

**თემურ ბულია  
დავით გონდაური**

**თანამედროვე ეტაპზე საქართველოს  
სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარების  
ტენდენციები და პერსპექტივები  
სახელმწიფო პოლიტიკის წარმომადგენლის  
სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარების  
პოლიტიკის განხილვის მიზნით**



**საქართველოს რკინიგზა  
GEORGIAN RAILWAY**

**თბილისი 2008**

მონოგრაფია ეძღვნება საზღვარგარეთის გამოცდილების გათვალისწინებით, საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარების ტენდენციებსა და პერსპექტივებს. ნაშრომში განხილულია საქართველოში და ამიერკავკასიაში სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარების ისტორია და ევოლუცია, მოცემულია საქართველოს რკინიგზის ტექნიკურ-ეკონომიკური მაჩვენებლების ანალიზი, დასაბუთებულია სტრუქტურული გარდაქმნის აუცილებლობა. ავტორები ძირითადად ყურადღებას ამახვილებენ საქართველოს რკინიგზის, ერთ-ერთი მნიშვნელოვან მიმართულებაზე – სამგზავრო გადაყვანებზე; აგრეთვე ტრასეკას – ვერაზის სატრანსპორტო დერეფნის მნიშვნელობაზე და საერთაშორისო ორგანიზაციებთან ურთიერთობაზე.

ავტორები გამოხატავენ მადლიერების გრძნობას მათ მიმართ, ვინც გამოთქვა საქმიანი შენიშვნები და მხარი დაუჭირა წიგნის შექმნის იდეას.

წიგნი განკუთვნილია საკითხავად საზოგადოების ფართე ფენებისათვის.

#### **სარედაქციო კოლეგია:**

**ზიზი ბამსახურდია** – ეკონომიკურ მეცნიერებათა დოქტორი, პროფესორი; **ბელა სულაძე** – საქართველოს სახელმწიფო პრემიის ლაურეატი მეცნიერებისა და ტექნიკის დარგში, პუბლიცისტი; **შოთა ბერუჯანიანი** – შპს „საქართველოს რკინიგზის“ ფილიალ „მგზავრთა გადაყვანას“ ფინანსური დეპარტამენტის უფროსი, დირექტორის მოადგილე.

**რეცენზენტი** – პროფესორი **თამარ ბამსახურდია**

© თემურ ბულია დავით გონდაური, 2008.

საავტორო უფლებები დაცულია.

თუ ავტორთა წერილობითი ნებართვა არ არსებობს, წიგნის არცერთი ნაწილი არ შეიძლება იქნეს გადაბეჭდილი ნებისმიერი, მათ შორის ელექტრონული ან მექანიკური ფორმით, ქსეროკოპირების, ინფორმაციის შენახვისა და მოძიების ელექტრონული სისტემებით.

წარმოდგენილი ნაშრომი თანამედროვეობის ერთ-ერთ აქტუალურ პრობლემას – საზღვარგარეთის გამოცდილების გათვალისწინებით, საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარების ტენდენციებსა და პერსპექტივებს ეხება. იგი ავტორთა ხანგრძლივი მუშაობის შედეგია, სადაც ნათლად ჩანს კვლევის მაღალი მეცნიერული დონე, მოვლენების ახსნისადმი ახლებური მიდგომა და საინტერესო დასკვნა-რეკომენდაციების გაკეთების შესაძლებლობები, რომლებსაც, ჩვენი აზრით, როგორც თეორიული, ასევე პრაქტიკული მნიშვნელობა გააჩნიათ საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარების კანონზომიერების დადგენაში. განსაკუთრებით საინტერესოდ არის წარმოდგენილი საქართველოში და საერთოდ ამიერკავკასიაში სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარების თავისებურებანი, ახსნილია საერთო ნიშნების განვითარების საფუძველზე ახალი ნიშნები, რომლებიც საქართველოს, როგორც დამოუკიდებელ, სუვერენულ სახელმწიფოს რკინიგზის საფინანსო-ეკონომიკურ მდგომარეობას ახასიათებს, მოცემულია ამ მიმართულებით საქართველოს რკინიგზის ტექნიკურ-ეკონომიკური მაჩვენებლების ღრმა, საინტერესო ანალიზი, დასაბუთებულია სტრუქტურული გარდაქმნის აუცილებლობა.

განსაკუთრებულ ყურადღებას იმსახურებს საქართველოს რკინიგზის საქმიანობაში ჯერ კიდევ ცალკეული ნაკლოვანებების მიზეზების ახსნა, მათი დაძლევის პროფესიონალურ დონეზე გზების ძიება, საქართველოში საზღვარგარეთის გამოცდილების დანერგვის პირობების შექმნა, ამ გამოცდილების არა უბრალოდ ფოტოგრაფირება, არამედ საქართველოს ეროვნულ-სახელმწიფოებრივი ინტერესებისა და ეკონომიკის თავისებურებების გათვალისწინებით მათი დანერგვის დაჩქარება.

საკმაოდ მნიშვნელოვანია დღევანდელ პირობებში აფხაზეთის ავტონომიური რესპუბლიკის ადმინისტრაციულ ტერიტორიაზე

სარკინიგზო მიმოსვლის აღდგენის აუცილებლობის დასაბუთება, როგორც ეკონომიკური, ისე ტერიტორიული მთლიანობის აღდგენის დაჩქარების მნიშვნელობა საქართველოს მთლიანად ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესებაში.

ნაშრომი გამოირჩევა ნაკლოვანებებისადმი კეთილმოსურნე კრიტიკული მიდგომით, გამოსწორების გზების ძიებით. კრიტიკა ადვილია, მაგრამ საქმის გაკეთებაა ძნელი. სწორედ ასეთი მიდგომა გასდევს ბატონ თემურ ბულიასა და მისი კოლეგის – ბატონ დავით გონდაურის მიერ წარმოდგენილ ნაშრომში განხილული საკითხების დალაგებას, მათ შორის მიზეზ-შედეგობრივი კავშირის ახსნას, რაც ნაშრომის მეცნიერულ დონეს კიდევ უფრო ამაღლებს და მკითხველისათვის საინტერესოს ხდის.

აგტორთა მიერ წარმოდგენილი ნაშრომი – „თანამედროვე ეტაპზე საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარების ტენდენციები და პერსპექტივები საზღვარგარეთის წამყვანი სარკინიგზო ქვეყნების გამოცდილების გათვალისწინებით“ საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის პრობლემების მეცნიერული კვლევის პირველი მცდელობაა, იგი მნიშვნელოვან წინგადადგმულ ნაბიჯად მიგვაჩნია საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის პრობლემების კვლევაში და ეფიქრობ, როგორც მეცნიერების, ასევე ამ დარგის საკითხებზე ფართო მკითხველთა დიდ დაინტერესებას გამოიწვევს.

## ბივი გამსახურდია

პროფესორი, ეკონომიკის მეცნიერებათა დოქტორი  
თბილისი, 2008 წლის 24 სექტემბერი

გულდასმით გაეცანი შესანიშნავი მკვლევარისა და ღირსეული მოქალაქის ბატონ თემურ ბულიასა და მისი ახალგაზრდა კოლეგის ბატონ დავით გონდაურის ნაშრომს – „თანამედროვე ეტაპზე საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარების ტენდენციები და პერსპექტივები საზღვარგარეთის წამყვანი სარკინიგზო ქვეყნების გამოცდილების გათვალისწინებით“, რომელიც, ვფიქრობ, შესაბამისი დარგის მეცნიერთა და მუშაკთა, აგრეთვე ჩვეულებრივი მკითხველის დიდ დაინტერესებას გამოიწვევს.

ეს არის სსრ კავშირის დაშლის შემდეგ საქართველოში ისეთი მნიშვნელოვანი დარგის, როგორც სარკინიგზო ტრანსპორტია მეცნიერული კვლევის ერთ-ერთი პირველი მცდელობა და, სწორედ აქედან გამომდინარეობს მისი თეორიული და პრაქტიკული მნიშვნელობა.

ნაშრომში მოკლედ არის აღწერილი საქართველოში და ამიერკავკასიაში სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარების ისტორია და ევოლუცია, მისი მნიშვნელობა სასოგადოებრივი ურთიერთობების ჩამოყალიბების საუკუნენახევრიანი პერიოდის მანძილზე; აგრეთვე დადებითი და უარყოფითი ტენდენციები, რაც თან ახლდა ამ დარგის განვითარებას. განსაკუთრებული ყურადღება გამახვილებულია საბჭოთა პერიოდზე და ფაშისტურ გერმანიაზე გამარჯვებაში მეორე მსოფლიო ომში ამიერკავკასიის რკინიგზის მნიშვნელობაზე.

ავტორების კვლევის ვექტორები მიმართულია საქართველოს, როგორც დამოუკიდებელი, სუვერენული სახელმწიფოს რკინიგზის საფინანსო-ეკონომიკურ მანევრებლების ანალიზზე და მათი გაუმჯობესების პერსპექტივებზე; აგრეთვე ტრასეკას – ახალი აბრეშუმის გზის, ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის მნიშვნელობაზე და საერთაშორისო ორგანიზაციებთან ურთიერთობაზე. მათ უდაოდ სწორი გზა აირჩიეს, როდესაც კვლევას დაუქვემდებარეს არა მთლიანად საქართველოს რკინიგზა, არამედ მისი ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მიმართულება – სამგზავრო გადაყვანები.

ავტორები გულწრფელად საუბრობენ ამ დარგში დღეისდღეობით არსებულ მდგომარეობაზე, არ ერიდებიან საქართველოს ეკონომიკური ვითარების კრიტიკას და გულდიად საუბრობენ ამ მიმართულებით გასატარებელი რეფორმების აუცილებლობაზე.

მკითხველისათვის საინტერესო უნდა იყოს ავტორების შეხედულებები პრივატიზაციასთან დაკავშირებით. მისასალმებელია მათი სახელმწიფოებრივი მიდგომა ამ საკითხისადმი. ისინი საკუთარ მოსაზრებებს, დაყრდნობილს თეორიასა და პრაქტიკასე ამაგრებენ როგორც მსოფლიო წამყვანი, ისე სხვა ქვეყნების სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარების მაგალითების კვლევისა და ანალიზის შედეგებით.

ავტორები, იხილავენ რა საქართველოს რკინიგზის გვერდითი შტოების სისტემის სტრუქტურულ გარდაქმნას, მასში დიდ მნიშვნელობას ანიჭებენ აფხაზეთის ავტონომიური რესპუბლიკის ადმინისტრაციულ ტერიტორიასე სარკინიგზო მიმოსვლის აღდგენის აუცილებლობას როგორც ეკონომიკური, ისე ტერიტორიული მთლიანობის აღდგენის თვალსაზრისით. სარკინიგზო ტრანსპორტის მნიშვნელობა რომ დიდია, განსაკუთრებით, კონფლიქტურ რეგინებში, კიდევ ერთხელ დავრწმუნდით მას შემდეგ, რაც ამა წლის აგვისტოს თვეში რუსეთმა საქართველოს მიმართ განახორციელა აშკარა და დაუფარავი აგრესია, რასაც ბევრი უდანაშაულო ადამიანის მსხვერპლი მოყვა, დაინგრა შენობა-ნაგებობები, განადგურდა ინფრასტრუქტურა, საკუთარი სახლებიდან გამოდევნილ იქნა ათეულ ათასობით ქართველობა.

ნაშრომის ავტორთა ღირსებად უნდა ჩაითვალოს ის შემართება და თანამედროვე, პროგრესული ხედვა, რასაც ისინი იჩენენ წამოჭრილი პრობლემების მიმართ. კვლევის ზოგიერთი მიმართულება სასურველია უფრო დეტალურად ყოფილიყო განხილული, განსაკუთრებით სარკინიგზო ტრანსპორტის სამხედრო-სტრატეგიული ასპექტები და უსაფრთხოების სისტემური უზრუნველყოფა, თუმცა ნაშრომის ავტორები, ნიჭიერი და მიზანმიმართული მკვლევარები, როგორც ჩანს, ამ დარგში თავის სათქმელს კიდევ იტყვიან. ვუსურვოთ მათ წარმატებები!

## ბ ე ლ ა ს უ ლ ა ძ ე

საქართველოს სახელმწიფო პრემიის ლაურეატი  
მეცნიერებისა და ტექნიკის დარგში, პუბლიცისტი  
თბილისი, 2008 წლის 17 სექტემბერი

## შენსაგალი

საქართველოს რკინიგზა შავი და კასპიის ზღეების დამაკავშირებელი არტერიაა. ის ევრაზიის დერეფნის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ნაწილია, საქართველოს ეკონომიკის ხერხემალია; გზაა, რომელიც უმოკლესი მანძილით აკავშირებს ევროპას ცენტრალურ აზიასთან, ჩრდილოეთს – სამხრეთთან. დიდია მისი როლი საქართველოს ეკონომიკის, მრეწველობისა და სოფლის მეურნეობის განვითარებაში.

რკინიგზა საქართველოს სატრანსპორტო სისტემაში ძირითად სატრანსპორტო საშუალებას წარმოადგენს, ამიტომ დიდი მნიშვნელობა ენიჭება მისი ტექნიკური ბაზის შემდგომ სრულყოფას, შრომის ორგანიზაციის სწორად წარმართვას, ეფექტურობას.

რკინიგზის გამართულ მუშაობაზე ბევრადაა დამოკიდებული ზოგადად საქართველოს ეკონომიკის განვითარება. ამიტომაც, რომ მას ხშირად ქვეყნის სასიცოცხლო არტერიას უწოდებენ. რკინიგზის მეშვეობით ხდება საწარმოებისათვის ნედლეულის, ხოლო საწარმოებიდან – შიდა პროდუქციის მიწოდება მომხმარებლისათვის. ტრანსპორტის მონაწილეობის გარეშე არ იწყება და არ მთავრდება ნებისმიერი პროდუქციის წარმოება. სწორედ მისი საშუალებით ხდება შრომის საგნის ადგილცვლა არა მარტო საწარმოში, არამედ ქვეყნის ერთი რეგიონიდან მეორეში.

რკინიგზის მუშაობა მჭიდროდ ერწყმის საწარმოთა მუშაობის ტექნოლოგიურ პროცესს. მართალია, იგი არ აწარმოებს ახალ საგნებს, მაგრამ აქტიურად მონაწილეობს პროდუქციის შექმნაში და დიდ გავლენას ახდენს პროდუქციის თვითღირებულებაზე.

რკინიგზის საშუალებით ხდება ადამიანების გადაყვანა ქალაქიდან ქალაქში, ქვეყნის ერთი რეგიონიდან მეორეში. თუ რკინიგზის ტრანსპორტი არ აწარმოებს და არ ქმნის ახალ პროდუქციას, ეს იმას როდი ნიშნავს, რომ მას მუშაობის განმსაზღვრელი ერ-

თეული არ გააჩნია. ასეთ საზომ ერთეულს გადაყვანილი მგზავრი და გადატანილი ტვირთი წარმოადგენს, რომელსაც სატრანსპორტო პროდუქციას უწოდებენ და რომლის საზომ ერთეულად მიღებულია: სატვირთო გადასიდვებზე – ტონა–კილომეტრი და სამგზავრო გადასიდვებზე – მგზავრ–კილომეტრი, რაც გამოხატავს რკინიგზის მუშაობის საერთო მოცულობას, ამავე დროს იგი წარმოადგენს რკინიგზის შემოსავლის ძირითად წყაროს.

დღეს საქართველოს რკინიგზა ჩვენი ქვეყნის შედარებით მაღალგანვითარებული, სტრატეგიული დარგია. სარკინიგზო ტრანსპორტის სტაბილური და გამართული მუშაობა ყოველთვის უდიდეს როლს ასრულებდა და ასრულებს საქართველოს ეკონომიკის წინსვლასა და განვითარების საქმეში. შავი ზღვის კასპიის ზღვასთან სარკინიგზო ხაზით დაკავშირების იდეა, ჯერ კიდევ XIX საუკუნის 30-იან წლებში ჩაისახა. 1865 წელს ფოთში დაიწყო რკინიგზის პირველი მონაკვეთის სამშენებლო–საძიებო სამუშაოები. 1871 წელს გაიხსნა სარკინიგზო მოძრაობა ფოთი ყვირილას (ახლანდელი ზესტაფონი) მონაკვეთზე, ხოლო 1872 წლის 10 ოქტომბერს ფოთიდან თბილისში პირველი მატარებელი ჩავიდა. სწორედ ეს თარიღი ითვლება საართველოს რკინიგზის „დაბადების დღედ“.

საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის ხელმეორედ დაბადება 1990 წლის 26 მაისის საქართველოს დამოუკიდებლობის აღდგენის აქტის შემდეგ მოხდა. თუმცა, საქართველოსათვის უმიძიმეს წლებში განხერხების პირამდე მისული, გაძარცვულ–გაპარტახებული რკინიგზის მუშაობაში ძირეული გარდატეხა მოხდა 1996–2007 წლებში. დიდი სამუშაოებია შესრულებული მაგისტრალის მატერიალურ–ტექნიკური ბაზის აღდგენა–განვითარებისათვის. განვითარდა სალიანდაგო მეურნეობა. გაძლიერდა ლოკომოტივებისა და ვაგონების სარემონტო ბაზა, გაჯანსაღდა მათი პარკი. განხორციელდა მთელი რიგი ღონისძიებები რკინიგზის ელექტრომომარაგების, სიგნალისაციისა და კავშირგაბმულობის მეურნეობე-



ბის სრულყოფისათვის. საგრძნობლად გაუმჯობესდა მგზავრთა მომსახურება ვაგზლებსა და მატარებლებში. ექსპლოატაციაში შევიდა ახალი კომფორტაბელური სამგზავრო და თანამედროვე ჩქაროსნული ელექტრომატარებლები და ა.შ.

განხორციელებული კომპლექსური ორგანიზაციულ-ტექნიკური ღონისძიებების შედეგად, კარდინალურად გაუმჯობესდა რკინიგზის საქმიანობის რაოდენობრივი და ხარისხობრივი, ფინანსურ-ეკონომიკური მაჩვენებლები. ამჟამად საქართველოს რკინიგზა ერთ-ერთი მსხვილი გადამხდელია და მას საკმაოდ სოლიდური თანხები შეაქვს ქვეყნის ბიუჯეტში. ამ წარმატების მიღწევა შეუძლებელი იქნებოდა სარკინიგზო ტრანსპორტის მრავალდარგოვანი, რთული მეურნეობის სწორად და მიზანმიმართულად წარმართვის, რკინიგზის ხელმძღვანელობისა და მრავალათასიანი კოლექტივის ერთიანი ძალისხმევის გარეშე.

## მოკლე ისტორიული მიმოხილვა

რუსეთის იმპერია მის განაპირა ტერიტორიებს თავის კოლონიად და ნედლეულ ბაზად თვლიდა, ამიტომ იქ მრეწველობის და მანქანური წარმოების განვითარებაზე თითქმის არ ზრუნავდა. მაგალითად, ჭიათურაში მარგანეცის მადნის მოპოვება და გადაზიდვა ფოთის პორტამდე, რკინიგზის გაყვანამდე პრიმიტიული წესით ხდებოდა, რის გამოც მისი ღირებულება მეტად დიდი იყო. სატრანსპორტო სისტემის განუვითარებლობის გამო სახელგანთქმული ქართული ღვინოები ძირითადად თბილისის ბაზრებში გაჰქონდათ. საერთოდ, საქართველოდან ძალზე იშვიათად და მცირე რაოდენობით გადიოდა ხელოსნობისა და სოფლის მეურნეობის პროდუქცია. სამაგიეროდ, რუს მრეწველებსა და ვაჭრებს საქართველოს სამხედრო გზით და შავი ზღვის მეშვეობით დიდი რაოდენობით შემოჰქონდათ რუსეთის მანუფაქტურის ნაწარმი. იმ ხანებში საქართველოში ბევრ ადგილზე არსებობდა სავაჭრო კანტორები, რომელთა მოვალეობა ძირითადად ადგილობრივი ნედლეულის შექმნა და რუსეთის საწარმოებში გაგზავნა იყო. მაგრამ ასეთი მდგომარეობა დიდხანს არ შეიძლებოდა გაგრძელებულიყო. იმპერიის მოწინავე ადამიანები მოითხოვდნენ, რომ ხელისუფლებას ეზრუნა განაპირა მხარეებში, მათ შორის საქართველოში საწარმოო ძალების განვითარებაზე, მრეწველობის სხვადასხვა დარგებისათვის ხელის შეწყობაზე, რაც არა მარტო რეგიონის, არამედ მთელი იმპერიის პოლიტიკურ, ეკონომიკურ და სამხედრო-სტრატეგიულ ინტერესებში შედიოდა. ამისათვის კი საჭირო იყო ყველა სახის, მათ შორის რკინიგზის სატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი ინფრასტრუქტურის მშენებლობა.

რკინიგზა, წარმოადგენს განსაკუთრებული, მრავალმხრივი და რთული საინჟინრო ნაგებობების კომპლექსს და არსებით გავლენას ახდენს საზოგადოების საწარმოო ძალების განვითარებაზე. რკინიგზის ტრანსპორტის ეკონომიკური განსაკუთრებულობა ისაა, რომ იგი აგრძელებს წარმოების პროცესს მიმოქცევის სფეროში და არის უაღრესად მოხერხებული დამაკავშირებელი რგოლი მატერიალური წარმოების სხვადასხვა დარგებსა და რეგიონებს შორის, როგორც მრეწველობაში, ისე სოფლის მეურნეობაში.

ამიერკავკასიის მხოლოდ სილამაზე არ იტაცებდა რუსეთის ხელისუფლებას რეგიონში რკინიგზის მშენებლობის აუცილებლობა უფრო მეტად სამხედრო-სტრატეგიული და დიდმპყრობელურ-კოლონიური მოსაზრებებით იყო ნაკარნახევი. ამიერკავკასიის მეშვეობით და მხარდაჭერით რუსეთს სურდა ახლო და შუა აღმოსავლეთის დაპყრობა. ამ დიდი ხნის ოცნების განხორციელება მეფის რუსეთს აიძულებდა ამიერკავკასიაში ფეხი მყარად მოეკიდა, რაც მხოლოდ მოხერხებული გადასაადგილებელი გზების არსებობით და კავშირის სხვა საშუალებების განვითარებით იყო შესაძლებელი. იმ პერიოდში ყველაზე მოხერხებულ სატრანსპორტო საშუალებად სწორედ რკინიგზა შეიძლება და ყოფილიყო.

საქართველოში რკინიგზის მშენებლობა სამრეწველო კაპიტალიზმის განვითარების მძლავრი ფაქტორი გახდა. XIX საუკუნის 60-70-იან წლებში რუსეთის მმართველობამ ფოთი - თბილისის რკინიგზის მშენებლობის საკითხი დასვა. ამიერკავკასიაში რკინიგზის გაყვანა რუსეთს დიდ სარგებელს ჰპირდებოდა. რკინიგზით გაადვილდებოდა ჯარების სწრაფი გადაადგილება. რუსეთის არმიის მაღალჩინოსნები მიიჩნევდნენ, რომ რკინიგზის გახსნის შემდეგ შავიზღვისპირა გარნიზონი ორ ბატალიონამდე შემცირდებოდა. ამ გზით რუსეთი კავკასიაში სამხედრო ხარჯებს საგრძნობლად შეამცირებდა.

რომ არა დიდი მოგება რუსეთი რკინიგზის გაყვანით არ დაინტერესდებოდა. ფოთი-თბილისის რკინიგზით რუსეთი კიდევ უფრო დააჩქარებდა საქართველოს ნედლეულის მიმწოდებელ ბაზრად გადაქცევას და მთელს კავკასიაში გაბატონებას. ამ გეგმის განხორციელებით არა მარტო რუსეთი, არამედ საქართველო დიდ სარგებელს ნახავდა. აღმოსავლეთ და დასავლეთ საქართველოს შორის სავაჭრო ურთიერთობის გაცხოველება ხელს შეუწყობდა ერის კონსოლიდაციას, ერებს შორის სამეურნეო-კულტურულ დაახლოებას.

თავდაპირველად განზრახული იყო ბაქო-თბილისის რკინიგზის გაყვანა, მაგრამ მალე ამ პროექტს კონკურენტი გამოუჩნდა ფოთი-თბილისის ხაზის სახით. „ინგლისელმა ინჟინერმა ბელიმ ფოთი-თბილისის რკინიგზის მშენებლობის პროექტი შეიმუშავა, მაგრამ უსახსრობის გამო პროექტის განხორციელება დროებით შეჩერდა. 1864 წელს პროექტში შეტანილ იქნა ცვლილებები:

1. უნდა შემცირებულიყო მთელი გზის ღირებულება;
2. გზა პირველად ფოთიდან თბილისამდე უნდა გაკეთებულიყო.

ეს ცვლილებები იმპერატორმა ალექსანდრე II-ემ დაამტკიცა. მთაერობამ მიზანშეწონილად ჩათვალა მშენებლობაში კავკასიაში დისლოცირებული საჯარისო ნაწილების ჩაბმა.

ფოთიდან თბილისამდე გზის მშენებლობა სამ მონაკვეთად დაიყო: პირველი – ფოთი-ყვირილა; მეორე – ყვირილა-გრაკლა; მესამე – გრაკლა-თბილისი. სამშენებლო სამუშაოები პირველად ყვირილა-გრაკლის უბანზე 1865 წლის 1 მაისს დაიწყო, შემდეგ კი მიწის ვაკისის გაყვანას ფოთის მხრიდანაც შეუდგნენ.

რკინიგზის მიწის ვაკისის გაყვანის დაწყების შემდეგ, კავკასიის მხარის მმართველი წრეები ფიქრობდნენ, რომ უფრო ადვილად მოძებნიდნენ ისეთ კომპანიას, რომელიც თავის თავზე აიღებდა დანარჩენი სამუშაოების შესრულებას. ერთ-ერთი ასეთი სერიოზული წინადადება 1865 წლის 'შუა პერიოდში თბილისელმა

მდიდარმა მოქალაქემ ალ. ანანოვმა და მისმა ძმამ კომერციის საკითხების მრჩეველმა ივ. ანანოვმა შეიტანეს. ისინი სურვილს გამოთქვამდნენ აეგოთ მიწისზედა ნაგებობები ფოთიდან-თბილისამდე. წარმოდგენილი გაანგარიშების მიხედვით. აღნიშნულ მონაკვეთზე თითო ვერსის ღირებულება 72286 მანეთით, ანუ საკრედიტო ბილეთებით 97426 მანეთი იყო განსაზღვრული. მაგრამ ეს ღირებულება მიმოსვლის გზათა სამინისტროს გადაწყვეტილებით, 81614 მანეთზე მეტი არ უნდა ყოფილიყო. განსხვავება კი ძალიან დიდი იყო, ამიტომ ანანოვების წინადადებაზე უარი თქვეს. ასეთ შემთხვევაში კავკასიის კომიტეტმა გადაწყვიტა მიწისზედა ხელოვნური ნაგებობებიც სახელმწიფო თანხებით აეშენებინა და ფოთი-თბილისის რკინიგზისთვის საჭირო მიწების შესაძენად 1865 წლის 2 ნოემბერს ხაზინიდან 3210000 მანეთი გამოყო. იმავე პერიოდაში რუსეთის უმაღლესმა ხელისუფლებამ ფინანსთა მინისტრს დაავალა მოლაპარაკებები დაეწყო იმ კაპიტალისტებთან, რომლებიც რკინიგზის მშენებლობაში მონაწილეობის სურვილს განაცხადებდნენ. პეტერბურგში არსებულმა კავკასიის კომიტეტმა 1867 წლის მარტში განიხილა მიმოსვლის გზათა და ფინანსთა სამინისტროების მიერ 1867 წლის 22 იანვარს გაგზავნილი ერთობლივი წერილი, რომელშიც აღნიშნული იყო, რომ რკინიგზის მშენებლობით 2 კონკურენტი: ტრანშეერი-სტელი და პარკინსი-პაუერი დაინტერესდნენ. უპირატესობა ამ უკანასკნელს მიენიჭა.

ამრიგად, კავკასიის დროებითი კომიტეტის გადაწყვეტილებით 1867 წლის 25 ივნისს, ამიერკავკასიის რკინიგზის პირველი ნაწილის მშენებლობას სათავეში ჩაუდგა სოლიდური კომპანია ინგლისელი კაპიტალისტების ბარონეტ თომას აევუსტ პარკინსისა და ფრედერიკ პაუერის მეთაურობით, თუმცა ძირითად სამუშაოებს ბუნგე-პალაშკოვსკის სამშენებლო ფირმა ასრულებდა.

კონცესიის პირობების მიხედვით მთავრობა ვალდებული იყო 1870 წლისათვის დაესრულებინა ხაზინის ხარჯით დაწყებული

რკინიგზის მიწის ვაკისის გაყვანა, ხიდებისა და სხვა ხელოვნური ნაგებობების მოწყობა და გადაეცა ისინი სააქციო საზოგადოებისათვის, რომელიც აღნიშნული სამუშაოების შესრულებისათვის მთავრობას 4210000 მანეთს აუნაზღაურებდა. კონცესიონერები თავის მხრივ კისრულობდნენ 285 ვერსზე დაესრულებინათ რკინიგზის მშენებლობის დანარჩენი სამუშაოები, მათ შორის: მიწისზედა ნაგებობებით, რელსების დაგებით, სადგურებით, წყალმომარაგებით, მოძრავი შემადგენლობით, სახელოსნოებით, დამხმარე შენობებით და სხვა, რომლებიც რკინიგზის ნორმალური ექსპლოატაციისათვის იყო აუცილებელი.

კონცესიონერებთან დადებული ხელშეკრულების მიხედვით, მთელ გზაზე ფოთიდან თბილისამდე – 289,5 ვერსზე 26 ორთქმავალი, 140 სამგზავრო, 700 სატვირთო ვაგონი და ბაქანი უნდა ყოფილიყო. 1870 წლის აგვისოს პირველი ნახევრისათვის ფოთში 10 სამგზავრო, 21 სატვირთო ორთქმავალი, 67 სამგზავრო და 479 სატვირთო ვაგონი შეგროვდა. რაოდენობის მხრივ საქმე თითქოს ცუდად არ იყო, მაგრამ ვაგონები მცირე ზომის იყო, ხოლო ორთქმავლები მხოლოდ ვაკე ადგილებში სამოძრაოდ გამოდგებოდა, მთიან მონაკვეთებზე კი მათი გამოყენება შეუძლებელი იყო. ამიტომ დაისვა სხვა, უფრო მძლავრი ორთქმავლების შემოეტანის საკითხი. ხანგრძლივი განხილვის შემდეგ გადაწყდა „ფერლი“-ს ორთქმავლების შექმნა, რომლებსაც რკინიგზაზე არსებული ყველაზე დიდი ქანობების და მრუდეების დაძლევა შეეძლოთ. სურამის მთიანი მონაკვეთისათვის 4 ასეთი ორთქმავალი შეუკვეთეს.

მოწინავე ქართველი ინტელიგენცია აქტიურად იყო ჩაბმული სასიცოცხლო მნიშვნელობის პრობლემების გადაჭრის საქმეში და თვალყურს ადევნებდა საქართველოში მოღვაწე ან სამოღვაწეოდ განწყობილ უცხოელ საქმოსნებს, ხოლო მათ შესაძლებლობებს პრესის საშუალებით აშუქებდნენ.

ცნობილი ქართველი საზოგადო მოღვაწე ნიკო ნიკოლაძე ყოველივე სიახლეს ქვეყნის საკეთილდღეოდ და წინ გადადგმულ ნაბიჯად მიიჩნევდა. მან კარგად იცოდა საქართველოსათვის და კერძოდ, შავიზღვისპირა ქალაქ ფოთის განვითარებისათვის რა იყო მისაღები და რა მიუღებელი. საქართველოში ერთ-ერთ ასეთ სიახლეთაგანს წარმოადგენდა ფოთი-თბილისის რკინიგზის პირველი მონაკვეთის მშენებლობა. „...რკინის გზა ჩქარა შეაერთებს მას თბილისთან, მერმე კასპიის ზღვასთან, შემდეგ როდესმე შუა აზიასთან, სპარსეთთან და შესაძლებელია ინდოეთთანაც. მაშინ ამ გზით გაიძარტება დიდი მოძრაობა, მიმოსვლა და ალებ-მიცემა...“ წერს იგი. მისი აზრით ფოთი გახდება უდიდესი და უმდიდრესი სავაჭრო ქალაქი შავ ზღვაზე.<sup>1</sup>

გზათა სამინისტროს გადაწყვეტილებით, 1871 წლის 14 აგვისტოს, ფოთი-ყვირილის ხაზზე პირველი ორთქმავალი გაუშვეს. ნიკო ნიკოლაძე დასძენს: „რკინის გზა მაშინ გამოადგება ჩვენს საზოგადოებას, როცა ჩვენი ხალხი თვითონაც მოვა მოძრაობაში თუ არა ეს გზაც-როგორც ყველაფერი სხვა სიკეთეები ამ ქვეყნისა იმ პირებს გამოადგებათ, ვისაც საკმაო გამოცდილება და ძალა აქვთ“.<sup>2</sup>

ინვესტორის – ინგლისური საზოგადოების მიმართ საქართველოს უმეტესი მოსახლეობა უკმაყოფილებას გამოხატავდა. უკმაყოფილება რკინიგზის სადგურში რუსულ ენაზე გაკეთებულმა წასვლა-მოსვლის განცხადებებმა გამოიწვია. მოსახლეობის უმრავლესობამ რუსული ენა არ იცოდა, რის გამოც კომპანია გაიციხვის საგანი გახდა. რუსული ენის გარდა მოსახლეობას სხვა, რიგი პრობლემებიც აწუხებდა: მაგალითად:

- ქუთაისიდან ფოთამდე მგზავრობას ძვირად მიიჩნევდნენ;

<sup>1</sup> ნიკოლაძე ნ. ფოთი-დროების კორესპონდენცია „დროება“ 1871 წ. №15 16.04. გვ. 1-2.

<sup>2</sup> ნიკოლაძე ნ. ფოთის ამბები დროების კორესპონდენცია - „დროება“ 1871 წ. №31 12.08 გვ. 1-2.

• ფოთი-თბილისის რკინიგზა ზოგან ძალიან დიდ აღმართ-დაღმართზე არის გაყვანილი და ამის გამო ამ გზაზე ჩქარი სიარული არ შეიძლებაო. რკინიგზის მშენებელი კომპანიისაგან საზოგადოება მეტ ყურადღებას და ხალხის მოთხოვნების დაკმაყოფილებას მოითხოვდა.

1872 წლის 10 ოქტომბერს, დიდი ხნის მოლოდინის შემდეგ, ფოთი-თბილისის რკინიგზა გაიხსნა. ფოთი-თბილისის რკინიგზის გახსნიდან ერთი წლის შემდეგ ის იმედები, რომელსაც საზოგადოება მოელოდა არ გამართლდა. თუ მანამდე ოთხ-ხუთ დღეში ვაჭარი თავის საქონლით ფოთში იქნებოდა, რკინიგზის პირობებში ორი კვირა იყო საჭირო. რკინიგზის ასეთი მუშაობით ყველესე მეტად ვაჭრები ზარალდებოდნენ.

გაზეთ „დროებაში“ 1875 წელს დაიბეჭდა ქუთაისიდან გამოგზავნილი წერილი, თუ როგორი სიჩქარით დადიოდა ფოთი-თბილისის მატარებელი. სტატიის ავტორს მაგალითად მოყავს თავისი თვალთ ნანახი შემთხვევა: „ბეჟათუბნის სტანციასთან ერთი იორლა ცხენზე შემჯდარი მღვდელი დაედევნა ჩვენს ვაგონს და ბელაგორის სტანციაზე ხუთის მინუთით ჩაგვასწრო“.<sup>3</sup> ამ წერილის შემდეგ რედაქციას უჩნდება კითხვა: ასრულებს თუ არა რკინიგზა თავის უმთავრეს დანიშნულებას? მართელობამ ამ კითხვაზე პასუხი მაშინ გასცა, როცა ინგლისურ საზოგადოებას ნება გამოუცხადა და 1875 წელს ქუთაისის რკინიგზის შტოს გაყვანა დაავალა. რუსეთი გარკვეული შეღავათების გაწევით სტიმულს აძლევდა უცხოელ ინვესტორს თბილისი-ბაქოს მაგისტრალის მშენებლობა ეკისრა.

ინგლისელი ინვესტორებისადმი კეთილგანწყობილი რუსეთი თბილისი-ბაქოს რკინიგზის მშენებლობას მას მიანდობდა იმ შემთხვევაში თუ საზოგადოება გსათა სამინისტროს მიერ დაწესე-

<sup>3</sup> დღიური - „დროება“ 1875 წ. №26. 2.03. გვ. 1



ბულ თანხაზე დათანხმდებოდა. შეუთანხმებლობის შემთხვევაში იგი იძულებული იქნებოდა კონკურსი გამოეცხადებინა.

ფოთი-თბილისის რკინიგზამ 1875 წელს შესაძლებელი გახადა კავკასიის მეფის ნაცვალს დაეყენებინა საკითხი: 1. საფოსტო გზიდან ფოთი-თბილისის რკინიგზის ბოძებზე სამთავრობო სატელეგრაფო ხაზის გადატანის შესახებ საფოსტო სადგურ მცხეთიდან-ფოთამდე. 2. ისეთივე სარკინიგზო ბოძებით უნდა გაეყვანათ საერთაშორისო სატელეგრაფო ხაზები თბილისიდან ფოთის გავლით თურქეთის საზღვრამდე.

1881 წელს საქართველოში ჩამოვიდა რკინიგზის კომისია, რომლის მიზანი იყო ადგილზე შეესწავლა ის პრობლემები და ნაკლოვანებები, რაც რკინიგზის გამგეობაში წლების მანძილზე მოუგვარებელი რჩებოდა. ქალაქ ქუთაისის ხმოსნებს კომისიის ვიზიტით უსარგებლია და საჩივრით მიუმართავს, თუ რატომ ჯდებოდა ფოთი-თბილისის რკინიგზით მგზავრობა ერთ-ნახევრით მეტი ვიდრე რუსეთის რკინიგზებზე. ქუთაისის ხმოსნები კომისიისაგან მოითხოვდა შუამავლის როლი ეკისრა მთავრობის წინაშე. ქალაქის ეს მოთხოვნა კომისიას კანონიერად მიუჩნევია და დახმარება აღუთქვამს.<sup>4</sup> რკინიგზის სამინისტრო დღითიდღე აუმჯობესებდა რკინიგზებზე არსებულ ნაკლოვან მხარეებს. ერთ-ერთი ასეთი საკითხი, სხვა უამრავ საკითხთან ერთად, სასოფლო გზების გაყვანა და ქალაქთან დაკავშირება იყო. რკინიგზის სამინისტრო 1882 წელს მთავრობასთან შუამდგომლობდა და მოითხოვდა ხაზინიდან 75 000 მანეთის გამოყოფას. ამ მოთხოვნის მიზანი, შავიზღვისპირა ქალაქებში სასოფლო გზების გაყვანა და კეთილმოწყობა იყო.

1882 წელს კავკასიის მმთავარ მართველად დონდუკოვ-კორსაკოვი დაინიშნა. ინგლისურმა საზოგადოებამ ამიერკავკასიაში

---

<sup>4</sup> დღიური - „დროება“ 1881 წ. №224 15. 07. გვ 2

რკინიგზის მშენებლობა წარმატებით გააგრძელდა. 1883 წელს დამთავრდა სამტრედია—ბათუმისა და თბილისი—ბაქოს მონაკვეთის მშენებლობა. ამავე წელს რკინიგზის სამინისტრო გეგმავდა სარკინიგზო მაგისტრალის ელექტროენერგიით განათებას. 1884 წელს რკინიგზის სამინისტრო ნავთსადენი მილების ბაქოდან თეირანამდე გაყვანის და ტყიბულის რკინიგზის მშენებლობის პროექტს ერთდროულად ამუშავებდა და სწავლობდა. ბაქოს ნავთსადენის პროექტის განსახორციელებლად რკინიგზის საზოგადოებამ კომისია შექმნა და თავის წარმომადგენლად ნ. ნიკოლაძე და ბ. სტრუგოვშიკოვი დაამტკიცა. კომისიის მთავარი ამოცანა სპარსეთის მმართველობასთან შეთანხმების მიღწევა იყო, რეშტამდე რკინიგზის გაყვანისა და ნავთობის გაყვანაზე ბაქოდან თეირანამდე. ამ საკითხთან დაკავშირებით რუსეთის დამოკიდებულებაზე გაზეთი „დროება“ წერს: „ამ მილების გაყვანას რუსეთის მთავრობაც ძალიან კარგის თვალთ უცქერის და პალაშკოვსკის უმაღლეს ადგილებში დაპირებიან ხელის შეწყობას“.<sup>3</sup>

რუსეთის მთავრობის კეთილგანწყობა ბუნგესა და პალაშკოვსკის მიმართ კიდევ ერთხელ დადასტურდა, როდესაც 1884 წელს ინგლისური საზოგადოება შეუდგა რკინიგზის გაყვანას ქვანახშირით მდიდარ ტყიბულისა და ფოთი—თბილისის რკინიგზას შორის. მთავორიანი ადგილების გამო ამ გზის გაყვანა დიდ თანხებთან იყო დაკავშირებული. ტყიბულის რკინიგზის შტოს გაყვანის სიძვირეს მთავრობა არ შეუშინებია, რადგან იგი წელიწადში შეიდ მილიონ ფუთ ქვანახშირის გამოტანას გეგმავდა.

ქართველი ინტელიგენციის წარმომადგენლებს: გ. წერეთელს, ნ. ნიკოლაძეს, ა. წერეთელს კარგად ჰქონდათ გათვითცნობიერებული, რომ საქართველოში მყოფი ინგლისური საზოგადოება ქართველი ხალხის თანადგომის გარეშე ვერ შეძლებდა რკინიგზის შტოების წარმატებით დასრულებას. ამ საქმის მოთავეებმა ნ. ნი-

<sup>3</sup> შინაური ქრონიკა - „დროება“ 1884 წ. №79 13. 04 გვ. 2.

კოლაძემ და გ. წერეთელმა, დაუღალავი შრომის შედეგად, შეძლეს ხალხის დარწმუნება – რკინიგზის კომისიის მოთხოვნები დაეკმაყოფილებინათ. ინგლისური საზოგადოება ითხოვდა: პირველი, მიწების დათმობას უფასოდ, სადაც კი რკინიგზის ხაზი გაივლიდა; მეორე, კომლზე ექვსი დღის მუშაობას და მესამე, მასალების უფასოდ დათმობას, რაც კი აღმოჩნდებოდა მეპატრონის მიერ დათმობილ მიწის ნაკვეთზე.

ქართველი ინტელიგენციის დაუღალავ შრომას უკვალოდ არ ჩაუვლია. 1885 წლის გაზეთ „დროების“ ინფორმაციით შემდგარა შორაპნის რკინიგზის გაყვანის, ფოთი–თბილისის რკინიგზასთან მიერთების პროექტი და მალე განხორციელებულა კიდევც. ნიკოლაძე, ერთ-ერთი ინიციატორი, თავგამოდებული იბრძოდა ქუთაისიდან ტყიბულამდე რკინიგზის გასაყვანად. ბუნგე პალაშკოვსკის კომპანიამ ამ ხაზის მშენებლობა 1886 წელს დაამთავრა და იგი 300000 მანეთამდე დაჯდა.<sup>6</sup>

ინგლისური საზოგადოების მუშაობას რკინიგზაზე ტვირთბრუნვის გასაუმჯობესებლად უშედეგოდ არ ჩაუვლია. ამას ადასტურებს გაზეთ „ივერიაში“ გამოქვეყნებული ინფორმაცია: „ამიერკავკასიის რკინიგზას თანდათან ემატება შემოსავალი. წარსულ ოქტომბრის თვეში 800000 მანეთამდე შემოსავალი ჰქონია, 1885 წლის იანვრის თვეში 394649 მანეთი შემოსავალი ჰქონია, ამავე თვეში 1886 წელს კი 629447 მანეთი. წარსული წლის ივლისში 445425 მანეთი. წლეულს ამავე თვეში 706448 მანეთი. წარსული წლის ოქტომბერში სულ 626101 მანეთი ფული შემოსვლია.“

ფოთი-თბილისის რკინიგზის გაყვანამ და ფოთის პორტის კეთილმოწყობამ ხელი შეუწყო საქართველოდან აღჭირში და საფრანგეთის პროვინციებში დიდი რაოდენობით სიმინდის, ხე-

---

<sup>6</sup> მარგიანი გ. საქ. მრეწ. და სამრეწ. პროლეტ. 1864-1917 წ. თბ.1976. გვ. 386.

ტყის (მუხა და სხვა) გატანას. საქართველოში ვაჭრობის განვითარება ამიერკავკასიის რკინიგზის შემოსავლის გაზრდის ერთ-ერთ წყაროს წარმოადგენდა.

ამიერკავკასიის რკინიგზას 1888 წელს გზათა სამინისტრომ 1295309 მანეთი გამოუყო გზაზე მოძრაობის გასაუმჯობესებლად, ხოლო რუს-ბალტიის ქარხნიდან ვაგონებისა და ბაქნების შესაძენად 1100 მანეთი. 1889 წლის 20 აპრილს ამიერკავკასიის რკინიგზა ხაზინამ გამოისყიდა. მან აქედან რკინიგზა როსტოვამდე გაიყვანა (1901წ.), რითაც შიდა რუსეთის რკინიგზების ქსელს დაუკავშირა.

უცხოურმა კაპიტალდაბანდებამ ფოთი-თბილისის რკინიგზის მშენებლობაში დიდად შეუწყო ხელი ქვეყნის ეკონომიკური ცხოვრების წინსვლას. რკინიგზამ მოიზიდა საქართველოსა და ამიერკავკასიას დახარბებული რუსი და უცხოელი საქმოსნები, რომლებმაც ხელი მიჰყვეს ქვეყნის ბუნებრივ სიმდიდრეთა დამუშავებას. დაიწყო ჭიათურის შავი ქვის მოპოვება და გატანა მსოფლიო ბაზარზე. ჭიათურის შავი ქვის მომხმარებლები იყვნენ: ინგლისი, საფრანგეთი, აშშ, ბელგია და გერმანია. ფოთი-თბილისის რკინიგზამ დასავლეთი და აღმოსავლეთ საქართველო ერთმანეთს დაუკავშირა.

რკინიგზის მშენებლობა და განვითარება არც შემდეგ წლებში შეჩერებულა. სურამის უღელტეხილის რეკონსტრუქციის სამუშაოები დაიწყო 1886 წლის დეკემბერში, მშენებლობას ხელმძღვანელობდა ინჟინერი ფ. რიძეესკი. 1887 წლის 21 აგვისტოს გვირაბის ქვედა სავალი ნაწილების გაყვანა დაიწყო, მუშობდნენ მექანიზაციის გარეშე. გვირაბში მუშაობის მძიმე პირობები იყო, არც საბინაო პირობები იყო უკეთესი.

მშენებლობაზე მოწყობილი იყო საველე-სამხედრო პოსპიტალი, სადაც ავადმყოფ მუშას დღე-ღამეში მკურნალობისთვის 50-54 კაპიკი უნდა გადაეხადა. მშენებლობაზე მძვინვარებდა სხვადასხვა სახის ავადმყოფობა (ტიფი, ვენერიული სენი, მალარია,

წყლული და სხვ.). 1890 წლის 16 სექტემბერს გვირაბი აკურთხა იმერეთის ეპისკოპოსმა გაბრიელმა<sup>7</sup>.

