 2006. Në treg nuk mund të gjenden pjesët e ndërrimit për shkak të vjetërsisë. Nuk kanë revizion.	1960
Lokomotiva 2640 006	Transport i mallrave	Jashtë operimi. Boshti i koledokut, rezistenca e ulët në gjenerator kryesor dhe motorë tërheqës. Lokomotiva është pronë e hekurudhave serbe. Nuk planifikohet investimi për riparimin e saj.	1960
Treni motorik 5800 003	Transport i udhëtarëve	Jashtë operimi me dëmtime të mëdha	1978
Treni motorik 5800 004	Transport i udhëtarëve	Jashtë operimi, dy ndërrues janë në defekt. Riparimi i mesëm është kryer në vitin 2013.	1978

Në tabelat (me lartë) 9 dhe 10 janë prezantuar Mjetet Lëvizëse Tërheqëse dhe të Tërhequra (Lokomotivat, Lokomotivat Manovruese, Trenat Motorikë dhe Vagonët për Transport të

*Udhëtareve*) të cilët ne i kemi në operim dhe jashtë operimit të dedikuara për transportin e udhëtarëve dhe atë të mallrave.

Vlen të ceket se këto lokomotiva dhe disa trena të udhëtarëve 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.

**Tabela nr. 11 Vagonët e udhëtarëve të cilët janë në përdorim**

Vagonët	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
10 Vagon (Gjerman)	Të aftë për operim, riparimi gjeneral është kryer në vitin 2016-17.	1966-75

Nga tabela **Nr.11** shihet se Trainkos ka gjithsej **10** vagonë me të cilët mundë të realizohet transporti i udhëtarëve, riparim gjeneral është kryer gjatë vitit 2017.

**Tabela nr. 12 Vagonetë e udhëtarëve te cilët janë jashtë operimit**

Vagonët	Gjendja teknike	Viti i prodhimit
10 Vagon B1 Suedez	Të paaftë për operim. Riparimi i fundit është kryer në vitin 2004. Për aftësimin e tyre nevojitet të kryhet riparimi gjeneral.	1960
10 Vagon Bpz Austriak	Të paaftë për operim. Për aftësimin e tyre duhet të kryhet riparimi i mesëm dhe sajimi i dëmtimeve tjera të cilat janë shkaktuar gjatë qëndrimit jashtë operimi.	1978-1979

Në tabelën **Nr.12** janë paraqitur vagonët që janë jashtë operimit të dedikuar për transport të udhëtarëve, në të ardhmen për riparim të tyre eventual duhet të bëhet edhe modifikim i tyre i sistemit të ngrohjes dhe ndriçimit.

## VIII. SWOT ANALIZA

<b>Fuqitë</b>	<b>Dobësitë</b>
<p>Qasja në binarë industrialë në pjesën më të madhe të minierave në Kosovë;</p> <p>Ekonomia e shkallës/kapaciteti për sasi të mëdha transporti;</p> <p>Shërbimi i ofruar nga dera në derë duke kombinuar transportin hekurudhor dhe atë rrugor;</p> <p>Kapaciteti transportues i dërgesave të veçanta që nuk ka mundësi të transportohen me mjete tjera transportuese;</p> <p>Siguria dhe saktësia në transportin e mallrave dhe udhëtarëve;</p> <p>Alternativë më ekologjike e transportit hekurudhor krahasuar me mjetet e transportit rrugor.</p>	<p>Gjendja jo e mirë e mjeteve lëvizëse për shkak të vjetërsisë, dhe investimet e pamjaftueshme nga ana e Qeverisë;</p> <p>Mungesa e një Strategjie afatgjate për sektorin Hekurudhor,</p> <p>Mungesa e vagonëve të nevojshëm;</p> <p>Mosha e vjetër e punëtorëve, produktiviteti i ulët;</p> <p>Mungesa e trajnimeve të mjaftueshme të stafit për të qenë në hap me nevojat e tregut;</p> <p>Jo stabiliteti në furnizim me materiale operative për të operuar;</p> <p>Statusi i kompanisë që krijon disavantazh me konkurrentët tanë.</p> <p>Përshtatja me inovacionet teknologjike në sektorin Hekurudhor;</p>
<b>Mundësitë</b>	<b>Kërcënimet</b>
<p>Ofrimi i transportit hekurudhor për minierat;</p> <p>Anëtarësimi në institucionet ndërkombëtare hekurudhore;</p> <p>Fillimi i transporteve transite;</p> <p>Zgjerimi i shërbimeve tona në kryerjen e procedurave doganore të mallrave si dhe hapjen e depove doganore për klientët tanë;</p> <p>Zgjerimi në ofrimin e llojeve tjera të transportit përveç atij hekurudhor;</p> <p>Krijimi i marrëveshjeve me operatorët tjerë për të depërtuar në tregje rajonale.</p> <p>Funksionalizimi i linjës hekurudhore ndërkombëtare me Serbinë;</p> <p>Aktivizimi i minierave, dhe fillimi i transportit të mineraleve.</p>	<p>Gjendja jo e mirë e infrastrukturës hekurudhore dhe kufizimet që shkaktohen në operim qoftë në aspektin e shpejtësisë ashtu edhe në operimin 24/7;</p> <p>Fillimi i operimit të operatorit privat hekurudhor.</p> <p>Pamundësia e kontrollit të procesit në ofrimin e shërbimeve për transportimin e mallrave të importuara apo eksportuara vetëm nga ana jonë për shkak të përfshirjes së më shumë operatorëve hekurudhorë në ofrimin e këtij shërbimi;</p> <p>Kontestet e mundshme rreth pronës së mjeteve të trashëguara;</p> <p>Mos zbatimi i bazës ligjore në sektorin e transportit dhe lejimi i konkurrencës jo lojale;</p> <p>Fleksibiliteti i konkurrentëve tanë në aspektin e shpejtësisë, dërgesës, çmimit, etj.;</p> <p>Kostoja e lartë e investimeve në mjetet lëvizëse dhe Kontestet gjyqësore të trashëguara nga ish-Hekurudhat e Kosovës.</p> <p>Mos funksionimi i linjës hekurudhore me Serbinë;</p> <p>Mos shfrytëzimi i linjave tjera hekurudhore brenda territorit të Republikës së Kosovës.</p>