გვირაბის მშენებლობა დაათვალიერა რუსეთის იმპერატორმა. ამ თარიღს მიეძღვნა სპეციალური ობელისკი, რომელიც 1893 წლის 22 ივლისს გაიხსნა. ობელისკის აგება დაუკავშირდა ფართოდ გახმაურებულ ლეგენდას, თითქოს გვირაბის მშენებელმა მშენებლობაში დაშვებული შეცდომისთვის თავი მოიკლა.

საქართველოს სახელმწიფო არქივში ჩვენს მიერ მიკვლეულ იქნა უნიკალური დოკუმენტი, რომელიც ნათელს ჰფენს ლეგენდის სიყალბეს. წერილს, რომელსაც ხელს აწერს მშენებლობის უფროსი და ბუღალტერი, შედგენილია 1892 წლის 4 სექტემბერს. წერილში წერია: „იმასთან დაკავშირებით, რომ დანიშნული ვარ ვარშავა-ვენის რკინიგზის უფროსად, ხოლო ინჟინერი კ. სიმბერტი ჭიათურის შტოს მშენებლობის უფროსად, აგრეთვე მისთვის სურამის უღელტეხილის შემოვლითი ხაზის 1 და 11 უბნის მშენებლობის, კავკასიის მთავარი საუღელტეხილო გზის საძიებო სამუშაოების ჩატარებისა და ხელმწიფე-იმპერატორის სურამის გვირაბის მშენებლობაზე სტუმრობის აღსანიშნავად, ობელისკის აშენების უფლების გადაცემასთან დაკავშირებით მაქვს პატივი გაცნობოთ, თქვენო აღმატებულებაზე, რომ ყველა სამუშაოს ხელმძღვანელობა და ანგარიშები გადაეცა ინჟინერ სიმბერტს“<sup>8</sup> ამ დოკუმენტის შემდეგ არავითარი საფუძველი არ არსებობს ვირწმუნოთ ინჟინრის თვითმკვლელობაზე.

სურამის გვირაბის გაყვანით საფუძველი ჩაეყარა შავი და კასპიის ზღეების სარკინიგზო ხაზით დაკავშირებას, რის შედეგადაც საქართველომ კვლავ მიიღო აღმოსავლეთისა და დასავლეთს შორის სატრანზიტო მიმოსვლის დიდი მნიშვნელობა. ეს გზა ყველაზე მოკლე და მოხერხებული იყო ევროპასა და აზიას შორის

<sup>7</sup> გაზეთი „Новое обозрение“, 18.09.1890, 2319, გვ. 1.

<sup>8</sup> მ. ჩორგოლაშვილი. „საქართველოს რკინიგზის ტრანსპორტის განვითარების ისტორია 1846-1925 წ.წ.“ დისერტაცია, თბილისი 1972 წ.

ტვირთბრუნვისათვის. გვირაბის გაყვანამ, ისევე როგორც რკინიგზამ დააჩქარა ჩვენში წიაღისეული სიმდიდრეების დამუშავება, მოსახლეობის მოთხოვნილებების დონის ამაღლება. გზის გამტარუნარიანობის გაზრდამ განაპირობა მხარის ეკონომიკური აღორძინება და განამტკიცა თავდაცვითი უნარიც.

აღარაფერს ვამბობთ ბაქოს, თბილისისა და ბათუმის ერთმანეთთან დაკავშირებაზე. სწორედ ამის მეშვეობით ბათუმი შავ ზღვაზე უმნიშვნელოვანეს სავაჭრო—სამრეწველო პორტად იქცა. აქედან გადიოდა მარგანეცი, ნავთობი, შალეული, ბამბა, ხე-ტყე, აბრეშუმი და სხვა. 1899 წელს გაიხსნა სარკინიგზო მოძრაობა საქართველოსა და სომხეთს შორის.

ბორჯომის ხეობა ყოველთვის წარმოადგენდა განსაკუთრებული ინტერესის საგანს, რასაც მისი საკურორტო თვისებები და მსოფლიოში ცნობილი მინერალური წყალი „ბორჯომი“ განაპირობებდა. ჯერ კიდევ 1894 წელს აშენდა ხაშური ბორჯომის სარკინიგზო უბანი, რასაც 1902 წელს დაემატა ბორჯომი—ბაკურიანის ვიწროლიანდაგიანი სარკინიგზო ხაზი, რომელიც სათხილამურო სპორტის მოყვარულებსა და ტურისტებს დღესაც ემსახურება. კახეთის სარკინიგზო ხაზმა, რომლის მშენებლობა 1915 წელს დასრულდა, საქვეყნოდ ცნობილი ღვინოების („მუკუზანი“, „წინანდალი“, „მანავის მწვანე“ და სხვ.) მწარმოებელი რაიონები მოიცავა. 1923 წელს „ფერლის“ სერიის ელმავლები „ე“ და „სუ“ სერიის ორთქმავლებით შეიცვალა. სურამის უღელტეხილის ელექტროფიკაციასთან ერთად, ექსპლოატაციაში შემოვიდა „ჯენერალ ელექტრიკის“ ფირმის „ს-10“ სერიის ელმავლები.

საქართველოს რკინიგზის მნიშვნელობა კარგად ესმოდა დამოუკიდებელი საქართველოს ხელისუფლებას 1918—21 წლებში, თუმცა ეს საუბრის ცალკე თემაა. 1935 წლის 24 ივნისს, ამიერკავკასიის რკინიგზისა და მისი პროფესიული კავშირის ინიციატივით, თბილისში მსოფლიოში პირველი საბავშვო რკინიგ-

ზის შექმნა. არავენ იცის რა მოსასრება ედო საფუძვლად ინიციატორთა განზრახვას, რამდენად ესმოდათ მათ ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებაში რკინიგზის დიდი როლი, როდესაც რკინიგზელის ურთულესი პროფესიით მოზარდთა დაინტერესება გადაწყვიტეს. ერთი რამ შეიძლება თამამად ითქვას – საბავშვო რკინიგზის შექმნამ, იმდროისათვის არამარტო გასართობ ბიზნესში, არამედ პედაგოგიკასა და კადრების მომზადების დარგში რევოლუცია მოახდინა.

მართალია, XVI გზად წოდებული საბავშვო რკინიგზის გახსნაზე სტუმრად მოწვეულმა სტალინმა ჩამოსვლა ვერ მოახერხა, მაგრამ, მისი განკარგულებით, მოსკოვში „ფანტაზიად“ მონათლულ ობიექტს – თბილისის მუშთაიდის პარკს კაგანოვიჩი ესტუმრა და ნაწილობით აღფრთოვანებული დარჩა.

სულ მალე, საბავშვო რკინიგზებმა ფუნქციონირება დაიწყეს რუსეთში, აზერბაიჯანში, სომხეთში, ყოფილი სსრ კავშირის დიდ ქალაქებში. მას შემდეგ ბევრმა წყალმა ჩაიარა და საბავშვო რკინიგზა არაერთი სიხარულის და წარმატების მომსწრეა. ბევრ ჩვენგანს ახსოვს ბაქანზე მდგარი, რკინიგზელის სპეცტანსაცმელში გამოწყობილი სადგურის პატარა უფროსი, მისი თანატოლი მეისრე და მემანქანე, ვაგონებში სერიოზული სახით მოსიარულე პატარა გამცილებლები. გახსოვთ ალბათ, თუ როგორი მონდომებით საქმიანობდნენ და საუკეთესოდ ახერხებდნენ „უზარმაზარ“ ტერიტორიაზე საბავშვო რკინიგზის სამ სადგურზე – „მერცხალი“, „მზიური“ და „სიხარული“ უსაფრთხო და ხალისიან გადაადგილებას<sup>9</sup>.

XVI გზა – მუშთაიდის საბავშვო რკინიგზა – პირველი საბავშვო რკინიგზა მსფლიოში... ნებისმიერი ერი, ამგვარი საპატიო სარკინიგზო სტატუსით, არამარტო წარსულში, არამედ დღესაც იამაყებდა და სათანადოდ მოუვლიდა, მაგრამ ესეც ჩვენეული სისუსტეა – გაეაუფასუროთ სათუთი, უნიკალური და ღირებული...

<sup>9</sup> კურნალი „აბრეშუქის გზა“, № 001. საქართველოს რკინიგზის დეპარტამენტის პერიოდიკა. გვ. 51.

საქართველოს რკინიგზა 1941-1945 წლებში, ომის წლებში რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობის გარდაქმნა სამხედრო ყაიდაზე, ომის წარმოების გადაუდებელ და მეტად აქტუალური რიგის ამოცანას წარმოადგენდა. ომის დაწყებისა და მობილზაციის გამოცხადებისთანავე საქართველოს რკინიგზის სამივე განყოფილებაში (სამტრედია, ხაშური, თბილისი) შემოიღეს მორიგეობა უმნიშვნელოვანეს სარკინიგზო ობიექტებზე (სადგურები, ხიდები, გადასარბენები, გადასასვლელები). სამივე განყოფილების სარკინიგზო კვანძებზე (თბილისი, ნავთლული, გორი, ხაშური, ზესტაფონი, ქუთაისი, სამტრედია, ფოთი, ბათუმი, ოჩამჩირე, სოხუმი და სხვ.) დაწესდა მორიგეობის გრაფიკი ჯაშუშებისა და დივერსანტების შესაძლო მტრული მოქმედებების აღსაქვეთად. დაცვის გაძლიერებისა და დამატებითი სათვალთვალო პოსტების მოსაწყობად გამოიყო 392 ათასი მანეთი.

საქართველოს რკინიგზის ტრანსპორტის სამხედრო ყაიდაზე გარდაქმნა ახალ ფაზაში შევიდა 1942 წლის 4 მაისიდან, როცა ამიერკავკასიის ფრონტის სამხედრო საბჭომ ფრონტის ტერიტორიაზე გამოაცხადა განსაკუთრებული სამხედრო რეჟიმი. რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობის სამხედრო ყაიდაზე გარდაქმნის პროცესში, უმწვავეს პრობლემად იქცა კადრების საკითხი. არმიაში გაწვევის შედეგად გამოცდილი რკინიგზელები შეიცვალა არაკვალიფიციური მუშაკებით, რაც აფერხებდა რკინიგზის მუშაობის სამხედრო რეფორმირების პროცესს. 1942 წლის მაისში თავდაცვის სახელმწიფო კომიტეტმა გამოასწორა ეს შეცდომა, შეწყვიტა რკინიგზელთა გაწვევა არმიაში და უკან დააბრუნა გაწვეული მემანქანეები, დისპეტჩერები, სადგურის მორიგეები.

ამიერკავკასიის რკინიგზის სამხედრო რეფორმის პროცესში არანაკლები მნიშვნელობა ჰქონდა სპეციალური აქტით ბაქოს, ალიათის, სამტრედიისა და ლენინაკანის სამხედრო-საექსპლოატაციო განყოფილებათა შექმნას. ამ განყოფილებათა მუშაკები



სამხედრო მოსამსახურეებს გაუთანაბრეს. ყაზარმულ მდგომარეობაზე გადაიყვანეს სულ 17 ათასი მუშაკი, მათ შორის საქართველოს რკინიგზაზე 6 ათასი კაცი. ამ ღონისძიებამ ხელი შეუწყო რკინიგზის მუშაკთა შორის დისციპლინის განმტკიცებას, საგანგებო ვითარებაში მათი ძალისხმევის ოპერატიულ გამოყენებას.

თუ რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობას ომის წლებში წარმოვიდგენთ რეტროსპექტულად, მაშინ მისი სამხედრო რეფორმირების პროცესი თავის დინამიკაში მოგვცემს შემდეგ მახასიათებლებს:

1. გადაზიდვების სპეციალური სამხედრო გრაფიკის შემოღება—ამოქმედება (1941 წლის 24 ივნისი), რომელსაც უნდა უზრუნველყო სამხედრო მარშრუტების უსწრაფესი გატარება სამგზავრო თუ სატვირთო გადაზიდვების შეზღუდვის პირობებში;

2. ცენტრალიზებული წესით დაგეგმილი ტვირთების მოცულობის გადიდება;

3. რკინიგზის გამტარუნარიანობის გაძლიერება (ახალი ხაზების მშენებლობით);

4. სამუშაო ძალის მობილიზაცია, რკინიგზის თანამშრომელთა მიერ სხვადასხვა პროფესიის ათვისება (რეკვალიფიკაცია), ახალი კადრების მომზადების ორგანიზაცია, საკადრო პრობლემის გადაწყვეტა;

5. ზეგანაკვეთური მუშაობის რეჟიმის დაწესება;

6. სარკინიგზო ტრანსპორტის ტოტალური გასამხედროება (სამხედრო-დისციპლინარული წესდების შემოღება).

რკინიგზის სამხედრო რეფორმირების პროცესის დინამიკა გვჩვენებს, რომ მასთან დაკავშირებული მოვლენები დარგის მოღვაწეობაში ვითარდებოდა ეტაპობრივად, გარკვეული მონაცვლეობის წესით, რაც აიხსნება საომარი კამპანიის ხანგრძლივობით, მისი მსვლელობის სხვადასხვა პერიოდში გადასაწყვეტი ამოცანების მრავალფეროვნებით. ამ მხრივ მნიშვნეოვანი იყო საბჭოთა კავშირის უმაღლესი საბჭოს პრეზიდიუმის 1943 წლის 15 აპრილის ბრძანებულება „რკინიგზის ტრანსპორტზე სამხედრო

მდგომარეობის გამოცხადების შესახებ“. ამ ბრძანებულების შედეგად, რკინიგზის ტრანსპორტი სამხედრო ორგანიზაციად ჩამოყალიბდა, ხოლო რკინიგზელის პოსტი სამხედრო პირის პოსტს გაუტოლდა. რკინიგზა გახდა ის უწყება, სადაც დამკვიდრდა სამხედრო დისციპლინა ყველგან და ყველაფერში.

დარგის სამხედრო რეფორმირების პროცესში ლოგიკურ მიჯნას წარმოადგენს სსრკ უმაღლესი საბჭოს პრეზიდიუმის მიერ 1943 წლის სექტემბერში გამოქვეყნებული ბრძანებულება „რკინიგზის ტრანსპორტის პირადი შემადგენლობისათვის პერსონალური წოდებებისა და ახალი განმასხვავებელი ნიშნების შემოღების შესახებ“, რომლის შესაბამისად რკინიგზის სისტემაში დამკვიდრდა სამხედრო-იერარქიული დაყოფა. მთლიანობაში რკინიგზაში შემოიღეს სხვადასხვა დონის სამსახურების მიხედვით გაწერილი 52 წოდება.

1942 წლის ზაფხულიდან ამიერკავკასიის რკინიგზა გადაიქცა ფრონტისპირა რკინიგზად, რის შედეგადაც კიდევ უფრო გართულდა მის წინაშე მდგარი ამოცანები. ასეთ პირობებში მას დაეკისრა:<sup>10</sup>

- სსრკ კავშირის სამხრეთის რაიონებიდან და შუა აზიის ქვეყნებიდან, ხოლო ვოლგასთან გერმანელ-ფაშისტთა ჯარების გასვლის შემდეგ მთელი საბჭოთა კავშირის მასშტაბით წამოსული ტვირთნაკადის ძირითადი სატრანზიტო მაგისტრალის ფუნქცია;

- ირანიდან გამოვლით მოკავშირეთა მიერ მოწოდებული ტვირთების გადაზიდვების უზრუნველყოფა;

- ფართომასშტაბიანი საევაკუაციო-სატრანზიტო სამუშაოების ჩატარება;

- საბჭოთა კავშირ-გერმანიის სამხრეთის ფრონტების (ამიერკავკასიის, ყირიმის, ჩრდ.კავკასიის) მიმართულებით ჯარების, საბრძოლო ტექნიკის, აღჭურვილობის, საბრძოლო მასალებისა და სურსათის სამხედრო-ოპერატიული და სამომმარაგებლო გადაზიდვები.

<sup>10</sup> გ.ფიფია. „საქართველოს რკინიგზა დიდი სამამულო ომის წლებში (1941-1945წწ)“. დისერტაცია, გვ 43. 2005 წელი.

საქართველოს რკინიგზის ტრანსპორტმა, საომარი ვითარების ურთულეს პირობებში, მისი თანამშრომლების თავდადებული შრომით მნიშვნელოვანწილად განაპირობა კავკასიის მისადგომებთან ვერმახტის შეიარაღებული ძალებისათვის ძლიერი კონტრდარტყმის ორგანიზება და აგრესიის უკუგდება. კავკასიის დაცვის დღეებში საქართველოს რკინიგზამ მაქსიმალური დატვირთვით იმუშავა და შესძლო ღირსეულად ეპასუხა დროითა და ვითარებით ნაკარნახევი ამოცანებისათვის.

რკინიგზის ხაზების მშენებლობა ომის შემდგომ პერიოდში კვლავ გაგრძელდა. 1949 წელს ამოქმედდა სოხუმი—ადღერის რკინიგზის მონაკვეთი. მომდევნო პერიოდს რკინიგზის განვითარებაში უდიდესი მნიშვნელობა ჰქონდა. აშენდა ყველა საჭირო დამხმარე ნაგებობა, სალოკომოტივო, სავაგონო, კაეშირგაბმულობის და ენერგომომარაგების მეურნეობები. 1967 წელს მთლიანად დასრულდა საქართველოს რკინიგზის ელექტროფიკაცია. ქვეყნის თითქმის ყველა რეგიონი დედაქალაქს რკინიგზის მაგისტრალით დაუკავშირდა.

გავიდა წლები, ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებამ დღის წესრიგში დააყენა მეორე ლიანდაგის მშენებლობის აუცილებლობა. იგი ძვირადღირებული, მაგრამ აუცილებელი ღონისძიება გახლდათ. 1967 წელს დაიწყო კიდევ სამუშაოები ხაშურ-ზესტაფონის საუელტეხილო უბანზე. ამჟამად მთავარი მაგისტრალი გარდაბნიდან სამტრედიამდე ფაქტობრივად ორლიანდაგიანია. მეორე ლიანდაგის მშენებლობის პარალელურად ვითარდებოდა სადგურები და კვანძები. განსაკუთრებული მნიშვნელობა ჰქონდა სამტრედიასში დამხარისხებელი სადგურის მშენებლობას. ამან მთლიანად მოხსნა სიძნელეები ვაგონთა ნაკადის დამუშავებაში. დღეისათვის საქართველოს რკინიგზის მთავარი ხაზის საექსპლუატაციო სიგრძე 1323,9 კმ-ია. იგი მოიცავს 1422 ხიდს, 32 გვირაბს, 22 სამგზავრო ფუნქციის მატარებელ ეაგზალსა და 114 სატვირთო სადგურს.

## II ტაზი

### საზინანსო-ეკონომიკური მაჩვენებლების ანალიზი და მათი გაუმჯობესების პერსპექტივები

#### საქართველოს რკინიგზის ტექნიკურ-ეკონომიკური მაჩვენებლები

თანამედროვე საქართველოს, როგორც გარდამავალი ეკონომიკის მქონე ქვეყნის ერთ-ერთი მთავარი დამახასიათებელი უარყოფითი ნიშან-თვისებაა ეკონომიკის რეფორმირების გაუმართლებლად გაჭიანურებული პროცესი. ნაცვლად იმისა, რომ ადმინისტრაციულ-მბრძანებლური ეკონომიკა სწრაფად შეცვლილიყო საბაზრო ეკონომიკური სისტემით, როგორც ეს აღმოსავლეთ ევროპის ყოფილ სოციალისტური ბანაკის ქვეყნებში განხორციელდა, საქართველოში ჩამოყალიბდა გაურკვეველი სამართლებრივი ტიპის ეკონომიკური ურთერთობები, როდესაც ფორმალურად თითქოს აღიარებული იყო ლიბერალური ეკონომიკური პრინციპები, არსით კი, ამა თუ იმ ბიზნესის წარმატება კვლავაც დამოკიდებული რჩებოდა სხვადასხვა დონის მოხელეთა კეთილ ნებაზე. ამ პერიოდში არნახული გაქანება კპოვა კორუფციულმა გარიგებებმა, რამაც თითქმის მთლიანად შთანთქა ლეგალური ბიზნესი. ფაქტობრივად აღმოჩნდა რომ, საბოლოო ანგარიშით, საბჭოთა უძრაობის ხანა შეიცვალა გაცილებით უფრო სახიფათო, ეროვნულობის ნიშნით შეფერილი, კრიმინალური და კორუფციული უძრაობით.

განვლილი პერიოდის უარყოფითი შედეგები შეეხო საქართველოს რკინიგზასაც. მიუხედავად უმძიმესი ეკონომიკური და პოლიტიკური მდგომარეობისა, საქართველოს რკინიგზამ, თავდაპირველად, გარკვეული წარმატებით შეძლო შეესრულებინა ქვეყნის

ეკონომიკის აღორძინების მასტიმულირებელი როლი. საქართველოს რკინიგზა ჩამოყალიბდა მომგებიან საწარმოდ, მაგრამ აღნიშნული წარმატებები მიღწეული იყო წარმოების მოცულობის ზრდით, ამ შემთხვევაში სატრანზიტო გადაზიდვების მოცულობის ზრდით, რაც თავის მხრივ, პოლიტიკური ფაქტორების ზეგავლენით იყო გამოწვეული და არა წარმოების ინტენსიფიკაციით, მომსახურების ხარისხისა და ეფექტიანობის ამღლებით და ა.შ.

რკინიგზის ტრანსპორტზე მგზავრთა გადაყვანის, ტვირთზიდვისა და მათთან დაკავშირებული სხვადასვა სახის სამუშაოების წარმოება დაკავშირებულია მასალების, შრომისა და ფულადი სახსრების ხარჯთან. ამიტომ, დიდი მნიშვნელობა აქვს შრომის სწორ ორგანიზაციას, ტექნიკური აღჭურვილობის ეფექტურად გამოყენებას, მასალის, სათბობისა და ელექტროენერჯიის მომჭირნეობით ხარჯვას, თითოეული ეკონომიკური მაჩვენებლის ფაქტიური მდგომარეობის ფიქსაციას, განსაკუთრებით ისეთი მაჩვენებლებისა, როგორცაა შემოსავალი, საექსპლუატაციო და საერთო ხარჯები, მოგება, რენტაბელობა და თვითღირებულება, რომლებიც რკინიგზის ტრანსპორტის ეფექტურ მუშაობას გამოხატავს. სწორედ მოგებისა და რენტაბელობის გადიდებით იზრდება რესურსები წარმოების გაფართოებისა და სრულყოფისათვის, თანამედროვე ტექნიკით აღჭურვისა და მოდერნიზაციისათვის.

მიმდინარე ეკონომიკური რეფორმის პირობებში, როცა რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობის შეფასების ძირითადი ეკონომიკური მაჩვენებელია მოგება და რენტაბელობა, ამ უკანასკნელის დონის ამღლებისათვის ბრძოლა რკინიგზის ტრანსპორტის მთელი შრომითი კოლექტივის საპატიო მოვალეობაა. ეს პროცესი განაპირობებს არა მარტო საქართველოს რკინიგზის სტრუქტურული ერთეულების ეკონომიკური და ტექნიკური მაჩვენებლების ზრდას, არამედ გარკვეული წვლილი შეაქვს ქვეყნის ეკონომიკის განმტკიცებაში.

რკინიგზის მუშაობის თითოეული ეკონომიკური მაჩვენებლის ამაღლებისათვის განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება შრომის ეკონომიკას, გადაზიდვების თვითღირებულების შემცირებას, სახსრების მომჭირნეობით ხარჯვას და სხვა, რაც ძირითადად საექსპლუატაციო ხარჯებით გამოიხატება.

საექსპლუატაციო ხარჯები რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობის ერთ-ერთი ძირითადი ეკონომიკური მაჩვენებელია და არსებითად განსაზღვრავს რკინიგზის ნებისმიერი სტრუქტურული ერთეულის ეკონომიკურ საქმიანობას, გადაზიდვების თვითღირებულებას, მოგებასა და რენტაბელობას. საექსპლუატაციო ხარჯები უშუალოდ დაკავშირებულია სატრანსპორტო პროდუქციის შექმნასთან, რკინიგზის ტრანსპორტის ტექნიკურ და კომერციულ ექსპლუატაციასთან.

საექსპლუატაციო ხარჯებზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს მოძრავი შემადგენლობის გამოყენების ხარისხი, როგორცაა: ვაგონის ბრუნვა, მატარებლის სიჩქარე, საშუალო წონა, დინამიკური და სტატიკური დატვირთვა, ვაგონის ცარიელი გარბენა, ლოკომოტივისა და ვაგონის მწარმოებლურობა, ვაგონის მოცდენა სატვირთო და ტექნიკური ოპერაციებისას; სამგზავრო მატარებლის მგზავრთოდენობა და სხვ. თითოეული ტექნიკური მაჩვენებლის გაუმჯობესება კეთილ გავლენას ახდენს ეკონომიკურ მაჩვენებლებზე, ხოლო დაქვეითების შემთხვევაში ის შესაბამისად უარესდება. ამრიგად, შეიძლება ითქვას, რომ რკინიგზის მუშაობის ეკონომიკური მაჩვენებლები პირდაპირპროპორციულია ტექნიკური მაჩვენებლებისა. აქედან გამომდინარე, აუცილებლობას წარმოადგენს პირველ რიგში სათანადო ყურადღება დაეთმოს ტექნიკური მაჩვენებლების გაუმჯობესების საკითხს, თუ გვინდა, რომ მივიღწიოთ ეკონომიკური მაჩვენებლების ამაღლებას. ამ მხრივ განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ვაგონის ბრუნვის დაჩქარება, რაც საშუალებას ქმნის ერთი და იგივე მოცულობის ტვირთზიდვა შესრულდეს ნაკლები სავაგონო პარკით.

რკინიგზის ტრანსპორტი, მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთზიდვის პროცესში ასრულებს სხვადასხვა სახის მრავალ ტექნიკურ ოპერაციას, რომლებიც დაკავშირებულია ძირითად ტექნიკურ საშუალებებთან, ვაგონებთან და ლოკომოტივებთან, მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთზიდვის უსრუნველყოფასთან. მაგრამ, მარტო გადაზიდვებზე მოთხოვნილების დაკმაყოფილება საკმარისი არ არის, რადგან რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობის სწორად წარმართვისა და შეფასებისათვის აუცილებელია ფორმირება ტექნიკურ მანევრებელთა სისტემისა, რომლის დახმარებითაც შესაძლებელია სათანადო შეფასება მიეცეს ძირითადი ტექნიკური საშუალებების გამოყენებას, გზის, სადგურებისა და სხვა სამეურნეო ერთეულების საქმიანობას. მთლიანად საექსპლუატაციო მუშაობის ტექნოლოგიური პროცესის, მატარებელთა მოძრაობის გრაფიკის და ფორმირების გეგმის საფუძველზე რკინიგზის ტრანსპორტის ტექნიკური მანევრებლების სისტემა საშუალებას გვაძლევს რაციონალურად გამოვიყენოთ მოძრავი შემადგენლობა, შევამციროთ საექსპლუატაციო ხარჯები, ნაკლები მატერიალურ-ტექნიკური დანახარჯებით ვუსრუნველყოთ და, რაც მთავარია, სწორად წარემართოთ რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობა, რასაც დიდი მნიშვნელობა აქვს მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთზიდვის ორგანიზაციაში.

ტექნიკური მანევრებლების დახმარებით შესაძლებელია გარკვეული პერიოდისათვის (დღე-ღამე, დეკადა, თვე და ა.შ.) სათანადო შეფასება მიეცეთ საექსპლუატაციო მუშაობას და ეფექტურად წარემართოთ იგი. გადაზიდვების გეგმის შესრულებასთან ერთად უსრუნველყოთ ძირითადი ტექნიკური აღჭურვილობის, სავაგონო და სალოკომოტივო პარკის გამოყენების მაღალი დონე.

რკინიგზის ტრანსპორტის, მისი თითოეული რგოლის საექსპლუატაციო მუშაობის ანალიზი საშუალებას გვაძლევს ნაყოფიერად წარემართოთ რკინიგზის მუშაობის მართვის სისტემა, დროუ-

ლად და ოპერატიულად დავსახოთ ღონისძიება მოძრავი შემადგენლობისა, სტაციონარული და ტექნიკური აღჭურვილობის გამოყენების გასაუმჯობესებლად.

რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობის ტექნიკური მაჩვენებლები შეიძლება პირობითად განვიხილოთ ორ ძირითად ჯგუფად – რაოდენობრივი და ხარისხობრივი.

რაოდენობრივი მაჩვენებლები განსაზღვრავს მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთსიდეის, აგრეთვე სავაგონო და სალოკომოტივო პარკის მუშაობის მოცულობას, ხოლო ხარისხობრივი მაჩვენებლები – მოძრავი შემადგენლობის გამოყენების ხარისხს.

#### რაოდენობრივ მაჩვენებლებს განეკუთვნება:

დატვირთვა (ვაგონობით და ტონობით), დაცლა, ტვირთბრუნვა, ვაგონებისა და მატარებლების მიღება-ჩაბარება, ვაგონების მუშა პარკის რაოდენობა, ტვირთსიდეის საშუალო სიშორე, მგზავრბრუნვა, მგზავრთა გადაყვანის საშუალო სიშორე, მგზავრნაკადის საშუალო სიჭიქიდროვე, დაყვანილი ტონა-კილომეტრი, გარბენა და სხვა.

#### ხარისხობრივ მაჩვენებლებს განეკუთვნება:

ვაგონის ბრუნვა (ადგილობრივი, ტრანზიტი, ცარიელი), ვაგონის რეისი, ადგილობრივი მუშაობის კოეფიციენტი, ვაგონის მხარი, სიჩქარე, ვაგონის მოცდენა, აგრეთვე ვაგონის დინამიკური და სტატიკური დატვირთვა, ვაგონის მწარმოებლურობა, ლოკომოტივის ბრუნვა, მატარებელზე ლოკომოტივის მოთხოვნის კოეფიციენტი, სამგზავრო შემადგენლობის ბრუნვა, სამგზავრო მატარებლის საშუალო შემადგენლობა და წონა, სატვირთო ვაგონების საშუალო სადღეღამისო გარბენა, აგრეთვე სხვა მაჩვენებლები, რომლებიც გამოხატავს მოძრავი შემადგენლობის გამოყენების ხარისხს.

თუკი რაოდენობრივი მაჩვენებლები განსაზღვრავენ რკინიგზის ტრანსპორტის, სადგურებისა და სხვა სამეურნეო ერთეულების მუშაობის მოცულობას, ხარისხობრივი მაჩვენებლები განსაზღვრავენ ძირითადი ფონდების, ვაგონებისა და ლოკომოტივების მუშაობის ხარისხს.



იმისათვის, რომ შეეძლოთ შევაფასოთ რკინიგზის ტრანსპორტის, მისი თითოეული რგოლის მუშაობის მოცულობა და ხარისხი, ამისათვის საჭიროა ვიცოდეთ თითოეულის რაოდენობრივი და ხარისხობრივი მაჩვენებელი, მისი მნიშვნელობა და გამოთვლის წესი, რისთვისაც მიზანშეწონილია ცალ-ცალკე განვიხილოთ ეს მაჩვენებლები, რაც დაგვეხმარება ყოველდღიურ საქმიანობაში, ტექნიკური მაჩვენებლების ნორმირებასა და ანალიზში.

ტექნიკური მაჩვენებლის ერთ-ერთი სახეა – ტვირთბრუნვა. იგი რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობის ძირითად მაჩვენებელს წარმოადგენს და სატრანსპორტო პროდუქციას უწოდებენ. მის საზომ ერთეულად მიღებულია ტონა/კილომეტრი, ანუ ერთი ტონა ტვირთის გადაადგილება ერთ კილომეტრზე.

მგზავრბრუნვა, ისევე როგორც ტვირთბრუნვა, რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობის ძირითადი მაჩვენებელია და გამოხატავს გარკვეულ მანძილზე მგზავრთა გადაყვანის მოცულობას, რომელიც სატრანსპორტო პროდუქციას წარმოადგენს და მის საზომ ერთეულად მიღებულია მგზავრ-კილომეტრი (ერთი მგზავრის ერთ კილომეტრზე გადაადგილება). მგზავრბრუნვა წარმოადგენს ყველა კატეგორიის სამგზავრო მატარებლით შესაბამის მანძილზე გადაყვანილ მგზავრთა რაოდენობას.

მგზავრ-კილომეტრები გამოითვლება ყოველთვიურად, კვარტალში და წელიწადში გაყიდული სამგზავრო ბილეთების საფუძველზე. გარდა ამისა, დაწესებული ნორმებით, მგზავრ-კილომეტრებით აღირიცხება უფასო სასამსახურო ბილეთებით გადაყვანილი კონტიგენტის რაოდენობა.

მგზავრბრუნვა, ისევე როგორც ტვირთბრუნვა, რკინიგზის შემოსავლის ძირითად წყაროს წარმოადგენს და ამდენად მისი მოცულობა გარკვეულ გავლენას ახდენს რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობის ტექნიკურ-ეკონომიკურ მაჩვენებლებზე.

რკინიგზის ტრანსპორტის, მისი სტრუქტურული ერთეულების მომგებიანი, ანუ რენტაბელური მუშაობა მნიშვნელოვანწილად დამოკიდებულია შრომის ორგანიზაციაზე, სამუშაო ძალის კვალიფიკაციასა და ეფექტურად გამოყენებაზე, შრომის პირობებზე, ნორმირებასა და ანაზღაურებაზე, თითოეული მუშაკის შრომის ნაყოფიერებაზე. სწორედ შრომის ნაყოფიერების ზრდა უნდა მივიჩნიოთ ეკონომიკური მაჩვენებლების ამაღლების ერთ-ერთ ძირითად წყაროდ. ამავე დროს გასათვალისწინებელია რკინიგზის ტრანსპორტზე შრომის ეფექტურობის განსაზღვრის თავისებურება, რადგან დარგების მიხედვით სატრანსპორტო პროდუქციის ნაირსახეობასთან გვაქვს საქმე.

იმისათვის, რომ კარგად გავერკვეთ რკინიგზის ტრანსპორტის ეკონომიკაში, საჭიროა ღრმად ჩავწედეთ მათი დაფინანსების წყაროს, რათა შევძლოთ მისი სამეურნეო ერთეულების მუშაობის ეკონომიკური მაჩვენებლების გაანალიზება და დავსახოთ გზები მათი გაუმჯობესებისათვის. ისევე როგორც ტექნიკური მაჩვენებლები, საჭიროა ვიცოდეთ რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობის ეკონომიკური მაჩვენებლები, მათი არსი და მნიშვნელობა.

საექსპლუატაციო ხარჯები. ის არის საანგარიშო პერიოდში საწარმოო პროცესთან, ანუ ტვირთზიდვასა და მგზავრთა გადაყვანასთან დაკავშირებული ხარჯი, რომელიც იყოფა ორ ჯგუფად: ძირითად და ზედნადებ ხარჯებად.

ძირითადი ხარჯები უშუალოდ დაკავშირებულია სატრანსპორტო პროდუქციის შექმნასთან და მას მიეკუთვნება რკინიგზის ტრანსპორტის ტექნიკურ ექსპლუატაციაზე დასაქმებულ მუშა-მოსამსახურეთა ხელფასი, აგრეთვე ლიანდაგის, მოძრავი შემადგენლობის, საკონტაქტო ქსელის, შენობა-ნაგებობათა, კავშირგაბმულობისა და სიგნალიზაციის სხვა ტექნიკური აღჭურვილობის მიმდინარე მოვლა-შენახვისა და შეკეთებაზე გაწეული ხარჯები, ელექტროენერჯისა და სათბობის ხარჯი, როგორც მატარებლის

წევაზე, ისე ტექნიკური საჭიროებისათვის, საამორტიზაციო და მასალის ხარჯი, ანარიცხები ხელფასიდან (სოციალური დაზღვევა) და სხვა, რომლებიც დაკავშირებულია უშუალოდ გადაზიდვის პროცესთან.

ხელნაღებ ხარჯებს მიეკუთვნება: სტრუქტურულ ერთეულებში დასაქმებული ინჟინერ-ტექნიკური პერსონალისა და მომსახურეთა ხელფასი, რომელთა საქმიანობა უშუალოდ არ არის დამოკიდებული მატარებელთა მოძრაობასთან, აგრეთვე მივლინებისა და შევბულების, სოციალური დაზღვევის ანარიცხები, კადრების მომზადებაზე გაწეული ხარჯი, საამორტიზაციო ანარიცხები არასაწარმოო ფონდებიდან, სასამსახურო ვაგონების შენახვისა და ფოსტატელეგრაფის, მარცხისა და ავარიების შედეგად მატერიალურ ფასეულობათა განადგურებისა და დაზიანების დაუცველი გადაზიდვისა და ინვენტარის შეკეთებაზე გაწეული ხარჯები და სხვა.

საექსპლუატაციო ხარჯების შემცირება დამოკიდებულია მრავალ ფაქტორზე, მათ შორის: სათბობის, ელექტროენერჯისა და მატერიალური რესურსების მომჭირნეობით ხარჯვაზე, საბრუნავ საშუალებათა უკეთ გამოყენებაზე, წუნისა და დაუცველი გადაზიდვების მინიმუმამდე დაყვანაზე, შრომის ნაყოფიერების ზრდაზე, ძირითადი ფონდების, განსაკუთრებით მისი აქტიური ნაწილის გამოყენების გაუმჯობესებაზე დროისა და სიმძლავრის მიხედვით, მათი მოცდენის მინიმუმამდე შემცირებაზე. გზის დარგებს შორის საექსპლუატაციო ხარჯების ძირითადი ნაწილი სალოკომოტივო, სალიანდაგო და სავაგონო მეურნეობაზე მოდის.<sup>11</sup>

მოგება რკინიგზის ტრანსპორტზე. ის არის შემოსავლის გასავალზე მეტობის შედეგად დარჩენილი თანხა. რკინიგზის ტრანსპორტზე მოგების ძირითადი წყარო სატრანსპორტო პროდუქციის მოცულობა, ანუ ამ პროდუქციის რეალიზაციის კლიენ-

<sup>11</sup> ლ.ვარდოსანიძე. „რკინიგზის მუშაობის ტექნიკურ-ეკონომიკური მაჩვენებლები“. გვ. 192. გამომცემლობა „განათლება“, თბილისი 1994 წ.

ტურის მომსახურების და სხვა სახის სამუშაოს შესრულების შედეგად მიღებული შემოსავალი წარმოაგენს.

მოგებაზე სერიოზულ გავლენას ახდენს საექსპლუატაციო ხარჯების ეკონომია. მოგების დონის ამაღლება განაპირობებს რკინიგზის არა მარტო მუშაობის ხარისხს, არამედ საწარმოს თანამედროვე ტექნიკით აღჭურვისა და შრომითი კოლექტივების ეკონომიკური პირობების გაუმჯობესების წყაროს. ამრიგად, მოგების გადიდებით იზრდება რესურსები წარმოების გაფრათობისა და სრულყოფისათვის, მოსახლეობის მზარდი მატერიალური და კულტურული მოთხოვნილების დასაკმაყოფილებლად.

ძირითადი საწარმოო ფონდები. ეს არის წარმოების საშუალება, რომელიც ხანგრძლივი დროით მონაწილეობს სატრანსპორტო პროდუქციის წარმოებაში. ძირითად ფონდებს მიეკუთვნება საწარმოო საშუალებანი, რომელთა ღირებულება განისაზღვრება სათანადო ნორმატივებით. ძირითადი ფონდები იყოფა საწარმოო და არასაწარმოო ფონდებად.

ძირითად საწარმოო ფონდებს მიეკუთვნება: ლოკომოტივები, ვაგონები, კონტინერები, დამტვირთავ-დამცლელი მექანიზმები, საკონტაქტო ქსელი და ქვესადგურები, ლიანდაგი, მისი ზედნაშენი და მიწის ვაკისი, ხელოვნური ნაგებობანი, სხვადასხვა სახის მანქანები და ჩარხები, საწარმოო დანიშნულების შენობა-ნაგებობანი, კავშირგაბმულობისა და სიგნალიზაციის მოწყობილობანი და სხვა საწარმოო საშუალებანი, რომლებიც მონაწილეობას აღებულობენ გადაზიდვების პროცესში.

რკინიგზის ტრანსპორტზე ყოველწლიურად მზარდი მგზავრ და ტვირთნაკადის ასათვისებლად საექსპლუატაციოდ გადაეცემა ახალი ობიექტები, მექანიზმები, დანადგარები, ინერგება ახალი ტექნიკა და სხვ. ამავე დროს მწყობრიდან გამოდის ტექნიკურად და მორალურად გაცვეთილი მოწყობილობანი, დანადგარები და

მექანიზმები, რაც წლის განმავლობაში ძირითადი საწარმოო ფონდების ღირებულების ცვალებადობას იწვევს.

საბრუნავი საშუალებანი, რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობის ორგანიზაციისათვის აუცილებელია ფულადი და მატერიალური რესურსები, ანუ საბრუნავი და მიმოქცევის ფონდები, რომლებსაც საბრუნავ საშუალებებს უწოდებენ.

საბრუნავ საშუალებებს მიეკუთვნება ისეთი შრომის საგნები, როგორიცაა: მარაგნაწილები, მასალები, სათბობი, მცირე ღირებულების ინვენტარი, მოწყობილობა, ფულადი სახსრები და სხვა, რომლებიც მხოლოდ ერთხელ მონაწილეობს საწარმოო პროცესში და აუცილებელია სატრანსპორტო პროდუქციის შესაქმნელად, სატვირთო და სამგზავრო გადაზიდვების უზრუნველსაყოფად. ამ შემთხვევაში აღნიშნული შრომის საგნების ღირებულება მთლიანად გარდაისახება სატრანსპორტო პროდუქციის ღირებულებაში.

საბრუნავ საშუალებებს მიეკუთვნება ფონდების ის ნაწილი, რომელთა ღირებულება მცირეა. საბრუნავი საშუალებანი იყოფა ორ ნაწილად – საბრუნავ და მიმოქცევის ფონდებად. საბრუნავ საწარმოო ფონდებს მიაკუთვნებენ შრომის საგნებს, ხოლო მიმოქცევის ფონდებს – საწარმოს ფულად სახსრებს (ბანკში და საწარმოს საღაროში არსებული), სარეალიზაციოდ გამზადებულ პროდუქციას, განედებით გადაცემულ ფონდებს, ტანსაცმლის ღირებულებას და სხვა.

საბრუნავ საშუალებებს განიხილავენ ორი სახით, როგორც ნორმირებული და არანორმირებულ საშუალებებს. საბრუნავი საშუალებების ნორმირება აუცილებელია სამგზავრო და სატვირთო გადაზიდვების გეგმის რეალიზაციისათვის. რკინიგზის საწარმოების განკარგულებაში უნდა იყოს მატერიალურ ფასეულობათა გარკვეული მარაგი, რომელიც საჭიროა რკინიგზის თითოეული სტრუქტურული ერთეულის ნორმალური მუშაობისათვის, რისთვისაც,

გადაზიდვების გეგმის შესაბამისად, განსაზღვრავენ მარაგნაწილების, მასალების, მცირე ღირებულების ინვენტარის, სათბობისა და სხვა შრომის საგნების ნორმას გარკვეული პერიოდისათვის, წარმოების ციკლის ხანგრძლივობის გათვალისწინებით (წელიწადი, კვარტალი, თვე).

არანორმირებულ საბრუნავე საშუალებებს მიეკუთვნება ისეთი ფულადი სახსრები, როგორიცაა ბანკის სესხი, დებიტორული დავალიანება და სხვა.

რკინიგზის ტრანსპორტზე საექსპლუატაციო მუშაობის ეფექტიანობის ამაღლების ძირითადი რეზერვია, ძირითადი საწარმოო ფონდების ინტენსიური გამოყენება. მის საზომ ერთეულად მიღებულია ისეთი ეკონომიკური მაჩვენებლები, რომლებიც გამოხატავს ძირითადი საწარმოო ფონდების გამოყენების დონესა და ხარისხს, როგორც ფულად, ისე ნატურალურ გამოსახულებაში. ასეთი მაჩვენებლებია: ფონდშეიარაღება, ფონდაღჭურვილობა, ფონდტევადობა და ფონდუკუგება.

**რენტაბელობა** ნიშნავს მომგებიანობას და რკინიგზის ტრანსპორტის მრავალდარგოვანი საწარმოების ეფექტური მუშაობის გამომხატველი ძირითადი ეკონომიკური მაჩვენებელია. ის განსაზღვრავს, თუ როგორ გამოიყენება მატერიალური, შრომითი და ფულადი რესურსები. რენტაბელობა საშუალებას იძლევა განვსაზღვროთ, თუ როგორ გამოიყენება ძირითადი საწარმოო ფონდები და რა რეზერვები არსებობს მისი გამოყენების გასაუმჯობესებლად, ამავე დროს გვაიძულებს უარი ეთქვათ მუშაობისათვის ზედმეტ, გამოუყენებელ მექანიზმებზე, მოწყობილობებსა და სხვა მატერიალურ რესურსებზე, ვინაიდან ისინი ადიდებენ ძირითადი და საბრუნავე ფონდების ღირებულებას, ხოლო პროდუქციას კი ფაქტიურად არ ქმნიან.

რენტაბელობის დონეს პროცენტობით გამოხატავენ. რენტაბელობა წარმოადგენს საბალანსო მოგებას, ძირითადი საწარმოო

ფონდებისა და ნორმირებული საბრუნავი საშუალებების ღირებულების ფარდობას.

საამორტიზაციო ანარიცხები რკინიგზის ტრანსპორტის, მისი სტრუქტურული ერთეულების, ძირითადი საწარმოო ფონდები, მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთიძდვის პროცესში, როგორც აღინიშნა, ხანგრძლივი დროით მონაწილეობენ და საწარმოო პროცესში განიცდიან როგორც მორალურ, ისე ფიზიკურ ცვეთას, რის გამოც ძირითადი ფონდების ღირებულება თანდათანობით გადადის სატრანსპორტო პროდუქციის ღირებულებაში. ამრიგად, ფულად გამოსახულებაში საწარმოო ძირითადი ფონდების ღირებულებას, გადასულს სატრანსპორტო პროდუქციის ღირებულებაში, საამორტიზაციო ანარიცხებს უწოდებენ.

ძირითადი საწარმოო ფონდების მორალური და ფიზიკური ცვეთა დამოკიდებულია მრავალ ფაქტორზე, რომლებიც ექსპლუატაციის პროცესში სხვადასხვა სახით ვლინდება, ძირითადად კი დამოკიდებულია ექსპლუატაციის პირობებზე, მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთიძდვის ინტენსივობაზე, რკინიგზის ხაზის გეოგრაფიულ მდებარეობაზე,

ძირითადი საწარმოო ფონდების ცვეთის დონე პერიოდულად განისაზღვრება პროცენტობით ინვენტარიზაციის დახმარებით, ზოგიერთი ძირითადი ფონდისა კი – შესრულებული სამუშაოს (ტვირთიძდვის მოცულობის) საშუალებით. მაგალითად, ლოკომოტივის ცვეთას ძირითადად განსაზღვრავს მის მიერ შესრულებული ტონა-კილომეტრი ბრუტოს რაოდენობა, ხოლო რელსის ცვეთას – უბანზე გატარებული დაყვანილ ტონა-კილომეტრების რაოდენობა, ძირითადი ფონდების ცვეთას განსაზღვრავს აგრეთვე დროის ფაქტორიც. ამრიგად, ფიზიკური ცვეთის შედეგად ძირითადი საწარმოო ფონდები დროთა განმავლობაში კარგავენ ტექნიკური ექსპლუატაციის ხარისხს და სამსახურის ვადის გასვლაძდე

საჭიროებს კაპიტალურ შეკეთებას, რათა აღდგენილ იქნას პირველყოფილი ტექნიკური სახე.