## VIII. 1. Pasqyra e të punësuarve në Kompani

**Hekurudhat e Kosovës – Trainkos - Sh. A.** me datë 30.06.2018 kanë **230** (dyqind e tridhjetë) 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:

**Tabela nr.13 Pasqyra e të punësuarve në HK-Trainkos Sh.A**

Sektori i Punësimit	Numri i punëtorëve
Bordi i Drejtorëve	4
KE & zv. KE & ZKF & Sekretari & Auditori & Zyrat	60
Departamenti i Transportit të Mallrave	47
Departamenti i Transportit të Udhëtarëve	63
Departamenti i Administratës	39
Departamenti i Zhvillimit të Biznesit	7
Departamenti i Prokurimit	4
Departamenti i Financave	10

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

- Moshë mesatare e punëtorëve në Hekurudhat e Kosovës - Trainkos Sh. A. është 47.16
- Meshkuj janë 89.13 %;
- Femra janë 10.86 %;
- Shqiptarë janë 99.13 %;
- Serbë janë 0.86 % ;
- Me shkollim fillor janë 6.95 %;
- Me shkollim të mesëm janë 54.34 %;
- Me Shkollim profesional 10.43 %;
- Me shkollim të lartë janë 1.73 %;
- Me shkollim superior janë 26.52 %.

Nga të dhënat e lartpërmendura del se problem shqetësues për Trainkos edhe më tutje gjatë vitit 2018, do të jetë moshë e vjetër e punonjësve dhe struktura gjinore e tyre. Moshë 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.

## VIII. 2. Planifikimi i punësimeve për vitin 2018

Pas hartimit të Planit të Rishikuar të Biznesit për vitin 2018 në HK-Trainkos Sh.A., është paraparë të punësohen 7 punëtorë të rinj. Në këtë planifikim janë të përfshira pozitat reja të përshtatura me nevojat e Ndërmarrjes që janë përshtatur me Planin e Biznesit 2018.

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

Përveç punësimit të planifikuar më sipër ndërmarrja do të angazhojë edhe një numër të vogël të punëtorëve sezonal në sistemin e ngrohjes qendrore.

## VIII. 3. Planifikimi i trajnimeve të stafit për vitin 2018

Nr.	Lloji e trajnimit	Nr. i vijuesve	Trajnimi jashtë-brenda vendit
1	Menaxherial/Marketing	5	Brenda – jashtë
2	Administrativ/ Resurse Njerëzore dhe Prokurim, IT	5	Brenda
3	Menaxhim i sigurisë Siguria në komunikacionin Hekurudhor/ Sistemi i menaxhimit të sigurisë	2	Brenda
4	Financa/Auditim, vlerësim të pronave dhe asetëve	4	Brenda
	Trajnim për Marrëdhënie me Publikun	2	Brenda
5	Trajnim për personelin ekzekutiv në sfera të vendit të punës p.sh, saldues, mekanik, elektrikist, agjustator	10	Brenda
6	Siguria në punë	3	Brenda
7	Trajnim i paplanifikuar në baze të nevojës së ndërrimit të ndonjë teknologjie në ndërmarrje, mirëmbajtës të mjeteve lëvizëse	4	Brenda – Jashtë
8	Trajnim periodik, Makinist, Udhëheqës Treni-ndihmës makinist, Frenues – manovrues, Kontrollues i Vagonëve, konduktor.	73	Brenda
	<b>Totali</b>	<b>94</b>	



## IX. RESURSET E NEVOJSHME & BUXHETI

Në mënyrë që të jemi në gjendje të realizojmë objektivat e lartpërmendura gjatë vitit 2018, 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 2018 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 2018, 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, 4 trena motorikë dhe 1 lokomotivë për manovrim.