**რკინიგზის ტარიფები.** ეს არის გადაყვანილი მგზავრის, გადაზიდული ტვირთის, ბარგისა და მათთან დაკავშირებული შესრულებული სამუშაოს გეგმიური ფასი, რომლის მიხედვითაც წარმოებს სატრანსპორტო პროდუქციის რეალიზაცია. რკინიგზის ტრანსპორტზე ტარიფები ძირითადად განისაზღვრება ტვირთზიდვის საშუალო თვითღირებულების საფუძველზე. ტარიფების ეკონომიკურ საფუძველს საზოგადოებრივი შრომის დანახარჯი წარმოადგენს. ტარიფები ისე უნდა აიგოს რომ ტვირთზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის შედეგად მიღებული შემოსავალი უნდა ჭარბობდეს ხარჯებს, რკინიგზას უნდა მიეცეს საშუალება მიიღოს გარკვეული რაოდენობის მოგება, რომელიც საჭიროა რკინიგზების ტექნიკური ბაზის განვითარების, ახალი ტექნიკის, მოძრავი შემადგენლობის მოდერნიზაციისა და განახლებისათვის, ახალი რკინიგზის ხაზების მშენებლობისა და არსებულის რეკონსტრუქციისათვის, სხვა ტექნიკური ღონისძიებებისათვის, რაც აუცილებელია რკინიგზის ტრანსპორტის განვითარებისათვის.

რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობის ხასიათის მიხედვით ტარიფები იყოფა ორ ჯგუფად – სატვირთო და სამგზავრო ტარიფებად, რომლებიც ცალ-ცალკე განსაზღვრავენ სამგზავრო და სატვირთო გადაზიდვების ფასს. ტვირთის გადაზიდვის ხასიათისა და სახეობის მიხედვით ტარიფები იყოფა სავაგონო, ტონების, მცირეტონაჟიანის, წვრილმანი საგზავნებისა და საკონტეინერო ტარიფებად. ბოლო დროს ფართოდ ინიერგება სახელშეკრულებო ტარიფები.

**შრომის ნაყოფიერება.** ეს არის საწარმოს შრომითი კოლექტივის ერთი მომუშავეს მიერ დროის ერთეულში (საათი, თვე, ცეკლა, კვარტალი, წელიწადი) შექმნილი პროდუქცია ფულად ან ნატურალურ გამოხატულებაში, ანუ შრომის დანახარჯი პროდუქციის ერთეულის წარმოსებაზე.



რკინიგზის ტრანსპორტზე შრომის ნაყოფიერება გამოიხატება ნატურალურ ფორმაში, ანუ ტონა-კილომეტრებისა და გაორკეცვბული მგზავრ-კილომეტრების ჯამით (შრომის ნაყოფიერების გამოსაანგარიშებლად შესრულებული მგზავრ-კილომეტრების რაოდენობა ორკეცდება), ე.ი. დაყვანილი კილომეტრების მიხედვით.

## სამგზავრო გადაყვანების მარვენებლების გაუმჯობესების გზების ძიება

### მოსაზრებები მგზავრთა გადაყვანის მარვენებლების გაუმჯობესების შესახებ

კავკასია ცნობილია მსოფლიოში თავისი კურორტებითა და გამაჯანსაღებელი კერებით, განთქმულია თავისი ულამაზესი ბუნებით, არაჩვეულებრივი კლიმატური პირობებით, სამკურნალო წყლებითა და წყაროებით, სადაც განთავსებული იყო კეთილმოწყობილი სანატორიუმები, დასასვენებელი სახლები, ბავშვთა სამკურნალო და გამაჯანსაღებელი აგარაკები.

იმისათვის, რომ მგზავრთა მომსახურება კარგად, ორგანიზებულად და მაღალ კულტურულ დონეზე წარიმართოს, საჭიროა სწორი და მრავალდარგოვანი ტექნოლოგიური პროცესები, რომლებიც უზრუნველყოფენ დამსვენებლების, ტურისტებისა თუ სტუმრების მიერ ყველა მოთხოვნილი პირობის დროულ შესრულებას, რათა მგზავრებმა კმაყოფილებით დატოვონ საკურორტო ზონები და კვლავ აღეძრათ შემდგომში დაბრუნების სურვილი. ამ მრავალდარგოვანი ტექნოლოგიის სრულყოფაში მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია საქართველოს რკინიგზის სამგზავრო გადაყვანების ბიზნეს-ერთეულს, რომლისთვისაც უპირველესი ამოცანა იყო და არის მგზავრების კულტურული მომსახურება მატარებლებსა და ვაგზლებში, განსაკუთრებით კი საკურორტო ზონებში.

მიუხედავად იმისა, რომ მკვეთრად და ინტენსიურად ვითარდება საჰაერო და საავტომობილო ტრანსპორტი, რკინიგზას მაინც წამყვანი ადგილი უკავია მგზავრთა გადაყვანაში. ეს იმიტომ, რომ შესატყვის პირობებში რკინიგზით ერთი მგზავრის გადაყვანაზე უფრო ნაკლები ენერგეტიკული ხარჯებია საჭირო, ვიდრე სხვა სახეობის ტრანსპორტით. გარდა ამისა, გარემო პირობებზე რკინიგზა

გაცილებით ნაკლებ შემოქმედებას ახდენს (უსაფრთხოების თვალსაზრისით), მუშაობს განუწყვეტლივ დღე-ღამის განმავლობაში და ამინდის ნებისმიერ პირობებში.

თანამედროვე ეტაპზე სულ უფრო იზრდება მგზავრთა გადაყვანა და მიმოქცევაში მყოფი სამგზავრო მატარებლების რიცხვი, მათი ტევადობა. ქვეყნის მოსახლეობის სრული და დროული დაკმაყოფილება მგზავრთა გადაყვანაში რკინიგზის ტრანსპორტის ძირითადი ამოცანაა. ამის საფუძველს წარმოადგენს მგზავრთა გადაყვანის პერსპექტიული და ოპერატიული დაგეგმვა მისი ყველა სახეობის მიხედვით, რაც საშუალებას იძლევა განისაზღვროს ტრანსპორტის საჭირო სიმძლავრე წლის სეზონებისა და თვეების, ხოლო საგარეუბნოსთვის – კვირის დღეებისა და დღე-ღამის საათების მიხედვითაც.

ქვეყნის სამგზავრო გადაზიდვების სფეროში სარკინიგზო გზებს უკავიათ წამყვანი ადგილი. სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე მათი წამყვანი პოზიციის შესანარჩუნებლად დანახრჯების შემცირებასა და დამატებითი შემოსავლების მოზიდვასთან ერთად აუცილებელია მიდმივად ხდებოდეს სამგზავრო კომპლექსის მართვის სრულყოფა. მართვის ორგანიზების ძირითადი საქმიანობა საბოლოო ჯამში დაიყვანება მგზავრთბრუნვის მუდმივი ცვალებადობისა და მგზავრთა მომსახურების მაღალი კულტურის უზრუნველყოფის პირობებში გადაზიდვებზე მოსახლეობის მოთხოვნებსა და არსებულ სატრანსპორტო საშუალებებს შორის ოპტიმალური თანაფარდობის დადგენამდე.

სატრანსპორტო საშუალებების ბაზარი ფორმირდება მთელი რიგი ფაქტორების გავლენით. მისი მოცულობა განისაზღვრება, უპირველეს ყოვლისა, მოთხოვნით ანუ მოსახლეობის მოთხოვნით მთლიანობაში და ცალკეული ჯგუფების მოთხოვნით ნაწილობრივ. თანაფარდობა მოთხოვნასა და მიწოდებას შორის მეტად მნიშვნელოვანი ფაქტორია სამომხმარებლო ბაზარზე.

ამასთან დაკავშირებით სამგზავრო მეურნეობა მოითხოვს გადაზიდვების მართვის ეფექტურ მექანიზმს, რომელიც უზრუნველყოფს იმ რეკომენდაციების სწრაფ შეგროვებას, გადამუშავებას და ფედერალური სამგზავრო დირექციის ყველა მენეჯერისთვის გადაცემას, რომლებიც საჭიროა ოპერატიული გადაწყვეტილებების მისაღებად ბიზნეს-პროცესების მართვაში და რომელიც უზრუნველყოფს დანახარჯების შემცირებას და დამატებითი მოგების მიღებას.

მსოფლიო პრაქტიკა გვიჩვენებს, რომ რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანა უმრავლეს შემთხვევაში წამგებიანი ბიზნესია, რადგანაც მგზავრის გადაყვანის თვითღირებულება მნიშვნელოვნად აღემატება საზოგადოების მატერიალურ შესაძლებლობებს. ამასთან როგორც ჩვენი რკინიგზით, ისე საზღვარგარეთის ქვეყნების რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის საქმეში არსებული გამოცდილების შესწავლამ გვიჩვენა, რომ სავსებით შესაძლებელია საქართველოს რკინიგზის მგზავრთა გადაყვანის ბიზნეს-ერთეულის იმგვარი რეორგანიზაცია, რომ მან, ერთი მხრივ, არა თუ კელავინდებურად შეასრულოს თავისი, ქვეყნისათვის უმნიშვნელოვანესი სოციალური დანიშნულება, არამედ მკვეთრად გააუმჯობესოს კიდევ მომსახურების ხარისხი, აამაღლოს მგზავრთა გადაყვანის კომფორტი და ამით მნიშვნელოვნად გაზარდოს მგზავრთნაკადი, ხოლო, მეორე მხრივ, გაზარდოს გადაყვანის შემოსავლები და მინიმუმამდე შეამციროს მგზავრთა გადაყვანის ზარალიანობა.

თანამედროვე ეკონომიკურ პირობებში სამუშაოდ აუცილებელია ახალი საორგანიზაციო სტრუქტურა, სამგზავრო კომპლექსის მართვის მეთოდები და კრიტერიუმები, ქვედა ქვედანაყოფებისთვის მეტი დამოუკიდებლობის მინიჭება, ტოპ-მენეჯერების ხელში სამგზავრო კომპლექსის განვითარების სტრატეგიული მიმართულებების განსაზღვრის კონცენტრირება.

იმ გაუმართლებელი დანახარჯების გამორიცხვისთვის, რომელიც გამოწვეულია აჩქარებულად მიღებული გადაწყვეტილებებით, გამოყენებულ უნდა იქნას ახალ საორგანიზაციო სტრუქტურაზე გადასვლის ეტაპობრივი მეთოდი, დაფუძნებული კორპორაციული საინფორმაციო მართვის ტექნოლოგიაზე, რომელიც უზრუნველყოფს სამგზავრო კომპლექსის ბიზნეს ამოცანების ეფექტურ გადაწყვეტას. ამ ამოცანების ავტომატიზირებული მართვა არ უნდა განხორციელდეს თვით ბიზნეს ამოცანების განვითარებაზე ადრე და სამგზავრო კომპლექსის ახალი საორგანიზაციო სტრუქტურის პირობებში მართვის კრიტერიუმების შემუშავებამდე.

სამგზავრო კომპლექსის მართვის აგების პრინციპების ფორმულირება შეიძლება ჩამოყალიბებულ იქნას შემდეგნაირად:

- საორგანიზაციო სტრუქტურების ეფექტური ფუნქციონირება (ისეთი სტრუქტურების ფორმირება, რომლებიც მაქსიმალურად უზრუნველყოფენ სამგზავრო კომპლექსის საქმიანობის ეკონომიკურ ეფექტურობას)

- საორგანიზაციო სტრუქტურაში საპასუხისმგებლო ცენტრების დასაბუთებული გამოყოფა (დანახარჯების ცენტრი, მოგების ცენტრი, შემოსავლების ცენტრი, ინვესტიციების ცენტრი)

- ისეთი სტრუქტურების აგების დასაბუთება, რომლებიც გეთავაზობენ სამეცნიერო მეთოდებისა და მიდგომების აუცილებელ გამოყენებას, დარგში არსებული რეალური პირობების გათვალისწინებას, საორგანიზაციო სტრუქტურის ნაკლოვანებების ყოველმხრივ ანალიზს და ამ ნაკლოვანებების აღმოცენების მიზეზების გამოკვლენას.

- საორგანიზაციო სტრუქტურების მოქნილობა და დინამიურობა, რაც გულისხმობს დარგში შიდა და გარე სამუშაო პირობების დინამიკის აღრიცხვის აუცილებლობას. აღსანიშნავია, რომ დარგის განვითარების სტრატეგიის სტრუქტურის შესაბამისობა მნიშვნელოვანია არამარტო მაქსიმალური ეკონომიკური მიღწევები-

სთვის, არამედ საწარმოს გადარჩენისა და მისი შემდგომი ზრდისთვის.

• სამგზავრო კომპლექსის საორგანიზაციო სტრუქტურის პერსპექტიული აგება და დაგეგმარება (სტრუქტურაში ცვლილებების აუცილებელი დაგეგმარება ქვედანაყოფებისა და საწარმო-სამეურნეო საქმიანობის მიმართულებებში მნიშვნელოვანი პროპორციების შენარჩუნების მიზნით).

ამრიგად, ამ პრინციპების გამოყენება საშუალებას იძლევა ამაღლდეს სამგზავრო გადაზიდვების მართვის დონე, უზრუნველყოფილი იქნას მგზავრების მომსახურების ხარისხის ზრდა, შემცირდეს სამგზავრო გადაზიდვების წამგებიანობა და გაიზარდოს ტექნიკური და გადამზიდი საშუალებების და მომსახურე პერსონალის გამოყენების ეფექტურობა სამგზავრო გადაზიდვების ინფორმაციის მართვის ტექნოლოგიების საფუძველზე, ე. ი. მართვის იმ ტექნოლოგიების საფუძველზე, რომელიც ეყრდნობა სამგზავრო კომპლექსის მუშაობის შესახებ ინფორმაციის შენახვის, გადამუშევებისა და გადაცემის ავტომატიზირებულ საშუალებებს და რომელიც უზრუნველყოფს მართვის სფეროში გადაწყვეტილებების მიღების პროცედურის ავტომატიზაციას.

ამასთან შეიძლება გამოეყოს ის მნიშვნელოვანი ბიზნეს ამოცანები, რომლებიც ექვემდებარებიან გადაწყვეტას:<sup>12</sup>

1. ბიზნეს პროცესების მართვა და მარკეტინგი;
2. მგზავრების გადაზიდვის მომსახურების გაყიდვა;
3. ბარგისა და ტვირთის გადაზიდვის მომსახურების გაყიდვა;
4. საინფორმაციო-საცნობარო მომსახურება და რეკლამა;
5. მატარებლების მოძრაობის განრიგის ფორმირების გეგმა;
6. მგზავრთა მოთხოვნის გათვალისწინებით მათი მომსახურების სფეროს განვითარება;

<sup>12</sup> журнал „железнодорожный транспорт“. стр 84. '4, 2008а.

7. სამგზავრო ვაგონების პარკის შეკეთება და ექსპლუატაცია;

8. გადაზიდვების ოპერატიული დაგეგმარება და პროგნოზი, ფინანსური და სტრატეგიული ანგარიშგება.

ბიზნეს-პროცესის და მარკეტინგის მართვის საკითხები უნდა გადაწყდეს სამგზავრო კომპლექსის შემდეგი ამოცანების ფარგლებში:

- მგზავრთა გადაზიდვასთან დაკავშირებული ძირითადი მანქანებლების გაანგარიშება

- მგზავრთდინების კორესპონდენციის განსაზღვრა

- სამგზავრო მატარებლების შევსების კონტროლი და აღრიცხვა

- გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლების გაანგარიშება ამა თუ იმ მოქნილი ტარიფის გამოყენების გათვალისწინებით (მისი მოდელირება)

- გადაზიდვებზე მოსახლეობის მოთხოვნის ანალიზი მათი მოთხოვნების აღრიცხვის და მგზავრების გამოკითხვის ავტომატიზირებული ანკეტირების გამოყენებით (კლიენტზე ორიენტირებული გამოკითხვა)

- სტატისტიკური და ფინანსური ანგარიშგება სხვადასხვა ფინანსური უწყისის და აღწერის შედგენით, რომელიც ითვალისწინებს შიდა და საერთაშორისო კავშირებზე გადაზიდვების ურთიერთანგარიშსწორებას.

- სამგზავრო გადაზიდვების ბაზრის მარკეტინგი

- სამგზავრო გადაზიდვის პროგნოზირება

- მატარებლების დანიშვნის ეკონომიკურ ეფექტურობაზე (რენტ-აბელობის) ოპერატიული თვალყური.

სამგზავრო კომპლექსის მართვის პროცესი ემყარება ნორმატიულ, საექსპლუატაციო და ეკონომიკურ მანქანებებს, რომლებიც თავის თავში მოიცავენ შესრულებული სამუშაოს მოცულობას და ჩოქრავი შემადგენლობის გამოყენებას.

რიცხობრივ მაჩვენებლებს მიეკუთვნება მგზავრთა რიცხვი, მგზავრთდინების კორესპონდენცია, მგზავრთბრუნვა, სამატარებლო და ვაგონ-კილომეტრების გარბენი, სადგურების მიხედვით ჩასხდომისა და გადმოსხმის მოცულობები, მატარებლის საშუალო შემადგენლობა. ხარისხობრივ მაჩვენებლებს მიეკუთვნება ვაგონების შეესება, მათი ტევადობის გამოყენების ხარისხი, ადგილის შეცვლის კოეფიციენტი, მგზავრთა გადაყვანის საშუალო სიშორე, ყოველი დღე-ღამის განმავლობაში ხელმძღვანელობისა და სამგზავრო კომპლექსისთვის მთლიანობაში სისტემა ასევე იძლევა ცნობა-პატაკს ქსელში გასული მატარებლებისა და მგზავრების შესახებ მთლიანად ქსელში და ცალკეულ გზაზე.

საბაზრო პირობებში განსაკუთრებულ ეკონომიკურ მნიშვნელობას იძენს მატარებლების შემადგენლობების სქემების ოპერატიული მართვის პრობლემა. ამასთანავე, ხარისხი დამოკიდებულია იმ ინფორმაციის ოპერატიულობასა და სისწორეზე, რომელიც ასახავს ვაგონების ფაქტიურ შეესებას მიმდინარე ექსპლუატაციის პირობებში.

გადაზიდვის პროცესის ორგანიზაციის კომპლექსურ ამოცანას წარმოადგენს ბაზრის მარკეტინგი, რომელიც ორიენტირებულია სრულად დააკმაყოფილოს სატრანსპორტო საშუალებებზე სისტემატიურად ცვალებადი მოთხოვნა და აამაღლოს კომპანიის რენტაბელობა. ეს ამოცანა მოიცავს შემდეგს:

- გადაზიდვების რეალური მოცულობების შეფასება მიმართულეების, სარკინიგზო გზების, მატარებლის კატეგორიისა და ვაგონის ტიპის მიხედვით
- დაუკმაყოფილებელი მოთხოვნის გამოვლენა სატრანსპორტო ბაზრის მიხედვით და ღონისძიებათა კომპლექსის ჩატარება მისი ათვისებისთვის.
- წელიწადის დროების მიხედვით გადაზიდვების არათანაბარი მოცულობის განსაზღვრა



- სარწმუნო პროგნოზების შემუშავება

- სამგზავრო კომპლექსის საწარმოო პოტენციალის გამოყენების შეფასება და მისი განვითარების ტაქტიკისა და სტრატეგიის განსაზღვრა.

მარკეტინგის პრობლემის გადასაწყვეტად სისტემა გარდაქმნის მთელ საწყის ინფორმაციას სამგზავრო დოკუმენტების გაყიდვის მოცულობის, მატარებლების მარშრუტების, მოგების რაოდენობისა და ა.შ. შესახებ, რის შემდეგაც აჯგუფებს მას განსაზღვრული კრიტერიუმების მიხედვით და გასცემს მომხმარებელზე აუცილებელი სქემების, დიაგრამების, გრაფიკებისა და ცხრილების სახით.

ვაგონების ცალკეული ჯგუფებისა და მატარებლების დანიშვნისა და მოხსნის ეკონომიკურ ეფექტურობაზე (რენტაბელობის) თვალყურის დევნების მართვის სრულყოფა ხორციელდება სისტემიდან ცხრილის სახით მიღებული მონაცემების საფუძველზე, რომელიც მოიცავს გზის დასახელებას, მატარებლის და კაეშირის ნომერს, ცალკეული მატარებლის ან ვაგონის კურსირების მარშრუტს, ვაგონის ტიპს (რომელიც კურსირებს ცალკეული მატარებლის შემადგენლობაში), შემოსავლებს, მოგებას ან ზარალს ვაგონების ცალკეული ტიპის მიხედვით, რენტაბელობას ან წამგებიანობას (პროცენტებში).

სამგზავრო ვაგონების პარკის მართვის სრულყოფისთვის გამოიყენება მართვის სისტემა მოდელების მიხედვით, რომლის შემადგენლობაში შედის:

- არსებული ვაგონების პარკის მოდელი (უზრუნველყოფს აწარმოოს საკუთარი, მოვლინებული, იჯარით აღებული და კომერციული ვაგონების პასპორტები, გაიანგარიშოს ვაგონებზე მოთხოვნა მოძრაობის გრაფიკის დასაცავად, აწარმოოს მიწერილი პარკის შემადგენლობის ოპტიმიზაცია, თვალყური ადევნოს მსახურების გაგრძელებული ვადის მქონე ვაგონებს)

- გადაზიდვის პროცესის მოდელი (მოიცავს მატარებლების ფორმირების ბრძანებას, ნატურალურ ფურცელს ყველა კატეგორიის მატარებელზე, ვაგონების დისლოკაციას სადგურებზე, გზებსა და განჩერების ბაზებზე სიტუაციას, წუნდების შემთხვევების აღრიცხვას მატარებლების მუშაობაში)

- ვაგონების შეკეთების მოდელი (ვაგონების დეტალებისა და კვანძების დიაგნოსტიკა, მასალებისა და სათადარიგო ნაწილების აღრიცხვა, საწარმოო საამქროებში შეკეთების პროცესის მართვა, შესრულებული სარემონტო სამუშაოების ხარისხის ანალიზი)

- სამატარებლო ბრიგადების მუშაობის მოდელი (სამარშრუტო ფურცლის დამუშავება და ფორმირება, სათადარიგო გამცილებლების მუშაობის მოცულობის დაგეგმარება და აღრიცხვა, მათი დასვენებისა და მუშაობის დაგეგმარება)

ვაგონების კურსირების უსაფრთხოების დაცვის მიზნით გზების ხელმძღვანელ აპარატს შეუძლია მიიღოს საგარანტიო პერიოდში ვაგონების დეტალების გაფუჭების დიაგნოზა (სხვადასხვა ჭრილში) გაუმართაულობის ჯგუფების მიხედვით როგორც გზების მიხედვით, ასევე მთელს ქსელში.

საინფორმაციო-საცნობარო მომსახურების ბიზნეს ამოცანებით მართვის სრულყოფა და რეკლამა ხელს უწყობს კლიენტურის მოზიდვას მგზავრობის შესასრულებლად, კომპანიის მიმზიდველი იმიჯის ფორმირებას, მგზავრების საინფორმაციო მომსახურების ქსელის განვითარებას, საინფორმაციო-საცნობარო მომსახურებისა და რეკლამის განვითარებისთვის საინვესტიციო პროგრამების ფორმირებას. ამ მიზნით აუცილებელია საინფორმაციო სისტემებით კოლექტიურად სარგებლობის დანერგვა და შესაბამისი საინფორმაციო-საცნობარო მოწყობა, შპს “საქართველოს რკინიგზის” კორპორაციული ვებპორტალის ფუნქციის განვითარება. პერსპექტიულ მიმართულებად ითვლება ინტერნეტისა და მობილური მოწყობილობების გამოყენება, რათა მგზავრებმა დამოუკიდებ

ბლად მიიღონ მათთვის საჭირო ყველა ინფორმაცია ელექტრონული ბილეთების გაცემის ჩათვლით. გარდა ამისა, სასურველია გაიხსნას ამ ბაზაზე სამგზავრო კომპლექსის მართვის შემდგომი სრულყოფის შესაძლებლობა.

მგზავრთა გადაყვანასთან დაკავშირებული სისტემის რესტრუქტურისაციის მიზანს წარმოადგენს უახლოესი მომავლისთვის მგზავრთა გადაყვანის ბიზნეს-ერთეულის მოგებაზე ორიენტირება და მასთან დაკავშირებული ყველა ძირითადი კომპონენტის (სოციალურ-პოლიტიკური, ეკონომიკური, ორგანიზაციული, საფინანსო, ტექნოლოგიური, სამართლებრივი) მოწესრიგება.

უემოაღნიშნულის მისაღწევად საჭიროა შემუშავდეს ჯვარედინი დაფინანსების ეტაპობრივი შემცირების სამოქმედო პროგრამა, რომლის შესაბამისადაც ბიზნეს-ერთეულმა უნდა გადაწყვიტოს შემდეგი ამოცანები:

1. შესაფასებელია დასაქმებული პერსონალის პროფესიული და ინტელექტუალური დონე. მოსამზადებელია შესაბამისი რეკომენდაციები და გადაწყვეტილებები.

2. საქართველოს მთავრობასთან ერთად ჩამოსაყალიბებელია სახელმწიფო ბიუჯეტიდან მგზავრთა გადაყვანის თანდათანობითი – ეტაპობრივი დაფინანსების ხელშეწყობის სისტემა.

3. სახელმწიფოებრივი ინტერესების გათვალისწინებით, მგზავრთა გადაყვანა განშტოებებზე, შესაძლებელია განხორციელდეს თრეინბასებით (რკინიგზის კუთვნილი ავტობუსებით). აუცილებელია ჩამოყალიბდეს საავტომობილო ტრანსპორტიდან მგზავრთა მოზიდვის სტრატეგია.

4. უახლოესი 3 წლის განმავლობაში მიზანშეწონილია მოხდეს ადგილობრივი დამის მატარებლების თანდათანობითი ჩანაცვლება, მაღალკომფორტული, დღის ჩქაროსნული “ვიკ მატარებლებით”.

5. დანქარედეს შემოიყვანა კერძო ოპერატორებისა, რომლებსაც დაევალოთ:

- ვაგონების ეკიპირება და რემონტი;
- ბილეთების გაყიდვის ორგანიზაცია;
- სხვა კომერციული საქმიანობა.

ამ შემთხვევაში მგზავრთა გადაყვანის ბიზნეს-ერთეულის ფუნქციაში დარჩება:

- მატარებლების ტექნიკური მომსახურება და მათი მოძრაობის გრაფიკის შედგენა;

- სატარიფო პოლიტიკის და მომსახურების დონის კრიტერიუმების განსაზღვრა;

- შემოსავლების აღრიცხვა;

- მომსახურების კონტროლი.

6. აუცილებელია ახალი მოძრავი შემადგენლობის შექმნის გრძელვადიანი პოლიტიკის ჩამოყალიბება. განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია მგზავრთა საერთაშორისო და ტურისტული გადაყვანის განვითარება.

7. საჭიროა უფრო მრავალფეროვანი გახდეს მგზავრთა მომსახურების სახეობები, გაუმჯობესდეს სერვისული მომსახურების ხარისხი, როგორც შემოსავლების მნიშვნელოვანი წყარო. ამ მხრივ გასათვალისწინებელია:

- სასტუმროს ტიპის სერვისის უზრუნველყოფა;

- მგზავრთა კვების უზრუნველყოფა;

- საცნობარო, საინფორმაციო და საკომუნიკაციო მომსახურება (რადიო, ტელევიზორი, პრესა, ტელეფონი, ფაქსი, ინტერნეტი);

- ვაგზლების თავისუფალი ტერიტორიის სავაჭრო ან სერვისულ ცენტრებად გადაქცევა და სხვა.

8 მოსაწესრიგებელია მომსახურე პერსონალის ანაზღაურების საკითხი.

9 სრულყოფას მოითხოვს ბილეთების რეალიზაციის საქმიანობაც. კერძოდ:

- ბილეთების დაჯავშნა ან შექმნა ტელეფონით, ინტერნეტით;

- დამატებითი საღაროების გახსნა ქალაქის უბნებში;
- საკურიერო მომსახურება;
- ბილეთების გაყიდვის კომპიუტერული ქსელის შექმნა;

10. აუცილებელია შემუშავდეს ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვების განვითარების პროგრამა.

11. სრულყოფას მოითხოვს სადგურებისა და ვაგზლების ტერიტორიების იჯარით გაცემის პოლიტიკა.

მგზავრთა გადაყვანის სფეროში ჯვარედინი დაფინანსების შემცირების პროგრამისა და ახალი მენეჯმენტის განხორციელებით, შესაძლებელია შემოსავლებისა და ხარჯებს შორის უარყოფითი ბალანსის ეტაპობრივი შემცირება და ამასთან მგზავრთა მომსახურების ხარისხის ამაღლება, რაც საბოლოო ჯამში მნიშვნელოვან გაელენას მოახდენს ქვეყნის მოსახლეობის კეთილდღეობის გაუმჯობესებაზე.

საქართველოს სამგზავრო კომპლექსის მიმდინარე ანალიზმა გამოავლინა რიგი პრობლემები, რაც გამოიხატება ძირითადი ფონდების ცვეთის მაღალი ხარისხში შემდგომი ზრდის ტენდენციით.

დანაკარგების ძირითადი ნაწილი იფარება სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული მოგებით რაც, მსოფლიო გამოცდილების მიხედვით, არაეფექტურია.

სატვირთო გადაზიდვების სფეროში საავტომობილო და სხვა სარკინიგზო გადაზიდვების მხრიდან (რომელთა რიცხვის ზრდაც შეესაბამება სარკინიგზო ტრანსპორტზე ჩატარებული რეფორმების მიზანს) მზარდი კონკურენციის პირობებში, სატვირთო კომპლექსი ვერ შეძლებს:

- შემოსავლების აუცილებელი რაოდენობის გენერირებას სამგზავრო დანაკარგების დაფარვის მიზნით

- მოგების აუცილებელი მოცულობის გენერირებას სამგზავრო კომპლექსის საინვესტიციო მოთხოვნების ერთდროული და-

ფინანსებისთვის, აგრეთვე სატვირთო გადაზიდვებისა და სარკინიგზო ტრანსპორტის ინფრასტრუქტურის განვითარებისთვის.

საბაზრო ეკონომიკაში აღნიშნული პრობლემების გადაჭრის საყოველთაოდ აღიარებულ გზად მინიჭებულ იქნა სამგზავრო კომპლექსის აქტივების გადაცემა სპეციალიზირებული კომპანიებისთვის, რათა უზრუნველყოფილ იქნას სამგზავრო გადაზიდვების ფინანსური შედეგების გამჭვირვალობა, აგრეთვე, სამგზავრო გადაზიდვების პირდაპირი საბიუჯეტო დაფინანსება.

ამჟამად, საქართველოში მიმდინარეობს ზემოაღნიშნულ მიდგომასე დაფუძნებული სამგზავრო კომპლექსის რეფორმა. გასულ წლებში მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება, რომ მგზავრთა გადაყვანის სამსახურისა და ფილიალების: “სადგური თბილისი სამგზავრო” “ვაგზალი თბილისი საკენაძო” და “თბილისის სავაგონო უბნის” ბაზაზე შექმნილიყო მგზავრთა გადაყვანის ფილიალი. ამ ფილიალის ჩამოყალიბებით ნავარაუდევია გაუმჯობესდეს დარგის მენეჯმენტი, მგზავრთა მომსახურების ხარისხი, პერმანენტულად გაიზარდოს მგზავრთნაკადი და სარკინიგზო გადაყვანის კონკურენტუნარიანობა. სტრუქტურული რეფორმები უნდა ჩატარდეს შემდეგი მიმართულებით:

- შეიქმნას სათანადო პირობები მგზავრების მომსახურების ხარისხის ასამაღლებლად;
- სარკინიგზო ტრანსპორტის ჯვარედინი სუფსიდირების შეწყვეტით;
- სარკინიგზო ტრანსპორტზე მგზავრთბრუნვის ზრდით.

მგზავრთა გადაყვანის სფეროში მნიშვნელოვან მიმართულებად უნდა მივიჩნიოთ ადგილების დარეზერვების სისტემათა შემდგომი განვითარება. დღეისათვის ასეთი სისტემები არსებობს ბევრ განვითარებულ ქვეყანაში, რომლებიც დღე-ღამეში გადაამუშავენ ბუნ მრავალ ათასობით შეკვეთას, დაარეზერვებენ ადგილებს დიდი

რაოდენობით სამგზავრო მატარებლებზე გამგზავრებამდე 2–3 თვით ადრე და ავტომატურადაც გასცემენ კიდევაც სამგზავრო ბილეთებს.

თანამედროვე ეტაპზე სრულყოფილი ხდება სამგზავრო მიმოსვლის სტრუქტურაც, სამგზავრო მატარებელთა მოძრაობის გრაფიკი, რაც კიდევ უფრო გაზრდის სამგზავრო გადაყვანის ხარისხს.

ყოველივე აღნიშნული მოითხოვს სასადაგურო–საეაგზლო კომპლექსების როლისა და ფუნქციების ძირეულ ცვლილებებს, მათი რეკონსტრუქციის აუცილებლობას. მთავარი კურსი უნდა იქნას აღებული მოძრავი შემადგენლობის გამოყენების გაუმჯობესებასა და სამგზავრო ვაგონებში ადგილების სრულად და ეფექტურად გამოყენებაზე, მატარებელთა კატეგორიების სრულყოფასა და კლასიფიკაციის რეგულირებაზე, მატარებელთა მოძრაობის გრაფიკის სრულყოფაზე, სხვადასხვა შემადგენლობიან მატარებელთა ფორმირებასა და მათი მუშაობის მანძილების რაციონალურ შერჩევაზე და ა.შ. უნდა მოხდეს კვლავაც მგზავრთა მასობრივი მოზიდვა რკინიგზით სარგებლობისათვის, რისთვისაც უნდა ამაღლდეს მგზავრობისა და მომსახურების კომფორტულობა, მტკიცედ უნდა იქნეს დაცული მოძრაობის გრაფიკი და უსაფრთხოება, ამაღლდეს მოძრაობის სიჩქარე, გაფართოვდეს საფირმო სამგზავრო მატარებელთა შემოღება, გამოყენებულ იქნას სხვადასხვა შესაძლო დოტაციები და სხე.

აუტსორსინგი საზღვაოპროექტებში, როგორც  
სამზღვაო გადაწყვეტილების განვითარების  
მნიშვნელოვანი ნაწილი

თანამედროვე პირობებში, პრაქტიკაში ბაზარზე სამეურნეო სუბიექტების პოზიციების თანაფარდობა სისტემატიურად იცვლება. კომპანიები, რომლებიც წარმოების პროცესის და პროდუქციის მომსახურების გასაღების სრულყოფაზე არ ზრუნავენ, უარს ამბობენ მართვის პრინციპების შეცვლაზე, კონკურენტებთან შედარებით მეტად ექვემდებარებიან მოპოვებული პოზიციების დაკარგვის რისკს. ეფექტური სამეურნეო საქმიანობის უზრუნველყოფის და კონკურენტული უპირატესობის შენარჩუნების ერთი მეთოდია კოოპერაციის გამოყენება, უარის თქმა არაპროფილურ ფუნქციებზე და მათ შესრულებაზე მომსახურების შექმნა მოსაზღვრე ორგანიზაციებისგან ანუ აუტსორსინგის<sup>11</sup> გამოყენება.

სამგზავრო მეურნეობა წარმოადგენს მრავალფუნქციურ კომპლექსს, რომელიც ასრულებს სხვადასხვა სახის ამოცანებს, დაწყებული სამგზავრო ვაგონების შეკეთებით, დამთავრებული მატარებლებსა და სადგურებზე მგზავრების მომსახურებით.

აუტსორსინგული კომპანიების მომსახურების სფეროში შესაძლებელია შევიდეს სამგზავრო ვაგონების მომსახურება გადაადგილების მიმართულებით, ეს არის თეთრეულის რეცხვა, ვაგონების ეკიპირება, ვაგონების შიდა და გარე რეცხვა-დასუფთავება, ობიექტების დაცვა.

პროცესების აუტსორსინგზე გაყვანა-არგაყვანის ძირითადი კრიტერიუმებია დანახარჯების შემცირება (აუტსორსერი კომპანი-

<sup>11</sup> აუტსორსინგი ეს არის კომპანიის ფილიალების საქმიანობის ოპტიმიზაციის საშუალება ძირითად საქმიანობაზე ძალისხმევის კონცენტრაციის ხარჯზე და არაპროფილური დამხმარე ფუნქციების გადაცემა შიდა სპეციალიზირებული ორგანიზაციებისთვის (აუტსორსერებისთვის) ხელშეკრულების საფუძველზე. შესაბამისად, წარმოების არაპროფილური დამხმარე ფუნქციებით დაკავებული პერსონალის შემცირებით.



ის მუშაობის ეფექტურობის ხარჯზე) და შემოთავაზებული მომსახურების ხარისხის ამღლება. ძირითადი პირობა, რომელიც დაცული უნდა იქნას მოსაზღვრე ორგანიზაციების მოზიდვის დროს, არის კონკურსის ჩატარება.

უპირატესობად, რომელსაც საქართველოს რკინიგზა არაპროფილური ფუნქციების მოსაზღვრე ორგანიზაციებზე გადაცემისას მიიღებს, შეიძლება ჩაითვალოს შემდეგი:

- საკუთარი რესურსების ფოკუსირება საქმიანობის ძირითად სახეებზე. ფუნქციები, რომლებიც უზრუნველყოფენ ბიზნესს, დელეგირდებიან მოსაზღვრე კომპანიებზე, რომლებიც გვთავაზობენ აუტსორსინგულ მომსახურებას კონკრეტულ სფეროში. ანალოგიურად, აუტსორსინგის გამოყენების დროს შესაძლოა მანამდე მეორეხარისხოვან მიმართულებებზე დაკავებული რესურსების გადანაწილება.

- აუტსორსერისთვის გადაცემული ფუნქციების თვითღირებულების შემცირება. ეს შესაძლოა მოხდეს აუტსორსერი ფირმის ვიწრო სპეციალიზაციის ხარჯზე, რომელიც ერთის მხრივ, შეამცირებს თვითღირებულებას ცოდნისა და შესაძლებლობების ბითუმად გაყიდვის ხარჯზე, მეორეს მხრივ, კონკურენციის გამო უზრუნველყოფს ფუნქციის ხარისხს იმავე ფასით.

- უახლესი ტექნოლოგიების ხელმისაწვდომობა. აუტსორსერ ფირმას თავისი მომსახურების ბითუმად გაყიდვის ეფექტის წყალობით აქვს უფრო მეტი სტიმული და შესაძლებლობა მუშაობის ახალი ტექნოლოგიების ათვისებისა და შესყიდვისთვის, რაც ცალკეული დაწესებულებისთვის შესაძლოა არარენტაბელური იყოს.

- საიმედოობა. აუტსორსინგი ითვალისწინებს აუტსორსერი ფირმის მიერ კლიენტის ერთი ტიპის მრავალრიცხოვანი

ამოცანის შესრულებას, რაც უზრუნველყოფს პრაქტიკული გამოცდილების დაგროვებას.

- კონკრეტული ფუნქციის შესრულებაზე პასუხისმგებლობის გადაცემა. ეს არის რისკის დივერსიფიკაციის სტრატეგია კომპანიასა და აუტსორსერს შორის.

- საქართველოს რკინიგზის ინფრასტრუქტურაში ინვესტიციების მიმართვის თავისუფლება. აუტსორსინგი ამცირებს ინვესტიციის აუცილებლობას მეორეხარისხოვანი ფუნქციების მხარდასაჭერად და იმ საქმიანობის განვითარებაში, რომელიც არ უზრუნველყოფს კომპანიის მოგების ძირითად ნაწილს.

მიუხედავად უამრავი უპირატესობისა, რომელიც შეიძლება წარმოიქმნას საქართველოს რკინიგზაში აუტსორსინგის გამოყენებით, არსებობს გარკვეული რისკი, რომელიც ამცირებს მოსაზღვრე ორგანიზაციებისთვის მომსახურებისა და სამუშაოების გადაცემის ეფექტს. ასეთი რისკის რიცხვს მიეკუთვნება:

- საექსპლუატაციო დანახარჯების გაზრდა;
- შრომისუნარიანობის შემცირება საქმიანობის ძირითად მიმართულებებში;
- კომპანია—შემსრულებელზე კონტროლის დაკარგვა;
- კონფიდენციალური ინფორმაციის გაჟონვა;
- მყიდველის მიერ კონტრაქტის შეწყვეტის შემთხვევაში, სხვა კომპანიის მომსახურების მიღების მიზნით, ღირებულებების არასწორი განსაზღვრა;
- სამართლებრივი რისკი.

გადაწყვეტილების მიღების პროცესი აუტსორსინგის ფუნქციების გადაცემაზე შედგება რამდენიმე ეტაპისგან: ეს არის შპს „საქართველოს რკინიგზის“ „მგზავრთა გადაყვანა“-ს ფილიალის საკუთარი შესაძლებლობების ანალიზი, პოტენციური აუტსორსერი ფირმების შესაძლებლობების ანალიზი, გადაწყვეტილების მო-

მზადება, რისკის შეფასება და ანალიზი, გადაწყვეტილების მიღება აუტსორსინგის გამოყენების შესახებ.

პირველ ეტაპზე უნდა მოხდეს იმ სამუშაოებისა და მომსახურების ღირებულების სტრუქტურის ანალიზი, რომელთა გადაცემაც გათვალისწინებულია აუტსორსინგზე. იმ შემთხვევაში, თუ ამ ეტაპზე მოხერხდება დანახარჯების შემცირება და სამუშაოებისა და მომსახურების კონკურენტუნარიანობის უზრუნველყოფა, მაშინ მათი აუტსორსინგზე გადაცემა არ არის აუცილებელი, ეინაიდან აუტსორსინგი უკავშირდება გარკვეულ რისკს.

შემდეგ ეტაპზე უნდა მოხდეს ბაზარზე არსებული სიტუაციის ანალიზი. ასევე აუტსორსინგის კომპანიის შესაძლებლობების, ფასების დინამიკის კვლევა იმ სამუშაოსა და მომსახურებაზე, რომელთა გადაცემა გათვალისწინებულია მოსაზღვრე ორგანიზაციებისთვის.

შემდგომში ანალიზი უნდა გაუკეთდეს საქართველოს რკინიგზის ფილიალების შიდა შესაძლებლობებისა და გარემო პირობების შედარებას, უნდა განხორციელდეს ფინანსური მოდელის ჩამოყალიბება. მოცემულ ეტაპზე სრულდება ინფორმაციის დაგროვებისა და გადამუშავების პროცესი, რაც აუცილებელია აუტსორსინგის ეფექტურობის შეფასებისთვის (მათ შორის ფულადი გამოსახულება) და შემსრულებელი კომპანიის შესარჩევად. მომდევნო ეტაპზე სპეციალური მეთოდით ხდება გარკვეული სამუშაოებისა და მომსახურების მოსაზღვრე ორგანიზაციებისთვის გადაცემისას ეკონომიკური ეფექტურობის შეფასება—გათვალისწინებით ყველა იმ რისკისა, რომელიც წარმოიქმნება აუტსორსინგის გამოყენების შემთხვევაში.

ბოლო ეტაპზე შპს „საქართველოს რკინიგზის“ ხელმძღვანელობამ, აუტსორსინგის გამოყენების ეკონომიკური ეფექტურობის გაანგარიშების, უპირატესობისა და მოსალოდნელი რისკის ურთიერთშედარების საფუძველზე, უნდა მიიღოს გადაწყვეტილება გარკვეული ფუნქციების აუტსორსინგზე გადაცემის შესახებ.

ჩატარებული ანალიზის შემდეგ შესაძლებელია გამოიყოს აუტსორსინგზე გადაცემული ძირითადი სამუშაოები:

- მატარებლებისა და ვაგონების მგზავრების მომსახურება;
- ტერიტორიების დასუფთავება და დალაგება;
- მოძრავი შემადგენლობის დასუფთავება-დალაგება;
- ხაზის მიმდინარე შენახვა;
- ინფრასტრუქტურის ობიექტებისა და მოძრავი შემადგენლობისა დაცვა;
- სამგზავრო ბილეთების გაყიდვა.

აღსანიშნავია, რომ არსებობს მთელი რიგი სამუშაოებისა, რომლებიც აუცილებელია საქართველოს რკინიგზის მუშაობის სპეციფიკიდან გამომდინარე და რომლებიც ამჟამად ან არ სრულდება ან სრულდება მცირე მოცულობით, რადგან მოითხოვს მნიშვნელოვან ინვესტიციებს. ამასთან დაკავშირებით განხილულ უნდა იქნეს ამ სამუშაოების აუტსორსინგზე გადაცემის მიზანშეწონილობა.

**საქართველოს რკინიგზის გვერდითი შტოების  
სისტემის სტრუქტურული ბარდაძენა სამგზავრო  
მეურნეობის განვითარების აერსაქტივების  
ბათვალისწინებით**

საქართველოს რკინიგზის ეფექტიანობის გაუმჯობესების მიზნით აუცილებელია მისი ყველა რგოლის გამართული და შეუფერხებელი ფუნქციონირება. ამ თვალსაზრისით მეტად მტკივნეული პრობლემაა საქართველოს რკინიგზის გვერდითი შტოების ექსპლუატაციისა და, ზოგადად, მისი მიზანშეწონილობის საკითხი. ერთი მხრივ, ქვეყნის ეკონომიკური განვითარებისა და სოციალური სტაბილურობის უზრუნველყოფის თვალსაზრისით საქართველოს რკინიგზის გვერდითი შტოები, როგორც საერთოდ საკომუნიკაციო საშუალებები (სარკინიგზო და სააერომობილო გზები) ერთ-ერთ უმთავრეს როლს უნდა ასრულებდეს სახელმწიფოებრივი აღმშენებლობის საქმეში. მეორე მხრივ, საბაზრო ეკონომიკის პრინციპებისა და ჯანსაღი ეკონომიკური ფუნქციონირებისთვის სრულიად მიუღებელია ისეთი წამგებიანი სექტორის არსებობა, როგორცაა საქართველოს რკინიგზის სატვირთო და სამგზავრო გადაზიდვების გვერდითი შტოები.

დღეისთვის ქალაქგარე სამგზავრო გადაყვანები გეგმიურად წამგებიანია და მისი მხარდაჭერა ხდება ჯვარედინი სუბსიდირებით შპს “საქართველოს რკინიგზის” ფინანსური საქმიანობის ხარჯზე. მნიშვნელოვან წილად ეს დაკავშირებულია შემოსავლების დაკარგვასთან რეგულირებადი ტარიფებით და შეღავათების მქონე კატეგორიის მგზავრთა გადაყვანის გამო. თუ ეს დანაკარგები არ ანაზღაურდება ფედერალური ან რეგიონალური ბიუჯეტიდან, მაშინ შესაძლოა ფინანსური შედეგების გაუარესების პროგნოზირება, დანახარჯების შემოსავლებით ანაზღაურების დონის დაწევა, ქალაქგარე მეურნეობების მუშაობაში სისტემური დარღვევების წარმოქმნის რისკის ზრდა.

მთლიანობაში მეურნეობის განვითარების ვექტორი მიმართული უნდა იყოს მთავარი სტრატეგიული მიზნის მიღწევისკენ – ქალაქგარე გადაზიდვების ფორმირება დამოუკიდებელ, მომგებიან, აქტიურად განვითარებად და დინამიურ ბიზნესად. ასეთი ტრანსფორმაცია შესაძლებელია მხოლოდ ბიზნესის მართვის ლანდ-შაფტის კარდინალური ცვლილებების საფუძველზე, რომელიც ითვალისწინებს ნორმატიულ-სამართლებრივი ბაზის სრულყოფას და სახელმწიფო (სოციალური) შეკვეთის ნათელი და გამჭვირვალე სისტემის სრულმშტაბიან გაშვებას რუსეთის ფედერაციის სუბიექტების მხრიდან ქალაქგარეთ გადაზიდვებზე. ასეთი ცვლილებები შექმნიან პირობებს გადაზიდვებზე გადახადის უნარიანი მოთხოვნის დაკმაყოფილებისთვის და გადამზიდველებისთვის შემოსავლებში წარმოქმნილი დანაკარგების ანაზღაურებისთვის რეგიონალური სპეციფიკის გათვალისწინებით.

საქართველოს რკინიგზა შედგება 1 მთავარი (სატრანზიტო) მაგისტრალისა (გარდაბანი/სადახლო-ფოთი/ბათუმი) და 13 განშტოებისგან, რომლებზეც განლაგებულია 64 სადგური (სულ 144 სადგური). განშტოებათა საერთო საექსპლუატაციო სიგრძეა 771 კმ (საქართველოს რკინიგზის საერთო საექსპლუატაციო სიგრძის 49,6%).

დამოუკიდებლობის აღდგენის დღიდან, საქართველოს რკინიგზის განშტოებები მუშაობს მკვეთრად გამოხატული უარყოფითი ბალანსით. განშტოებების ექსპლუატაციასა და მოვლა-პატრონობაზე გაწეული დანახარჯები სხვადასხვა პერიოდში, 2-15-ჯერ აღემატებოდა განშტოებათა კომერციული საქმიანობიდან მიღებულ შემოსავალს. ამასთან, მუდმივი დანახარჯები სხვადასხვა განშტოებებზე დაახლოებით 5-7-ჯერ აღემატება ცვლად ხარჯებს, რაც განშტოებათა საფინანსო მდგომარეობის უკიდურეს არაეფექტიანობაზე მიუთითებს.

სარკინიგზო გადაზიდვების მოქმედი წესების თანახმად, მოქმედი განშტოებები საჭიროებს გარკვეულ მიმდინარე შეკეთებას, ზოგიერთ შემთხვევაში, კაპიტალურ შეკეთებასაც. იმის გათვალისწინებით, რომ პრაქტიკულად ყველა განშტოება მეტად რთულ მთაგორიან ადგილებში მდებარეობს და მრავალრიცხოვან ხელოვნურ ნაგებობებს (638 ხიდი, 24 გვირაბი, 5 გალერეა, 1083 მილი) შეიცავს, მათი საექსპლოატაციო დონეზე შენახვა მნიშვნელოვან დანახარჯებს მოითხოვს.

საქართველოს ეკონომიკის გაჯანსაღების ამოცანა მთელი კატეგორიულობით მოითხოვს ასეთი წამგებიანი საწარმოების იმგვარად მოდერნიზებას, რათა ზარალის ოდენობა მინიმუმამდე იქნეს დაყვანილი. როგორც საქართველოს რკინიგზის მარკეტინგულმა გამოკვლევებმა და საზღვარგარეთის ქვეყნების გამოცდილების შესწავლამ აჩვენა, სავსებით შესაძლებელია საქართველოს რკინიგზის გვერდითი შტოებზე სამგზაერო და სატვირთო გადაზიდვების იმგვარი რესტრუქტურისაცია რათა მან, ერთი მხრივ, არამც თუ კვლავინდებურად შეასრულოს თავისი, ქვეყნისთვის უმნიშვნელოვანესი სოციალური დანიშნულება, არამედ, მკვეთრად გააუმჯობესოს მომსახურების ხარისხი, აამაღლოს სამგზაერო და სატვირთო გადაზიდვების ეფექტიანობა და ამით მნიშვნელოვნად გაზარდოს როგორც მგზაერნაკადები, ისე ტვირთბრუნვა, ხოლო, მეორე მხრივ, გაზარდოს გადაზიდვების შემოსაულები და მინიმუმამდე დაიყვანოს გადაზიდვების ზარალიანობა.

ასევე, მიზნობრივი მოდელის რეალიზაციის აუცილებელ პირობად უნდა ჩაითვალოს ყველა გადამზიდველის, მათ შორის კერძო კომპანიების, თანაბარუფლებიანი ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფა მოძრავი შემადგენლობის შეკეთების საწარმოო სიმძლავრეებზე და რეგიონალური და ფედერალური ბიუჯეტიდან სუბსიდირების საკმარისი მოცულობა.

ვინაიდან ქალაქგარე კავშირებზე სამგზავრო გადაზიდვების დარგში სტრატეგიული მიზანი მდგომარეობს საშუალო პერსპექტივაში არაწამგებიან საქმიანობაზე გადასვლაში, და ხანგრძლივ პერსპექტივაში – მსარდი გადახდისუნარიანი მოთხოვნის დაკმაყოფილების საფუძველზე რენტაბელობის საკმარისი დონის მქონე საქმიანობაზე გადასვლაში, პროგრამაში პირველიხარისხოვანი მნიშვნელობა ენიჭება სატარიფო პოლიტიკას. ქალაქგარე გადაზიდვებზე რეგულირებად და დერეგულირებად სეგმენტში გამოიყენება სატარიფო პოლიტიკისადმი დიფერენცირებული მიდგომა.

პირველ შემთხვევაში ტარიფის რეგულირება ხორციელდება სახელმწიფოს მიერ ტარიფის ზღვრული ნორმის დადგენით პრეისკურანტში. მეორე შემთხვევაში სატარიფო პოლიტიკა სრული მოცულობით განისაზღვრება კომპანიის მიერ. მან უნდა უზრუნველყოს სარკინიგზო ტრანსპორტით ქალაქგარე სამგზავრო გადაზიდვების კონკურენტუნარიანობა, მოთხოვნის სტიმულირება და ხანგრძლივი მომგებიანობა, ქალაქგარე კომპლექსის საინვესტიციო მიზიდველობის ზრდა. სატარიფო პოლიტიკა გახდება საფუძველი მოქნილი ფასწარმოქმნისა, რომელიც ითვალისწინებს რეგიონის თავისებურებებს, საბაზრო სეგმენტს და მიზნობრივ აუდიტორიას, მოთხოვნის დღე-ღამურ, კვირობრივ და სეზონურ ცვლილებებს, მომხმარებელთან ურთიერთობის ისტორიას, კონკურენტების ქცევას და ბაზრის სხვა ფაქტორებს.

მიუხედავად არსებული ვითარებისა, შპს „საქართველოს რკინიგზის“ ფარგლებში ფუნქციონირება უნდა გააგრძელოს, გვერდითმა შტომ იმის გათვალისწინებით, რომ არსებული ნაგებობები და ლიანდაგი მოითხოვს განახლებას, მართვის სისტემა რესტრუქტურინაციას. აქედან გამომდინარე, საზღვარგარეთის წამყვანი რკინიგზების მეცნიერ-თანამშრომელთა აზრის გათვალისწინებით, მიზანშეწონილია განხორციელდეს შემდეგი:



1. პირველ ეტაპზე სასურველია შეიქმნას პრინციპულად ახალი სტრუქტურული ერთეულები, მომსახურების საგზაო ღირებულებები – შპს-ს, სააკციო საზოგადოების ან შპს „საქართველოს რკინიგზის“ ფილიალის სახით (პირობითად სს „ხაშური-სურამის კომპანია“ და ა.შ). ახალ სტრუქტურულ ერთეულს უნდა ახასიათებდეს ეფექტიანი მენეჯმენტით გათვალისწინებული ნიშან-თვისებები.

2. მეორე ეტაპზე მიზანშეწონილია შეიქმნას ქალაქგარე კომპლექსის მართვის კორპორატიული ცენტრი – შპს “საქართველოს რკინიგზის” სტრუქტურული ქვედანაყოფი. იგი წარმოადგენს ქალაქგარე სამგზავრო გადაზიდვებზე, როგორც საქმიანობის დამოუკიდებელ სახეზე, პასუხისმგებელ ცენტრს, რომელიც უზრუნველყოფს მთლიანი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზის მომზადებას, მონაწილეობას მიიღებს ახალი ქალაქგარე სამგზავრო კომპანიების ჩამოყალიბებაში და განახორციელებს კომპანიის შეიღობილი დამოუკიდებელი საზოგადოების ფუნქციურ-კორპორატიულ მართვას. ქალაქგარე კომპლექსის მართვის კორპორატიული ცენტრის ძირითად ამოცანებს მიეკუთვნება:

- სამუშაოების ორგანიზება აუცილებელი სამართლებრივ-ნორმატიული ბაზის შემუშავებისთვის, რომელიც უზრუნველყოფს ქალაქგარე სამგზავრო გადაზიდვების, როგორც საქმიანობის ერთ-ერთი სახის არაწამგებიანობას.

- სამუშაოების ორგანიზება კომპანიის შეიღობილი დამოუკიდებელი საზოგადოების ბიზნეს-გეგმის შემუშავებისთვის.

- კომპანიის შეიღობილი დამოუკიდებელი საზოგადოებისა და მგზავროთა მომსახურების საგზაო ღირებულების საქმიანობის ყველა მიმართულების სტანდარტიზაცია და

რეგლამენტირება ქალაქგარე კავშირებზე მგზავრებთან მუშაობის საკითხებში.

- საქართველოს ხელისუფლების მუნიციპალურ ორგანოებთან, კომპანიის შეიღობილი დამოუკიდებელი საზოგადოების და საგზაო დირექციის სხვა რეგიონალურ კონტრაგენტებთან ურთიერთობის რეგლამენტის განსაზღვრა.

- კომპანიის შეიღობილი დამოუკიდებელი საზოგადოების და ქალაქგარე გადაზიდვებზე მგზავრთა მომსახურების საგზაო დირექციის ერთიანი მარკეტინგორიენტირებული სატარიფო პოლიტიკის წინადადების შემუშავება.

- ბაზრის ანალიზი და ბიზნესის არაპროფილური სახეების სპექტრის გაფართოვება.

3. ახალ სარკინიგზო კომპანიებს სასურველია მიენიჭოს საფინანსო დამოუკიდებლობა (სრული ან ნაწილობრივი, დამოუკიდებლობის დიდი წილით, რაც განისაზღვრება რესტრუქტურიზაციის პროცესში).

4. ახალ სარკინიგზო კომპანიებს მიზანშეწონილია მიენიჭოს ნაწილობრივი ადმინისტრაციული დამოუკიდებლობა, რომლის დროსაც სტრატეგიული გადაწყვეტილებები მიიღება შპს „საქართველოს რკინიგზის“ დირექტორთა საბჭოსთან შეთანხმებით; შიდა მენეჯმენტის, ოპერატიული და სხვადასხვა მიმდინარე სამეურნეო და საფინანსო-ეკონომიკური საკითხები უნდა გადაწყდეს დამოუკიდებლად.

5. ახალი სარკინიგზო კომპანიებმა საბაზრო ურთიერთობა უნდა დაამყაროს შპს „საქართველოს რკინიგზის“ სამსახურებთან (სალოკომოტივო, სავაგონო, სალიანდაგო, ინფრასტრუქტურა, სარემონტო, ელექტრომომარაგება, კავშირგაბმულობა და სხვ.).

6. ახალ სარკინიგზო კომპანიებმა მენეჯმენტის გაუმჯობესების მიზნით უნდა განხორციელონ რიგი ორგანიზაციულ-ტექნიკური ღონისძიებებისა, მათ შორის:

- არსებული ძირითადი ფონდების და მომსახურე პერსონალის ოპტიმიზაცია;

- ინფრასტრუქტურის საექსპლუატაციო და მოვლა-შენახვის ნორმატივების ოპტიმიზაცია;

- საექსპლუატაციო მუშაობის მომსახურების სისტემის ოპტიმიზაცია (ნაკლებად დატვირთული ან/და უმოქმედო უბნების გაუქმება, სავალდებულო უბნების თბომავლებით მომსახურება, ექსპლუატაცია მხოლოდ დღის რეჟიმში და სხვ.).

- სამგზავრო გადაზიდვებისთვის სპეციალური დანიშნულების საავტომობილო ტრანსპორტის (TRAINBUS-ების) ან სარელსო ავტობუსების (RAILBUS-ების) გამოყენება.

საქართველოს რკინიგზის განშტოებებზე დღეისათვის არსებული ვითარება:<sup>14</sup>

ნატანები – ოზურგეთის უბანი. უბნის სადგურებში წარმოებს როგორც სამგზავრო, ასევე სატვირთო საქმიანობა. 2002 წლის აღწერით, ოზურგეთის რაიონის მოსახლეობა შეადგენს 51232 სულს. თბილისი-ნატანები-ოზურგეთის მიმართულებით წლიურად საშუალოდ მგზავრობს 14-15 ათასი კაცი, ხოლო საავტომობილო ტრანსპორტით – 50-60 ათასი. საავტომობილო ტრანსპორტი თბილისის მიმართულებით მოძრაობს სამტრედიის გავლით. თბილისის მგზავრები უპირატესობას ანიჭებენ სარკინიგზო ტრანსპორტს, მიუხედავად მგზავრობის ხანგრძლივობისა. ოზურგეთიდან ნატანებამდე საავტომობილო გზა სოფელ მერიამ-

<sup>14</sup> თ.გორშკოვი, გ.ბადათურია. საქართველოს რკინიგზის სტრატეგიული კვლევა, დაგეგმვა და მართვა. პროექტი - შპს „საქართველოს რკინიგზის“ განშტოებების საჭიროების კვლევა სატვირთო და სამგზავრო გადაზიდვებისთვის. თბილისი, 2006 წ.

დე ნორმალურ მდგომარეობაშია, ხოლო მერიდიან – ნატანებამდე გზა თითქმის მთლიანად დაზიანებულია, ასევე საველალლო მდგომარეობაშია ოზურგეთი – სამტრედიის საავტომობილო მონაკვეთი. მგ'საერთა გადაყენა მი'სანშეწონილია განხორციეოდეს სარეულსო ავტობუსით (რეილბასით).

ტრეინბასის მარშრუტის საუკეთესო ვარიანტია ნატანები-ოზურგეთი-სამტრედია, რომელიც სავეარაუდოდ არაწამგებიანი იქნება, მაგრამ ტრეინბასების შესაძლო ფუნქციონირებას ხელს შეუშლის უხარისხო საავტომობილო გზები: ოზურგეთი – ნატანები (მერიის შემდეგ) და ოზურგეთი-სამტრედია.

კახეთის განშტოება. უბანზე სამგზავრო სარკინიგზო მატარებლები არ ფუნქციონირებს ამიტომ კონკურენციის გარეშე ავტოტრანსპორტი. ყოველდღიურად კახეთის რეგიონიდან თბილისისკენ და უკუმიმართულებით მოძრაობს დაახლოებით 600-650 ადამიანი, წელიწადში 220-240 ათასი.

მიუხედავად იმისა, რომ ცენტრალური ავტომაგისტრალები კარგ მდგომარეობაშია, მაინც სარკინიგზო ავტობუსების (ტრეინბასების) ამოქმედება ამ ეტაპზე მოითხოვს დაწვრილებით ეკონომიკურ გაანგარიშებას (ინვესტიცია ტრეინბასების მოძრაობის ორგანიზებისთვის, სათანადო საშემსრულებლო დისციპლინის უზრუნველყოფა, მგ'საერობის ღირებულება და სხვ.).

პირველ ეტაპზე მი'სანშეწონილია საფხულის სეზონში დაინიშნოს 2 საცდელი საავტომობილო-სარკინიგზო რეისი (ტრეინბასი).

ერთი მათგანი დაუკავშირდება საღამოს მატარებლების გრაფიკს (ძირითადად ბათუმის მატარებელს) და იმოქმედებს შემდეგი სელაგეზით: თელავი – გურჯაანი – თბილისის ვაგზალი; ბათუმის მატარებლის გასვლის მომენტისთვის და უკუმიმართულებით: თბილისის ვაგზალი – გურჯაანი – თელავი, ბათუ-

მის მატარებლის ჩამოსვლის მომენტისთვის. შესაბამისად თელავსა და გურჯაანში უნდა გაიხსნას სარკინიგზო სადგურები და სამგზავრო ბილეთები უნდა გაიყიდოს მთელი მარშრუტისთვის თელავი (გურჯაანი) – ბათუმი და ბათუმი – თელავი (გურჯაანი). ასევე, სარკინიგზო სადგურებში უნდა გაიყიდოს ბილეთები თელავი-გურჯაანის მიმართულებით.

მეორე რეისმა უნდა იმოქმედოს შებრუნებული გრაფიკით, რომელიც დაკავშირებული იქნება დღის მატარებლების მოძრაობის გრაფიკთან (თუმცა არა ხისტად) – დილით კახეთიდან თბილისისკენ, საღამოს თბილისიდან კახეთისკენ.

**გორი - ცხინვალის უბანი.** გორი-ცხინვალის უბანი სატვირთო და სამგზავრო გადაზიდვების თვალსაზრისით შედგება ორი, ერთმანეთისგან მკვეთრად განსხვავებული მონაკვეთისგან:

- გორი – გორი-სატვირთო – შინდისი (22 კმ. სრულდება სატვირთო გადაზიდვები და სამგზავრო გადაყვანა), ამასთან, სატვირთო მუშაობა სრულდება მხოლოდ სადგურ გორი-სატვირთოში, ხოლო სამგზავრო გადაყვანა გორი-შინდისი-გორის სელაგესით

- შინდისი – ცხინვალის (11 კმ. არ ფუნქციონირებს)

მთელს განშტოებაზე რკინიგზის ლიანდაგი ნორმალურ მდგომარეობაშია.

ამჟამად, აღწერის მიხედვით, განშტოების არეალის (ვარიანის, ნიქოზის, ტინისხიდის, შინდისის თემის საკრებულოები) მოსახლეობაა 17 156 ადამიანი, რაც სამგზავრო გადაზიდვების არაწამგებობისთვის არასახარბიელოა (არ არის გათვალსწინებული ცხინვალის რეგიონის მოსახლეობა). სამგზავრო გადაზიდვებისთვის მიზანშეწონილია სარელსო ავტობუსების გამოყენება.

**ქუთაისი I – ტყიბულის უბანი.** ამ რეგიონში არ არსებობს მრეწველობის განვითარების პერსპექტივა. ტყიბულში არ-

სებულ ქვანახშირის საბადოს არ აქვს სამრეწველო დანიშნულება. ტყიბულის ნახშირის საბადოს ბაზაზე თბოელექტროცენტრალის ამუშავების პროექტი აღარ განიხილება. ამდენად, მიზანშეწონილია უბნის მე-2 მონაკვეთის (ორპირი-ტყიბული) დემონტაჟი (ლიკვიდაცია).

უკიდურეს შემთხვევაში შესაძლოა განხილულ იქნეს უბნის კონსერვაცია თუ ტყიბულის ნახშირის საბადოების სამრეწველო დანიშნულებით გამოყენების მცირე ალბათობა მაინც არსებობს.

მონაკვეთის ლიკვიდაციით და მასალების რეალიზაციით მიღებული თანხა შესაძლოა მიმართული იქნას ქუთაისი-ორპირის მონაკვეთის განახლებისა და მენეჯმენტის მოდერნიზაციისთვის (მათ შორის პრივატიზაციის მსურველთა დაკრედიტებისთვის), აგრეთვე საავტომობილო (ტრეინბასების) მოძრაობის უზრუნველყოფისთვის.

ბოლო აღწერის მონაცემებით, ტყიბულის რაიონში მცხოვრები მოსახლეობის რაოდენობა შეადგენს 16 668 ადამიანს. დღეში საშუალოდ მგზავრობს 100-120 მგზავრი. ამდენად, სამგზავრო მატარებლის აღდგენა არ არის გამართლებული, ხოლო ტრეინბასის ფუნქციონირება მხოლოდ დოტაციებით იქნება შესაძლებელი.

ქუთაისი 2 – წყალტუბოს უბანი. ამ მონაკვეთზე სამგზავრო-სარკინიგზო გადაზიდვებს მატარებელი ვერ უძლებს მიკროავტობუსების კონკურენციას, ძირითადად ამ უკანასკნელის ოპერატიულობისა და მგზავრობის დროის სიმცირის გამო. გარდა ამისა, მიკროავტობუსები მოძრაობს ქუთაისის 3 სხვადასხვა ადგილიდან, რაც მგზავრებისთვის მეტად მოსახერხებელია.

ამრიგად ამ შემთხვევაში ტრეინბასებს (ან რეილბასებს) შესაძლებელია პქონდეთ დიდი პერსპექტივა. სამგზავრო ბაზარი დღეში შეადგენს საშუალოდ 1500 კაცს, რომლის დიდი ნაწილის მოზიდვა შეუძლია გახახორციელდეს ტრეინბასისა მოძრაობის

გრაფიკის მტკიცედ დაცვით, რეგულარობით, მგზავრობის ღირებულებით, კომფორტით.

ინგირი-ჯერის უბანი. ინგირი-ჯერის უბანი სატვირთო და სამგზავრო გადასიდვების თვალსაზრისით შედგება ორი, ერთმანეთისგან მკვეთრად განსხვავებული მონაკვეთისგან: ინგირი – სუგდიდი და სუგდიდი – ჯვარი. სარკინიზო ლიანდაგი სუგდიდიდან 7 კმ-ის შემდეგ ნაწილობრივ არ არსებობს. არსებული საავტომობილო გზები იძლევა იმის შესაძლებლობას, რომ სამგზავრო გადასიდვების უსრუნველსაყოფად დაინიშნოს ტრენინგ-ბასები. ტრენინგ-ბასების ფუნქციონირება გამართლებული იქნება იმ პირობით, თუ ისინი მოახერხებენ უკვე მოქმედ საავტომობილო ტრანსპორტთან კონკურენციის გაწევას. წინააღმდეგ შემთხვევაში, სარკინიგზო გადასიდვებით გამოწვეული ზარალი შეიცვლება ტრენინგ-ბასების ექსპლუატაციით გამოწვეული ზარალით. იმის გათვალისწინებით, რომ ამჟამად ინგირი-ჯერის მიმართულებით მგზავრობა ყოველდღიური რაოდენობა არ აღემატება 140-150 მგზავრს, ამდენად ტრენინგ-ბასების დანიშვნა ეკონომიკურად გაუმართლებელი იქნება. შესაძლებელი დაინიშნოს საცდელი რეისი, რომელიც მკაცრად დაუკავშირდება სუგდიდი-თბილისის მატარებელს. რკინიგზის აღდგენის შემთხვევაში შესაძლებელია რეილბასების ამოქმედება.

ხაშური – სურამის უბანი. უბნის სადგურში წარმოებს მხოლოდ სამგზავრო მუშაობა. ამ უბანზე სამგზავრო მატარებლის ფუნქციონირება რეგიონისთვის მეტად მნიშვნელოვანია, როგორც მგზავრობის დაბალი ღირებულების, ისე (უფრო მეტად) მატარებლის მოძრაობის საიმედოობისა და ოპტიმალური გრაფიკის გამო. გარდა ამისა, ზამთრის პერიოდში საავტომობილო ტრანსპორტის მოძრაობა რთულდება და ერთადერთ სატრანსპორტო საშუალებად სარკინიგზო ტრანსპორტი რჩება.

არსებულ ვითარებაში ტრენინგის დანიშვნა ვერ გამოიწვევს დიდ ეკონომიკურ ეფექტს და, ამდენად, სამგზავრო მატარებლის ტრენინგის ჩანაცვლება არ არის მიზანშეწონილი (მით უმეტეს, თუ იმოქმედებს სს „ხაშური-სურამის სარკინიგზო კომპანია“). უმჯობესია სამგზავრო მატარებლის ჩანაცვლება რეილბასით და შესაბამისად აღრიცხვიანობის მოწესრიგება.

**ხაშური – ვალეს უბანი.** უბნის სადგურებში წარმოებს, როგორც სამგზავრო, ასევე სატვირთო მუშაობა. მგზავრების 80%-ს წარმოადგენს ჯარისკაცები და ინდემწარმეები, რომელთაც თბილისში სარეალიზაციოდ გადააქვთ სოფლის მეურნეობის პროდუქცია. მგზავრების გამოკითხვიდან გამოიკვეთა, რომ მატარებლის მოძრაობის გრაფიკი და ღირებულება მათთვის სრულიად მისაღებია.

წლის მანძილზე სარკინიგზო ტრანსპორტით სარგებლობს 34-35 ათასი მგზავრი, საავტომობილო ტრანსპორტით 58 ათასი (დღეში სულ 250 – 300 მგზავრი), ამდენად, კომერციული თვალსაზრისით, ტრენინგის დანიშვნა არ იქნება წამგებიანი, მითუმეტეს, რომ საავტომობილო გზა ძირითადად კარგ მდგომარეობაშია.

გადასაწყვეტია ტრენინგის მარშრუტის საკითხიც. კომერციული თვალსაზრისით გამართლებული იქნება ტრენინგის არა თბილისამდე არამედ ხაშურამდე მოძრაობა (ვალე-ახალციხე-ხაშურის მარშრუტი), რომელიც მკაცრად დაკავშირებული იქნება თბილისიდან და თბილისისკენ მოძრავ რომელიმე სამგზავრო მატარებლის გრაფიკთან.

**ხესტაფონი – საჩხერეს უბანი.** თანამედროვე ეტაპზე უბანზე სამგზავრო მატარებლების არსებობა არანაირი მოსაზრებით არ არის გამართლებული. სამგზავრო მატარებელს დაკარგული აქვს დანიშნულება (მგზავრთა სწრაფი, დროული და კომფორტული გადაყვანა), როგორც მგზავრთა გადაყვანის შეწყობის, ისე საავტომობილო ტრანსპორტის ოპერატიული მუშაობის გამო.



ამჟამად ქუთაისი-ზესტაფონი-საჩხერის მიმართულებით მატარებლთა და მიკროავტობუსებით დღეში საშუალოდ მოძრაობს 150-180 კაცი. მთლიანად განშტოების მიზიდულობის არეალში ცხოვრობს 82,7 ათასი ადამიანი (საჩხერე-ჭიათურის რაიონები). ამდენად, ტრეინბასების რეგულარული რეისების დანიშვნა მოხსნის წამგებიანი სამგზავრო მატარებლების გაუქმებით გამოწვეულ შესაძლო დაძაბულობას. ამავე დროს, თვით ტრეინბასების ექსპლუატაცია არ იქნება წამგებიანი, მითუმეტეს თუ გავითვალისწინებთ უმოქმედო სამგზავრო სადგურების ექსპლუატაციის შეწყვეტით გამოწვეული ხარჯების ეკონომიას.

როგორც ჭიათურაში, ისე საჩხერეში იზრდება ტვირთბრუნვა, რაც რეგიონის ეკონომიკური განვითარების დადებით ტენდენციასე მიუთითებს. ეს უკანასკნელი თავის სასიკეთო გავლენას მოახდენს ტრეინბასებით განხორციელებული სამგზავრო სარკინიგზო გადაზიდვებზე.

მარაბდა-ახალქალაქის უბანი. უბნის სადგურებში წარმოებს, როგორც სამგზავრო, ასევე სატვირთო მუშაობა. დღევანდელ პირობებში უბანი უიმედოდ წამგებიანია. რეალური სამრეწველო-ეკონომიკური წყარო სარკინიგზო გადაზიდვების მომგებიანობის უზრუნველსაყოფად არ ჩანს. მიუხედავად ამისა მარაბდა-ახალქალაქის ინფრასტრუქტურის ოპტიმიზაციის საკითხი განხილული უნდა იქნას ყარსი-ახალქალაქის რკინიგზის მშენებლობის საკითხებთან ერთად.

მარნეული-კაზრეთის უბანი. უბანზე მოქმედებს მხოლოდ სატვირთო მუშაობა. არსებული ორივე სადგური მონაწილეობს სატვირთო მუშაობაში (ძირითადად – კაზრეთი). რეგიონში მგზავრთა გადაყვანისთვის შესაძლებელია გაამართლოს სარელსო ავტობუსმაც.

ბორჯომი-ბაკურიანის უბანი. უბნის სადგურებში წარმოებს მხოლოდ მგზავრთა გადაყვანასთან დაკავშირებული მუშაობა.

დღევანდელი მდგომარეობით, უბნის მუშაობა წამგებიანია.

შპს „საქართველოს რკინიგზა“, როგორც კომერციული საწარმო, არ უნდა იყოს დაინტერესებული უბნის შენარჩუნებით. მაგრამ, უბნის საკურორტო და ტრადიციული მნიშვნელობიდან გამომდინარე და ქვეყნის საზოგადოებრივი აზრის გათვალისწინებით, უბანი შეიძლება შენარჩუნებულ იქნას.

ბაკურიანის საკურორტო პოტენციალიდან გამომდინარე, შპს „საქართველოს რკინიგზის“ ხარჯების შემცირების მიზნით, სასურველია უბნის მენეჯმენტის გარდაქმნა ახალი სარკინიგზო კომპანიის – სააქციო საზოგადოების დაფუძნება, რომლის ძირითადი აქციონერები შპს „საქართველოს რკინიგზასთან“ ერთად იქნებიან ბაკურიანის საკურორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებით დაინტერესებული ინვესტორები.

უახლოეს წლებში საწარმოს არაწამგებიან საქმიანობაზე გადასვლის ეტაპობრივი დინამიკის უზრუნველყოფა უნდა მოხდეს შემდეგი მიმართულებით:

1. 2009 წელს სახელმწიფო ან რეგიონალური ბიუჯეტიდან ინფრასტრუქტურის შემოსაველებში წარმოქმნილი დანაკარგების 50%-იანი ანაზღაურების ხარჯზე.

2. 2010 წელს ინფრასტრუქტურის შემოსაველებში წარმოქმნილი დანაკარგების 100%-იანი ანაზღაურების ხარჯზე და რეგიონალური ბიუჯეტიდან სადგურის შემადგენელის ნაწილობრივი ანაზღაურების ხარჯზე – შესაბამისი საკანონმდებლო ბაზის მიღების შედეგად.

3. 2011 წელს რეგიონალური ბიუჯეტიდან მოტოვაგონური შემადგენელის ნაწილობრივი ანაზღაურების ხარჯზე.

4. 2012 წელს გათვალისწინებულ უნდა იქნას არაწამგებიან დონეზე გასვლა.

როგორც ცნობილია, უსაფრთხოება და მგზავრთა მომსახურების ხარისხი ბევრ ასპექტში განისაზღვრება ქალაქგარე სასაგდურე კომპლექსის მდგომარეობასა და განვითარების დონეზე. მთლიანობაში, ქალაქგარე სასადგურე კომპლექსის ობიექტების მდგომარეობა ხასიათდება მორალური და ფიზიკური დაძველების მაღალი ხარისხით, ინოვაციური ტექნოლოგიების გამოყენების დაბალი დონით, რაც იწვევს გაუმართლებელად მაღალ საექსპლუატაციო დანახარჯებს. ერთის მხრივ, ასეთი მდგომარეობა არ იძლევა უსაფრთხოების საჭირო დონის უზრუნველყოფას და მომხმარებლის ხარისხიანი მომსახურებისადმი მოთხოვნის დაკმაყოფილების საშუალებას. მეორეს მხრივ, შექმნილი სიტუაცია არ იძლევა სასადგურე კომპლექსის, როგორც მაღალი საინვესტიციო მიზიდველობის მქონე ქალაქგარე კომპლექსის სეგმენტის, განვითარებისა და რეალიზაციის საშუალებას.

ბოლო დროს ჩატარებული სასადგურე მეურნეობების ობიექტების მშენებლობის, რეკონსტრუქციის და კაპიტალური რემონტის მიუხედავად გაჩერების პუნქტებისა და მასზე განლაგებული სამგზავრო კეთილმოწყობილობების მდგომარეობა უმეტეს შემთხვევაში არ შეესაბამება ნორმატიულ მანქანებებს და მგზავრების მიერ მომსახურების ხარისხისადმი თანამედროვე მოთხოვნებს. ხშირად ობიექტების პროექტირებისას არასაკმარისი ფინანსების გამო ადგილი აქვს დადგენილი ნორმებიდან გადახვევას, რაც იწვევს მგზავრთა სამართლიან უკმაყოფილებას.

გაჩერების პუნქტებზე რიგ შემთხვევაში არ არის მგზავრთა უსაფრთხოებისა და კომფორტისთვის საჭირო შენობები, საინჟინრო მოწყობილობები და კომუნიკაციები, ტექნიკური საშუალებები და ტექნოლოგიური მოწყობილობები (ჩასხდომის პლატფორმები, საბილეთო საღაროები, პავილიონები, ტუალეტები, გვირაბები, ხიდები, საცაღაფუხო ბილიკები, კაეშირის საშუალებები და საინფორმაციო-საცნობარო ბიუროები, მცირე არქიტექტურული ფორმები, ნაგვის

უტილიზაციის საშუალებები და სხვა). გაჩერების პუნქტების მიმდებარე ტერიტორია არ არის კეთილმოწყობილი.

ქალაქგარე კავშირებზე არ არსებობს მგზავრთა კატეგორიულად დაყოფის სისტემა. ნათელია, რომ მის გარეშე შეუძლებელია ისეთი აქტუალური საკითხების გადაჭრა, როგორცაა ტექნიკური მომსახურების ობიექტური ნორმატივების შემუშავება, მგზავრთა კეთილმოწყობილობის შეკეთება, ფინანსირების რეგითობისა და მოცულობის განსაზღვრა, რომელიც უზრუნველყოფს ქალაქგარე სასადგურე კომპლექსის ინფრასტრუქტურის ობიექტების საჭირო მდგომარეობის შენარჩუნებას, მომსახურე პერსონალის შტატის დასაბუთება.

სარკინიგზო ტრანსპორტით ქალაქგარე გადაზიდვებზე კიდევ ერთი აქტუალური ამოცანაა ინფრასტრუქტურის ქსელში არსებული დამაბრკოლებელი ფაქტორების აღმოფხვრა და სამგზავრო სადგურების განვითარება. ასეთ წინააღმდეგობრივ ფაქტორებად პირველ რიგში ჩაითვლება შემდეგი:<sup>15</sup>

- მთავარი გზების სპეციალიზაციის არქონა სამგზავრო, ქალაქგარე და სატვირთო მოძრაობის ორგანიზაციისთვის

- რკინიგზის მონაკვეთებისა და კვანძების არასაკმარისი გამტარუნარიანობა (სატვირთო მოძრაობის მნიშვნელოვანი მოცულობა, ერთგზიანი მონაკვეთები, ქალაქგარე მოძრაობის ინტენსივობა)

- სამგზავრო სადგურების არასაკმარისი სიმძლავრე (საბაქანო გზების არასაკმარისი რაოდენობა). რიგ სადგურებზე სამგზავრო ბაქნების არასაკმარისი სიგრძე. სადგურის საგზაო განვითარების არასრულყოფილი სქემა. მოქიშპე მარშრუტების დიდი რაოდენობა, განსაკუთრებით პიკის საათებში.

- მსხვილ კვანძებზე ქალაქგარე შემადგენლობების დაყოვნების ხაზების არასაკმარისი რაოდენობა, რაც იწვევს მოძრავი

<sup>15</sup> журнал „железнодорожный транспорт“. стр 15. №6, 2008г.

შემადგენლობის დამატებით გარბენს და ქსელების ექსპლუატაციის მუშაობაში სირთულეებს.

- სხვადასხვა მონაკვეთებზე მატარებლების მოძრაობის სისწრაფეზე მოქმედი შეზღუდვების არსებობა, რაც იწვევს სამგზავრო მატარებლების ტექნიკური სისწრაფის დაქვეითებას.

ქალაქგარე გადასიდეების განვითარების დამაბრკოლებელი შეზღუდვები შეიმჩნევა ძირითადად მსხვილ კვანძებზე და მასთან მისასვლელ გზებზე.

ქალაქგარე კავშირებზე სამგზავრო გადასიდეების განსახორციელებლად სადგურის ინფრასტრუქტურის განვითარება დაყვანილია მთავარი სამგზავრო სადგურების დამატებითი სამგზავრო გზებისა და ჩიხების მშენებლობამდე, რომლებიც განიცდიან საგზაო განვითარების დეფიციტს.

როგორც ცნობილია, ხშირად ყველაზე კარგ პროგრამებსაც კი არ მოაქვს მოსალოდნელი ეფექტი მათი შესრულების ორგანიზაციისა და მართვის არასრულფასოვნების გამო. ამიტომ ქალაქგარე სამგზავრო გადასიდეების განვითარების პროგრამის ეფექტური რეალიზაციისთვის მნიშვნელოვანია ორი მომენტი. პირველი - პროგრამის რეალიზაცია დაფუძნებული უნდა იყოს უკვე არსებული კორპორაციული საინვესტიციო პროგრამების ფორმირებისა და რეალიზაციის პროცესებზე. მეორე - პროგრამის ეფექტური რეალიზაცია ითხოვს მართვის თანამედროვე მეთოდების კომპლექსურ გამოყენებას.

ფინანსური მენეჯმენტის, ხარისხის მენეჯმენტისა და რისკების მენეჯმენტის სფეროებში მართვა დაფუძნებული იქნება შესაბამისი კორპორაციული ფუნქციონალური სტრატეგიის მდგომარეობაზე. სტრატეგიული მართვა მთლიანობაში დაფუძნებული იქნება მანეჯნებლების ბალანსირებული სისტემის მეთოდოლოგიის ძირითად დებულებებზე. პროგრამის ეფექტური რეალიზაციისთვის გადაიწყვეტი მნიშვნელობა აქვს პერსონალურ პასუხისმგებლობას და მისაღწევი სტრატეგიული მიზნების ობიექტურ შეფასებას.

## კომერციული საქმიანობის ორბანიზაცია რკინიგზის ვაგზლებზე

რკინიგზის ვაგზლები წარმოადგენენ სასიცოცხლო სიერცეს, სადაც ხდება კონცენტრირება არა მარტო იმ მილიონობით მგზავრისა, რომლებიც ასრულებენ რეგულარულ რეისებს, რისთვისაც ხშირადაც უხდებათ რკინიგზის ვაგზლებზე ყოფნა, არამედ იმ მგზავრებისთვისაც, რომლებიც ასრულებენ ერთჯერად რეისს და ვაგზალზე ატარებენ გარკვეულ დროს.

აქედან გამომდინარე, ვაგზალი წარმოადგენს ხელსაყრელ სიერცეს კომერციული საქმიანობისათვის, სადაც შესაძლებელია მომხმარებელს შესთავაზო არა მარტო მგზავრობასთან დაკავშირებული სხვადასხვა სახეობის მომსახურება.

ვაგზლებსა და მის მიმდებარე ტერიტორიაზე ვაჭრობისა და მგზავრების მომსახურების სხვა სფეროების განვითარების მიზნით მიზანშეწონილია საქართველოს რკინიგზამ შექმნას შეიღობილი კომპანია, რომელიც სავარაუდოთ, კარგად შეერწყმება ამ ლოგიკურ ჯაჭვს, როგორც ეს საფრანგეთის რკინიგზის ეროვნულმა (ნაციონალურმა) საზოგადოებამ (SNCF) განახორციელა (aménagement de commerces et de concessions (A2C)).<sup>16</sup>

საფრანგეთის მსგავსად, საქართველოს რკინიგზის შეიღობილმა კომპანიამ აღნიშნულ დარგში ცენტრალიზებულად უნდა მართოს კონცესიების გაცემა მითითებული საქმიანობის სახეობებზე. საერთო ეროვნული მასშტაბით მათი ოპტიმიზაციის მიზნით, კონცესიონერების მიერ შეტანილი საიჯარო გადასახადი გახდება დამატებითი შემოსავლების არანაკლებ მნიშვნელოვან წყარო, რომლის სიდიდე სასურველია მაქსიმალურად გაიზარდოს.

---

<sup>16</sup> M. Aymes. *Revue Générale des Chemins de Fer*, 2000, N 9, p. 27 - 29.

მაგალითად, A2c კომპანიის საქმიანობა ემყარება ორი სფეროს კომპეტენციის ურთიერთშეწყობას. ეს სფეროებია ვაგზალი-ვაჭრობა და სერვისი. ასეთი ორმხრივი მიდგომა შესაძლებელი გახდა კოლექტივში როგორც რკინიგზის სპეციალისტების, ასევე კომერციული დარგის სპეციალისტების არსებობამ. კოლექტივის დინამიურ მუშაობას უზრუნველყოფს სხვადასხვა სავაჭრო დაწესებულებებში მიღებული გამოცდილება (მსხვილი უნივერსალური მაღაზიები, კაფე-აგრომატები, სადგურის რესტორნები).

რკინიგზა, როგორც ქალაქის ცენტრის სავაჭრო ზონა.  
საქართველოს რკინიგზის ვაგზლები ვაჭრობისათვის მეტად ხელსაყრელი ადგილია. მოსახლეობის მოძრაობის ზრდამ, ცხოვრების წესის შეცვლამ და კეთილდღეობის დონის ამაღლებამ გამოიწვია მომსახურებაზე მოთხოვნის გაფართოება. როცა შეთავაზება შეესაბამება მოთხოვნას, ჩნდება საყიდლების გაკეთების მზადყოფნა. ამის გარდა მგზავრები, როგორც წესი, არიან ყველაზე აქტიური მყიდველები, განსაკუთრებით საქმიანი წრეების წარმომადგენლები და ახალგაზრდობა, კლიენტების მნიშვნელოვან ნაწილს შეადგენს.

იმისათვის, რომ უკეთ გავერკვეთ, თუ რამდენად მნიშვნელოვანია ვაგზლებზე მგზავრთა დინების სიდიდე კომერციული საქმიანობის პერსპექტიულობის თვალსაზრისით, საჭიროა აღინიშნოს, რომ sites commerciaux-ის (საფრანგეთი) ცნობით უმეტეს შემთხვევაში მგზავრთა დინების ინტენსიურობის მაჩვენებელი ხშირად აღემატება მსხვილ რეგიონალურ სავაჭრო ცენტრებში მყიდველთა რაოდენობას.

მართლაც, თბილისის შემოგარენსა და საქართველოს პერიფერიებში რიგ რკინიგზის ვაგზლებს, როგორებიცაა „თბილისი ცენტრალი“, გორის, ხაშურის, სამტრედიის, ზუგდიდის, ოზურგეთის, ქობულეთის, მახინჯაურის ვაგზლებს დიდი პოტენციური შესაძლებლობები აქვთ. ასე, მაგალითად, ხსენებული ვაგზლები ემ-

სახურება გარკვეული რაოდენობის მგზავრს დღე-ღამეში. ამ მაჩვენებელს ემატება მგზავრების თანმხლები და სხვა კატეგორიის პირთა გარკვეული რაოდენობა (20-დან 30%-მდე).

კიდევ უფრო რეალურია თბილისის მსხვილი სარკინიგზო ვაგზლის პოტენციალი, სადაც შეიძლება განხორციელდეს ფართო მასშტაბური პროექტები ქალაქში ღია სავაჭრო ცენტრების შესაქმნელად. ვაგზლის ტერიტორიაზე ვაჭრობისა და სერვისის ორგანიზება შეიძლება სხვადასხვა ფორმით. ეს შეიძლება იყოს ჩვეულებრივი მაღაზიები, სასწრაფო მომსახურების პუნქტები (მარტივი შეკეთება, ფოტო), სავაჭრო წერტილები ყოველდღიური, რეგულარული მგზავრების მომსახურებისათვის (გაზეთებით, ჟურნალებით, ბუტერბროდებით ვაჭრობა) და დაბალი მსყიდველობითი უნარის მქონე ვიზიტორებისთვის (საგაღანტერეო, პარფიუმერიული და სხვა წვრილ-საცალო საქონლით ვაჭრობა).

ზოგიერთი მგზავრისათვის დამახასიათებელია გაუთვალისწინებელი ნიუთების შექმნა (სათვალე, საათი) იხოლოდ იმიტომ, რომ გზად შეხვდა. ვაგზლის ტერიტორიაზე კომერციული საქმიანობისათვის გამოყოფილ სიერცეს აქვს ორმაგი დანიშნულება: ის წარმოადგენს მგზავრებისათვის სავაჭრო პასაჟს და ასევე ქალაქის შემოგარენის მცხოვრებლებისათვის – დამატებით სავაჭრო ზონას.

**ვაჭრობა – მგზავრის დროის გაყვანის სტრუქტურული ელემენტი.** ყოველი შენაძენი შეესაბამება დროის განსაზღვრულ მონაკვეთს და განსაზღვრულ კლიენტს. ამასთან დაკავშირებით საქართველოს რკინიგზამ მის ვაგზლებზე კომერციული საქმიანობის ოპტიმალური ორგანიზაციის მიზნით, სასურველია შეიმუშაოს ანალიზის მეთოდი, რომელიც ითვალისწინებს სხვადასხვა პარამეტრებს. ვაგზლის ადგილ-მდებარეობა ქალაქში, მგზავრთ-დინების შემადგენლობა და ინტენსიურობა, საკონკურენ-



ციო გარემო და ყველაზე მნიშვნელოვან პარამეტრს – სივრცის ორგანიზებას.

ყველა ეს პარამეტრი განსაზღვრავს გამოყოფილი ფართების ვარგისიანობას კომერციული საქმიანობისათვის. ისინი წარმოადგენენ სარკინიგზო ვაგზლების პოტენციალის შეფასების ელემენტებს, რომლებიც საშუალებას იძლევიან განისაზღვროს:

- ვაჭრობისა და მომსახურების ორგანიზაციის ფიზიკური შესაძლებლობა.

- იჯარით გაცემული სათავსოების ფართი. (კვ.მ).

- შეთავაზების კომპონენტები.

რკინიგზის სადგურზე კარგად ორგანიზებული კომერციული საქმიანობა მგზავრებს უქმნის დამატებით კარგ პირობებს და შემოაქვს გამოცოცხლება.

რკინიგზის შეიღობილმა კომპანიამ უნდა იფუნქციონიროს, როგორც საქართველოს რკინიგზის პასუხისმგებელი პარტნიორმა ვაგზლის ტერიტორიაზე მგზავრებისადმი ყურადღების გაძლიერების სფეროში, რადგან ვაგზალზე გატარებული დრო მგზავრისათვის ხდება სასარგებლო და მგზავრობა სასიამოვნო მოგონებად რჩება.

შეიღობილმა კომპანიამ უნდა გამოააშკარავოს რკინიგზის ვაგზლებზე მომხმარებლის მოთხოვნები და შეიმუშავოს მათი რეალიზაციის გზები.

კომერციული საცდის პირველი ეტაპია გარკვეული კონცეფციის მქონე ეროვნული რეკლამის განთავსება, რომელსაც შეუძლია დიზაინი აქციოს თანხად (ფულად).