### ❖ Resurset njerëzore

Në mënyrë që të realizojmë objektivat e lartcekura ne kemi planifikuar që gjatë vitit 2018 t'i plotësojmë nevojat tona me resurse njerëzore të nevojshme, duke bërë punësime të reja të cilat do të jenë të shpërndara në fusha të ndryshme të kompanisë dhe të punësuarit të jenë kryesisht të rinj në moshë dhe me kualifikim superior. Për punësimet e reja vendos Bordi i Drejtorëve në bazë të kërkesave të Menaxhmentit. Brenda këtij planifikimi mendojmë se në të gjitha vendet që konsiderohet e përshtatshme t'i japim përparësi personave të kualifikuar dhe aspektit të barazisë gjinore.

### ❖ Resurset financiare të nevojshme

Resurset e nevojshme financiare për realizimin e objektivave të Planit të Biznesit janë strukturuar në mënyrë që të paraqitet burimi i krijimit të këtyre resurseve si dhe shpërndarja e tyre sipas linjave buxhetore në mënyrë që ta kemi të qartë destinimin e këtyre resurseve sipas Planit të Biznesit në përgjithësi ndryshojnë nga parashikimet fillestare sipas Planit të Biznesit 2018.

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

Investimet/ shpenzimet	Vlera në vitin 2017	Shpërndarja në përqindje
Paga dhe mëditje	1,705,000.00	47.03
Mallra dhe shërbime	260,000.00	7.17
Pagesa e qasjes në binarë	330,000.00	9.10
Pagesat e RIV-it për vagonë të huaj dhe tërheqja e trenave nga HM	40,000.00	1.10
Investimi në pajisje dhe riparime	60,000.00	1.66
Nafta & Vaji	420,000.00	11.59
Kontingjente	10,000.00	0.28
Investime kapitale	800,000.00	22.07
<b>Totali</b>	<b>3,625,000.00</b>	<b>100.00</b>

Nga tabela nr.14 shihet se **2,625,000.00 €**, janë shpenzimet e domosdoshme, pa llogaritur investimet kapitale.

**Tabela nr. 15 Burimi i të hyrave**

Burimi i të hyrave	Vlera e të hyrave në vitin 2018	Shpërndarja në përqindje
Të hyrat operative nga TM	720,332.00	19.87
Të hyrat operative nga TU	149,700.00	4.13
Të hyrat nga shitja e naftes Infracos	50,000.00	1.38
Të hyrat nga RIV-i	40,000.00	1.10
Ministria e Infrastrukturës - të hyra nga Marrëveshja PSO	1,316,000.00	36.29
Të hyrat nga MZHE	500,000.00	13.79
Shërbimet tjera	50,000.00	1.38
Grantet për investime kapitale	800,000.00	22.06
<b>Totali</b>	<b>3,626,032.00</b>	<b>100.00</b>

Nga tabela nr.15 shihet se **870,032.00 €**, janë të hyrat që varen nga biznesi i kompanisë, **1,816,000.00€**, të hyrat për mbulimin e shpenzimeve të transportit të udhëtareve nga MI/MZHE, pra **2,626.032.00€**, janë të hyrat, pa llogaritur mjetet për investime kapitale.

Nga tabelat e mësipërme vërejmë që për vitin 2018 planifikojmë të kemi fitimin bruto **1,032.00.00** euro.

**Tabela nr.16 Projektet kapitale për vitin 2018**

Nr	Emri i Projektit	Burimi i financimit	Viti 2018
1	Investimi në mjete lëvizëse	BKK	800,000.00
<b>Totali</b>			800,000.00

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

Në tabelat më lart janë të prezantuara planifikimet reale të të hyrave dhe shpenzimeve, duke llogaritur edhe të hyrat e pritura nga Buxheti për vitin 2018.

## 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 për hulumtimin e klientëve potencialë si dhe rritjen e klientëve të rinj.

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

Në shërbimin e mirëmbajtjes së mjeteve lëvizëse do ta përdorim shtimin e shërbimeve të cilat do të orientohen në zbrazëirat e identifikuar që kemi në treg dhe kthimin e prestigjit që kemi pasur dikur sidomos të 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 2017 të mbajmë një rol aktiv në promovimin e shërbimeve.

## XI. MEKANIZMAT PËRCJELLËS TË PLANIT

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

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

## XII. DETYRIMET KARSHI KONSUMATORËVE DHE PUBLIKUT

Gjatë vitit 2018, sikurse edhe viteve të kaluara, do të fokusohemi që të vazhdojmë në plotësimin e detyrimeve karshi klientëve tanë. Duke marrë parasysh kategoritë e ndryshme të konsumatorëve tanë dhe meqenëse shërbimet tona i drejtohen më shumë se një tregu, ne i kemi ndërlidhur disa detyrime bazë që mendojmë t'i mbajmë drejt secilës kategori të konsumatorëve të cilat janë:

- Transparenca;
- Korrektësia dhe
- Trajtimi jo diskriminues.

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

Ndërsa, sa i përket detyrimeve tona karshi udhëtarëve gjatë vitit 2018, 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.