კომერციული საცდის მეორე ეტაპზე პროვინციებში უნდა განხორციელდეს რიგი პროექტებისა, მცნების “სავაჭრო გალერეა რკინიგზის ვაგზლებზე” ხორცილსხმისათვის.

ასეთი გალერეა, როგორც წესი, გადაჭიმული უნდა იყოს მგზავრების მოძრაობის ძირითადი მიმართულების გასწვრივ ერთი ფასადის ქვეშ, რომელიც შესრულებულია ერთიანი დიზაინით,

მაგრამ მასზე განთავსებულია სხვადასხვა ფორმების აბრები და რეკლამები, მომსახურების სფეროსა და გასაყიდი საქონლის შესაბამისად.

შეიღობილი კომპანიის საქმიანობის კიდევ ერთი მიმართულება უნდა იყოს უძრავი ქონებისა და მიწის ფონდების შეფასება და გადანაწილება, ვაგზლებზე კომერციალიზაციის მიზნით გამოყოფილ ფართებთან და ობიექტებთან დაკავშირებით.

სარკინიგზო ვაგზლები ახალ პირობებში. თანამედროვე ეტაპზე საქართველოში სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარებასთან ერთად მიმდინარეობს მოძრავი შემადგენლობის მოდერნიზება; მაღლდება კომფორტის დონე, სულ უფრო და უფრო ფუნქციონალური და ესთეტიური ხდება გარემო რკინიგზის ვაგზლებზე. მგზავრების მომსახურება, მათ შორის ვაჭრობა და სერვისი, უნდა შეესაბამებოდეს ამ განვითარების ძირითად მიმართულებებს. ამას გარდა ქალაქის ცენტრში განლაგებულ სარკინიგზო ვაგზლებში ვაჭრობისა და მომსახურების ორგანიზება კარგად ერწყმის ქალაქის ცენტრში კომერციული აქტიურობის ინტენსიფიკაციის საერთო ტენდენციებს, პერიფერიებში მასიური მიგრაციის საწინააღმდეგოდ, რაც გამოვლინდა ბოლო დროის დაკვირვებებით.

რკინიგზის შეიღობილმა კომპანიამ უნდა შეასრულოს გენერატორის როლი ვაგზლებსა და მის მიმდებარე ტერიტორიებზე კომერციული მიზნით სივრცის გამოყენების ოპტიმიზაციისათვის, რაც მგზავრებისთვის ხელსაყრელია და რკინიგზასაც მოუტონს მნიშვნელოვან მოგებას.

## რკინიგზის პრივატიზების რეალობა და პოტენციური შესაძლებლობები

სარკინიგზო სისტემების უმეტესობას კონკურენტუნარიანობის შესანარჩუნებლად საავტომობილო და საჰაერო ტრანსპორტთან მიმართებაში და დაკავებული პოზიციების შესანარჩუნებლად აუცილებლად ესაჭიროება საქმიანობის ეფექტურობის ამაღლება და ინვესტიციების გაზრდა. პრივატიზაცია ხშირად განიხილება როგორც მოცემული პრობლემის გადაჭრის გზა, მაგრამ პრაქტიკაში მიღებული შედეგები მოსალოდნელისგან განსხვავდება.

ბოლო 15-20 წლის განმავლობაში რკინიგზის სამყაროში სხვადასხვა ინტენსივობით მიმდინარეობდა რესტრუქტურისაციის, კონცესირების და პრივატიზაციის პროცესები. რიგ შემთხვევებში ეს პროცესები განპირობებული იყო პოლიტიკური მიზეზებით, ხოლო რიგ სხვა შემთხვევებში - ეკონომიკური აუცილებლობით.

პრივატიზაცია ხშირად განიხილება როგორც საუკეთესო გზა სახელმწიფო საკუთრების ფორმებთან დაკავშირებული შეზღუდვების თავიდან ასაცილებლად, ინვესტიციების მოსაზიდად, მოძველებული და არასიცოცხლისუნარიან საორგანიზაციო სტრუქტურებში ინოვაციური და სამეწარმეო სულისკვეთების შესატანად. ამასთანავე, მსოფლიო მასშტაბით პრივატიზაციის შედეგების სხვადასხვა შეფასებების მონაცემებით ასეთი ტრანსფორმაციის შედეგები უახლოს მომავალში რბილად რომ ეთქვათ სხვადასხვანაირია. ზოგიერთ სარკინიგზო მაგისტრალზე სამეწარმეო ინიციატივები მოულოდნელ შესაძლებლობებს ამჟღავნებენ. ამასთანავე, ახალი კომპანიების გამოჩენა იწვევს, ერთის მხრივ, კონკურენციის გამწვავებას, სხვა სახის ტრანსპორტიდან გადაზიდვების მოზიდვას, მეორეს მხრივ, უკვე მოქმედი ოპერატორების პოზიციების შესუსტებას და მოგების შემცირებას მთლიანად სარკინიგზო სექტორში. ამასთანავე ხდება ექსპლუატაციაზე დანახარჯების, მიმდინარე

შეკეთების და შენახვის ხარჯების ზრდა და არა შემცირება. ინვესტიციების ზრდასთან დაკავშირებული ვალდებულებები არ სრულდება მთელი მოცულობით ან საერთოდ არ სრულდება.

ქვემოთ მოყვანილია მცდელობა, რიგ ქვეყნებში არსებული გამოცდილების საფუძველზე, გაკეთდეს დასკვნები და შეფასდეს, რა პირობებში იძლევა პრივატიზაცია ამა თუ იმ შედეგს.

*ეკონომიკური ასპექტები.* განვითარებული სატრანსპორტო სისტემა აუცილებელია ნებისმიერი ქვეყნის ეკონომიკისთვის. მაგრამ საინვესტიციო პერსპექტივების თვალსაზრისით სახელმწიფოსთვის ეკონომიის მხრივ უფრო მიმზიდველია საავტომობილო და საჰაერო ტრანსპორტი, ვიდრე სახელმწიფო რკინიგზა, ვინაიდან გადასახადის გადამხდელების წილად მოდის საერთო კაპიტალდაბანდებების შეზღუდული რაოდენობა. როგორც წესი, სახელმწიფო აშენებს საავტომობილო გზებს, აეროპორტებს და სწევს მათი მიმდინარე შენახვისა და შეკეთების ხარჯებს და კერძო კომპანიებს უთმობს ინვესტიციებს ავტომობილების, ავტობუსებისა და თვითმფრინავების შესყიდვისა და ექსპლუატაციის დარგში.<sup>17</sup>

როცა საავტომობილო და საჰაერო კომპანიები არასწორი მენეჯმენტის გამო ბაზრიდან გადიან, როგორც წესი, ჩნდება რამოდენიმე ანალოგიური პროფლის კომპანია, რომელიც მზად არის დაიკავოს გამონათავისუფლებული ნიშა უკეთესი შედეგების მიღწევის იმედით. თუმცა, თუ გავითვალისწინებთ ამერიკის საჰაერო ტრანსპორტის კომპანიების მიერ გამოქვეყნებულ მონაცემებს მოგების და ზარალის შესახებ კომერციული ავიაციის არსებობის მთელი დროის განმავლობაში აღმოჩნდება, რომ კერძო კომპანიები კარგავენ ფულს, მაგრამ თვითმფრინავების პარკის საერთო რიცხოვნობა რჩება საკმაოდ დიდი. იმ წლებში, როცა რკინიგზა ითვლებოდა წამყვან სატრანსპორტო საშუალებად, ბევრი სარკინიგზო ხაზი შენდებოდა ვენჩერული კაპიტალის ხარჯზე (ანუ სარის-

<sup>17</sup> журнал „железные дароги мира“. стр 9. №11, 2006г.

კო კაპიტალი-კაპიტალდაბანდება მაღალის რისკის მატარებელ სფეროებში, ქვეყნებში, საქმიანობებში). ზოგ მათგანს ინვესტორისთვის მოჰქონდა დიდი მოგება, ზოგს, არა. სხვა სატრანსპორტო საშუალებებთან კონკურენციის გამო შეიმჩნევა რკინიგზის მომგებიანობის დაქვეითების ტენდენცია, ძირითადი ფონდების მდგომარეობის გაუარესება. კერძო რკინიგზების უმრავლესობა პრივატიზებული იქნა პოლიტიკური მიზეზებით ან მდგომარეობის გარდაუვალი გაუარესების თავიდან ასაცილებლად. მიუხედავად უსასრულოდ გამეორებადი არგუმენტებისა სარკინიგზო ტრანსპორტის ენერგეტიკული ეფექტურობისა და გარემოზე შედარებით ნაკლები ზეგავლენის შესახებ, რეალობა ასეთია: მაგისტრალური რკინიგზა მთელს მსოფლიოში ვერ პასუხობს კონკურენციის გაძლიერებას. სატვირთო ავტომობილების ტვირთამწეობა იზრდება და ისინი ენერჯის გამოყენების თვალსაზრისითაც ეფექტურია. სამგზავრო მატარებლებით გადაზიდვა უპირისპირდება კერძო მსუბუქი საავტომობილო პარკის ზრდას და დაბალბიუჯეტიანი საჰაერო კავშირების განვითარებას. სხვა სატრანსპორტო საშუალებების განვითარებასთან ერთად რკინიგზა კარგავს თავის წილს ბაზარზე. ამ დროისათვის მხოლოდ ერთეულ სარკინიგზო სისტემაზე მოდის ეროვნული გადაზიდვების მნიშვნელოვანი წილი. იმ ქვეყნების წილი, რომელთა რკინიგზა ახორციელებს საერთო ტვირთბრუნვის 20%-ს არ აღემატება 30%-ს, და მხოლოდ ქვეყნების 10%-ში ტრანსპორტის ამ სახეობას გადაყავს საერთაშორისო კავშირების ყველა მგზავრის 10%-ზე მეტი.

მდგომარეობის გაუარესების არანაკლებმნიშვნელოვანი მიზეზი იყო ხელისუფლების უუნარობა ეფექტურად და პარიტეტულ საფუძველზე დაერეგულირებინა ტრანსპორტის სხვა სახეობების საქმიანობა, მათ შორის გადასახადების დაკისრებაც. შესაძლოა ახლა ზეგავლენის მოხდენა სიტუაციის გამოსასწორებლად გვიანი იყოს, რადგან გლობალური ეკონომიკა ბოლო 40-50 წლის განმავლობა-

ში ყალიბდებოდა ტრანსპორტზე არსებული ფასების დისბალანსის გაველენით.

მაგალითისთვის გამოდგება იაპონია. ამ ქვეყნის რკინიგზას გააჩნია საერთო მგზავრთბრუნვის (28%) შესაშური წილი. მის ჩამოყალიბებას ხელს უწყობდა რამდენიმე ფაქტორი: საწვავის ძალიან მაღალი ფასი და საავტომობილო გზებით სარგებლობის მაღალი გადასახადი, მკაცრი ტექნიკური მოთხოვნები ავტომობილის მიმართ (12 წელზე მეტი ასაკის მქონე მანქანების გამოყენება გამორიცხულია) და ქალაქებში ყოველი დარეგისტრირებული მანქანისთვის არაქუჩაზე საპარკინგო ადგილის არსებობის აუცილებლობა.

თუმცა ასეთი პოლიტიკის განხორციელება ამერიკის უდიდესი ქალაქური აგლომერაციებისთვის ან საფრანგეთისთვის დღეისათვის წარმოუდგენელია.

ხარჯები და სუბსიდირები. რკინიგზის შენახვა მოითხოვს დიდ დანახარჯებს. მოგების ტიპური დონის შემთხვევაში, რომელიც შესაძლებლობას იძლევა შენარჩუნებულ იქნას კონკურენტუნარიანობა საავტომობილო ტრანსპორტთან მიმართებაში, მატარებლების მოძრაობის გაგრძელებისთვის და სარკინიგზო ხაზის შესაბამისი მდგომარეობის შენარჩუნებისთვის პერსპექტივაში საჭიროა გადაზიდვების მოცულობა შეადგენდეს არანაკლებ 1,5 მლნ ტონას წელიწადში. თუ არადაამაკაყოფილებელი მიმდინარე შენახვა მოითხოვს ხაზის რეკონსტრუქციას, აუცილებელია გადაზიდვების მოცულობა შეადგენდეს 5 მლნ ტონას წელიწადში. მხოლოდ გადაზიდვების მოცულობა წელიწადში არანაკლებ 10 მლნ ტონისა გაამართლებს და უზრუნველყოფს ახალი ხაზის მშენებლობას.

ბევრ რკინიგზაზე ტექნოლოგიების სრულყოფამ და სამგზავრო და სატვირთო მოძრაობის სქემის შეცვლამ გამოიწვია მომსახურე პერსონალისა და ინფრასტრუქტურის მოჭარბება. სახელმწიფო სარკინიგზო სისტემებში შტატის და შემოთავაზებული

კავშირების რაოდენობის შემცირება რთულია. ხშირად ხელისუფლება იძულებულია განიხილოს რესტრუქტურისაციის საკითხი მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როცა აუცილებელი სუბსიდიების მოცულობა ბიუჯეტიდან უსაზღვროდ დიდია.

ბოლო კვლევებმა აჩვენა, რომ სარკინიგზო კომპანიების პერსპექტივები დამოკიდებულია უკიდურეს შემთხვევაში ერთ-ერთი პირობის დაცვაზე:

- იმ მსხვილი ქსელის შემადგენლობაში შესვლა, რომელიც გეთაეაზობს შორეულ გადაზიდვებს.
- მძიმეწონიანი მატარებლებით გადაზიდვების ათვისების უნარი დანახარჯების შემცირების მიზნით.
- გადაზიდვების შესრულების უნარი ტვირთის ადგილზე მიტანის საკონკურენტო ვადებში.

სახელმწიფოს მხრიდან მნიშვნელოვანი დახმარების გარეშე მითითებული პირობების შეუსრულებლობის შემთხვევაში რკინიგზის გადარჩენის პერსპექტივა პრობლემატურია. ახლანდელ დროში, რთულ სიტუაციაში მყოფ სისტემებს ესაჭიროებათ სარეკონსტრუქციო და საექსპლუატაციო სუბსიდიები და მნიშვნელოვანი ინვესტიციები.

პრივატიზაციის პროცესები. არსებობს მოსაზრება, რომ მოცემულ სიტუაციაში პრივატიზაცია წარმოადგენს გამოსავალს როგორც ინვესტიციების მოზიდვის თვალსაზრისით, ასევე გადასახადის გადამხდელებისთვის ტვირთის შემცირების თვალსაზრისით. უკანასკნელი 2 ათეული წლის მანძილზე რეალიზებული პრივატიზაციის ფორმები შეიძლება დახარისხებულ იქნას მცირე მასშტაბური პროექტებიდან რკინიგზის მსხვილი სექტორების საქმიანობების კონცესირებამდე.

უმარტივეს ფორმებს წარმოადგენს აუტოსორსინგი გზის მიმდინარე შენახვისა და მოძრავი შემადგენლობის ტექნიკური შენახვის

სფეროში, მატარებლებში კვების ორგანიზაცია და ასევე მოძრავი შემადგენლობის ლიზინგი.

შემდგომი ეტაპი შეიძლება იყოს დამოუკიდებელი ოპარეტორებისთვის ნების დართვა ტვირთის ადგილზე მისატანად რკინიგზას გადასცენ შემადგენლობები ან მართონ საკუთარი მატარებლები საკუთარი ლოკომოტივებით იმ პირობით, რომ გადაიხდიან ინფრასტრუქტურის გამოყენებაზე გადასახადს.

ალტერნატივის სახით ხელისუფლებამ შეიძლება გაყიდოს ან ჩააბაროს კონცესიაში საექსპლუატაციო საქმიანობა ინფრასტრუქტურასა და რეგულირების ფუნქციაზე კონტროლის შენარჩუნებით (ზოგჯერ სიგნალიზაციის სისტემებზეც).

მეტად რადიკალური ფორმაა, როცა კონცესიას ან ლიზინგს გადაეცემა როგორც საექსპლუატაციო საქმიანობა სრული მოცულობით, ასევე ინფრასტრუქტურა კონცესიონერის სუბსიდირების პირობით მინიმალურ დონეზე. ან კონცესიონერების მიერ სახელმწიფოსთვის გადახდილ იქნას პრემია სარკინიგზო ქსელის გამოყენებისთვის. ადგილი ჰქონდა რკინიგზის პირდაპირი წესით გაყიდვის რამდენიმე შემთხვევას, მაგრამ ამ შემთხვევაშიც კი ხელისუფლება ინარჩუნებდა საკუთრებაზე რაიმე უფლებას.

ჩვეულებრივ, პრივატიზაციის დაგეგმარებისას ხელისუფლება შესაბამისი დოკუმენტების პაკეტის მოსამზადებლად მიმართავს კონსულტანტებს და იურისტებს.

ყველაზე გავრცელებული ფორმა არის კონცესირება, ნაკლებად გავრცელებული იჯარა, იშვითი – უშუალოდ გაყიდვა. ზოგჯერ კონცესიის პარამეტრები მოიცავენ ინვესტიციის პირობებს, განსაკუთრებით მაშინ, თუ ხელმისაწვდომია საინვესტიციო ბანკების მომსახურება დაბალი პროცენტული განაკვეთით. პოლიტიკური მიზეზების ან მრწამსის მიხედვით სარკინიგზო გზები საჭიროა გამოყენებული იქნას სააღტომობილო გზების მსგავსად, ამიტომ რიგი ხელისუფლებისა მოითხოვს ღია ხელმისაწვდომობის რე-



ქმს. ზოგჯერ ხელისუფლება ირჩევს იმ ვარიანტს, როცა ნარჩუნდება საკუთრების უფლება მოძრავ შემადგენლობაზე მიუხედავად მისი მდგომარეობისა და ასაკისა. მაგალითად, ზოგიერთ შეთანხმებაში გათვალისწინებულია 30 წლიანი ლოკომოტივებისა და 40-წლიანი ვაგონების ასაკი 30 წლიანი კონცესიის დასრულებისთვის. ხელისუფლებას გადასაწყვეტად რჩება ჭარბი პერსონალის პრობლემა, ვინაიდან არცერთი კერძო კომპანია არ დათანხმდება იმ პერსონალის ხარჯების ანაზღაურებას, რომელიც ორჯერ აღემატება რეალურს. ამასთანავე პოლიტიკური მიზეზების გამო ხელისუფლება ნაკლები ენთუზიაზმით, მაგრამ მაინც მხარს უჭერს პერსონალის რაოდენობის შემცირებას ოპტიმალურ დონემდე.

*პრინციპიალური პრობლემები.* სამწუხაროდ, რკინიგზებზე პროექტების განხორციელებას უმეტესად თან სდევს მნიშვნელოვანი პრობლემები. უმარტივესი კონცეფციის რეალიზაცია, მაგალითად როგორც არის აუტსორსინგი, შეიძლება დაკავშირებული იყოს რთულ პრობლემებთან. მაგალითად, იყო შემთხვევები, როცა ტექნიკური საშუალებების მიმდინარე შენახვა გადაეცათ გვერდით კომპანიებს, მაგრამ შემდგომში სარკინიგზო კომპანიები იძულებული იყვნენ უარი ეთქვათ მათ მომსახურებაზე უხარისხობის გამო. ერთ-ერთ რკინიგზაზე მგზავრების კვების ორგანიზება გვერდითი კომპანიების მიერ იმდენად არადამაკმაყოფილებელი იყო, რომ გამოიწვია გადაზიდვების მოცულობის შემცირება და კომპანია ოპერატორმა უარი განაცხადა მათ მომსახურებაზე. როგორც აღვნიშნეთ რკინიგზის როლი ფართო სატრანსპორტო კონტექსტში როგორც ეროვნული ან საერთაშორისო სისტემის ნაწილი, განიხილება იშვიათად. ფაქტობრივად, მხოლოდ რამდენიმე ქვეყანაში მოქმედებს ეფექტური სახელმწიფო სისტემა სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის საქმიანობის კოორდინაციის სფეროში.

სატენდერო საბუთებს ჩვეულებრივ ამზადებენ გამომდინარე მიმდინარე ამოცანიდან - რკინიგზა სახელმწიფო სექტორიდან გადაეცეს კერძო სექტორს და განსაზღვრავენ კონცესიონერის ან მყიდველის ვალდებულებებს სატრანსპორტო მომსახურების გაუმჯობესების სფეროში და მათი მხრიდან მოსალოდნელი ინვესტიციების ჩამონათვალს. პრეტენდენტებისგან ელოდებიან ფინანსურ ვალდებულებას, რომელიც ემყარება მოგების გძელვადიან პროგნოზს. ამას გარდა ძნელია შეფასდეს რკინიგზის აქტივების რეალური მდგომარეობა. უმეტეს შემთხვევაში ძირითადი ფონდები მორალურად და ფიზიკურად უკვე მოძველებულია, გადაზიდვების მოცულობა მცირეა. შეძლებს თუ არა რკინიგზა 10-15 ტონიანი ღერძული დატვირთვით რეალურად გაუწიოს გრძელვადიანი კონკურენცია დიდ ტვირთთან მანქანებს ან ეფექტურად ითანამშრომლოს სხვა რკინიგზასთან, რომელიც რეკონსტრუირებულია ღერძული დატვირთვით 25 ტონა. ანალოგიურად სამგზავრო გადაზიდვებში არარეალურია დღეში 1-2 მატარებლის კონკურენცია 30 წთ-იანი ინტერვალის მქონე ავტობუსებთან. საერთოდ, რკინიგზის უზრუნველყოფა აქტიური დაფინანსებით ხელისუფლებისთვის აღარ წარმოადგენს პრიორიტეტულ ამოცანას. პრივატიზაციის შემთხვევაში არსებობს შესაძლებლობა შეწყდეს ყოველწლიური სუბსიდირება. ამასთანავე კონცესიონერი ან მყიდველი ღებულობს სარკინიგზო ქსელს უკეთეს შემთხვევაში ან მოძველებულს ან ბოლომდე დაუფინანსებელს, უარეს შემთხვევაში-ექსპლუატაციისთვის თითქმის გამოუყენებელს ან დახურულს.

არაერთხელ გამოითქვა კრიტიკული შენიშვნები ბრიტანეთის რკინიგზის პრივატიზების შესახებ. პრივატიზაცია პოლიტიკური მიზეზით განხორციელდა მათ მიერ, ვინც ნაკლებად იყო გარკვეული რკინიგზის ექსპლუატაციის ასპექტებში. სიტუაცია გააღრმავა იმანაც, რომ პრივატიზაციის წინ ინვესტიციების ნაკლებობამ გამოიწვია ინფრასტრუქტურის მდგომარეობის ფიზიკური გაუარე-

სება და მოძრავ შემადგენლობაზე შეკვეთების უკმარისობამ განაპირობა ეროვნული სარკინიგზო მრეწველობის დაცემა.

**მოვალეობების გადახედვა.** ხელშეკრულებების ხელმოწერისა და სამუშაოების დაწყების შემდეგ კერძო კომპანიები ჩვეულებრივ იწყებენ საკონცესიო შეთანხმებების გადახედვის პროცესს. ამის შედეგად ზოგიერთი კონცესია გაუქმებულ იქნა. პრივატიზირებულ სარკინიგზო კომპანიას კერძო კაპიტალის ბაზარზე გასასვლელად უნდა ჰქონდეს კარგი ფინანსური რეპუტაცია. ზედპირული დათვალიერება აჩვენებს, რომ პრაქტიკულად ყველა კონცესიონერს არ ჰქონდა საკმარისი საინვესტიციო წყარო, ხოლო ისინი, ვინც ფლობდნენ საშუალებებს, არ ჩქარობდნენ დაეფინანსებინათ რკინიგზის განვითარება.

სარკინიგზო ბიზნესში ყველა კერძო კომპანია დაინტერესებულია მიიღოს მოგება რაც შეიძლება მოკლე დროში. ყველაზე მარტივი გზა არის ყიდვა და წარმოების წარმატებული იმიჯის შექმნის შემდეგ მისი გაყიდვა. რასაც ადგილი ჰქონდა დიდ ბრიტანეთსა და ბრაზილიაში. კიდევ ერთი მიდგომაა მოგების მიღება რკინიგზის გარდაქმნის შესახებ კონტრაქტის მეშვეობით, რომელიც ითვალისწინებს, თუ ეს შესაძლებელია, ბიუჯეტის გამოყენებას.

შედეგად, კონცესიის მნიშვნელოვანი ნაწილის მეპატრონეები შეიცვალნენ რამოდენიმე წლის განმავლობაში. ნაკლებად სწრაფად მოგების მიღების მიდგომა მდგომარეობს გაცვეთილი ძირითადი სარკინიგზო საშუალებების ექსპლუატაციაში მიღებასა და ნარჩენის სახით სახელმწიფოსთვის მათ დაბრუნებაში. ადგილი აქვს შემთხვევებს, როცა სახელმწიფო ყიდის ან აბარებს კონცესიაში რკინიგზას და იმ შემთხვევაში, თუ ექსპლუატაცია იძლევა მოგებას, ცდილობს მის უკან დაბრუნებას. ხშირად ხელისუფლების ცვლასთან ერთად იცვლება საკანონმდებლო ბაზა. ერთ-ერთი ყველაზე დასრულებული იყო ესტონეთის რკინიგზის პრივატიზა-

ცია, მაგრამ ახალი მფლობელები წააწყდნენ პრობლემებს, რომელიც დაკავშირებული იყო აღდგენილი ბიზნესის რენაციონალიზაცია-სთან. თეორიულად ნებისმიერი კომპანიის წარუმატებლობა თავისუფალ საბაზრო პირობებში განაპირობებს კომპანიის გამოსვლას ბიზნესიდან. მაგრამ რკინიგზის სფეროში იშვიათია შემთხვევა, როცა ხელისუფლება უშეებს ასეთ ფაქტს. ტვირთის გამგზავნები და მგზავრები ჩვეულებრივ არ ახდენენ სერიოზულ ზეწოლას ხელისუფლებაზე მანამ, სანამ სიტუაცია უკიდურესად არ გამწვავდება. ეს ნათლად ჩანს ამერიკის მაგალითზე, სადაც 1970-იან წლებში ხელისუფლებას რეაქციის პქონდა ენნ ჩენტრალ რკინიგზის ჩაყარდაზე. ხელისუფლებამ ამ რკინიგზის ჩაყარდას უპასუხა კომპანია ჩონრაილ-ის შექმნით, რომელსაც თავად აფინანსებდა და რომელიც შეიმდგომ იყიდეს კერძო რკინიგზებმა. მოგვიანებით სწორედ სახელმწიფო ინსტიტუტმა დაუჭირა მხარი ბრიტანულ ფრანშისს და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურას ახალ ზელანდიაში.

აღრიცხვის თავისებურებანი. რკინიგზაზე აღრიცხვის სირთულეები და თავისებურებანი შესაძლებლობას იძლევა ნაჩვენები იქნას სასურველი ფინანსური შედეგი. ამასთანავე გადაზიდვების მონაცემების და ფინანსური შედეგების გამოკვეყნება ყოველთვის არ არის აუცილებელი, განსაკუთრებით, თუ კონცესიონერი არ წარმოადგენს საზოგადო კომპანიას და არ შედის ჯგუფში. კომპანიის შიგნით არის მარავლრიცხოვანი შესაძლებლობა აჩვენოს ერთი სექტორის მიმზიდველობა მეორე სექტორის ხარჯზე. ეს სიტუაცია განსაკუთრებით პრობლემატურია ვერტიკალურად დაყოფილი რკინიგზებისთვის. მაგალითისთვის, მატარებლის ოპერატორი არ არის დაინტერესებული გააკონტროლოს ბორბლების პროფილი ან ვაგონების გადატვირთვა გარდა მოძრაობის უსაფრთხოების ნორმის ფარგლებში. თუ რკინიგზის გაცვეთა ხდება ბორბლის დეფექტისა და დაშვებული დეჟული დატვირთვის გადა-

მეტების მიზეზით, დანახარჯებს ანაზღაურებს ინფრასტრუქტურის მენეჯერი.<sup>18</sup>

პრივატიზების ზოგიერთ შემთხვევაში ხელისუფლება თავის თავზე იღებდა გრანტების და სუბსიდიების გაცემის მოვალეობას ან სოციალურად აუცილებელი გადაზიდვების კომპენსაციის გადახდას. ამ მოვალეობების შესრულების პირობებში რთულია თვალი ადევნო ფაქტიურად რა საჭიროებებისთვის არის ის განკუთვნილი. ერთ-ერთი ფინანსური მანევრი, რომელმაც ბრიტანეთის Railtrack ინფრასტრუქტურის ადმინისტრაცია მიიყვანა ფიასკოდ იყო კომერციულ ბაზარზე საშუალებების სესხად აღების აუცილებლობა. იმისთვის, რომ მიეღო დაბალპროცენტიანი სესხი, კომპანია უნდა ყოფილიყო მომგებიანი (ან თავი უნდა მოეჩვენებინა მომგებიანად). ამიტომ სუბსიდიები, რომელიც გამოყოფილი იყო ინფრასტრუქტურის შეკეთებისთვის, გამოიყენებოდა აქციონერებისთვის დივიდენდების გადასახდელად.

მეორე პრობლემას წარმოადგენს ის, რომ სუბსიდიები და გრანტები გამოიყოფა ბიუჯეტიდან და ამიტომ შეიძლება იყოს მოჭრილი, შეჩერებული ან საერთოდ გაუქმებული.

სახელმწიფოსთვის კონცესიური გადახდების (პრემიის) მოცულობა ემყარება კონკურსის მოგების სურვილს. ზოგიერთი კონცესიონერი იხდიდა მილიონ დოლარს რკინიგზის ექსპლუატაციის ნებართვისთვის, სადაც ხიდის ან ლოკომოტივის შეცვლაზე იხარჯებოდა უფრო მეტი, ვიდრე გადაზიდვებიდან მიღებული წლიური შემოსავალი იყო. სხვები იღებდნენ ვალდებულებას ყოველწლიურად გაეცათ წლიური შემოსავლის 5-დან 10%-მდე, რაც თითქმის ყოველთვის მაღალია რკინიგზის რენტაბელობის დონეზე. ინტენსიურად გამოიყენებულ ხაზებზე ეს სიდიდე შეიძლება იყოს მეტად მნიშვნელოვანი. მსგავსი მოვალეობის თავიდან აც-

<sup>18</sup> журнал „железные дароги мира“. стр 77 №9, 2006г.

ილების მიზნით Illinois Central-ის რკინიგზამ ააშენა პარალელური ხაზი.

ფუნდამენტურ პრობლემას წარმოადგენს საკითხი, როგორ და ვის მიერ უნდა მოხდეს რკინიგზის განვითარების ინვესტირება. უმეტეს შემთხვევაში ხელისუფლება იმედოვნებს, რომ კერძო კომპანია თავისი წყაროებით მოახდენს მსხვილ ინვესტირებას, მაგრამ ასეთი შემთხვევები ერთეულია.

საინვესტიციო საქმიანობის ერთ-ერთ ყველაზე მოქმედ სტიმულს წარმოადგენს უძრავი ქონების ეფექტურად გამოყენების შესაძლებლობა. მათ შორის ისეთის, რომელიც პირდაპირ არ არის დაკავშირებული რკინიგზის საქმიანობასთან. მაგრამ რკინიგზის გაყიდვა მიწის ნაკვეთებთან ერთად იშვიათია. დიდ ბრიტანეთში გამოუყენებელი უძრავი ქონება, რომელიც დარჩა ბრიტანეთის რკინიგზის რესტრუქტურისაციის შემდეგ ხელისუფლებამ დატოვა შესაბამისი ორგანოს (უძრავი ქონების მართვა) მართვაში და Railtrack –ის პრიორიტეტულ ამოცანას საწყის ეტაპზე წარმოადგენდა უსარგებლო ნაკვეთების იდენტიფიკაცია მათი გაყიდვიდან მიღებული სახსრების ინვესტირებისთვის გამოყენების მიზნით.

ნებისმიერი დარგის საწარმოს პრივატიზაციის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან პირობას წარმოადგენს საინფორმაციო და სამართლიანი რეგულირების უწყება. თუმცა პრივატიზაციის ზოგმა პროცესმა ჩაიარა ამ ორგანოს შექმნის გარეშე ან იმ პირების დანიშვნით, რომლებიც არ იყვნენ კომპეტენტური მოცემულ კონკრეტულ სფეროში.

რეალური მიდგომა. ნებისმიერ ხელისუფლებას, რომელიც განიხილავს რკინიგზის გადაცემას კერძო სექტორისთვის, უნდა ჰქონდეს სრულყოფილი გრძელვადიანი სტრატეგია, რომელიც განსაზღვრავს სატვირთო და სამგზავრო ტრანსპორტის სახეების მოსალოდნელ როლს. როგორც წესი, შედარებითი მონაცემები ასეთი გრძელვადიანი პროგნოზებისთვის სამგზავრო და სატვირთო გადაზიდვების სხვადასხვა ვარიანტების მიხედვით სრულიად საკმარის

სია. ისინი საშუალებას იძლევიან განისაზღვროს სარკინიგზო ტრანსპორტის ადგილი და როლი. ამგვარი გეგმა ასევე უნდა ითვალისწინებდეს გარემოს დაცვის საკითხებს და ხელისუფლების, როგორც მარეგულირებელი ორგანოს შესაძლებლობებს, რომელიც თანაბრად განიხილავს ყველა სახის ტრანსპორტს.

რკინიგზის როლის ფორმულირების შემდეგ, შემუშავდება საინვესტიციო გეგმა, რომელიც აფიქსირებს მიმდინარე შენახვის გადადებული ფინანსირების ანაზღაურების და ასევე ინფრასტრუქტურის განვითარებაში კაპიტალდაბანდების აუცილებლობას პერსპექტიული მოთხოვნების შესაბამისად.

თითქმის ყველა შემთხვევაში, ამა თუ იმ ფორმით, დგას სუბსიდირების მექანიზმის აუცილებლობა. გამონაკლისია, რამოდენიმე რკინიგზა მძიმეწონიანი მოძრაობით ან დერეფნები დიდი საქალაქთაშორისო მგზავრთდინებებით. ცნობილი ჩრდ. ამერიკული სარკინიგზო კომპანიები დახმარებას იღებენ სახელმწიფოსგან. ზოგიერთი ბოლო საინფრასტრუქტურო პროექტი რეალიზებული იქნა ფედერალური ფონდების ძლიერი (80%-მდე) დახმარებით. იაპონიის ყველაზე ძლიერი სარკინიგზო კომპანიებიც კი დამოკიდებული არიან ადგილობრივი და ცენტრალური ხელისუფლების დახმარებაზე.

ინფრასტრუქტურაზე სახელმწიფო საკუთრების შენარჩუნების პრინციპი და გადასახადების ამოღება ოპერატორებისგან, მიუხედავად მოწინებითი სიმარტივისა, დაკავშირებულია ბევრ კომპლექსურ პრობლემასთან. თუ კონკურენცია რკინიგზაზე განიხილება როგორც აუცილებელი მოვლენა, ინფრასტრუქტურისა და მატარებლების ინტეგრაციის ყველაზე ეფექტური გზას წარმოადგენს მაჟორიტარული მომხმარებლისთვის ქსელზე კონტროლის რეჟიმი და მოლაპარაკების გზით დანარჩენი კომპანიებისთვის ექსპლუატაციაზე ნებართვის გაცემა. ამასთანავე სასურველია არსებობდეს დამოუკიდებელი შუამავალი.

ხელისუფლებამ მხედველობაში უნდა იქონიოს ის, რომ რკინიგზის პრივატიზების თითქმის ყველა შემთხვევაში რკინიგზას მაინც სჭირდება სახელმწიფოს მხარდაჭერა დაფინანსებაში, სპეციალიზირებული ინვესტიციები და გრანტები სოციალურად აუცილებელი გადაზიდვების შესასრულებლად. ეს ფინანსური წყაროები არ უნდა იყვნენ დამოკიდებული სახელმწიფო ბიუჯეტის ყოველწლიურ გადანაწილებაზე.

სამწუხაროდ, ჯერ-ჯერობით უცნობია ამ გამჭირვალე და უბრალო პროცესის უზრუნველყოფის გზები ისევე, როგორც გარანტიები, რომ გამოყოფილი სახსრები დაიხარჯება დანიშნულების მიხედვით. გამოსავალი არის ისეთი მაკონტროლებელი ორგანოს შექმნა, რომელისთვისაც ნაცნობი იქნება რკინიგზის ექსპლუატაციის პრაქტიკა, ექნება ავტორიტეტი და იხელმძღვანელებს სამართლიანობის პრინციპით.

**დასკვნა** ნებისმიერ რკინიგზას, სახელმწიფოს თუ კერძოს, ინფრასტრუქტურის შენარჩუნებისა და მოდერნიზაციისთვის ესაჭიროება ინვესტიციები. ეს პირობა აუცილებელია რკინიგზის კონკურენტუნარიანობის უზრუნველსაყოფად სხვა ტრანსპორტის მიმართ და ტვირთბრუნვების მიზიდვისთვის, რომელიც მოიტანს მოგებას, რაც საჭირო იქნება მომდევნო საინვესტიციო ციკლისთვის. ამ საბაზო პირობების დაცვის გარეშე შეუძლებელია რკინიგზის გადარჩენის გარანტია.

პრივატიზაციას ბევრი განიხილავს, როგორც პანაცეას, მაგრამ პასუხისმგებლობის უბრალოდ გადაცემა ყუნდამენტური ცვლილებების გარეშე არ მოიტანს სასურველ შედეგს. მნიშვნელოვანია ეროვნული სატრანსპორტო სტრატეგიის შემუშავება, რომელიც განსაზღვრავს რკინიგზის როლს. უმეტეს შემთხვევაში სახელმწიფო მზად უნდა იყოს რკინიგზაზე ინვესტიციების ან სუბსიდირების გასაგრძელებლად. საპრივატიზაციო პროცესი რთულდება თუ რკინიგზის შემადგენლობაში არსებობენ დამოუკიდებელი ქვეგანაყოფები.

ყველა პირობის დაცვა არ იძლევა პრივატიზაციის წარმატების გარანტიას.



**აფხაზეთის ავტონომიური რესპუბლიკის  
ადმინისტრაციულ ტერიტორიაზე სარკინიგზო  
მიმოსვლის აღდგენის ეკონომიკური ასპექტები**

ეკონომიკური პროცესების სტიმულირების მეშვეობით აფხაზეთში ქართული სახელმწიფოს იურისდიქციის აღდგენის რეალური გზა არის, რკინიგზის აფხაზური მონაკვეთის დანარჩენ საქართველოსთან მიერთება.

რკინიგზა უზარმაზარი და ურთულესი სამეურნეო-ტექნიკური სისტემაა და მას ნებისმიერი ქვეყნისთვის სტრატეგიული, სამხედრო და თავდაცვითი ფუნქციები აკისრია. რკინიგზის აფხაზეთის მონაკვეთი რთული პროფილისაა, აგრეთვე, რელიეფისა და ლანდშაფტის მხრივაც (მარტო გვირაბების რაოდენობა 11-ს აღწევს). ამიტომ მისი ექსპლუატაციაში სრულმაშტაბიანი შეყვანა და დაკაფშირება ჩრდილო კავკასიის რკინიგზასთან, მხოლოდ მეორე მსოფლიო ომის მიწურულს დასრულდა. ამასთან, მიუხედავად არაერთგზის მცდელობისა, ვერ განხორციელდა 227 კილომეტრიანი სარკინიგზო მაგისტრალის ორლიანდაგიანზე გადაყვანა. კონფლიქტამდელი (1991 წლის მდგომარეობით) მისი საინჟინრო-ტექნიკურ ნაგებობათა და სალიანდაგო მეურნეობა მთლიანობაში შეადგენდა 20 სადგურს, 454 საისრე გადამყვანს, სატვირთო ოპერაციების მწარმოებელ 12 სადგურსა და ასაქცევებს, 44 სალიანდაგო გადასასვლელს. ამ მონაკვეთზე არსებობდა რკინიგზისთვის აუცილებელი ღორღის ქარხანა და სამონტაჟო მატარებელი.

1991 წლისთვის აფხაზეთის ტერიტორიაზე განლაგებულ უშუალოდ რკინიგზის ექსპლუატაციისა და მომსახურების ორგანიზაციებში დაკავებული იყო 4047 თანამშრომელი, მათი 80%-ზე მეტი ქართველი იყო. გარდა ამისა, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაში შედიოდა რკინიგზის საავედმეყოფო და პოლიკლინიკა, სკოლა-ინტერნატი, რკინიგზის მომარაგების სასადილოები და

რესტორნები... მთლიანად აღნიშნულ ინფრასტრუქტურაში დასაქმებულითა რაოდენობა 10 ათასს აღემატებოდა.

რკინიგზის აღდგენას სჭირდება შესაბამისი, ყოველმხრივ განვითარებული, სრული დატვირთვით მომუშავე ინფრასტრუქტურა. ინფრასტრუქტურა მოითხოვს შესაბამისი რაოდენობის კადრებს, რომლებიც აფხაზეთში ფაქტობრივად აღარ არსებობს. დგება საკითხი, თუ ვინ მოემსახურება აფხაზეთის მონაკვეთზე რუსეთ-სამხრეთ კავკასიის შემაკავშირებელ რკინიგზას? ბუნებრივია, რკინიგზის მომსახურე პერსონალის დიდი ნაწილი აფხაზეთში მის ფარგლებს გარედან უნდა შევიდეს. ამდენად, აფხაზეთში რკინიგზის გახსნის საკითხი აუცილებლად უნდა დაუკავშირდეს დენილების დაბრუნების პროცესს.<sup>19</sup>

დღეისათვის, როდესაც ლაპარაკია სარკინიგზო მიმოსვლის გახსნაზე აფხაზეთში, ოპონენტი მხარე მიანიშნებს, რომ ის პრაქტიკულად ფუნქციონირებს, რადგან მთელ აფხაზეთში რკინიგზა მანძი მოქმედებს, როგორც შიდა აფხაზეთში სატრანსპორტო საშუალება (სოხუმი-ადღერი-სოხუმი). თუმცა, მას დაკარგული აქვს მთავარი დანიშნულება – უმნიშვნელოვანესი რეგიონული (მთელი სამხრეთ კავკასიის) საკომუნიკაციო საშუალება.

აფხაზეთის რკინიგზის აღდგენას უდიდესი ეკონომიკური ეფექტის მოტანა შეუძლია. სტატისტიკის დეპარტამენტის გაანგარიშებით, საქართველოს იურისდიქციის აღდგენის შემდეგ, აფხაზეთში მართლ სატრანსპორტო საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურა შექმნის დაახლოებით 2–2,5-ჯერ მეტ დამატებულ ღირებულებას, ვიდრე დღეს იქმნება მთელი აფხაზეთის ეკონომიკის მიერ. 1985–1990 წლებში საქართველო-რუსეთის ტვირთბრუნვის არანაკლებ 80% რკინიგზაზე მიდიოდა, საიდანაც თითქმის სამი მეოთხედი შავიზღვი-სპირეთის გავლით ხორციელდებოდა. 1985 წელს აფხაზეთის გაე-

<sup>19</sup> დ. გონდარაძე. „აფხაზეთის კონფლიქტის გადაჭრის გზა ეკონომიკაზე გადის“, მონოგრაფია. გვ 188, გამოცემლობა „ეროვნული მწერლობა“. თბილისი 2006 წ.

ლით მოძრაობდა 100–110 მილიონი ტონა, სხვაგვარად რომ ეთქვას, შემოსხენებული ბრუნვის სულ ცოტა ნახევარი მაინც აფხაზეთზე გამავალ რკინიგზასე მოდიოდა. ეს ექვივალენტურია 30 ათასზე მეტი სამოცვაგონიანი შემადგენლობისა, ანუ ყოველდღიურად 84 ასეთი შემადგენლობის მოძრაობისა (ყოველ 17 წუთში თითო შემადგენლობა იქით ან აქეთ).

ამჟამად 1 ტონა ტვირთის გადატანა საქართველოს რკინიგზით 340 კილომეტრზე (გადატანის საშუალო მანძილი) იძლევა 4 დოლარ მოგებას. ესე იგი, აფხაზეთის სარკინიგზო მონაკვეთზე რომ აღდგეს მიმოსვლა ისეთივე მოცულობით და ინტენსივობით, როგორც ხდებოდა 1980-იან წლებში, ეს ამ მონაკვეთზე შექმნიდა 200 აშშ დოლარზე მეტ მოგებას, ხოლო რკინიგზის პროფილის სირთულის და სხვა ფაქტორების გათვალისწინებით, სულ ცოტა, 250 მილიონ დოლარს.

აფხაზეთის რკინიგზის აღდგენით ასევე დაინტერესებულია თურქეთი და სომხეთი, რადგან სარკინიგზო ბლოკადის გამო, თურქეთისა და სომხეთის ბიუჯეტები ჯამში ყოველწლიურად 600–800 მილიონ აშშ დოლარს კარგავენ.

საქართველო—თურქეთის რკინიგზა გასასვლელს გაუხსნის აზერბაიჯანს ცენტრალური აზიისა და რუსეთისკენ. თურქეთი რუსეთს საქართველოს ან აზერბაიჯანის გავლით უნდა დაუკავშირდეს. აფხაზეთში ქართული სახელმწიფოს იურისდიქციის აღდგენის შემდეგ, თურქეთს რუსეთის ბაზარზე გასასვლელად მეოთხე სახელმწიფოს, ანუ აზერბაიჯანის ტერიტორიის გავლა აღარ დასჭირდება. რა თქმა უნდა, იგივე შეიძლება ითქვას რუსეთზეც. რუსული ტვირთი თურქეთში მარტო საქართველოს გავლით ჩააღწევს. ასე რომ, სარკინიგზო კავშირის აღდგენა არაერთი სახელმწიფოს, განსაკუთრებით კი თურქეთისა და სომხეთის ეკონომიკურ ინტერესებში შედის.

რეგიონში მოსკოვის მთავარ მოკავშირე სომხეთს რკინიგზის საშუალებით რუსეთთან დაკავშირება არ შეუძლია. რკინიგზა კი იმპორტ-ექსპორტის განსახორციელებლად ყველაზე იაფი და ხელსაყრელი საშუალებაა. სომხეთს სხვა სახელმწიფოებთან სავაჭრო ურთიერთობებისთვის ძირითადი გზა მხოლოდ საქართველოს გავლით აქვს გახსნილი. სომხეთი, ფაქტიურად, ეკონომიკურ ჩიხშია მოქცეული. საქართველო-აფხაზეთის რკინიგზის გახსნა კი მას უამრავ პრობლემას მოუხსნის. ყველაფერთან ერთად, დიდად ზარალდება აფხაზეთის რეგიონიც.

რკინიგზის ამოქმედება რეგიონის თითქმის ყველა სახელმწიფოს (რუსეთის ჩათვლით) ეკონომიკური თვალსაზრისით აძლევს ხელს. რუსეთი კი ეკონომიკურ და პოლიტიკურ ინტერესებს რატომღაც ერთმანეთისგან მიჯნავს. ყოველივე ზემოხსენებულის გათვალისწინებით, ძნელია იმის თქმა, რამდენად შეძლებს უახლოეს პერიოდში საქართველო იურისდიქციის აღდგენას აფხაზეთში, აფხაზეთზე რკინიგზის აღდგენის და, საერთო ჯამში, ეკონომიკის განვითარების გარეშე. ეკონომიკური გათვლები კი ადასტურებენ სარკინიგზო მიმოსვლის აღდგენის მაღალეფექტურობას. სამწუხაროდ განვითარების საზოგადოებრივ-პოლიტიკური ვექტორი ყოველთვის არ ემთხვევა ეკონომიკური მიზანშეწონილობის ვექტორს. აქ კი გადამწყვეტი სიტყვა, ეკონომისტებთან ერთად, პოლიტიკოსებმა და პოლიტტექნოლოგებმაც უნდა თქვან.

## ბადამზიდავი კომპანიები საქართველოს სარკინიგზო ბაზარზე

სარკინიგზო დარგის რეფორმირების პროცესი ცალსახად განსაზღვრავს სარკინიგზო ტრანსპორტის სფეროს რეორგანიზაციის მიზნებსა და ამოცანებს. ამ მიმართულებით პრობლემის გადაჭრის უმთავრეს პრიორიტეტს წარმოადგენს საბაზრო გარემოს ფორმირება და ტრანსპორტის მენეჯმენტის თანამედროვე მეთოდებისა და ტექნოლოგიების გამოყენებით დარგის მართვა.

ბოლო ათწლეულის მანძილზე სარკინიგზო ტრანსპორტზე გადაზიდვითი პროცესების მართვის ფორმას მნიშვნელოვანი ცვლილება არ განუცვლია. დღესდღეობით, საქართველოს სატრანსპორტო ბაზარზე ფუნქციონირებს მხოლოდ ერთი მონოპოლისტი გადამზიდავი „საქართველოს რკინიგზა“. საყოველთაოდ აღიარებულია, რომ სამეურნეო და მართვის ფუნქციების ერთ ხელში ფაქტიური შეთავსება სარკინიგზო დარგის განვითარების მუხრუჭს წარმოადგენს, სარკინიგზო ტრანსპორტზე საბაზრო ურთიერთობების ჩამოყალიბებას ხელს უშლის.

გადაზიდვების ბაზრის ფუნქციონირების მსოფლიო გამოცდილების ანალიზი ცხადყოფს, რომ გადაზიდვითი პროცესი ტრანსპორტის ყველა დარგისათვის განეკუთვნება კონკურენტულ სექტორს. საქართველოს სარკინიგზო ბაზარი არ არის და არც შეიძლება იყოს გამონაკლისი. ასეთი კონკურენტული ბაზრის სუბიექტებს ტვირთგამზავნების, ტვირთმიმღებების, ექსპედიტორების, სატრანსპორტო სააგენტოების გარდა გადამზიდავები წარმოადგენენ.

თანამედროვე პირობებში აუცილებელია სარკინიგზო გადაზიდვების ბაზრის ეფექტურად ფუნქციონირების მიზნით საქართველოს რკინიგზაზე ჩამოყალიბებულ იქნას კონკურენტული ბაზრის მოდელი, შეიქმნას გადამზიდავთა ინსტიტუტი და გან-

ისაზღვროს ბაზრის სუბიექტების ურთიერთდამოკიდებულების ეკონომიკური, ორგანიზაციული და სამართლებრივი ფუნქციები და ამოცანები.

ზემოაღნიშნული მიდგომების განსახორციელებლად მიზანშეწონილია რიგი ძირითადი ამოცანების გადაწყვეტა ისეთების როგორებიცაა:

1. სარკინიგზო გადაზიდვების სუბიექტების ურთიერთდამოკიდებულებისა და ბაზრის ორგანიზაციული სტრუქტურის ერთიანი იდეოლოგიის ფორმირება;
2. გადაზიდვების ტარიფების შემუშავების პრინციპების ფორმირება;
3. გადაზიდვების მომსახურების ბაზრის ფუნქციონირების სამართლებრივი საფუძვლების ფორმირება;
4. სარკინიგზო გადაზიდვების სუბიექტების ურთიერთდამოკიდებულებისა და ბაზრის ორგანიზაციული სტრუქტურის იდეოლოგიის ფორმირება.

სარკინიგზო გადაზიდვების ბაზრის სტრუქტურას განსაზღვრავენ ის სუბიექტები, რომლებიც ურთიერთდამოკიდებულებაში არიან გადაზიდვით პროცესთან და გააჩნიათ გარკვეული ეკონომიკური ინტერესები.

გადაზიდვების მომსახურების ბაზრის ორგანიზაციულ სტრუქტურაში გაერთიანებულია: რკინიგზის ინფრასტრუქტურა, მომსახურების მწარმოებლები, მომსახურების დამკვეთები და მომხმარებლები, ბაზრის პროფესიონალური მონაწილენი და სხვა სამეწარმეო სუბიექტები, რომლებიც უზრუნველყოფენ ბაზრის ნორმალურ ფუნქციონირებას.

სატვირთო გადაზიდვების მომსახურების ბაზრის ძირითად სუბიექტს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის საწარმო წარმოადგენს. მას მიაკუთვნებენ გადასარბენებს, სასადგურო ლიანდაგებს, შენობა-ნაგებობებს, ტვირთების შენახვის, დახარისხების,

ჩატვირთვა—გადმოტვირთვის საერთო სარგებლობის ადგილებს, ენერგომომარაგების სისტემას, საკონტაქტო ქსელს და ა.შ.

ასეთი სახის საწარმოები ასრულებენ ტვირთების გადაზიდვების უზრუნველყოფის ფუნქციებს. ამრიგად, რკინიგზის ინფრასტრუქტურა განეკუთვნება ბუნებრივ მონოპოლიას. ამ თვალსაზრისით, იგი მუდმივად უნდა დარჩეს სახელმწიფო საკუთრებაში, ხოლო მისი საქმიანობა სახელმწიფოს მხრიდან მკაცრად უნდა რეგულირდებოდეს

მომსახურების მწარმოებლებს განეკუთვნებათ გადამზიდავები — იურიდიული და ფიზიკური პირები, რომელებიც კისრულობენ ტვირთების დანიშნულების ადგილამდე გადაზიდვის პასუხისმგებლობას. შესაბამისად, ტერმინი „გადამზიდავი-კომპანია“ განსაზღვრავს რკინიგზის გადამზიდავს. დღესდღეობით, როგორც აღინიშნა ჩვენს ქვეყანაში ერთადერთ გადამზიდავს „საქართველოს რკინიგზა“ წარმოადგენს.

ტვირთის გამგზავნები და მიმღებები სატრანსპორტო მომსახურების დამკვეთებსა და მომხმარებლებს წარმოადგენენ. ტვირთ-გამგზავნები, ტვირთების ადგილზე მიტანის მიზნით სახელშეკრულებო დამოკიდებულებაში შედიან გადამზიდავებთან. ტვირთ-მიმღებები კი არიან ის პირები, რომლებსაც გადაზიდვის დასრულების პროცესში ტვირთგამგზავნთან დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე გადაეცემათ ტვირთი.

სატრანსპორტო მომსახურების ბაზრის პროფესიონალურ მონაწილეებს მიეკუთვნებიან შუამავლები, რომელთა პროფესიული ქმედება უზრუნველყოფს ტვირთების ადგილზე გადაზიდვას (ექსპედიტორები, სატრანსპორტო აგენტები).

ბაზრის დანარჩენ სუბიექტებს პირველ რიგში განეკუთვნებიან კომპანიები, რომლებიც ფლობენ მოძრავ შემადგენლობას (ლიზინგური კომპანიები). ეს კომპანიები მწარმოებლებისაგან ყიდულობენ მოძრავ შემადგენლობას და გადასცემენ ყველა დაინტერ-

ესებულ მხარეს. მოძრავი შემადგენლობა შესაძლოა, ხელშეკრულების საფუძველზე, გადაეცეს გადამზიდავეებს, პროფესიულ მონაწილეებს (ექსპედიტორებს, სატრანსპორტო აგენტებს), ტვირთმფლობელებს (ტვირთგამგზავნებს) და ა.შ.

მსოფლიო გამოცდილების საფუძველზე, ყველაზე მისაღებ ფორმას ლიზინგური კომპანიების მიერ მოძრავი შემადგენლობის ფლობა და გამოყენება წარმოადგენს. ასეთი კომპანიების ძირითად საქმიანობას წარმოადგენს საკუთრებაში ან რაიმე სხვა კანონიერ საფუძველზე მოძრავი შემადგენლობის ფლობა და, შემდგომ, ტექნიკური და საექსპლუატაციო მომსახურების გარეშე მათი არენდით გადაცემა. მოძრავი შემადგენლობის არენდატორებს უნდა წარმოადგენდნენ სატვირთო გადაზიდვების მომსახურების ბაზრის ნებისმიერი სუბიექტები – ინფრასტრუქტურის საწარმო, გადამზიდავეები, ექსპედიტორები, ტვირთმფლობელები, ტვირთგამგზავნები და ტვირთმიმღებები და ა.შ.

მსოფლიო გამოცდილება ადასტურებს, რომ სასურველი არა არის გადაზიდვითი და ლიზინგური საქმიანობის ერთ კომპანიის ფარგლებში მოქცევა. საუბარია არა ამ ორი საქმიანობის შეთავსების აკრძალვაზე, არამედ ეკონომიკურ მიზანშეუწონლობაზე, რადგანაც: პირველი გადამზიდავე-კომპანიის ხელში საევაგონო პარკის ან ვაგონების ერთი ნაირსახეობის დიდი რაოდენობის თავმოყრა, გამოიწვევს ბაზრის მონოპოლიზაციას, რაც ბაზრის დანარჩენ მონაწილეებს ზიანს მიაყენებს. მეორე, მოძრავი შემადგენლობის საბაზრო ფასებში სავალდებულო შექმნა, მათი მოვლა-შენახვა და ექსპლუატაცია მოითხოვს მაღალ დანახარჯებს, რაც არ ძალუძის ახლად შექმნილ გადამზიდავე-კომპანიებს, ეს კი საბოლოო ჯამში გააძნელებს გადაზიდვების ბაზარზე ახალი კომპანიების შეღწევას და დამკვიდრებას. მესამე, გადამზიდავე-კომპანიებზე მოძრავი შემადგენლობის გადანაწილება გამოიწვევს „მკვირვ რკინიგზების“ შექმნას. იგივე პრობლემა



ბის შენარჩუნებით, რისთვისაც წამოწყებულია რკინიგზაზე სტრუქტურული რეფორმების განხორციელება. როგორც მსოფლიო გამოცდილება მოწმობს, გადაზიდვითი საქმიანობა, როგორც წესი, განცალკევებულია მოძრავი შემადგენლობის ფლობის და მომსახურების საქმიანობისაგან.

სატვირთო გადაზიდვების მოსამხურების ბაზრის ეფექტური ფუნქციონირება უნდა უზრუნველყონ კომპანიებმა, რომლებიც დაკავებულნი არიან სხვადასხვა სახის გადაზიდვითი პროცესის უზრუნველმყოფი საქმიანობით (ჩატვირთვა—გადმოტვირთვის სამუშაოები, დასაწყობება, კომპლექტაცია, დახარისხება და ა.შ.).

რაც შეეხება სატვირთო გადაზიდვების პროგნოზირებას, ეს ერთი მხრივ, დაგეგმვის წინაპირობაა, ხოლო მეორე მხრივ, დაგეგმვის პროცესის შემადგენელი ერთ—ერთი ძირითადი ელემენტია, რომელიც საპროგნოზო მანიევრებლების მონიტორინგის შედეგებთან ერთად დაგეგმვის სხვადასხვა ეტაპზე გამოიყენება.

მკაფიოდ უნდა გაეაცნობიეროს, რომ კომპანიის სტრატეგიული მიზნების მისაღწევად აღარ არის საკმარისი მხოლოდ პერსპექტიული დაგეგმვა და აუცილებელია სტრატეგიული დაგეგმვის პრინციპების გამოყენება.

პერსპექტიული დაგეგმვისაგან განსხვავებით სტრატეგიული დაგეგმვა ითვალისწინებს როგორც ეკონომიკური ორგანიზაციის ძირითად შიდა ელემენტებს, ისე ცვლად გარემოს: ქვეყანაში არსებულ სოციალურ და პოლიტიკურ ასპექტებს, მომხმარებელთა გემოვნებასა და მოთხოვნილებებს, კონკურენტების მოქმედებას, საერთაშორისო ეკონომიკურ და პოლიტიკურ ცვლილებებს და ა.შ.

სტრატეგიული გეგმის მიხედვით, კომპანიის შორს გათვლილი მიზნები წარმოადგენს არა მიმდინარე საქმიანობის უბრალო ასახვას, არამედ კომპანიის საქმიანობის შიდა და გარე ფაქტორების ცვლილებათა ანალიზისა და პროგნოზირების შედეგს.

ამასთან, კომპანიის ბიუჯეტი ორიენტირებული უნდა იყოს პროგნოზის პესიმიზმურ სცენარზე, რათა მაღალი საიმედოობით იქნეს დაგეგმილი აუცილებელი ხარჯები. თუ საპროგნოზო მაჩვენებლების მონიტორინგით ჩანს, რომ კომპანიის საქმიანობით მიღებული შედეგები პესიმიზმურ პროგნოზზე უარესი აღმონდება, ეს ფაქტორივად სამრეწველო-ეკონომიკური გარემოს გაუარესებაზე მიუთითებს, რამაც კომპანიის საქმიანობის გეგმების კორექტირება უნდა გამოიწვიოს.

გადაზიდვების ბაზრის ეკონომიკური გარემოს ფორმირება. სატვირთო სარკინიგზო გადაზიდვების ბაზარი შეიზლება პირობითად დაიყოს ბუნებრივად მონოპოლიზებულ, კონკურენტულ და პოტენციურად კონკურენტულ სექტორებად.

ბუნებრივად მონოპოლიზებული ბაზრის ქვეშ იგულისხმება ისეთი საბაზრო ურთიერთობები, როდესაც მომსახურების ერთადერთი გამყიდველის არსებობა მინიმალური დანახარჯების გათვლისწინებით ეკონომიკურად გამართლებულია.

ბუნებრივ მონოპოლიას, მისი ეკონომიკური შინაარსიდან გამომდინარე, მსოლოდ რკინიგზის ინფრასტრუქტურა განეკუთვნება. ყველა სხვა დანარჩენი მომსახურების სფეროები რეალურად ან პოტენციურად კონკურენტულ გარემოს განეკუთვნება.

მიმდინარე ეტაპზე, საქართველოს რკინიგზაზე ინფრასტრუქტურა ორგანიზაციურად მჭიდროდაა დაკავშირებული გადაზიდვით პროცესთან, რაც არ იძლევა გადაზიდვების სფეროში კონკურენციის განვითარების შესაძლებლობას. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, ამჟამად სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის საწარმო პარალელურად დაკავებულია გადაზიდვითი პროცესით. ამ ორი სექტორის გამიჯვნა და კონკურენციის უპირატესობის გამოყენება იმ სექტორში, სადაც ეს შესაძლებელია (კერძოდ გადაზიდვის სფეროში), შესაძლებელს გახდის გაიზარდოს ტვირთების გადაზიდვის ეფექტურობა.

კონკურენტულ გარემოში მომსახურების ძირითადი მწარმოებლები გადამზიდავი-კომპანიები არიან. გადამზიდავებს შორის კონკურენცია მხარდაჭერილია სახელმწიფოს მიერ. სახელმწიფოს მხრიდან კონკურენტულ გარემოზე მხარდაჭერა, პირველ რიგში, გულისხმობს სამეურნეო სუბიექტების ბუნებრივი მონოპოლიის (სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა) მომსახურებაზე თავისუფალი დაშვების უზრუნველყოფას და გადამზიდავი კომპანიების მიმართ ერთნაირი პრინციპებით სახელმწიფო რეგულირების განხორციელებას.

საბაზრო პრინციპებიდან გამომდინარე, ტვირთმფლობელები გადამზიდავი-კომპანიებთან ურთიერთდამოკიდებულებაში თანაბარი პირობებით უნდა სარგებლობდნენ, რაც კონკრეტული გადამზიდავის შერჩევის თავისუფალ არჩევას გულისხმობს.

რკინიგზის გადამზიდავ საქმიანობაზე კომპანიების დაშვების სახელმწიფო რეგულირება ხორციელდება ლიცენზირების საშუალებით.

გადამზიდავი-კომპანიების ლიცენზირებისა და სერტიფიცირების კრიტერიუმებში გათვალისწინებული უნდა იყოს ამ სფეროში კომპანიის მუშაობის გამოცდილება, მისი ფინანსური მდგომარეობა, სამარკო ნიშანი, რეპუტაცია და სხვა ობიექტური ეკონომიკური მაჩვენებლები.

კერძო გადამზიდავი კომპანიების ეფექტურად ფუნქციონირება შესაძლებელია იმ შემთხვევაში, როცა რკინიგზის ინფრასტრუქტურის საწარმო მხოლოდ ინფრასტრუქტურული საქმიანობით (მოვლა-შენახვით) იქნება დაკავებული. წინააღმდეგ შემთხვევაში, თუ მის საქმიანობას დაემატება გადაზიდვის პროცესიც, მაშინ, გარეშე გადამზიდავისთვის რთული იქნება კონკურენციის გაწევის იმედი გადამზიდავისათვის, რომელიც გადაზიდვით პროცესთან ერთად ინფრასტრუქტურის მართვასაც აწარმოებს. ამრიგად, თუ ერთი სტრუქტურის (კომპანიის) ფარგლებში შეთავსებულია,

როგორც გადამზიდავის ისე ინფრასტრუქტურის მფლობელის ფუნქციები, მაშინ ასეთი გადამზიდავი-კომპანია მიიღებს მნიშვნელოვან კონკურენტულ უპირატესობას, რის საფუძველზეც გაერთიანებული კომპანია დაეპატრონება ყველა ძირითად ტვირთნაკადს. კერძო გადამზიდავს დარჩება მხოლოდ ის ტვირთები, რომლებიც გაერთიანებული კომპანიისათვის მცირე მოცულობებიდან გამომდინარე, ინტერესს არ წარმოადგენენ. ამრიგად, ხეაღინდელი გაერთიანებული კომპანია „ინფრასტრუქტურა-გადამზიდავი“ – დღევანდელი მონოპოლისტი შპს „საქართველოს რკინიგზა“.

აღნიშნული კონკურენტული უპირატესობა აისახება იმაში, რომ გაერთიანებული კომპანია „ინფრასტრუქტურა-გადამზიდავი“ ფლობს რა ინფრასტრუქტურას, შეუძლია გამოიყენოს გადაზიდვის ღირებულება, როგორც იარაღი სხვა კომპანიებთან კონკურენტულ ბრძოლაში. ფასწარმოქმნის სოგადი პრინციპიდან გამომდინარე, ინფრასტრუქტურით სარგებლობის ღირებულების ტარიფი ისე იქნება აგებული, რომ გაერთიანებულ კომპანიას შეეძლება, აუცილებლობის შემთხვევაში, მომხმარებელს შესთავაზოს ნაკლები ტარიფი, ვიდრე დადგენილი აქვს ნებისმიერი გადამზიდავი კომპანიისათვის. გაერთიანებულ კომპანიას, „ინფრასტრუქტურა-გადამზიდავს“ მოგების შემცირების ხარჯზე, შეეძლება ტვირთმფლობელს ინფრასტრუქტურით სარგებლობის უფრო ნაკლები ფასი შესთავაზოს, რისი კომპენსირებაც გაზრდილი მოცულობის მიხედვით მოხდება. ამრიგად, ინფრასტრუქტურის და გადაზიდვის მომსახურებისათვის გაერთიანებული კომპანიისათვის ჯამური ღირებულება ყოველთვის ნაკლები იქნება, ვიდრე კერძო კომპანიისათვის, რაც უზრუნველყოფს მონოპოლისტი კომპანიისათვის დამატებითი ტვირთნაკადების მოზიდვას.

სატვირთო გადაზიდვების ტარიფების შემუშავების პრინციპების ფორმირება. დამოუკიდებელი გადაზიდვითი საქმიანობის პრაქტიკის დანერგვისას სარკინიგზო გადაზიდვების ტარიფურ

ბის სისტემაში მნიშვნელოვანი სახეცვლილება უნდა განიცადოს. დღეისათვის სახელმწიფო არეგულირებს მომსახურების ზღვრულ ტარიფებს, რისთვისაც არსებობს ერთიანი სატარიფო ბაზა.

ასეთი ერთიანი სატარიფო ბაზა მომავალში აღარ უნდა არსებობდეს, გადაზიდვის მომსახურების ღირებულება კი უნდა შედგებოდეს სამი მდგენელისაგან. ესენია:

1. რკინიგზის ინფრასტრუქტურით სარგებლობის ღირებულება;
2. მოძრავი შემადგენლობით (პირველ ეტაპზე სავაგონო პარკით) სარგებლობის ღირებულება;
3. ტვირთების გადაზიდვისას ხელშეკრულებით გათვალისწინებული გადამზიდვის მომსახურების ღირებულება.

მომავალში რკინიგზის ინფრასტრუქტურით სარგებლობის ღირებულება უნდა განისაზღვროს ბუნებრივი მონოპოლიის მომსახურებაზე ტარიფების ფორმირების პრინციპით და დარეგულირდება სახელმწიფოს მიერ. ასეთი ტარიფები ყველა მომხმარებლისათვის იქნება სტანდარტული და ინფორმაცია მისი გამოყენების შესახებ ყველასთვის ხელმისაწვდომი.

სარგებლობის ღირებულებას მოძრავი შემადგენლობით განსაზღვრავს მისი მფლობელი, რომელიც შესაძლოა იყოს ლიზინგური კომპანია და კონკრეტულ შემთხვევაში წარმოადგენს ლიზინგის გადასახადს. ვაგონების არენდის განაკვეთების დონის გამჭვირვალობის მიზნით, ლიზინგური კომპანიები ვალდებული იქნებიან ღიად გამოაცხადონ მათი სატარიფო განაკვეთები, გამოყენების პირობები და შეღავათები. თუ ტვირთის გადაზიდვა ხორციელდება ტვირთმფლობელის მოძრავი შემადგენლობით, შესაბამისად, გადამზიდვის მომსახურების ღირებულებაში ასეთი მდგენელი არ იქნება.

გადაზიდვის ხელშეკრულების შესაბამისად, გადამზიდვის ძირითად ფუნქციას წარმოადგენს ტვირთის ადგილ'ზე მიტანა. ყველა შემთხვევაში, გადამზიდვაში საკუთარ ხარჯებთან ერთად ფარავს

ხარჯებს, რომელიც დაკავშირებულია ინფრასტრუქტურის და მოძრავი შემადგენლობის გამოყენებასთან, ასევე ხარჯებს დამატებითი სამუშაოების შესასრულებლად (მაგალითად: დატვირთვა, გადმოტვირთვა, ტვირთის დახარისხება და ა.შ.).

გადაზიდვის მომსახურების ბაზრის ფუნქციონირების სამართლებრივი საფუძვლების ფორმირება. გადაზიდვების მომსახურების ბაზრის ფუნქციონირების სამართლებრივი საფუძვლები განისაზღვრება მოქმედი კანონმდებლობით (მ.შ. საქართველოს მიერ გაფორმებული საერთაშორისო ხელშეკრულებებით) და ბაზრის მონაწილე სუბიექტების სახელშეკრულებო დამოკიდებულებით (გადაზიდვის ხელშეკრულებით).

ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება წარმოადგენს წერილობითი ფორმის დოკუმენტს, რომლის შესაბამისადაც გადამზიდავი, წინასწარ შეთანხმებული თანხის საფუძველზე ახორციელებს რკინიგზაზე ტვირთების გადაზიდვას. გადაზიდვის ხელშეკრულება წარმოადგენს ძირითად დოკუმენტს სახელშეკრულებო-სამართლებრივ სისტემაში.

გადამზიდავი, გადაზიდვის ხელშეკრულებით დაკისრებული მოვალეობების შესასრულებლად, ვალდებულია სახელშეკრულებო დამოკიდებულებაში შევიდეს სატრანსპორტო მომსახურების ბაზრის სხვა სუბიექტებთან. გადამზიდავი შესაძლოა შევიდეს სახელშეკრულებო დამოკიდებულებაში რკინიგზის ინფრასტრუქტურის საწარმოებთან, ლიზინგურ კომპანიებთან, იმ კომპანიებთან, რომლებიც აწარმოებენ სამუშაოებს ტვირთების ჩატვირთვა-გადმოტვირთვაზე, შენახვაზე და ასევე სადაზღვევო კომპანიებთან და სხვა.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, შეიძლება დავასკვნათ, რომ საქართველოს რკინიგზაზე გადამზიდავი-კომპანიების ინსტიტუტის შექმნის აუცილებლობა ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემის კონკურენტული სექტორის განვითარების ობიექტური აუცილებლობით არის განპირობებული. გადაზიდვების მომსახურების ბაზრის ჩამოყალიბება და რეგულირება მოითხოვს წინასწარ პროგნოზირებადი ღონისძიებების შემუშავებას.

### III თაზი

## ტრასეკა – დიდი ეკონომიკური პერსპექტივა და მისი მნიშვნელობა საქართველოსათვის

ახალი აბრეშუმის გზის, ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის შექმნისა და განვითარების ძირითადი პოლიტიკური და ეკონომიკური ასპექტები

გზა მეტად ტყეადი ცნებაა. მას თავისი ეკონომიკური, პოლიტიკური, დიპლომატიური, კულტურული, სულიერი არსი გააჩნია. ამ თავში მკითხველს გვინდა მოუუთხროთ ადამიანთა დიდ გზაზე, რომელიც აერთებს ეროვნულ და მსოფლიო გზებს, საავტომობილო და საჰაერო, სარკინიგზო და საზღვაო, ტრანსკონტინენტურ მაგისტრალებს, მილსადენებს, რომელიც იწყება ქრისტიანული სამყაროს გარეთ, ბუდიზმისა და ინდუიზმის სიერცეში, ხოლო ქრისტიანულ და ისლამურ კავკასიაში, მართლმადიდებელ საქართველოში უერთდება პანევროპულ სამყაროს და შემდეგ პანამერიკულ სიერცეებისაკენ მიემართება. ასე ერთდება ამ გზაზე ქრისტეს გზა, ბუდას გზა, ისლამის გზა, ინდუიზმის გზა... ეს არის ტოლერანტობის, მსოფლიო ქვეყნების, ხალხებისა და კონტინენტების, კაცობრიობის შემაერთებელი გზა, გზა მომავლისაკენ. ამ გზის – მსოფლიო აბრეშუმის გზის აღორძინება, ტრასეკა – ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის შექმნა – ერთ-ერთი უდიდესი ისტორიული მოვლენაა XX და XXI საუკუნების, მეორე და მესამე ათასწლეულების გზაგასაყარზე. ამიტომ, ამ გზას მფარველობენ მსოფლიოს უდიდესი სახელმწიფოები, საერთაშორისო და რეგიონალური ორგანიზაციები. ტრასეკა არის კავკასიისა და ცენტრალური აზიის მსოფლიო ეკონომიკაში ინტეგრაციის გზა.<sup>20</sup>

<sup>20</sup> „დიდი აბრეშუმის გზა“. TRACECA. PETRA. ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი. ევრაზიის საერთო ბაზარი. პოლიტიკური და ეკონომიკური ასპექტები. გვ 8. თბილისი „მეცნიერება“, 1999წ.

მსოფლიო ცივილიზაციის განვითარების თანამედროვე ეტაპზე უდიდესი მნიშვნელობა ენიჭება როგორც მსოფლიოს სხვადასხვა ქვეყნებს, ისე ცალკეულ რეგიონებს შორის სავაჭრო-ეკონომიკური, კულტურულ-პოლიტიკური, სამეცნიერო-ტექნიკური ინტეგრაციის გაღრმავებას და სხვა კავშირურთიერთობათა გაფართოებასა და განმტკიცებას. ამ მხრივ საკმაოდ მნიშვნელოვან ეკონომიკურ რეგიონს წარმოადგენენ ცენტრალური აზიისა და ამიერკავკასიის სახელმწიფოები. ერთი მხრივ, სტრატეგიული რესურსების – ნავთობის, გაზის, ბამბის, ფერადი ლითონების და ა.შ. უხვად არსებობა და მთელი რიგი დარგების განვითარებული მაღალტექნოლოგიური წარმოება და, მეორე მხრივ, მოსახლეობის არაღამაქ მყოფილებელი უზრუნველყოფა კვების პროდუქტებითა და ფართო მოხმარების საქონლით, ქმნის ხელსაყრელ პირობებს კავშირურთიერთობების განვითარებისათვის ამ რეგიონის სახელმწიფოებსა და ევროპის, ამერიკისა და ახლო აღმოსავლეთის ქვეყნებს შორის.

ამ თვალსაზრისით, თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობის გამო საქართველო თანდათან სათანადო ადგილს იკავებს თანამედროვე მსოფლიოში როგორც ქვეყანა, რომელიც უნდა გახდეს სატრანზიტო გზაჯვარედინი ევრაზიულ სისტემაში და შეიტანოს უდიდესი წვლილი აღმოსავლეთსა და დასავლეთს, ჩრდილოეთსა და სამხრეთს შორის კავშირურთიერთობების ახალი ქსელების დამყარებაში.

ევროკავშირის პროექტის – ტრასეკას განხორციელებას, აბრეშუმის გზის აღორძინებას უკვე შეაქვს გარდატეხა საქართველოს ეკონომიკაში, კეთილნაყოფიერი გავლენა უკვე იგრძნობა ქვეყნის ბიუჯეტის შემოსავლებზე. ტრასეკა ევროგაერთიანების საერთაშორისო პროგრამას წარმოადგენს. მას ახორციელებს ორგანიზაცია TACIS-ი, რაც ნიშნავს ტექნიკურ დახმარებას დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა თანამეგობრობის ქვეყნებისათვის. საქართველო-



ში ტრანსპორტის, ვაჭრობის, ექსპორტ-იმპორტის, ტურიზმის, კურორტების განვითარებაზე ტრასეკა მოითხოვს საქართველოს მთელი სატრანსპორტო სისტემის, რკინიგზის, საავტომობილო გზებისა და ტრანსპორტის, საზღვაო პორტების სპეციალური სატერმინალო კომპლექსების განვითარებას, ტექნიკურ გადაიარაღებასა და რესტრუქტურისაციას.

ნათელია, რომ ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფანი მრავალფუნქციური სატრანსპორტო კომუნიკაციაა, რომელმაც უნდა უზრუნველყოს, როგორც კასპიის ზღვის რეგიონი, ასევე რუსეთის, ცენტრალური აზიისა და ყაზახეთის, სამხრეთ კავკასიის ქვეყნების მდიდარი რესურსების ექსპორტი. მხედველობაში გვაქვს ადრეული ნავთობის გადაზიდვის, სუფსის ტერმინალის გამართულად ფუნქციონირების, რკინიგზით ნავთობის ტრანსპორტირების, ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენის, თურქმენეთ-აზერბაიჯანისა და საქართველო-თურქეთის გაზსადენის ამოქმედება, ტრანსკავკასიური გადაზიდვების პროექტების განხორციელება და სხვ.

ტრასეკას გზა ცენტრალური აზიიდან ევროპამდე საქართველოს გავლით გაცილებით მოკლეა, ვიდრე სხვა, მისი ალტერნატიული გზები და ამიტომ, იგი მეტად რენტაბელური და კონკურენტუნარიანია. უსარმასარი შემოსავალი შეიძლება მოგვცეს აგრეთვე ჩინეთის, ინდოჩინეთის ტვირთის მოზიდვამ, განსაკუთრებით რკინიგზით ნავთობის ტრანსპორტირებამ. ტრასეკა ხელს შეუწყობს საქართველოში წვრილი და საშუალო ბიზნესის განვითარებასაც.

მკითხველი ღრმად რომ ჩაწვდეს ტრასეკას პრობლემებს, საჭიროა მინიმუმ იცნობდეს არა მხოლოდ ტრასეკას იდეას, პროგრამას, არამედ ტრასეკას ტექნიკურ პანორამას, მისი ტექნიკური დახმარების პროექტებს, რომლებსაც ევროკავშირი განიხილავს თავისი გლობალური სტრატეგიის კონტექსტში. მათ შორის უმთავრესია ოთხი სტრატეგიული მიზანი:

პირველი – ევროკავშირს სურს ამ პროექტით მხარი დაუჭიროს პოსტსაბჭოურ სივრცეში შექმნილ სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის სახელმწიფოებს, პირველ რიგში საქართველოს, აზერბაიჯანის, სომხეთის, ყაზახეთის, უზბეკეთის, ყირგიზეთის, ტაჯიკეთის, თურქმენეთის სუვერენიტეტის განმტკიცებას, მათ პოლიტიკურ და ეკონომიკურ დამოუკიდებლობას, რათა შესაძლებელი გახდეს ამ ქვეყნების ეკონომიკის ეფექტური დაკავშირება ევროპულ და მსოფლიო ბაზართან ალტერნატიული სატრანსპორტო – სატრანზიტო კომუნიკაციის (ტრასეკას) საშუალებით. ამ იდეის განხორციელება სასიკეთოდ შეუცვლის სახეს ევრაზიის სივრცის არა ერთ სახელმწიფოს, მათ შორის საქართველოს.

მეორე – ევროკავშირს ტრასეკას შექმნით სურს ხელი შეუწყოს სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის სახელმწიფოთა რეგიონული თანამშრომლობისა და კოოპერირების განვითარებას. ეს უდავოდ პოზიტიური პროექტია, რასაც საქართველოც მხარს უჭერს.

მესამე – ტრასეკას პროექტის საშუალებით სამხრეთი კავკასიისა და ცენტრალური აზიის დასახელებულ ქვეყნებში გაიზრდება მსოფლიო ინვესტიციები, როგორც საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების დაინტერესების, ასევე კერძო საინვესტიციო რესურსების გამოყენების გზით. ამას სასიცოცხლო მნიშვნელობა აქვს საქართველოსა და მთელი რეგიონისათვის.

მეოთხე – ერთ-ერთი უმთავრესი სტრატეგიული მიზანია ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის ტრასეკას დაკავშირება ტრანსევროპულ მსოფლიო სატრანსპორტო კომუნიკაციებთან. საქართველო მადლიერების გრძნობით შეხვდა ბრიუსელის კონფერენციის გადაწყვეტილებებს 1993 წლის მაისში, იგი იმთავითვე აქტიურად ჩაერთო ტრასეკას ოთხივე სტრატეგიული მიზნის განხორციელებაში. უკვე იგრძნობა ტრასეკას სასიკეთო გავლენა საქართველოს ეკონომიკასა და პოლიტიკაზე.

გვინდა ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის თანამედროვე განვითარების კიდევ ერთ, ჩვენი აზრით, უმნიშვნელოვანეს გარემოებებზე შევჩერდეთ. როგორც ცნობილია, ეს სატრანსპორტო და საეკონომიკური დერეფანი, უძველესი აბრეშუმის გზის ძირითად მიმართულებას იმეორებს და მისი დიდი ნაწილი სამხრეთი კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ყოფილი საბჭოთა რესპუბლიკების ტერიტორიაზე გადის. ამ რეგიონში მეტად განსხვავებულია კულტურული, სამეურნეო, რელიგიური, კონფესიური რეალობა და ტრადიციები, ეკონომიკის განვითარების დონეები. სხვადასხვაა ამ ქვეყნების რესურსული პოტენციალიც: ზოგი მდიდარია, ზოგი – შედარებით ღარიბი. ტრასეკა გადის გარდამავალი საზოგადოებრივი განვითარების ეტაპზე მყოფი, დამოუკიდებელი სახელმწიფოების ტერიტორიაზე. ტრასეკამ ამ ქვეყნებში მშვიდობა და სტაბილურობა უნდა შეიტანოს.

ტრასეკა, რეგიონული თვალსაზრისით, ეს არის გზა უკონფლიქტო, სტაბილური კავკასიისაკენ, „მშვიდობიანი კავკასიის“ კონცეფციის განხორციელებისაკენ. ეს არის გზა აფხაზეთის, ცხინვალის რეგიონის და სხვა კონფლიქტების მშვიდობიანი მოწესრიგებისაკენ.

თუ ტრასეკას საქართველოს მონაკვეთის მიმდინარე და პერსპექტიული განვითარების საერთო ეთარებას შევაფასებთ, შეიძლება ითქვას, რომ მას ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემის საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემებში ინტეგრირების საერთო სტრატეგიამდე მივყავართ. აქ სამი ძირითადი მიმართულებაა საგულისხმო:

პირველი – საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის მართვის სრულყოფა, მისი თანამედროვე დასავლური სტანდარტების გათვალისწინებით მოწყობა, მთელი ინსტიტუციური სისტემის რეფორმა, ტრანსპორტის სექტორის საწარმოსა პრივატიზაციის დამთავრება.

მეორე – საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის საკანონმდებლო ბაზის ფორმირება და მისი ჰარმონიზაცია ანალოგიურ დასავლურ, პირველ რიგში, ევროკავშირის სისტემებთან და სტანდარტებთან.

მესამე – საქართველოს სატრანსპორტო სისტემის, მოძრავი შემადგენლობის, ქსელებისა და კომუნიკაციების, მთელი მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის ინტეგრირება საერთაშორისო სისტემებთან, მათი შესაძლებლობების ჰარმონიზირება საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემებთან, მათ შორის, პირველ რიგში, ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფანთან.

რკინიგზის ტრანსპორტი, ტვირთების გადაზიდვის მხრივ განსაკუთრებულ როლს ასრულებს ტრასეკას დერეფანში. 1980-იანი წლების მეორე ნახევარში მაქსიმალური დატვირთვით მუშაობდა. 1993 წელს ცნობილი პოლიტიკური მოვლენების, განსაკუთრებით სამოქალაქო ომისა და ეკონომიკური კრიზისის შედეგად, ტვირთბრუნვის და მგზურების გადაყვანის მაჩვენებლები კატასტროფულად დაეცა. სარკინიგზო მოძრაობის შემცირება გამოწვეული იყო ყოფილი საბჭოთა კავშირის დაშლით, ქვეყანაში მიმდინარე სამოქალაქო ომით და მთელი რიგი სხვა ფაქტორებით.

მიუხედავად ამისა, დღეს საქართველოში მიმდინარე ეკონომიკური რეფორმების ეტაპზე, ტვირთების გადაზიდვის მონაცემები უმჯობესდება. უაღრესად მნიშვნელოვანია საქართველოს რკინიგზით ისეთი სტრატეგიული ტვირთების გადაზიდვა, როგორცაა შეერონის ნავთობი, თურქმენეთის მაზუთი, უზბეკეთის ბამბა და სხვ. ეს ყველაფერი ტრასეკას სიკეთეა. საგულისხმოა, რომ საქართველოს რკინიგზას ტვირთნაკადის გადიდების დიდი შესაძლებლობები გააჩნია, განსაკუთრებით ყარსი-თბილისი-ბაქოს მაგისტრალის უკეთ გამოყენებით და ამ მაგისტრალის მეშვეობით ცენტრალური აზიის ქვეყნებთან და ირანთან საქართველოს დაკავშირების პერსპექტივების გათვალისწინებით.

ტრასეკას სხვადასხვა რეგიონალურ პროექტებს შორის თავისი მასშტაბურობით, პოლიტიკური და ეკონომიკური ეფექტიანობით, ვერაზიის სატრანსპორტო დერეფნის ათვისებისა და განვითარების საქმეში, ერთიანი საბაზრო სივრცის ჩამოყალიბების რეალობით განსაკუთრებულ ყურადღებას იმსახურებს საქართველოს რკინიგზისა და აზერბაიჯანის სახელმწიფო რკინიგზის, გერმანელ სპეციალისტებთან ერთად შემუშავებული საკონტეინერო გადაზიდვის ახალი ტექნოლოგია ლოგისტიკ-ექსპრესი (ტრასეკას რეგიონული პროექტი – „საქართველო-აზერბაიჯანის რკინიგზის ინფრასტრუქტურის სრულყოფა“). მისმა მუშაობამ დაადასტურა, რომ იგი მთლიანად აკმაყოფილებს თანამედროვე სტანდარტებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს საკონტეინერო გადაზიდვის საქმეში (საიმედოობა, ხელსაყრელი ტარიფები, ტრანსპორტირების ფიქსირებული დრო, უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, ტრანსპორტირების თანმდევი ინფორმაცია კლიენტებისათვის და სხვ.).

### ტრასეკას დერეფნის პოტენციალს ეფექტიანად გამოყენების აუცილებლობა

1996 წელსა და 1998 წელს ქ. სერახსში და ქ. ბაქოში სახელმწიფოთა პრეზიდენტების უმაღლეს დონეზე ხელმოწერილი შეთანხმებები თავდაპირველად მიმართული იყო „ტრასეკას“ დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლებისაკენ. დღეისათვის, განვლილი პერიოდის გამოცდილების გათვალისწინებით, რეგიონში განვითარებული პოლიტიკური პროცესები და „ტრასეკას“ დერეფნის ყველა მონაწილე ქვეყნის ეკონომიკური ინტერესები გადაუდებლად მოითხოვს ამ შეთანხმებების საკვანძო საკითხების ახლებურად გააზრებას.

ევროპასა და აზიას შორის დამყარებული ძლიერი სავაჭრო საექსპორტო-საიმპორტო დისბალანსი მეტყველებს ამ ქვეყნების სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების დონეს შორის დიდ განსხვავებაზე.

სწორედ ამ გარემოებამ განსაზღვრა ჩვენი ქვეყნის საგარეო-პოლიტიკური კურსის ერთ-ერთი ძირითადი, სტრატეგიული მიმართულება – შექმნილიყო ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი.

ევრაზიულ რეგიონში გეოპოლიტიკური პროცესების განვითარების ხასიათი აშკარად მიგვანიშნებს, რომ საქართველოზე გამაჟალი სატრანსპორტო დერეფნით ტვირთნაკადების მოზიდვისათვის მნიშვნელოვანი ღონისძიებების გადაუდებლად გატარება აუცილებელია.

დერეფნის სატრანსიტო ფუნქციის ეფექტიანი ამოქმედებისათვის ჯერ კიდევ 1996 წელს თურქმენეთის ქ. სერახსში ოთხი ქვეყნის (აზერბაიჯანი, თურქმენეთი, საქართველო, უზბეკეთი) პრეზიდენტების მიერ ხელმოწერილ იქნა ცნობილი „სერახსის შეთანხმება“, რომელსაც შემდგომ მიუერთდნენ სომხეთი, ტაჯიკეთი, ყირგიზეთი, რაც იმ დროისათვის დერეფნის აღორძინების თვალსაზრისით უდავოდ პროგრესული ნაბიჯი იყო.

„სერახსის შეთანხმების“ ძირითადი არსი მასში შემავალი ქვეყნების სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირების განვითარების ხელშეწყობა იყო. მოგვიანებით რკინიგზებს შორის გაფორმდა ხელშეკრულება, რომელშიც დერეფნის მიმზიდველობის სტიმულირებისათვის, სარკინიგზო გადაზიდვებზე დაწესდა ტარიფების 50%-იანი შეღავათი.

წმინდა სატრანსპორტო-ეკონომიკური საკითხები შეთანხმებაში არ იყო დეტალურად განსაზღვრული, რაც შეთანხმების ხელმომწერი მხარეებისაგან მოითხოვდა შემდგომ ურთიერთშეთანხმებულ აქტიურ ქმედებებს. უდავო იყო, რომ რკინიგზებს შორის

გაფორმებული ხელშეკრულება ც პრაქტიკული საქმიანობის და სახელმწიფოთა შორის ურთიერთობათა გამოცდილების შესაბამისად უნდა დახვეწილიყო, რაც აისახებოდა შესაბამისი დამატებებით და ცვლილებებით.

უმაღლეს დონეზე ხელმოწერილ შეთანხმებაში და ასევე მის საფუძველზე რკინიგზებს შორის დადებულ ხელშეკრულებაში დერეფნის მარშრუტზე დადგენილი შეღავათი მოგვიანებით რიგ სახელმწიფოთა მიერ არაადექვატურად იქნა გაგებული და შესაბამისად არასრულფასოვნად და არათანაბარი მიდგომებით გამოიყენებოდა.

აქედან გამომდინარე, „ტრასეკას“ დერეფნის შემდგომი განვითარებისათვის ხელი მოეწერა 1998 წელს ბაქოს მრავალმხრივ შეთანხმებას, რომელიც სხვა ღონისძიებებთან ერთად კოორდინირებული სატარიფო პოლიტიკის განხორციელებას ითვალისწინებდა. ამ შეთანხმების უმნიშვნელოვანესი საკვანძო საკითხი იყო შეღავათიანი სატარიფო განაკვეთების დაწესება, რაც 50%-მდე ფასდაკლების ჩანაწერით დაფიქსირდა. აღნიშნული ჩანაწერი ყველა მონაწილე ქვეყნას 0-დან 50%-მდე შეღავათის განხორციელებას ავალდებულებდა, რამაც უდავოდ უარყოფითი შედეგი გამოიღო, რადგან „ტრასეკას“ ქვეყნები ძირითად მრავალმხრივ შეთანხმებაზე დაყრდნობით ფასდაკლების დაბალ დონეს აერცვლებდნენ.

დღეისათვის, „ტრასეკას“ მუდმივმოქმედი სამდივნოს მიერ ჩატარებული გამოკვლევები ცალსახად ადასტურებს, რომ ბოლო წლებში „ტრასეკას“ დერეფნის ქვეყნების მიერ გატარებული სატარიფო პოლიტიკა ხასიათდება არაკოორდინირებულობით, ადგილი აქვს ქვეყნების მხრიდან შეთანხმებაში გაწერილი პუნქტების საკუთარ ინტერპრეტირებას, ეს კი ნეგატიურად აისახება მთლიანად „ტრასეკას“ სატრანსპორტო დერეფნის კონკურენტუნარიანობაზე.

უფრო მეტიც, თითოეული ქვეყნის მიერ ტარიფების მიმართ ასამაღლებელი კოეფიციენტების გამოყენებას ხშირ შემთხვევაში „ტრასეკას“ სხვა ქვეყნებში ადეკვატური „ჯაჭური რეაქციის“ პრინციპი გააჩნია.

ორივე დოკუმენტში ჩადებული იდეოლოგიის ძირითადი ნაკლი მაინც იმაში მდგომარეობს, რომ მისმა პრაქტიკულად განმახორციელებელმა სტრუქტურებმა, კერძოდ, შესაბამისი ქვეყნების რკინიგზებმა თავი ვერ გაართვეს კოორდინირებულ საქმიანობას და ძირითადად მოქმედებენ ამ წუთებში და არა პერსპექტიული, უფრო მნიშვნელოვანი კომერციული მოგების გაზრდის პოზიციებიდან. საგულისხმოა, რომ შეუთანხმებელი მუშაობით ვერ იქნა უზრუნველყოფილი თითოეული ქვეყნის სავაჭრო-ეკონომიკური განვითარებაც.

„ტრასეკას“ დერეფნის კონკურენტუნარიანობის დაქვეითების ტენდენციებმა უკვე 1997 წლიდან იჩინა თავი. 1997 წელს თურქმენეთის რკინიგზის ადმინისტრაციის ხელმძღვანელობამ გადაზიდვების გაანგარიშებისას გამოიყენა არა მოქმედი, არამედ თავისი საკუთარი შევიცარული ფრანკის კურსი (აშშ-ს დოლართან მიმართებაში), რამაც საკუთარ სარკინიგზო ქსელზე გადაზიდვების ღირებულება საშუალოდ 15%-ით გაზარდა.

ეს ფაქტი რეაქციის გარეშე არ დარჩა შეთანხმების სხვა მონაწილეების მხრიდან. 1998 წლის დასაწყისში საქართველოს რკინიგზამ საქართველოს შავი ზღვის ნავსადგურებიდან წამოსულ სატრანზიტო გადაზიდვებზე შემოიღო ასამაღლებელი კოეფიციენტი 1,2, რაც გულისხმობდა ტარიფების 20%-ით გაზრდას. მოგვიანებით, მანძილიდან გამომდინარე, გაიზარდა კოეფიციენტები ნავთობპროდუქტების გადაზიდვაზე. ამ ქმედებებმა გამოიწვია ადეკვატური რეაქცია „ტრასეკას“ ქვეყნების მხრიდან, რომლებმაც შესაბამისი კორექტივები შეიტანეს თავიანთ სატარიფო პოლიტიკაში.



აზერბაიჯანის რესპუბლიკის რკინიგზამ დადგენილი 50%-იანი ფასდაკლება შეცვალა 30%-იანით. თურქმენეთმა, რომელიც თერთონ ითვლება დეპოზიტარ ქვეყანად, საერთოდ გააუქმა 50%-იანი შეღავათი.

გარდა ამისა, 1999 წლიდან თურქმენეთის რკინიგზამ შემოიღო ასამაღლებელი კოეფიციენტი, რომელიც დღესაც ტვირთების დიდ ნაწილზე შეადგენს 1,22. ამავე დროს, აზერბაიჯანის რესპუბლიკის რკინიგზამ გაზარდა მანძილის სიშორის კოეფიციენტი 0.65-დან 0.7-მდე. უნდა აღინიშნოს, რომ უზბეკეთის რკინიგზის ხელმძღვანელობა თავიდანვე წინააღმდეგი იყო ტრანზიტულ გადაზიდვებზე 50%-იანი შეღავათის გამოყენებისა, მიუხედავად იმისა, რომ ორივე საკვანძო შეთანხმებას მოაწერა ხელი. უფრო მეტიც, 2002 წელს შემოღებულ იქნა ასამაღლებელი კოეფიციენტი 1,4 ტაჯიკეთის დანიშნულებით ყველა საექსპორტო და საიმპორტო გადაზიდვებზე.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, არაეფექტური ინიციატივების შედეგად, რომელიც თითქოს საკუთარი რკინიგზების შემოსავლების გაზრდისკენ იყო მიმართული, „ტრასეკას“ დერეფნის კონკურენტუნარიანობამ მკვეთრად დაცემა დაიწყო.

არაეფექტურად და არაკოორდინირებულად გატარებული სატარიფო პოლიტიკა დღესაც გრძელდება. მაგალითად, საქართველომ 2007 წლის დასაწყისიდან ტრანზიტული რეჟიმით ცარიელი მოძრავი შემადგენლობისთვის შემოიღო დღგ-ს გადასახადი.

2007 წლიდან ბათუმისა და ფოთის ნავსადგურში, მანამდე კი ბაქოს ნავსადგურში, შემოღებულია დღგ-ს გადასახადი ტვირთის დამუშავებაზე, რამაც მნიშვნელოვნად გაზარდა სატრანსპორტო ხარჯები და წინააღმდეგობაშია ძირითად მრავალმხრივ შეთანხმებასთან.

ფინანსური გარანტიებისა და აქციზური ტვირთების სატრანზიტო გადაზიდვებზე სპეციალური ნებართვების გაფორმების

შემოდება საქართველოში, უკრაინაში, უზბეკეთსა და ყაზახეთში ასევე უარყოფითად აისახება „ტრასეკას“ დერეფნის კონკურენტუნარიანობაზე.

მაგალითად, რომ მიიღო გარანტირებული ნებართვა ერთი ვაგონი ღვინის ტრანზიტულ რეჟიმში უკრაინასა და ყაზახეთში გადასახიდად, გადასახიდ ტარიფთან ერთად დეპოზიტზე უნდა შეიტანო 2000 აშშ დოლარი. უზბეკეთში ნებისმიერი აქციზური ტვირთის ტრანზიტულ რეჟიმში გატარებისას საჭიროა უზბეკეთის რესპუბლიკის მთავრობის სპეციალური ნებართვა.

გადაზიდვის ღირებულება იზრდება ასევე კარანტინის, ვეტერინარული და სანიტარული ინსპექტირების გადასახადით. ერთი ცარიელი კონტეინერის შემოწმება უკრაინაში 5 ევროს უდრის, ბულგარეთში – 15–20 ევროს (იგივე გადასახადია ცარიელ ვაგონზე), რაც ძირითადი მრავალმხრივი შეთანხმების პირდაპირი დარღვევაა.

არსებობს ასეთი ფაქტებიც, როცა რკინიგზის ცალკეულ მონაკვეთებზე ნავსადგურ აქტაუმდე მისასვლელ 18 კმ. ლიანდაგზე, რომელიც კერძო მფლობელობაშია, ერთი ტონა ტვირთის გატარების გადასახადი ყოველგვარ საზღვრებს აღემატება და ტონაზე 1.5–2 აშშ დოლარს შეადგენს.

უკრაინული კომპანია „უკრფერის“ ბორნებით 60–ტონიანი დატვირთვის ქვეშ მყოფი ერთი ვაგონის გადაზიდვა ილიჩევსკი–ფოთის მიმართულებით დღეისათვის 2000 აშშ დოლარი ჯდება, მაშინ როდესაც 1998–1999 წწ. ეს მაჩვენებელი 850 აშშ დოლარი იყო. ამის გარდა, დამატებითი მოსაკრებელი ფოთის ნავსადგურში შეადგენს 195 აშშ დოლარს /ვაგონზე. ყოველივე ეს ყაზახეთის, თურქმენეთისა და უზბეკეთის ტვირთნაკადების დიდი ნაწილის რუსეთის მარშრუტებზე გადადინების მიზეზი გახდა.

2006 წლის ბოლოსათვის კასპიის სღვაზე ახალი ოპერატორის „მერიდიანის“ შემოყვანის შემდეგ, რომელსაც კასპიის

ზღვის სანაოსნოსგან გადაეცა შეთანხმებების დადების ექსკლუზიური უფლება, გადაზიდის ტარიფები 25–30%–ით გაზარდა. ცალმხრივად ბლოკირებულია აზერბაიჯანის მხრიდან ყაზახეთის დროშის ქვეშ მცურავი ტანკერების აზერბაიჯანის ნავსადგურში შესვლის შესაძლებლობა, რის გამოც ყაზახეთის გემები რუსეთის ნავსადგურებით და შესაბამისად სარკინიგზო მაგისტრალებით სარგებლობენ. 2007 წლიდან შეინიშნება ნედლი ნავთობის გადაზიდვების შემცირების ტენდენციები. ამის მიზეზი დერეფნის აზერბაიჯანის და საქართველოს უბნებზე გადაზიდვებში ჩართული კომერციული სტრუქტურების მიერ ტარიფების ცალმხრივად მომატებაში უნდა ვეძიოთ. მაგალითად, ყაზახეთიდან ჩვენი დერეფნის მიმართულებით ნედლი ნავთობის გადაზიდვის ჯამურმა ტარიფმა ტონაზე შეადგინა 35.7 აშშ დოლარი, ამის გადაზიდვების მოცულობა ყოველთვიურად საშუალოდ 200–300 ათასი ტონით შემცირდა. შემცირებული ნავთობნაკადი რუსეთის (ასტრახანი) და ირანის (ნეკა) მიმართულებით გადანაწილდა, სადაც ტარიფები შესაბამისად 31.5 და 27.0 აშშ დოლარია ტონაზე. უნდა აღინიშნოს, რომ ქვეყნისათვის ასეთი სტრატეგიული ტვირთნაკადის შესანარჩუნებლად სახელმწიფოს გარკვეული ბერკეტები უნდა გააჩნდეს.

„ტრასეკას“ დერეფნის კონკურენტუნარიანობის აღსადგენად ბოლო წლებში გარკვეული ნაბიჯები გადაიდგა.

„ტრასეკას“ მუდმივმოქმედი სამდენოს რეკომენდაციების გათვალისწინებით, მომზადდა საქართველოს, აზერბაიჯანის და ყაზახეთის ერთობლივი შეთანხმება „ტრასეკას“ დამადაბლებელი პრეფერენციალური კოეფიციენტების გამოყენებაზე, რომელიც შეხვედრთა ოქმებშია შეტანილი, რაც ობიექტური და სუბიექტური მიზეზების გამო ვერ განხორციელდა.

2004–2005 წწ. აზერბაიჯანის, საქართველოს და ყაზახეთის რესპუბლიკების მხრიდან გაკეთდა კიდევ ერთი ცდა ამ მიმა-

რთულებით. კერძოდ, შემოთავაზებული იყო პრინციპულად სხვა მეთოდი ცალკეული ტვირთების მიხედვით შეთანხმებული სატარიფო პოლიტიკის გატარების შესახებ, რომელმაც ვერ უზრუნველყო „ტრასეკას“ დერეფანში დამატებითი ტვირთნაკადების მოზიდვისათვის ხელშეწყობა.

„ტრასეკას“ დერეფნის კონკურენტუნარიანობის დაქვეითება ამასთან, განპირობებულია იმ გარემოებით, რომ დღემდე ვერ მოხერხდა „ტრასეკას“ დერეფნით რეგულარული საკონტეინერო გადაზიდვების ორგანიზება, მაშინ როდესაც ანალოგიური საკონტეინერო მატარებლები ეფექტურად ფუნქციონირებენ ევრაზიურულ სატრანსპორტო სივრცეში. აღსანიშნავია, რომ ფოთი-ბაქო-აქტაუ-ალმათის სადგომსტრაციო საკონტეინერო შემადგენლობით ალმათამდე მხოლოდ 1 კონტეინერი იყო გადასიდიული, რაც დაშვებულ შეცდომებსა და არასწორ გადაწყვეტილებაზე მიუთითებს. კერძოდ, მიზანშეწონილი იქნებოდა ოფიციალურად გამოცხადებულიყო ტარიფები, რომელიც პარიტეტულ დონეზე ურთიერთმისაღები იქნებოდა ყველა ექსპედიტორისთვის და ტენდერის საფუძველზე შეერჩიათ გენერალური ექსპედიტორი და არ შეექმნათ რიგითი მონოპოლური სტრუქტურა საქართველოსა და აზერბაიჯანში.

ექსპერტთა წინასწარი გათვლებით, „ტრასეკას“ დერეფანი კონკურენტუნარიანია მხოლოდ ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადასაზიდად. რისი დასტურიცაა ბოლო წლებში მათი ხვედრითი წილი ტრანზიტული ტვირთების მთლიან მოცულობაში, რომელიც საქართველოსა და აზერბაიჯანში 65–70% შეადგენს.

ყოველივე ზემოაღნიშნულის შედეგად, „ტრასეკას“ დერეფნით გადაზიდვების დღევანდელი მდგომარეობით მისი ტვირთნაკადების არეალის გაერცვლების სონა შემოიფარგლება ძირითადად სომხეთით და აზერბაიჯანით, ნაწილობრივ თურქმენეთით, აგრეთვე ყაზახეთის, ტაჯიკეთის და უკრაინის ტერიტორიის უმნიშვნელო ნაწილით.

ნებისმიერ საერთაშორისო დერეფნის ქმედითობის ხარისხი განისაზღვრება გენერალური ტვირთებისა და საკონტეინერო გადაზიდვების მოცულობებით, ამიტომ შეიძლება ითქვას, რომ „ტრასეკას“ დერეფნის კონკურენტუნარიანობის პრობლემის გადაწყვეტა ამ სიბრტყეშია და პირველი რიგის ამოცანას წარმოადგენს როგორც „ტრასეკას“ ქვეყნებისათვის, ისე გადაზიდვის პროცესის ყველა მონაწილისთვის.

საყურადღებოა კონტეინერისა და ზოგიერთი სახის გენერალური ტვირთების გადაზიდვის მაგალითები, რომლებიც ნათლად ასახავენ „ტრასეკას“ დერეფნის არაკონკურენტულობას (ტარიფები გათვლილია დსთ–ს ქვეყნების რკინიგზის 2007 წლის მოქმედი სატარიფო პოლიტიკის მიხედვით):

ერთი 20–ფუტიანი კონტეინერის გადაზიდვა პირობით:

- ტაშკენტი – ნოვოროსიისკი – 961 აშშ დოლარი;
- ტაშკენტი (აქტაუს ნავსადგურის გავლით) – ფოთი – 1574 აშშ დოლარი;
- ტაშკენტი (თურქმენბაშის ნავსადგურის გავლით) – ფოთი – 1650 აშშ დოლარი;
- აღმაათა – ნოვოროსიისკი – 1064 აშშ დოლარი;
- აღმაათა (სადგ. სამურ–იალამას გავლით) – ფოთი – 1600 აშშ დოლარი;
- აღმაათა (აქტაუს ნავსადგურის გავლით) – ფოთი – 1800 აშშ დოლარი;

ერთი ტონა გენერალური ტვირთის გადაზიდვა უნივერსალური ვაგონით (60 ტ.) პირობით:

ქვანახშირი

- ყაზახეთი – ნოვოროსიისკი – 41 აშშ დოლარი/ტონაზე;
- ყაზახეთი – ფოთი – 84 აშშ დოლარი/ტონაზე;
- შავი ლითონი – ყაზახეთი – ნოვოროსიისკი – 75 აშშ დოლარი ტონაზე;

- ყაზახეთი – ფოთი – 109 აშშ დოლარი/ტონაზე;  
ხორბალი
- ყაზახეთი – ნოვოროსიისკი – 48 აშშ დოლარი/ტონაზე;
- ყაზახეთი – ფოთი – 76 აშშ დოლარი/ტონაზე.

მოცემული მაგალითებიდან ჩანს, რომ დღეისათვის მოქმედ ტარიფებს შორის მნიშვნელოვანი განსხვავებაა, რაც „ტრასეკას“ დერეფნის კონკურენტუნარიანობის დაქვეითებას იწვევს და გადაუდებელი და კომპლექსური ღონისძიებების გატარების საფუძველს იძლევა.

მდგომარეობის რადიკალური გაუმჯობესების თვალსაზრისით, მიზანშეწონილია, განვლილი პერიოდის გამოცდილების გათვალისწინებით და „ტრასეკას“ რეგიონის ყველა ქვეყნის ინტერესებიდან გამომდინარე, დერეფნის ახალი სტრატეგიული ხელშეკრულების შემუშავება, რომელშიც დეტალურად აისახება სატრანზიტო გადაზიდვებზე თვითღირებულების უნიფიცირებული მიდგომები, ერთიანი სატრანსპორტო ზედღებული და გამჭოლი ტარიფები, ასევე ცალკეული ტვირთების მოზიდვისათვის შეღავათების გაერცვლების ქმედითი მექანიზმებისა და ალტერნატიულ დერეფნებში გატარებული სატარიფო პოლიტიკის შესაბამისად ადექვატური რეაგირების შესაძლებლობები.

## საქართველოს რკინიგზის პარტნიორი ორგანიზაციები

რკინიგზების თანამშრომლობის ორგანიზაცია OCЖД. საქართველოს რკინიგზა გაწევრიანებულია რამოდენიმე მსხვილ ხაერთაშორისო სარკინიგზო ორგანიზაციაში და საბჭოში. წევრის სტატუსით საქართველოს რკინიგზა OCЖД-ში 1992 წელს შევიდა. OCЖД ხაერთაშორისო ორგანიზაციაა, რომელიც ბულგარეთის რესპუბლიკაში, ქაღაქ სოფიაში 1956 წლის 28 ივნისს რკინიგზა-

თა სამინისტროების თათბირზე დაარსდა. ОСЖД-ს წევრია 27 ქვეყნის ტრანსპორტის სამინისტრო და სახელმწიფო სარკინიგზო კომპანია, ესენია: საქართველოს, აზერბაიჯანის, ალბანეთის, ბულგარეთის, ბულგარეთის, უნგრეთის, ვიეტნამის, ირანის, ჩინეთის, კორეის, ყაზახეთის, კუბის, ყირგიზეთის, ლატვიის, ლიტვის, მოლდოვის, მონღოლეთის, პოლონეთის, რუმინეთის, სლოვაკეთის, ტაჯიკეთის, თურქმენეთის, უსბეკეთის, უკრაინის, ჩეხეთის, ესტონეთისა და რუსეთის ფედერაციის რკინიგზები.

რკინიგზების თანამშრომლობის ორგანიზაცია (ОСЖД – Организация Сотрудничества Железных Дорог) ითვალისწინებს საერთაშორისო სარკინიგზო გადასიდვების განვითარებას ევროპა-აზიის მიმართულებით, კომბინირებული გადასიდვების ჩათვლით. იგი შეიმუშავებს წევრ ქვეყნებს შორის შეთანხმებულ სატრანსპორტო პოლიტიკას საერთაშორისო გადასიდვების სფეროში. აღნიშნული ორგანიზაციის ფარგლებში შემუშავებულია ვაგონების გამოყენების სპეციალური წესები (ППВ), გაფორმებულია შეთანხმებები საერთაშორისო სარკინიგზო სატვირთო და სამგზავრო მიმოსვლის შესახებ (СМГС, СМПС), რომლებიც საქართველოს რკინიგზას ხელსაყრელ პირობებს უქმნის, შედაგოთიანი ტარიფით. შეუფერხებლათ განახორციელოს ტვირთის გადასიდვა ОСЖД-ს წევრი ქვეყნების რკინიგზებზე.

თანამეგობრობის ქვეყნების სარკინიგზო ადმინისტრაციების საბჭო (ЦСЖТ). საქართველოს რკინიგზა ამ ორგანიზაციაში 1994 წელს გაწევრიანდა. თანამეგობრობის ქვეყნების სარკინიგზო ტრანსპორტის საბჭოს (ЦСЖТ – Дирекция Совета железнодорожных администраций государств-участников Содружества) მიერ შემუშავებული და დამტკიცებული ნორმატიული აქტების საფუძველზე ხორციელდება საქართველოს რკინიგზის ტვირთების შეუფერხებელი გადაადგილება საბჭოს წევრი ქვეყნების რკინიგზებზე. ამჟამ迄 მისეისით, საბჭოს წევრი ქვეყნების რკინიგზები

დაინტერესებული არიან ტვირთების ტრანსპორტირების განხორციელებაში ჩვენი გზის გაკლით, რასაც მოაქვს ეკონომიკური მოგება, არა მარტო საქართველოს რკინიგზისთვის, არამედ მთლიანად ქვეყნისთვის.

გაეროს ევროპის ეკონომიკური კომისიის ტრანსევროპული სარკინიგზო პროექტი (UNECE TER Trans European Railway Project) საქართველოს რკინიგზა ხსენებულ პროექტში 1996 წლიდან წვერის სტატუსით ფიქსირდება. ტრანსევროპული სარკინიგზო პროექტის მთავარ მიზანს წარმოადგენს სატრანსპორტო ოპერაციების ეფექტურობისა და ხარისხის გაზრდა, ევროპის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის სისტემების ინტეგრაციის პროცესების ხელშეწყობა, საერთაშორისო სარკინიგზო და კომბინირებული გადაზიდვების (სამგზავრო, სატვირთო) კარმონიხაცია.

TER-ის კონკრეტულ მიზნებსა და ამოცანებში შედის წვერი ქვეყნების ინფრასტრუქტურის განვითარება, სატრანსპორტო მოწყობილობების მოდერნიზაცია (მოძრავი შემადგენლობა, სალოკომოტივო პარკი, სიგნალიზაციის აღჭურვილობები, კავშირგაბმულობის აპარატურები და სხვ.), კომბინირებული გადაზიდვების განხორციელების მიზნით, არსებული ობიექტების მუშაობის ეფექტურობის ამაღლება, ახალი ობიექტების შექმნა და მათი უზრუნველყოფა აუცილებელი მოწყობილობებით.

TER-ის ფარგლებში შექმნილია მონაცემთა ბანკი და მიმდინარეობს მუშაობა **Master Plan**-ზე, რომლის ძირითადი მიზანია – მოახდინოს საინვესტიციო წინადადებების კატეგორიზაცია და მათი პრიორიტეტულობიდან გამომდინარე განსახლავროს საინვესტიციო სტრატეგია. ტრანსევროპული სარკინიგზო პროექტი, წარდგენილი პროექტების რეალიზების მიზნით, უზრუნველყოფს შესაძლო ინვესტიციების მოზიდვას. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ საქართველოს რკინიგზის მიერ წარდგენილ პროექტებს შორის



არის ყარსი-ახალქალაქი-თბილისი-ბაქოს ახალი სარკინიგზო ხაზის მშენებლობის პროექტი, რომელიც ამ ეტაპზე TER-ის პროექტების პირველ კატეგორიაში ირიცხება. ეს პროექტი, რომელიც უკვე ხორციელდება მიზნად ისახავს საქართველოს, აზერბაიჯანისა და თურქეთის სატრანსპორტო სისტემების გაერთიანებას. ახალი სარკინიგზო ხაზი 105 კილომეტრს მოიცავს. პროექტის თანახმად, 29 კილომეტრიანი ხაზი თურქეთზე გადის, ხოლო დანარჩენი საქართველოზე. დაგეგმილია ახალქალაქი-თბილისი და თბილისი-ბაქოს სარკინიგზო ხაზის მონაკვეთის რეკონსტრუქციაც.

საქართველოსთვის, საკუთარი მონაკვეთის მშენებლობისთვის, აზერბაიჯანმა 25 წლის ვადითა და წლიური 1%-ით 200 მილიონი აშშ დოლარის კრედიტი გამოყო, თანხას ქართული მხარე რკინიგზის ამოქმედების შემდეგ მიღებული მოგებიდან დაფარავს. ექსპერტთა მოსაზრებით, 2015 წლსათვის აღნიშნული მაგისტრალით ყოველწლიურად 15 მლნ ტონა ტვირთი იქნება გადაზიდული.<sup>21</sup>

ბაქო-თბილისი-ყარსის მაგისტრალზე მომავალში შესაძლებელი იქნება დსთ-ს ქვეყნების სხვადასხვა ტიპის ვაგონებმა იმობრაონ. ამ მონაკვეთზე, ტენდერის პირობების თანახმად, სამუშაოების მიმდინარეობისას არსებული ტრასა უნდა შენარჩუნდეს. უბნის მოცემული გამტარუნარიანობის უზრუნველყოფისთვის დამატებითი გამყოფი პუნქტების მოწყობის საჭიროებისას, არსებული ტრასის ნაწილობრივი შეცვლაც დასაშვებია. მშენებლობა ეტაპობრივად, 2008-2010 წლებში განხორციელდება. ჩვენი აზრით, პროექტს განსაკუთრებული მნიშვნელობა ჩრდილოეთიდან არსებული ეკონომიკური ბლოკადის დროს აქვს. ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტის ამოქმედებით, საქართველომ ევროპულ ეკონომიკასთან ინტეგრირება უნდა შეძლოს.

ამ პროექტის პოლიტიკური მნიშვნელობა ძალიან დიდია. იქმნება ახალი გეოპოლიტიკური ღერძი – აზერბაიჯანი-თურქეთი-

<sup>21</sup> საქართველოს რკინიგზა. „ყოველკვირეული გამოშვება“. № 39. 2007წ.

საქართველოს მონაწილეობით, რომელსაც ვექტორი აქვს აღებული დასავლეთისკენ და ეს ღერძი ხდება ერთიანი ევროპის უსაფრთხოების სისტემის განუყოფელი ნაწილი. ეს პროცესი დღითიდღე აქტიურდება. აეროპორტი და რკინიგზა სატრანსპორტო პროექტებია, თანაც, ინფრასტრუქტურული პროექტები, შესაბამისად, ეს არის კიდევ ერთი ხაზგასმა მისი მნიშვნელობისა

პროექტით დაინტერესებას გამოთქვამს ყაზახეთი, თუმცა დოკუმენტურად ჯერ არაფერი გარკვეულა. ექსპერტების განცხადებით, თუ ამ რკინიგზას ყაზახეთიც შეუერთდა, სარკინიგზო პროექტის მასშტაბი გაიზრდება და ის ევროპა-კავკასია-აზიის (ტრასეკა) საკვანძო მონაკვეთი გახდება, რომლის ტვირთბრუნვა, საერთაშორისო სავალუტო ფონდის ექსპერტთა შეფასებით, 600 მილიონი დოლარით განისაზღვრება.

ასევე, შესაძლებელია, სარკინიგზო პროექტი ყაზახეთით არ შემოიფარგლოს და მას თურქმენეთიც შეუერთდეს. ეს თურქმენეთის ახალი ხელმძღვანელობის პოზიციაზე და აზერბაიჯანითურქმენეთის ურთიერთობებზე იქნება დამოკიდებული.

წმინდა ეკონომიკური თვალსაზრისით, პროექტი მაინცდამაინც მომგებიანი არ იქნება. ჯერ ერთი იმიტომ, რომ საქართველოს ტერიტორიაზე მცირე მონაკვეთი გადის და, ბუნებრივია, გადასახადებაც მაღალი ვერ იქნება. გარდა ამისა, ეს პროექტი აჩენს საგარაუდო პრობლემას, კერძოდ, საქართველოს შავი ზღვის პორტების დატვირთვის შემცირების სახით. საქმე ისაა, რომ შუა აზიისა და აზერბაიჯანის ტვირთები, ალბათ, ძირითადად, აქცენტს სარკინიგზო მაგისტრალზე გადაიტანენ, ისე, როგორც ევროპელები ამ რაგიონში ტვირთების გამოგზავნიას. იმიტომ, საქართველოს მხარეს დასჭირდება სიტუაციის კარგად გააანალიზება და დამატებითი სტიმულების შექმნა, რომ საზღვაო პროექტებმა მიმზიდველობა არ დაკარგონ.

## საერთაშორისო სარკინიგზო კავშირი (UIC იგივე МСЖД).

1998 წელს ასოცირებული წევრის სატატუსით საქართველოს რკინიგზა საერთაშორისო სარკინიგზო კავშირში გაწევრიანდა. რკინიგზების საერთაშორისო გაერთიანება უზრუნველყოფს მის წევრებს შორის ტრანსპორტის სარკინიგზო საშუალებების განვითარებას, პანევროპული კორიდორების მაგისტრალით ხელს უწყობს საერთაშორისო სამგზაო გადაყვანისა და საერთაშორისო ტვირთის გადაზიდვის განვითარებას. კერძოდ, მიზნად ისახავს გადასარბენი დროის შემცირებას, მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესებას, საზღვრების გადალახვის პროცედურების გამარტივებასა და ინტერმოდალური ტრანსპორტის განვითარებას. UIC-სა და გაეროს ევროპის ეკონომიკურ კომისიას (UNECE) შორის გაფორმებულია ურთიერთგაგების მემორანდუმი, რომელიც ითვალისწინებს თანამშრომლობის განვითარებას TER-ის პროექტის ფარგლებში, ევროპული სარკინიგზო (სამგზაო და სატვირთო) გადაზიდვების ხელშეწყობის, მათი ეფექტურობის გაზრდის და ოპერაციების დუბლირების თავიდან აცილების მიზნით, აგრეთვე შემუშავებს სასაზღვრო გადასასვლელების გაუმჯობესებასთან დაკავშირებულ ღონისძიებებს.

## ინფრასტრუქტურის კომპანიების გაერთიანებაში (CER - Community of European Railway and Infrastructure Companies)

საქართველოს რკინიგზა 2005 წლიდან ასოცირებული წევრის სტატუსით იმყოფება. ევროპის რკინიგზისა და ინფრასტრუქტურის კომპანიების გაერთიანებაში გაწევრიანებულია 62 სარკინიგზო საწარმო ინფრასტრუქტურის კომპანია. იგი დაფუძნებულია კბრიუსელში და წარმოადგენს მისი წევრების ინტერესს ევროპის პარლამენტის, კომისიისა და მინისტრთა საბჭოს წინაშე. ისევე როგორც პოლიტიკის შემუშავებულ სხვა ორგანოებთან და სატრანსპორტო დარგებთან. CER-ის ძირითადი ამოცანაა რკინიგზის განვითარების ხელშეწყობა ძლიერი სატრანსპორტო სისტე-

მის შექმნით, რაც მისაღები და გამართლებულია როგორც ეფექტურობის, ასევე ეკოლოგიური თვალსაზრისითაც. CER-ის მთავარ პრიორიტეტს წარმოადგენს ტრანსპორტის სისტემის მოდალურ დანაყოფებში მნიშვნელოვანი ბალანსის მიღწევა, ხარჯების შემცირება და რენტაბელობის გაუმჯობესება. რკინიგზების ინიციატივის პარალელურად, რომელიც ითვალისწინებს მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესებას, CER განიხილავს რკინიგზის ინფრასტრუქტურის პროექტებში ინვესტირების უზრუნველყოფის საკითხებს. CER-ის მიერ აგრეთვე განიხილება რკინიგზის ტრანსპორტისთვის მნიშვნელოვანი ყველა სფეროს საქმიანობა და მზადდება რეკომენდაციები და კონსულტაციები პოლიტიკის შემუშავებულ ორგანოებთან წარსადგენად. მისი ინტერესები მოიცავს ევროპის სატრანსპორტო პოლიტიკის მთლიან სექტორს, მათ შორის ინფრასტრუქტურის პროექტირებას, სამგზავრო და სატვირთო მომსახურებას, გარემოს დაცვის საკითხებს და სამეცნიერო-კვლევით სამუშაოებს.

BOOZALLEN HAMILTON-ის პროექტი. 2005–2006 წლებში აშშ-ის საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს (USAID) დაფინანსებით საქართველოს რკინიგზაში განხორციელდა რკინიგზის რესტრუქტურისაციის დახმარების პროექტი, რომელიც შემდეგი ფაზებისგან შედგებოდა:

- პირველი ფაზა: რკინიგზაში არსებული სიტუაციის სიღრმისეული ანალიზი/დიაგნოსტიკა;
- მეორე ფაზა: რესტრუქტურისაციის პროგრამის განხორციელების გეგმის მხარდაჭერა.

პირველი ფაზის პირველ ეტაპზე განხორციელდა საქართველოს რკინიგზაში არსებული მდგომარეობის სიღრმისეული ანალიზი. მეორე ეტაპზე მოხდა რესტრუქტურისაციის პროგრამის განხორციელების გეგმა. ამ პროგრამის განხორციელების შედეგად საქართველოს რკინიგზის ცერსტრორთულ ფუნქციური მარ-

თვის მოდელი გარდაიქმნა ფუნქციური მართვის მოდელად. მასში გაიმიჯნა სატვირთო გადაზიდვების, მგზავრთა გადაყვანის, მოძრავი შემადგენლობის (როგორც სალოკომოტივო, ასევე სავაგონო) და ინფრასტრუქტურის ქვედანაყოფი. რკინიგზას გამოეყო არაძირითადი საქმიანობის სახეები.

მსოფლიო ბანკის პროექტი. 2006 წლის 7 ივლისს მსოფლიო ბანკმა მიიღო გადაწყვეტილება საქართველოს რკინიგზისათვის PPIAF (Public-Private Infrastructure Advisory Facility) ფარგლებში გრანტის გამოყოფის შესახებ. აღნიშნული მარკეტინგული კვლევის პროექტი დაიწყო 2006 წლის 23 ოქტომბერს და გრძელდება დღემდე, რომელსაც ასორციელებს კომპანია "Corporate Solution" გრანტი ითვალისწინებს საქართველოს რკინიგზის მწარმოებლურობის ზრდას. პროექტის ფარგლებში:

- ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების, მშრალი ტვირთისა და კონტეინერების სატვირთო გადაზიდვების ბაზრის გაანალიზება;
- ლოგისტიკის ბაზრის სტრუქტურის გაანალიზება და საქართველოს რკინიგზის როლის განსაზღვრა აღნიშნულთან მიმართებაში;
- საქართველოს რკინიგზის დანახარჯთა მოდელის შემუშავება;
- გაყიდვებისა და მარკეტინგის სამსახურში დასაქმებულთა ტრეინინგი.

## საზღვარგარეთის ძველების სარკინიგზო ხაზების რეზორმირებისა და განვითარების ანალიტიკური კვლევის ზოგიერთი ასპექტი

სარკინიგზო ტრანსპორტი გაერცელებულია მსოფლიოს ხუთივე კონტინენტზე. მსოფლიოს რკინიგზებიდან, ტექნიკური აღჭურვილობის თვალსაზრისით, პირველ ადგილზეა ევროპა. დღეისათვის რკინიგზის ტრანსპორტი მსოფლიოს 140 ქვეყანაში ფუნქციონირებს. მიუხედავად იმისა, რომ დიდია კონკურენცია ტრანსპორტის სხვა სახეობების მხრიდან, სარკინიგზო ტრანსპორტს მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს სამრეწველო და სოფლის მეურნეობის ტვირთების გადაზიდვასა და მგზავრთა გადაყვანაში, ხოლო ზოგიერთ ქვეყანაში მას ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემაში მგზავრთა გადაყვანის თვალსაზრისით წამყვანი ადგილი უკავია. ქვემოთ მოგვყავს ზოგიერთი ქვეყნის რკინიგზის განვითარების მოკლე

### ევროპული კანონმდებლობა რკინიგზის ინფრასტრუქტურის შესახებ

საყოველთაოდ ცნობილია, რომ ევროპული რკინიგზის საბაზრო წილი გაცილებით ნაკლებია ობიექტურად არსებულ შესაძლებლობაზე და რომ კონკურენცია საავტომობილო და საავიაციო ტრანსპორტის (იაფი სატრანსპორტო მომსახურების შეთავაზება) მხრიდან იზრდება. ევროკავშირის 25 ქვეყანაში საავტომობილო ტრანსპორტი სატვირთო გადაზიდვების ბაზარზე ფლობს 72%-იან წილს, უტოვებს რა რკინიგზას მხოლოდ 16%. მაღალჩქაროსნულ სამგზავრო გადაზიდვებზე მოდის ყველა სახის ტრანსპორტის მგზავრთბრუნვის 1%-ზე ნაკლები.

შიდა ევროპული ბაზარი (ხალხისა და ტვირთის თავისუფალი გადაადგილების უსრუნველყოფა, დასაქმების ბაზრი და ა.შ.) მოითხოვს ეფექტურ და ეკონომიურ სატრანსპორტო სისტემას. ამის ქვეშ იგულისხმება მაღალი გამტარუნარიანობის თანამედროვე ინფრასტრუქტურა და საიმედო მოძრავი შემადგენლობა, რომელიც საშუალებას მისცემს კონტინენტალურ სატრანსპორტო ქსელს ადეკვატურად შეესატყვისებოდეს მომხმარებელთა მოთხოვნებს.

ტრანსევროპული სატრანსპორტო ქსელი (TEN-T) წარმოადგენს ევროპაში ეკონომიკური ინტეგრაციის ბირთვს. მის გარეშე შეუძლებელია შიდა ბაზარზე სრული პოტენციალის რეალიზება. ამიტომ ევროკავშირი ახდენს ინტეგრირებული სარკინიგზო სისტემის შექმნის პოლიტიკის ფორმულირებას, რომელიც საერთო მთელი ევროპისთვის და რომელშიც ეროვნული საზღვრები არ ახდენენ გაუღენას მომსახურების ხარისხზე. ეს ამოცანის გადაჭრა, მისი ამბიციურობის მიუხედავად, სასიცოცხლო მნიშვნელობისაა.

ბევრი ევროპული სატრანსპორტო სისტემის მდგომარეობა არ შეესაბამება თანამედროვე მოთხოვნებს. მათი განვითარების ტემპი ჩამორჩება ეკონომიკური ზრდის ტემპს საერთო დანახარჯების ზრდის პირობებში და იწვევს საზოგადოების კრიტიკულ დამოკიდებულებას. მოძრავი შემადგენლობის პარკი და ინფრასტრუქტურა არსებითად მოძველებულია.

ტრანსევროპული სატრანსპორტო სისტემის განვითარებისთვის 2020 წლამდე აუცილებელია ჩადებული იქნას 600 მილიარდ ევრომდე. დასაწყისისთვის პარლამენტმა და ევროსაბჭომ მიიღო 30 პრიორიტეტული პროექტი, რომლებიც საჭიროა განხორციელდეს 2020 წლისთვის. მათგან სარკინიგზო ტრანსპორტს სამუშაოების 80% ეკუთვნის, რომლის საერთო ღირებულება 225 მილიარდი ევროა და რომელთაგან 140 მილიარდი ათვისებულ უნდა იქნას 2007-2013 წლებში.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> журнал „железные дороги мира“. стр 9 №3, 2006г.

სარკინიგზო სისტემების მოდერნიზაცია ითხოვს დიდი მოცულობის სამუშაოების ჩატარებას განსაკუთრებით ცენტრალური და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებში (CEE).

ევროპული ინსტიტუტების ინიციატივები მიმართულია სარკინიგზო ბაზრის გახსნის, საექსპლუატაციო შეთავსებისა და უსაფრთხოების უზრუნველყოფის, ტრანსევროპული ქსელის ფორმირების, განსაკუთრებით მთავარ საერთაშორისო დერეფნებში, საკანონმდებლო ბაზის შემუშავების მიზნით.

1991 წელს ინფრასტრუქტურის მართვის ფუნქციის და 2003 წელს ექსპლუატაციის ფუნქციის დაყოფას მოჰყვა დირექტივების პირველი პაკეტი, რომელიც განსაზღვრავდა მათ სრულ იურიდიულ დაყოფას. უნდა გამოჩნდეს პირველი მარეგულირებელი ორგანოები, რომლებიც თავის თავზე აიღებენ კოოპერაციისა და ურთიერთთანამშრომლობის ორგანიზების ფუნქციას. შემუშავებულია მოთხოვნები გამტარუნარიანობის შეთავაზების წესის შესახებ.

დირექტივების მეორე პაკეტი, რომელიც დათარიღებულია 2004 წლით და მიმართულია ერთიანი ევროპული სარკინიგზო სისტემის შექმნის დაჩქარებისკენ, განსაზღვრავს სატვირთო გადაზიდვების ლიბერალიზაციის მოთხოვნებს. ასევე, სტრუქტურის მოდერნიზაციას, უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მეთოდებს.

დირექტივების მესამე პაკეტი აგრძელებს ამ პროცესს. მასში შესულია მოთხოვნა 2010 წლის 1 იანვრისთვის უზრუნველყოს რკინიგზის მთელ ქსელთან კავშირი საერთაშორისო ხაზებზე სამგზაო გადაზიდვების ნებისმიერი ოპერატორის მეშვეობით. ბოლომდეა მიყვანილი კოორდინირებული ფინანსირების წესებისა და ამ მიზნის მისაღწევი ფინანსური ინსტრუმენტების შემუშავება. ევროპული ინსტიტუტების საქმიანობაში მონაწილეობას მიიღებს ახალი სტრუქტურა – RailNetEurope (RNE), რომელიც მონაწილეობს 23 ეროვნული ინფრასტრუქტურული ორგა-



ნიზაცია. RNE დაფუძნებულია რკინიგზებზე გადაზიდვების მოცულობის გაზრდის, ინფრასტრუქტურის სწრაფი და მარტივი უზრუნველყოფის, ამ დარგში მართვის ეფექტურობის გაზრდის და მაღალი მომსახურების დონის გარანტირების მიზნით. ამ მიზანს RNE მიაღწევს საერთაშორისო კავშირებზე ინფრასტრუქტურის ერთიანი ვირტუალური ევროპროვაიდერის სახით.

RNE-ს ძირითადი ამოცანაა, საერთაშორისო დერეფნების გამტარუნარიანობის მართვა, გაყიდვა და დაგეგმვა. RNE სარგებლობს შემდეგი ინსტრუმენტებით: ევროპული ინფრასტრუქტურის ინფორმაციული სისტემა (EICIS), რომელიც უზრუნველყოფს სარგებლობაზე გადასახადის გამოთვლის ეროვნულ სისტემასთან ხელმისაწვდომობას და Pathfinder – ინტერნეტპროდუქტი მოძრაობის საერთაშორისო გრაფიკებთან მუშაობისთვის. ეს უკანასკნელი გამოიყენება, როგორც “ერთი ფანჯრის” სისტემა, როცა ტვირთის გამგზავნი სატრანსპორტო მომსახურებისთვის მიმართავს მხოლოდ ერთ ოფიციალურ პირს, რომლის ფუნქციებში შედის გამგზავნის მოთხოვნის კოორდინაცია პროცესის დანარჩენ მონაწილეებთან.

ამოცანები პერსპექტივაში. პირველ რიგში, უნდა ვაღიაროთ, რომ ევროპის ქვეყნების რკინიგზები და სახელმწიფოები რიგ შემთხვევაში არ ჩქარობენ მიიღონ და პრაქტიკულად განახორციელონ წარმოდგენილი იდეები. დიდი ბრიტანეთიც კი, რომელიც დასაველეთ ევროპაში ფლობს რკინიგზის ქსელის მეოთხედს და გამოირჩევა რკინიგზის ლიბერალიზაციის მაღალი დონით, დირექტივების პირველი პაკეტის ეროვნულ კანონმდებლობაში არ ჩართვის გამო წარმოადგენდა კომისიის განსჯის საგანს. ზოგი სხვა ქვეყანა, პირიქით, არ გასცდა დირექტივების მოთხოვნების საკანონმდებლო ფორმით გაფორმებას. როგორც წესი, პოლიტიკური მსოტივები, ოპოზიცია პროფკავშირების მხრიდან და ფინანსური ასპექტები წარმოადგენენ სარკინიგზო გადაზიდვების ერთიანი ევროპული ბაზრის რეალიზაციისა და ლიბერალიზაციის

შეიერების ძირითად ფაქტორებს. რკინიგზა ასეთი წინააღმდეგობებისგან არასოდეს იქნება თავისუფალი.

ამასთანავე, ეროვნული ბიუჯეტი არ არის უსაზღვრო. რკინიგზის ტრანსპორტისთვის დამახასიათებელია სიახლეების რეალიზაციის და მსხვილი დანახარჯების ანაზღაურების დიდი ვადა.

ეროვნული ბიუჯეტის შეზღუდული შესაძლებლობების პირობებში, საჭიროა სარკინიგზო პროექტების ფინანსირების ახალი ფორმების მოძებნა. ხელისუფლება ფინანსირებისთვის სულ უფრო ხშირად მიმართავს კერძო სექტორს. მაგრამ არა სესხის ფორმის სახით, არამედ პროექტების შესაძლებელი რისკების დაფარვის ფორმით და კერძო-სახელმწიფო პარტნიორობის ან კონცესიების დაფუძნების ფორმით. კერძო სექტორს შესაძლებლობა აქვს წავიდეს ასეთ რისკზე, სამშენებლო-საექსპლუატაციო რისკების ჩათვლით, მაგრამ საბაზრო რისკი აუცილებელია განაწილებულ იქნას კერძო კომპანიებსა და სახელმწიფო ადმინისტრაციებს შორის.

კერძო ინვესტიციები რკინიგზის განვითარებაში სიახლეს არ წარმოადგენს. ევროპის უმეტეს ქვეყნებში რკინიგზები კერძო კაპიტალით არის აშენებული. კერძო ფინანსირების პირობები დიდად არ შეცვლილა. ისევ აუცილებელია სტაბილურობა, რისკის განაწილებაში პასუხისმგებლობის გამჭვირვალობა, წინდახედულობა, მარეგულირებელი ნორმების ეფექტურობა და სამართლიანობა. ასევე გადაწყვეტილებების მიღების დროს ფინანსური კრიტერიუმების საიმედოობა და განსაზღვრულობა, ინტეგრირებული მიდგომა სასაზღვრო გადაკვეთების სარკინიგზო ქსელების დაგეგმვასა და შეფასებაში.

საერთაშორისო დერეფნების მსხვილმასშტაბური პროექტების შემუშავებისას მნიშვნელოვანია კერძო და სახელმწიფო სექტორებს შორის კოორდინაციისა და რისკების დანაწილების საკითხები. 'სუსტად ეს განსაზღვრავს პროექტის წარმატებულობას. გრძელვადიანი პროექტების მაგალითს, როგორც არის ეკროაკვირაბი,

განიხილება ასეთი ბალანსის მიღწევის პრობლემურობა. კერძო სექტორს ყველა ამოცანის დამოუკიდებლად გადაჭრა არ შეუძლია.

პერსპექტივაში RNE-ს და სხვა ორგანიზაციებს მოუწევს შეიმუშაოს სამართლებრივი და კომერციული კანონმდებლობის ერთიანი კომპლექსი, რომელიც უზრუნველყოფს ოპერატორ-კომპანიების მაქსიმალურ თავისუფალ გადაადგილებას ევროპაში სხვა მოიხმარებლების ინტერესების გათვალისწინებით.

თუ ერთიანი ევროპული რკინიგზა გახდება რეალური მაშინ, ევროპულ ინსტიტუტებს ახლო მომავალში მოუწევთ ინფრასტრუქტურის მენეჯერებსა და სახელმწიფო დაწესებულებებს შორის კონტრაქტის პირობების პარმონისაცია. ეს დაამტკიცებს ეროვნული ხელისუფლებისა და რკინიგზების წინააღმდეგობის ინერციას და იმ ფაქტს, რომ ევროპის დონეზე წარმოდგენილი ამოცანების გადაწყვეტა შეუძლებელი იქნება ლიდერი ძალის გარეშე. ეს ასპექტი არის ERA-ს დაფუძნების ძირითადი მოტივი. ნებისმიერი სახის ქსელის ეკონომიკურად ეფექტური ექსპლუატაცია ინტეგრაციის პარმონისაციის პრინციპების დაცვის გარეშე შეუძლებელია.

დიდი ბრიტანეთის გამოცდილება. დიდი ბრიტანეთისთვის დამახასიათებელია ერთიანი სარკინიგზო ქსელი, რომელზეც მუშაობს მრავალრიცხოვანი მომხმარებელი – სამგზაურო და სატვირთო გადაზიდვების კომპანიები. ეს მომხმარებლები ფლობენ ინდივიდუალურ კონტრაქტებს, რომლითაც განისაზღვრება გამტარუნარიანობის გამოყენების თანმიმდევრობა და შესაბამისი გადასახადის მოცულობა. მაგრამ ყოველი კონტრაქტი ექვემდებარება ერთიან კანონს, რომლის პირობებიც ერთნაირი უნდა იყოს ყველასთვის, თუ ამ ქსელის ექსპლუატაცია ხდება ერთიან ინტეგრირებულ საფუძველზე. ეს დებულება ძირითადი ელემენტია სისტემისა: ქსელის ოპერატორი – მისი მომხმარებელი. კო-

მპეტენტური პროექტირება და საჭირო ექსპლუატაცია წარმოადგენს ალბათ ყველაზე კრიტიკულ და ძნელ მომენტს ვერტიკალურად დაყოფილი სარკინიგზო სისტემისთვის. არასწორი პროექტირება იწვევს სერიოზულ პრობლემებს. კერძოდ, დიდ ბრიტანეთში — დანახარჯების მნიშვნელოვანი ზრდა. ინფრასტრუქტურის შესახებ კანონმდებლობა საერთო ჯამში უნდა მოიცავდეს შემდეგს.<sup>23</sup>

- გაითვალისწინოს მატარებლების მოძრაობის გრაფიკის ყოველწლიური შემუშავება, ასევე წესების შეცვლა.
- განსაზღვროს საექსპლუატაციო კონფლიქტების მოგვარების ფარგლები. ინფრასტრუქტურის მენეჯერს წარუდგინოს შესაძლო პრობლემების პრიორიტეტულობა.
- დაადგინოს ადგილობრივი ადმინისტრაციების პასუხისმგებლობის ხარისხი კომპანია-ოპერატორისთვის განსაზღვრული დონის მომსახურების მიღებაზე და მის არწარდგენაზე სანქციების გარანტიით.

შესაძლებელია, კანონმდებლობის ყველაზე წინააღმდეგობრივი ასპექტები დაკავშირებულია მოძრავი შემადგენლობის და ქსელის ტექნიკურ-საექსპლუატაციო მახასიათებლების ბუნებრივ ცვლილებასთან. მისი დაქვემდებარების დანაყოფებმა უნდა მოახდინონ ინფრასტრუქტურის მენეჯერის მიერ შეტანილი ცვლილებების რეგლამენტირება როგორც ქსელის გაუარესების, ასევე გაუმჯობესების სფეროში და შეათანხმონ გადასიდეის პროცესში მონაწილეების არასასურველი ცვლილებებისგან დაცვის მექანიზმები. ანალოგიურად რეგლამენტირებული უნდა იყოს მოძრავი შემადგენლობის მოდერნიზაციის და ექსპლუატაციაში ახლის შეყვანის პროცესი. ამ გზით გარანტირებულია ეროვნული სტანდარტები. ეს ასპექტი განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი გახდა მატარე-

---

<sup>23</sup> Даиқр Ж -Ф. железные дороги Великобритании спустя 10 лет после приватизации. – Le Rail, Франция 2006, №126, стр 14-17.

ბლები მოძრაობის მართვის ევროპული სისტემის და სხვა ეროვნული სტანდარტების შემოღების შემდეგ.

ქსელის მახასიათებლებისა და მისი მდგომარეობის შესახებ ინფორმაციის სრულყოფილება და მართებულობა მნიშვნელოვანია არამარტო იმ კომპანიებისთვის, რომლის უწყებაშიც შედის ინფრასტრუქტურა, არამედ მომხმარებლისთვისაც. კერძო კომპანია Railtrack, რომელიც თავიდან მართავდა ინფრასტრუქტურას და შეწყვიტა არსებობა 2001 წელს, არ ფლობდა სრულყოფილი ინფორმაციას, რამაც ხატფილდში 2002 წელს მომხდარი კატასტროფის შემდეგ გამოიწვია ქსელის დეზინტეგრაცია. ქსელის პრობლემური ადგილების შესახებ ინფორმაციის უქონლობამ ნახევარი წლის ვადით ხელი შეუშალა საერთო ქსელური გრაფიკის დაცვას. რასაც სერიოზული შედეგები მოყვა. კომპანია-ოპერატორს GNER, რომლის მატარებელმაც კატასტროფა განიცადა, რომ ქონოდა ინფორმაცია ქსელის მდგომარეობის შესახებ, შეძლებდა კატასტროფის თავიდან აცილებას მატარებლის სიჩქარის შეზღუდვის გზით.

ბრიტანეთის ინფრასტრუქტურის ახალმა კანონმდებლობამ ოპერატორებისა და სხვა დაინტერესებული პირებისთვის უნდა უსრუელუოს ასეთ ინფორმაციაზე ხელმისაწვდომობა. ამ სახის ინფორმაცია აუცილებელია იმისთვის, რომ ახალი სამშენებლო პროექტები ან რეკონსტრუქცია, მოძრავი შემადგენლობის შესყიდვები შესრულებული იყოს მიზანმიმართული ეკონომიკურად ეფექტური გზით. 1994 წლის ნიმუშის პირველი კანონმდებლობა წარმოადგენდა ესკიზურ დოკუმენტს უამრავი სუსტი ადგილით. დარგი ამ კანონმდებლობას მრავალი წლის მანძილზე არ ასრულებდა, ასე რომ Rail regulator-ის უწყებას მოუწია არამარტო კანონმდებლობის, არამედ მასში შემავალი იმ კონტრაქტების დახვეწა,

რომლებიც ინფრასტრუქტურის ხელმისაწვდომობას ეხება. ეს სამუშაო შესრულებული იყო 2000-2004 წლებში, მაგრამ მისი დახვეწა ახლაც მიმდინარეობს.

მიღებული გაკვეთილები ერთნაირად ფასეულია რკინიგზის ინფრასტრუქტურის გამოყენების სისტემის იურიდიული, ეკონომიკური და კომერციული ასპექტების რეგულირებისთვის მთელი ევროპის მასშტაბით.

რეალურია ვივარაუდოთ, რომ ევროპის რკინიგზის პოტენციალის სრული გამოყენების მიზნით რეფორმის შემდეგი ნაბიჯი იქნება არსებულის ბაზაზე ინფრასტრუქტურის ერთიანი კანონმდებლობის შემუშავება. ეს არის იმ პოლიტიკის ლოგიკური გაგრძელება, რომელიც ჩადებულია ევროკავშირის დირექტივების პირველ სამ პაკეტში.

### **დიდი ბრიტანეთის რკინიგზის სამგზავრო მატარებლებზე ბილეთების გაყიდვის სისტემის რეფორმირება**

ამ საინვესტიციო გეგმებში გადამწყვეტია Chip & PIN ტექნოლოგიები, რომელიც მოწოდებულია აამაღლოს დებიტორული და კრედიტორული ჩამონტაჟებულ მიკრონიპიანი საბარათო ოპერაციების უსაფრთხოება, მყიდველის მიერ ბილეთის ყიდვის დროს დამატებითი საიდენტიფიკაციო პერსონალური ნომრის შეყვანის ხარჯზე. ელოდნენ, რომ Chip & PIN ტექნოლოგია, რომელიც კონტინენტურ ევროპაში ჩვეულებრივი მოვლენაა, დიდ ბრიტანეთშიც ფართოდ იქნებოდა გამოყენებული. ერთ-ერთი პირველი პროექტთაგანი რეალიზებული იყო ქვეყნის საფოსტო განყოფილებებში.

ახალი ტექნოლოგიების მნიშვნელოვანი თავისებურებაა – თაღლითობისა და პლასტიკური ბარათების ქურდობასთან ბრძოლა, ვინაიდან მისი გამოყენება პინ-კოდის გარეშე შეუძლებელია.

Chip & PIN ტექნოლოგია ასეთი ბარათის ქურდობის შემთხვევაში გადაანაწილებს მატერიალურ პასუხისმგებლობას. დღეისთვის თუ საკრედიტო ბარათის მფლობელი დაუყოვნებლივ აცნობებს ბანკს ამ დანაკარგის შესახებ, ის პასუხს არ აგებს თაღლითების მიერ ამ ბარათით სარგებლობის გამო წარმოქმნილ დანახარჯებზე, ხოლო Chip & PIN ბარათის მფლობელისთვის ანალოგიურ სიტუაციაში პროცედურა რთულდება.

ბანკები ასევე უეწოლას მოახდენენ გადამზიდ ოპერატორებზე: თუ გადაიზიდა ოპერატორები არ მოახდენენ Chip & PIN ტექნოლოგიის აღჭურვილობისა და საშუალებების ინვესტირებას და განაგრძობენ ჩვეულებრივი პლასტიკური ბარათების გამოყენებას, თაღლითობის შემთხვევაში ექნებათ დიდი დანაკარგები. ეს წააქეზებს გადაზიდვების ოპერატორებს სწრაფად დაამონტაჟონ ბილეთების გაყიდვის აპარატებზე პინ-კოდის შესაყვანი კრონშტეინები.

სისტემა APTIS. Chip & PIN ტექნოლოგიის გავრცელების გარდა არსებობს კიდევ შიდა ფაქტორები, რომლებიც სამგზავრო გადაზიდვების ოპერატორებს აიძულებენ განაახლონ ბილეთის გასაყიდი ავტომატები. მათ შორის ყველაზე არსებითია ის, რომ დიდი ბრიტანეთის რკინიგზებზე გამოყენებული APTIS სისტემა მოძველდა, არსებობდა რა კომპიუტერული აღჭურვილობის სწრაფად განვითარებად პირობებში. APTIS-ის ბილეთის საბეჭდ მანქანებს შეუძლიათ გათვალონ უამრავი ტარიფი, გასცენ ბილეთი დიდი სისწრაფით და გაუძლონ ექსპლუატაციის მკაცრ პირობებს. ამასთან ერთად მისი ტექნიკური მომსახურება იმდენად ხარჯიანი გახდა, რომ სამგზავრო გადაზიდვების კომპანია-ოპერატორების ასოციაციის ქვედანაყოფმა Rail Settlement Plan (RSP), რომელსაც APTIS-ის აპარატების მომსახურებაზე ხელშეკრულება ჰქონდა დადებული კომპანია Cubic და ShlumbergerSema-თან, გადაწყვიტა შეეწყვიტა APTIS-ს მომსახურება 2006 წლის მარტის შემდეგ.

კომპანია-ოპერატორები ითვალისწინებენ რა ამ გარემოებას, იძულებულნი არიან მიიღონ გადაწყვეტილება ახალი მოწყობილობის შესყიდვაზე. მაგრამ აქ იმალება პრობლემა: ახალი ავტომატები ძვირია და ამორტიზირდებიან რამდენიმე წელში. მაშინ, როცა ბევრი კომპანია-ოპერატორი არ იყო დარწმუნებული მომდევნო ვადით ფრანშიზის უფლების დამოწმებაში და შესაბამისად, ასეთი ინვესტიციების მიზანსეწონილობაში. ამ პრობლემის სიმძაფრე აღიარა Sttategic Rail Authorit (SRA) ადმინისტრაციამ და რეაგირება მოახდინა რამოდენიმე წესის შეცვლით, ცნო რა ბილეთსაბეჭდი მანქანები ფრანშიზის ფლობელების აქტივებად. ეს ფაქტიურად ნიშნავდა იმას, რომ თუ ფრანშიზის მფლობელმა ჩადო თანხები ასეთ მოწყობილობაში და შემდეგ დაკარგა ფრანშიზა, SRA ავალდებულებდა იმ კომპანიას, რომელმაც მიიღო ეს ფრანშიზა, თავის თავზე აიღო ბილეთის ახალ აპარატთან დაკავშირებული ფინანსური პასუხისმგებლობა.

ამრიგად, მომზადებული იქნა ბაზა ბილეთების გაყიდვის ახალი დანადგარების ინვესტირებისთვის. პრეტენდენტ კომპანიებს მიეკუთვნებიან: Tribute, Fujitsu, Shere, Cubic Transportation Systems, Ascom, Scheidt & Bachmann და სხვები. ეროვნული მასშტაბით შეცვალს ექვემდებარება APTIS-ის 2700 ავტომატი, 3000 SPORTIS ტიპის, 800 Quickfare ტიპის.

**National Express-ის ინვესტიციები.** კომპანია Tribute განიდა დიდი ბრიტანეთის (BR) ყოფილი რკინიგზების Intercyty-ის საქალაქთაშორისო გადაზიდვების სექტორის ბაზაზე. Tribute-ს სისტემა სამგზავრო დოკუმენტებს ბეჭდავდა საავიაციო ბილეთების ფორმატით ადგილების რეზერვირების მონაცემების ჩათვლით. ეს სისტემა ბილეთების ბეჭდვის სისწრაფით ვერ გაუწევდა კონკურენციას APTIS-ის მანქანებს. ამიტომ მგზავრთა დიდი ნაკადით გამორჩეულ ქალაქგარეთ სადგურებზე მუშაობდა ორივე სისტემა. პრივატიზაციის შემდეგ Tribute-ს სისტემა გადა-



ვიდა კომპანია-ოპერატორების ერთობლივ მფლობელობაში, რომლებიც შეიქმნა BR Intercyty-ის სექტორის ბაზაზე. პარტნიორად ტექნოლოგიურ საკითხებში გამოვიდა SchlumbergerSema, რომელიც შემდგომ ფრანგული კომპანია AtosOrigin-ის მფლობელობაში გადავიდა.

Tribute-ს მანქანები გამოიყენებოდა ტურისტულ სააგენტოებში, ბილეთების საღაროებსა და ბილეთების შეკვეთის ცენტრებში. ამ სისტემის ბოლო ვერსია იძლეოდა ბილეთების ნებისმიერ პუნქტში გაგზავნის საშუალებას. მაშინ, როცა APTIS-ის მანქანები ინახავდნენ მხოლოდ იმ სადგურების ინფორმაციას, რომლებზეც ისინი იყო დამონტაჟებული. Tribute-ს სისტემის გამოყენებით მოლარეებს შეეძლოთ სენსურულ ეკრანიანი კომპიუტერთაშორის შეემოწმებინათ ინფორმაცია მატარებლების განრიგის შესახებ და მოეხდინათ ადგილის რეზერვირება, რაც ამცირებდა ცალკეულ მგზავართან მუშაობის დროს და ამით საბილეთო საღაროებთან რიგებსაც. ამას გარდა, Tribute-ს დანადგარში შედის ახალი პრინტერი, რომელიც თავისი სისწრაფით ახლოს დგას APTIS-ის ტექნიკასთან. National Express-მა დადო ხელშეკრულება Tribute-სა და SchlumbergerSema-ს კომპანიებთან Tribute-ს 100 ახალი ტერმინალის დამონტაჟების შესახებ ფრანგის C2C-ის ხაზებზე.

**სისტემა STAR.** APTIS-ის შეცვლაზე კონტრაქტების დადების მეორე პრეტენდენტი Fujitsu დანადგარებით უზრუნველყოფდა ისეთ მსხვილ კომპანიებს, როგორცაა Tesco, Marks & Spenser და WH Smith, და მისთვის კარგად არის ნაცნობი გაყიდვების სფეროში თანამედროვე მოთხოვნები Chip & PIN ტექნოლოგიისა და თაღლითობის თავიდან აცილების ღონისძიებების ჩათვლით, ამ კომპანიას აქვს სარკინიგზო კომპანიებთან მუშაობის გამოცდილებდა, ვინაიდან ახორციელებდა RJIS საინფორმაციო სერვისის ტექნიკურ უზრუნველყოფას-ტარიფების მონაცემთა ბაზის უზრუნველყოფას, სამარშრუტო და განრიგის შესახებ ინფორმაციის უზრუნველ-

ყოფას. ARTIS-ს შეცვლისთვის Fujitsu-მ შეიმუშავა ახალი პროექტი STAR-ის სახელწოდებით. STAR-ს აქვს RJIS-სთან ინტეგრირებული პროგრამული უზრუნველყოფა, რომელიც Microsoft Windows-ის გარემოში მუშაობს Fujitsu-ს მიერ შემუშავებული პროგრამა GlobalSTORE-თან კომპლექსში. Fujitsu-ს შეფასებით STAR-ი ბილეთების გაყიდვის არსებული სისტემისგან გამოირჩევა მაღალი ფუნქციონალურობით: ბილეთების გაყიდვის გარდა, მხარს უჭერს ახალ მარკეტინგულ ინიციატივებს, რომლებიც ტარდება მგზავრების მიზიდვის მიზნით. კომპლექტში შედის საბეჭდი მოწყობილობა, რომელიც ბილეთებს ბეჭდავს როგორც საკრედიტო ბარათების ზომით, ასევე ავიაბილეთის ფორმატით.<sup>24</sup>

**სისტემა Smart.** კომპანია Shere, რომელსაც ბილეთების ავტომატების წარმოებაში დიდი გამოცდილება აქვს, ასევე დიდი ინტერესს იჩენდა ARTIS-ის სისტემის შეცვლის სფეროში. Shere-ს დანადგარი სახელწოდებით Smart დამონტაჟებული იყო რკინიგზის 5 სადგურზე. ერთ-ერთი მათგანისთვის შეიმუშავებულ იქნა სპეციალური ეკრანი, რომელიც უზრუნველყოფდა ბილეთების გაყიდვას ადგილობრივ მიმართულებებზე. Smart გეთავაზობს სხვადასხვა ეკრანებს სხვადასხვა მიზნისთვის. მაგ., სენსორული მართვის ეკრანები, რომლებიც იდეალურია ქალაქგარეთ კავშირებისთვის. Shere-ს შეფასებით Smart-ი უბრალო ბილეთების გაცემის დროს უფრო სწრაფად მუშაობს, ვიდრე ARTIS, კიდევ უფრო სწრაფია უფრო რთულ შემთხვევებში, მაგ., სეზონური ბილეთების გაყიდვის დროს.

სისტემა ხელმისაწვდომია დღე-ღამის ნებისმიერ დროს. Smart-ი მოლარეების ცვლის დამთავრებისას ამოწმებს ნაღდ ფულს და ადგენს ცვლის ანგარიშს. Smart-ის სისტემის მომხმარებლები იღებენ მოგებას სალაროში დადგმული ახალი მანქანებისა და

<sup>24</sup> Данкр Ж.-Ф. железные дароги Великобритании спустя 10 лет после приватизации. – Le Rail, Франция 2006, №125, стр 20.

კონკორსებზე უკვე არსებული Fast TVM მანქანების ქსელში გაერთიანების ხარჯზე, რადგან Smart-შიც მონაცემთა იგივე სტრუქტურა გამოიყენება.

**Oyster ბარათები.** კომპანიამ Cubic Transportation Systems, რომელიც შედის კონსორციუმში Pestige და მხარს უჭერს ლონდონში განხორციელებულ სმარტ-ბარათების მეშვეობით (პლასტიკური ბარათები ჩამონტაჟებული მიკროპროცესორით) მგზავრობის საფასურის გადახდის Oyster სისტემას, წარმოადგინა APTIS-ს შეცვლის კიდევ ერთი გამოგონება.

Cubic-ის ახალი გამოგონება განსაკუთრებით საინტერესოა დიდი ბრიტანეთის სამხრეთ-აღმოსავლეთ რეგიონის კომპანია-ოპერატორებისთვის, რადგან ის იმთავითვე, ყოველგვარი გადაკეთებისა და სრულყოფის გარეშე, შეთავსებადია იქ გაერცელებულ Oyster-ის პლასტიკურ ბარათებთან.

**საბილეთო ავტომატები ასევე ითხოვენ შეცვლას.** კომპანიამ Scron, რომელიც იყო საყოველთაოდ გამოყენებადი Quick-fare ავტომატების მიმწოდებელი, გამოუშვა ახალი ავტომატი TIS9000. ისინი საჭიროების შემთხვევაში შეიძლება მოდერნიზირებული იქნან, მათ შორის Chip & PIN-ის, სმარტ-ბარათების და ევროკუპიურების გამოსაყენებლად. TIS9000 ავტომატით ბილეთის გაცემის საშუალო სინქარე გაცილებით ნაკლებია ძველი ავტომატების სინქარეზე. RSP სერტიფიცირებული ავტომატები TIS9000 უკვე გამოიყენება რკინიგზის ზოგიერთ სადგურზე (მაგ., გატეიკის აეროპორტი).

RSP სერტიფიცირება გაიარა გერმანული კომპანია Scheidt & Bakhmann-ის ავტომატმა. კომპანია ასეთ მანქანებს უკვე აწვდიდა ირლანდიას და იმელოენებს დიდი ბრიტანეთის ბაზარზე გასვლას.

კომპანიამ Shere –მ თავის საბილეთო ავტომატებში Fast დაამატა სეზონური ბილეთების განახლების ფუნქცია. მგზავრს უწევს შეიტანოს მხოლოდ ბილეთის ნომერი და გადაიხადოს ახალი ბილეთის საფასური.

SchlumbergerSema-მ, რომელმაც ბაზარს მიაწოდა Avantix Multifiticket- მოდელის 200 ავტომატი, გადახედა საკუთარ მონაწილეობას ბაზრის ამ სექტორში. ის გეგმავდა ემოქმედა სისტემური ინტეგრატორის როლში, რომელიც არ ითვალისწინებს საკუთარი მოდელის ავტომატების მიმწოდებლის როლის ვალდებულებას.

პორტატული ავტომატები. საბილეთო საღაროების APTIS - ის მანქანებისა და კონკორსის ავტომატების გარდა გამოიყენება პორტატული ხელსაწყოები, მაგალითად სადგურებსა და მატარებლებში გამცილებლების მიერ. ამ სექტორში ცნობილია კომპანია SchlumbergerSema-ის ხელსაწყოები Avatnix Mobile, რომელსაც გააჩნია Blazerpoint-ის ფირმის საბეჭდი მოწყობილობა. National Exspress იყენებდა Avatnix-ის 1400 აპარატს. Virgin და Stagecoach –მა მიიღეს ამ მოდელის დანერგვის გადაწყვეტილება, რაც ასეთის აპარატების რიცხვს ზრდის 2500-მდე.

Avatnix Mobile – ეს დიდი ნახტომია წინ SPORTIS მოძველებულ სისტემასთან შედარებით, ის გამცილებელს ანთავისუფლებს უზარმაზარი სატარიფო ცნობარების გამოყენებისგან. ახალი აპარატები უსრუნველყოფენ სატარიფო ინფორმაციასა და განრიგზე მარტივ ხელმისაწვდომობას და გამცილებელს საშუალებას აძლევს გასცეს სამგზავრო და სეზონური ბილეთები ნებისმიერი გასვლის პუნქტიდან ნებისმიერი დანიშნულების ადგილამდე. ყველა ბილეთი ადჭურვილია მაგნიტური კოდით და შეუძლიათ გახსნან ტურნიკეტი როგორც სარკინიგზო სადგურებზე, ასევე ლონდონის მეტროპოლიტენში. გარდა ამისა, 2004 წლის განმავლობაში იგეგმებოდა მათი მოდერნიზაცია Chip & PIN ტექნოლოგიის მხარდასაჭერად, იმისთვის რომ ოპერატორები 2005

წლისთვის მსად ყოფილიყვნენ პლასტიკური ბარათების გამოყენებით საგადახდო სისტემის ახალი სტანდარტებისთვის.

**ბილეთის გაყიდვა on-line რეჟიმში.** ბილეთების ინტერნეტით გაყიდვა ძალიან სწრაფად ვითარდება, რადგან სარკინიგზო კომპანიები ისწრაფვიან მიბაძონ ეკონომიური წინადადებების მქონე საჰაერო სატრანსპორტო კომპანიებს, რომლებიც უკვე იყენებენ ბილეთების გაყიდვის ამ მეთოდს. კომპანია-ოპერატორის Virgin-ის ვებგვერდი ([www.trainline.com](http://www.trainline.com)) ყველაზე მსხვილი ამ სფეროში. მისი საშუალებით აწარმოებენ გაყიდვებს კომპანია-ოპერატორები First Group და Great North Eastern Railway. National Express-ს აქვს ვებგვერდი Qjump.

ბილეთების ინტერნეტით გაყიდვა ეჯახება მათი მყიდველამდე მიტანის პრობლემას. განსაზღვრული დროით ადრე ბილეთის ყიდვის შემთხვევაში შესაძლოა ბილეთის მყიდველამდე მიტანა ფოსტის საშუალებით, მაგრამ უფრო აქტუალური ხდება ისეთი ვარიანტები, რომლებიც არ არიან დამოკიდებული ფოსტაზე.

არსებობს TOD (ticket on departure) საშუალება, როცა მგზავრი, შეუკვეთა რა ბილეთი ინტერნეტით, მიდის სადგურზე და იხდის მის საფასურს ტერმინალზე საკრედიტო ბარათის მეშვეობით (ან დამატებით შეკეავს კოდი, რომელსაც იღებს შეკვეთის განხორციელებისას). რის შემდეგადაც ავტომატი იძლევა სამგზავრო ბილეთს.

ქსელში მუშაობდა TOD-ის 500-მდე ტერმინალი და მათი რიცხვი იზრდებოდა ინტერნეტ-გაყიდვების პოპულარობის ზრდასთან ერთად. Shere გეგმავდა გამოეშვა Fast-ის პროგრამული უზრუნველყოფის ახალი ვერსია, რომელიც მყიდველს საშუალებას მისცემს ჩვეულებრივი საბანკო ბარათით გადაიხადოს ინტერნეტით შეკვეთილი ბილეთის საფასური.

Ascrom-მა შეიმუშავა ToDler აპარატი, რომელიც განკუთვნილია ბილეთების ინტერნეტით გაყიდვისთვის და ისეა აწეობილი, რომ

მისი გამოყენება კომპიუტერის მოხმარების არმცოდნე ადამიანებისა ც შეუძლიათ. ამ აპარატის ფუნქციები შეიძლება გაფართოებულ იქნას მასში მატარებლების მოძრაობის შესახებ ინფორმაციის, სარეკლამო და სხვა მომსახურების ჩართვით.

**სმარტ-ბარათები.** სმარტ-ბარათებს შეუძლიათ გაცილებით მეტი მონაცემის დატევა, ვიდრე ჩვეულებრივ მაგნიტურ ბარათებს, რითაც ის იქნეს დამატებით უპირატესობას, დაწყებული მგზაურთა ნაკადის შესახებ მნიშვნელოვნად სრული ინფორმაციიდან დამთავრებული ელექტრონული საფულის ფუნქციით, რომელიც შეიძლება გამოყენებულ იქნას არამსხვილი გადახის დროს, მაგალითად როგორცაა მანქანის სადგომის საფასური და სასკოლო სადილი. მაგრამ ასეთი სისტემები საკმაოდ ძვირია, რის გამოც RSP-ში ფიქრობენ, რომ დიდი ბრიტანეთის რკინიგზაზე სმარტ-ბარათების გამოყენების პროექტი საჭიროებს მნიშვნელოვან დამუშავებას.

თუმცა ადგილობრივმა სატრანსპორტო ადმინისტრაციებმა შეძლეს მთელი რიგი პროექტების განხორციელება, რომლებშიც გამოიყენება სმარტ-ბარათები, ძირითადად საავტობუსო კავშირებზე. მანჩესტერის სატრანსპორტო ადმინისტრაციამ რომელიც ამ მიმართებით ერთ-ერთი მოწინავეა, და კონსორციუმმა, რომელშიც შედიან ავსტრალიური კომპანია ERG და მსხვილი საავტობუსო კომპანიები, მოამზადეს სმარტ-ბარათების გამოყენების პროექტი მთელი რეგიონისთვის. ელოდნენ, რომ 2004 წელს სატრანსპორტო სმარტ-ბარათების გაერთიანებული ორგანიზაცია (ITSO) შეიმუშავებდა სმარტ-ბარათების ეროვნულ სტანდარტს: იდეალურ შემთხვევაში ასეთ პროექტში მონაწილეობას მიიღებენ რკინიგზის საბილეთო საღაროები, რომლების საშუალებას მისცენ, მაგალითად ლიდსში, გამოუშვან ბილეთის საფასურის გადასახდელი Yorcard-ის სმარტ-ბარათები.

მანამდე ლონდონში, არ დაელოდნენ რა ITSOს სტანდარტს, განახორციელეს ქვეყნის ყველაზე მსხვილი Oyster სმარტ-ბარათების გამოყენების პროექტი. კონსორციუმის TranSys-ის მიერ Cubic და EDS-ის მონაწილეობით შემუშავებული Oystercard-ის ტექნოლოგიამ ფუნქციონირება დაიწყო 2003 წლის გაზაფხულზე თავიდან მეტროპოლიტენის წლიური და თვიური სეზონური ბილეთების მყლობელებისთვის. იმავე წლის ოქტომბერში სისტემა მხარს უჭერდა 7 დღეზე გათვლილი Travelcards ბარათების გამოყენებას. რკინიგზის სადგურებზე ტურნიკეტები და გამცილებლების პორტატული ხელსაწყოები ადაპტირებულ იქნა ისეთნაირად, რომ Oyster ბარათის გამოყენება შესაძლებელი ყოფილიყო ზონა 6-ის ფარგლებში. Cubic-მა შეიმუშავა APTIS-ის აპარატთან მისაერთებელი Oyster ბარათების გასაცემი ხელსაწყო.

**ტურნიკეტი.** სმარტ-ბარათების წარმატებული განვითარების მიუხედავად წარმოადგენს საბილეთო ტურნიკეტები. თუ ლონდონის მეტროპოლიტენი მთლიანად გადაყვანილია ტურნიკეტებზე, სარკინიგზო კომპანიებიდან მხოლოდ ფრანშიზა C2C-ს სადგურებია აღჭურვილი საბილეთო ტურნიკეტებით. ტურნიკეტების დამონტაჟება ხელს უწყობს არამარტო შემოსავლების ზრდას, არამედ სადგურზე იმ პირების მოხვედრის თავიდან აცილებას, რომლებიც არ აპირებენ გამგზავრებას.

რკინიგზას ტურნიკეტებით ამარაგებენ Cubic-სა და Ascrom-ის კომპანიები. სალიზინგო კომპანია Porterbook მონაწილეობას ღებულობდა სადგურებზე ტურნიკეტების დამონტაჟების ფინანსირებაში. First Group, South-West Trains და central Trains კომპანიების სადგურების ჩათვლით.

**სისტემის უნიფიცირება.** ბილეთების გაყიდვის სისტემის შეცვლა გულისხმობს რეზერვირების სისტემის შეცვლასაც. კომპანია Cap Gemini Ernst & Young 31 მლნ ფუნტი სტერლინგის ღირებულების კონტრაქტის ფარგლებში 2014 წლამდე დიდ ბრიტ-

ანეთში დანერგავს და მოემსახურება ადგილების რესურსების ახალი სისტემას.

2004 წლის ბოლომდე იგეგმებოდა სალაროების მუშაობის გამართვა. 3 ეკრანის ერთით შეცვლა, რომელიც აწვენებდა ბილეთის გამოწერის ეტაპებს. შეიძლება ჩაითვალოს, რომ ამ სახის სალაროები შეესაბამებინ თანამედროვე მოთხოვნებს.

## რეზორმები გერმანიის რკინიგზაში

უკანასკნელი რამოდენიმე წლის გამაფლობაში გერმანიის რკინიგზის მმართველობა ამზადებდა კომპანიას კერძო სექტორზე და ნაციონალური რკინიგზის – მულტინაციონალურ ბიზნესში გადასასვლელად. პროცესი მოიცავდა აგრეთვე ზღვის ტრანსპორტს და ლოგისტიკას. გლობალიზაციის ეპოქაში ორიენტაცია მხოლოდ ნაციონალურ ბაზარზე არაეფექტურია, როგორც ტრანსპორტზე, ისე ლოგისტიკაში. DBAG-ში აცხადებდნენ, რომ შემოსავლებიდან გამომდინარე, კომპანია მზად იყო გადასულიყო კერძო სექტორში, მაგრამ მიმზიდველი ინვესტიციების ძირითად წყაროებს წარმოადგენენ ჯერ-ჯერობით მთავრობისა და ზოგიერთი სხვა გრანტები და სუბსიდიები. DBAG-ის ბრუნვა 2006 წელს ექვსი თვის განმავლობაში გაიზარდა 19,1%-ით, შედარებით წინა წლის ანალოგიურ პერიოდთან (14,5 მლრდ ევრო), მგზავრთა გადაყვანა 5,1%-ით და შეადგინა 36,2 მლრდ მგზავრი/კილომეტრზე, Railion-ის ტვირთბრუნვა გაიზარდა 11,3%-ით და შეადგინა 48 მლრდ ტ.კმ. კომპანიის პროგნოზით, გადასახადების გადახდამდე, შემოსავლისა უნდა შეადგინოს 1,9 მლრდ ევრო რაც 300 მლნ-ის მაღალია უკანასკნელი პროგნოზით, გათვლილი 2006 წლის მარტში. DBAG-ს განზრახული აქვს პერსპექტიული საინვესტიციო პროექტის რეალიზაციისათვის მოიზიდოს კერძო კაპიტალი. 2005 წელს ინვეს-



ტიციებმა შეადგინა 6,38 მლრდ ევრო, აქედან 4 მლრდ მიმართული იყო ინფრასტრუქტურაზე. 2006 წელს ინფრასტრუქტურის საინვესტიციო პროექტზე მოდიოდა 3,6 მლრდ ევრო. უახლოეს წლებში, საინვესტიციო გეგმების ღირებულება და შენახვა დამოკიდებულია რკინიგზის პრივატიზაციის ვარიანტების არჩევაზე. (მაგალითად, შეინარჩუნებს თუ არა DBAG საკუთრების უფლებას, გზებზე სიგნალიზაციაზე და ინფრასტრუქტურის ობიექტებზე, თუ გამოიყენებს გამოყოფილ გამტარუნარიანობას.) ეს საკითხი მნიშვნელოვანია იმიტომ, რომ ინფრასტრუქტურების კომპანია DB NETZ გადასახადის სახით აგროვებს უფლებას 3 მლრდ ევროზე მეტს.<sup>25</sup>

მომსახურება. 2003 წელს ბაზარზე ლოგისტიკური მომსახურების წინ წაწევის შედეგად DBAG-მა დაიწყო შესყიდვა Stinnes შვილობილი კომპანიისა, რომელიც Schenker განსაკუთრებით აქტიური იყო საეკომობილო და საზღვაო გადაზიდვებში. მთავარი ოფისის Stinnes ბერლინში გადასვლის 3 წლის გასვლის შემდეგ რესტრუქტურისაცია ჩატარდა 5 ბიზნეს-სტრუქტურას: ხმელეთის ტრანსპორტს, საჰაერო და საზღვაო, ლოგისტიკის სარკინიგზო სატვირთო გადაზიდვებს და ინტერმოდალურის. 2005 წელს კონცერმა შეიძინა აშშ-ში ბაზირებული ჯგუფი BAX Global და ამით გააძლიერა ყოფნა აზია-წყნარი ოკეანის რეგიონში. დაახლოებით 15 მილიარდი ევროს ბრუნვით და 75 ათასი მომსახურე ლოგისტიკურ სექტორში DBAG უკავია მე-3 პოზიცია მსოფლიოში, როგორც საზღვაო სატვირთო გადაზიდვი, მეორე პოზიცია – როგორც საჰაერო და პირველი როგორც ევროპული ოპერატორი, ხმელეთზე და სარკინიგზო ტრანსპორტზე.

მომავალში, რამოდენიმე წლის განმავლობაში, გათვალისწინებულია კონსოლიდაციის პროცესების გაგრძელება ტრანსპორტზე და ლოგისტიკაში, რომელიც განსაზღვრავს სამი ამოცანის დაყენებას კონტრაქტულ ლოგისტიკის სფეროში (ბრუნვა-1 მლრდ.

<sup>25</sup> журнал „железные дароги мира“. стр 15. №11. 2006г.

ერო). კომპანიას უჭირავს ჯერ-ჯერობით მერ ადგილი მსოფლიოში, ექსპანსიის შემდგომი გეგმები ამ სფეროში მიმართულია ზრდისაკენ, რომელიც წინ უსწრებს ბაზრის განვითარების ტემპებს. მეორე ამოცანა მიმართულია სახმელეთო ტრანსპორტის სახეების მომსახურების ქსელების დაპყრობის გაფართოებაზე, სახელდობრ, ახლახან შექმნილი იქნა ნორვეგიული კომპანია Linjegods. ბოლოს, მესამე ამოცანა მდგომარეობს სარკინიგზო გადაზიდვების კონკურენტუნარიანობის გაზრდაზე, როგორც სამარშრუტო მატარებლებზე, ისე ცალკეულ გზაწინააღმდეგობაზე კომპანია ორიენტირებულია მთლიანად ევროპაზე, რამდენადაც კონტინენტის მასშტაბებს შეუძლათ უზრუნველყონ ყველაზე მიმზიდველი ზრდის შესაძლებლობა.

Logistics-ს საშუალება აქვს კლიენტებს შესთავაზოს გადაზიდვები ყველა სახის ტრანსპორტით, აგრეთვე ლოგისტიური მომსახურების ფართო ჩამონათვალი. მაგალითად Railions-ს გადააქვს კონტეინერები აზიიდან სამხრეთ ევროპის ქალაქებში, და იყენებს Schenker-ის მომსახურებას და ახამებს სახლვაო და სარკინიგზო გადაზიდვებს პორტებიდან და ქალაქებიდან, რომლებიც მდებარეობენ კონტინენტის შიდა რაიონებიდან. გადაზიდვების ასეთმა ურთიერთკავშირმა Schenker-ს უფლება მისცა 2003-2005 წლებში გაედიდებინა გადაზიდვები რკინიგზაზე პორტიდან 50%-ით. 2006 წლის DBAG-მა გამოაქვეყნა გადაწყვეტილება გაეშვა საბარგო მატარებლები ჩინეთისაკენ, რომელმაც არ გაითვალისწინა კონკურენციის რისკი, Schenker-ის სახლვაო და Railionის სარკინიგზო გადაზიდვებისა, საქონელბრუნვის საგრძნობი მოცულობისა, რომელიც არსებობდა ევროპის ქვეყნებსა და ჩინეთს შორის.

კონკურენცია სარკინიგზო მიმოსვლაში. ევროპაში Railion-ი ეჯახება კონკურენციას ადგილობრივი და სხვა ქვეყნის ოპერატორების მხრიდან, რომლებიც ინფრასტრუქტურებზე თავისუფლად მიუწვდებათ ხელი. თანამედროვე გერმანია წარმოადგენს

ყველაზე აქტიურ ქვეყანას კონკურენციის თვალსაზრისით ევროპის რაიონში, სადაც მოქმედებს სატვირთო გადაზიდვების 200 ოპერატორი. მაგრამ აქაც მოქმედების მასშტაბებს მადომინირებული გაელენა აქვს. მარტო Railion-ს შეუძლია შემოთავაზოს სატვირთო გადაზიდვების მომსახურების მთელი სექტორი, სათითაო სავაგონო გადატანის ჩათვლით კომპანია განაგებს პარკს 100 ათას ვაგონს და 3000 ლოკომოტივს, რომელიც გარანტიას იძლევა უფრო მაღალი მოქნილობას, პატარა კომპანიებთან შედარებით, სასწრაფო შეკვეთების დამუშავებისას და მაღალი დონის საიმედოობის დასაცავად.

სექტორის სხვა უდავო მიღწევას წარმოადგენს წინადადებების ფართო ჩამონათვალი, რომელიც წარმოადგენს საბაზო მომსახურების დამატებას ტვირთების ტრანსპორტირებისას, რომელსაც ბაზარზე ანალოგი არა აქვს. Railion-ის შეიღობილი დაწესებულებების მოქმედების წილი, ნიდერლანდებში, დანიაში და იტალიაში და რიგ საზღვარგარეთულ კომპანიაში სხვადასხვა სახის პარტნიორობა საშუალებას იძლევა შევიდეს უნიკალურ საერთაშორისო ქსელში და ამ საშუალებით პირველ რიგში იგებს კლიენტურა. ტვირთბრუნვის დაახლოებით 60%, რომელიც აღწევს 83 მლრდ. ტკმ, მოდის საერთაშორისო მიმოსვლაზე. საბოლოო შედეგით, Railion-ი უფრო მომზადებული აღმოჩნდა ღია ევროპულ ბაზარზე, ვიდრე რომელიმე სარკინიგზო კომპანია.

გერმანიაში სამგზავრო გადაზიდვების ბუმი. 2006 წელს გაიხსნა მაღალსიჩქარიანი ხაზი ნიურნბერგი-ინგოლშტატი. ამ მარშრუტზე მატარებლებს შევსების კოეფიციენტი გაიზარდა 42%-მდე. განსაკუთრებულ მნიშვნელობას ანიჭებს კომპანია მატარებლებს შევსების კოეფიციენტის ზრდას 1%-ით (49,2% მდე), ბერლინი - ჰამბურგის მარშრუტზე. იმ პირობით, რომ მნიშვნელოვნად გაიზარდება შემოთავაზებული ადგილები მატარებელთა მოძრაობის სიხშირის გაზრდით (მატარებელთაშორისო მოძრაობის ინ-

ტერვალის გაზრდით 2-დან 1 საათამდე). პარკის მნიშვნელოვან ნაწილს შეადგენს ICE-T-ის ვაგონები დახრადი ძარათი, რომლებიც ავითარებენ 230 კმ/სთ სიჩქარეს გზებზე, რომლებიც რეკონსტრუირებული იქნა 2003-2004 წლებში, 650 მლნ ევროს ღირებულების პროექტით თუ არ ჩავთვლით სპეციალურ მაღალსიჩქარიან ხაზებს, 285 კმ-ს კორიდორში ჰამბურგი – ბერლინი მიიღწევა ყველა სწრაფი სამარშრუტო სიჩქარე ევროპის „ჩვეულებრივი“ რკინიგზისათვის. რამოდენიმე მატარებლის საშუალო სიჩქარე შეადგენს 190 კმ/სთ.

ანალოგური, მაგრამ ნაკლებადამბიციური სარეკონსტრუქციო პროექტისა ბერლინ-ლაიპციგის მაგისტრალური ხაზისა 200 კმ/სთ სიჩქარისათვის დამთავრდა 2006 წელს იმ დრისათვის, როდესაც დამთავრდა ბერლინის ახალი მთავარი ვაგზალი, 10 მლრდ ევროს პროექტის ღირებულებით, რომელითაც გამარტივდა გადასხდომები და გაუმჯობესდა კავშირი ქვეყნის ქალაქებს შორის.

გადაზიდვები ფეხბურთში მსოფლიო ჩემპიონატის დროს. როდესაც გერმანიამ მიიღო, 2006 წელს ფეხბურთში მსოფლიო ჩემპიონატის ჩატარების უფლება, DBAG-ი დაინიშნა ოფიციალურ გადაწყვეანად, ვინაიდან მათ შეძლეს დაერწმუნებინათ საფეხბურთო საზოგადოება იმაში, რომ რკინიგზა იქნებოდა ყველაზე კარგი საშუალება მაყურებელთა გადაყვანისა ჩემპიონატის 64 მატჩზე. კომპანიამ დაამტკიცა ეს განცხადება. მან გადაიყვანა 600 ათასი ადამიანი დღეში ნორმით გათვალისწინებულზე. ფეხბურთის მოყვარულები აქტიურად სარგებლობდნენ გადაყვანისათვის შემოთავაზებულ გადახდის საშუალებებით. ასე, რომ გაყიდული იქნა 400 ათასი ბარათი weltmeister BahnCard-25. ეს შედეგი მნიშვნელოვანია იმითაც, რომ ადრე მყიდველთა 80% არ სარგებლობდა ამ ბარათებით, მრავალი მათგანი კი საერთოდ არ სარგებლობდა რკინიგზის მომსახურებით. ამისთანა მიღწევით სარგებლობდა ბილეთების გაყიდვა მატჩებისა, საქალაქო ტრანსპორტით სარგე-

ბლობასთან ერთად ქალაქის ფარგლებში, თამაშის ჩატარების დროს.<sup>26</sup>

მოლოდინს გადააჭარბა სხვა ბარათების გაყიდვამაც: Weltmeister Passes (შეუზღუდავი გადაადგილებები გერმანიის საზღვრებში) გაიყიდა არანაკლებ 10 ათასი ცალისა, Weltmeister Ticket (მატჩის ჩატარების ადგილებში შეღავათიანი ტარიფით გადაყვანა) – 75 ათასი; კიდევ 53 ათასით განხორციელდა გადაყვანა Weltmeister surf&Rail-ით. განსაკუთრებით აღსანიშნავია 13 სპეციალური ჩარტ-ერული მატარებლები გულშემატკივართათვის ბრაზილიიდან, მექსიკიდან, პოლონეთიდან და ავსტრალიიდან. მექსიკის, კოსტარიკის, შვედეთის და ხორვატიის ნაციონალურმა გუნდებმა პრივილეგია მისცეს მატარებლებს.

მთლიანად, ჩემპონატის ჩატარების დღეებში გატარებული იქნა 300 შორ მანძილზე მოძრავი დამატებითი მატარებელი, საშუალოდ დღეში 3 მატარებელი ცხელი სათადარიგო მოძრავი შემადგენლობიდან.

მატარებლებს მოყვარულები გადაჰყავდათ არა მარტო სტადიონებზე, არამედ იმ ადგილებში სადაც დამონტაჟებული იყო დიდი ეკრანები და იკრიბებოდა ბევრი გულშემატკივარი შორ მარშრუტებზე მატარებლების შეესება შეადგენდა საშუალო 47%, ICE-ს მატარებლებისა – 51%.

საორგანიზაციო კომიტეტმა გათვალა, რომ საზოგადოებრივ ტრანსპორტით ისარგებლებდა შეჯიბრებაზე დამსწრეთა 50%. მაგრამ პროგნოზის შედეგებმა გადააჭარბეს და მიაღწიეს ნიურნბერგში 80%-ს და ბერლინში 90% შეჯამების შედეგად DBAG გამოაქვეყნა (ჯნობა, რომ ჩემპიონატის ჩატარების დროს გადაიყვანეს 15 მლნ ადამიანი.

---

<sup>26</sup> Поезда Coradia для региональных сообщений в Германии. – Ingegneria ferroviaria, Италия, 2006г. №11 стр 965.

საფეხბურთო ჩემპონატები ხშირად გამოიხატება გულშემატკივრების ძალზე დიდი აქტიურობით. 2006 წელი გახდა გამონაკლისი. კარგად დაგეგმილმა, სატრანსპორტო მომსახურებამ და ღონისძიების ჩატარების ეფექტურად დაგეგმვამ იჩინა თავი. მგზავრთა მოქმედებამ მოგზაურობის დროს არ გამოიწვია საყვედურები მათი გადაყენისას 100%-ით შეესებულნი მატარებლების დროს.

კომპანიამ გათვალა, რომ მოთხოვნა გაგრძელდებოდა საკმაოდ მაღალ მანქანებელზე ღონისძიების დამთავრების შემდეგაც.

მაღალსიჩქარიანი ხაზების ქსელების გაფართოების პერსპექტივები. DBAG-ის პერსპექტიული გეგმები ითვალისწინებს ICE-ის მატარებლებს მიმოსვლის მომსახურების ქსელის გაფართოებას. მშენებლობის გეგმაში პრიორიტეტი ეძლევა ახალ მაღალსიჩქარიან ხაზს, 80 კმ სიგრძით, ფრანკფურტი – მაინზე – შტუდგარტი. ამის შემდეგ რეკონსტრუირდება ნიურნბერგის, ჰამბურგის და ფრანკფურტის სადგურები მაღალსიჩქარიანი მატარებლების მისასვლელების განტვითრვის მიზნით.

შემოთავაზებულია აგრეთვე ელმ-შტუდგარდის ხაზის მშენებლობა, რომელიც გააგრძელებს მაღალსიჩქარიან კორიდორს 95 კმ-ით სამხრეთის მიმართულებით. სამუშაოების დამთავრება მაღალსიჩქარიან ხაზზე ბერლინი-ნიურნბერგი, რომელიც ნაწილობრივ დამთავრებულია ერფურტსა და ნიურნბერგს შორის, იგეგმება 2017 წლისათვის. ICE 3-ის მატარებლები ახალ საერთაშორისო მაღალსიჩქარიან ხაზებზე 2007 წელს ნახევრიდან ივლიან 300 კმ/სთ-ზე მეტი სიჩქარით მარშრუტზე: ფრანკფურტი-პარი'სი, ხოლო პარი'სი შტუდგარტის სამარშრუტო ხაზს მოემსახურებიან საფრანგეთის TGV-ს მატარებლები 2008 წელს ფრანკფურტი – ვენის მიმართულებით გათვალისწინებულია ICE-თ-ს მატარებლების მოძრაობის ორგანიზება 2 საათიანი ინტერვალით (ავსტრიის ტერიტორიაზე ისინი იმოძრაებენ 200 კმ/სთ სიჩქარით). არ არის გამორ-

იცხული, რომ პერსპექტივაში პირდაპირი მატარებლები მოემსახურებიან ლონდონის ხაზებს.

2006 წლის დეკემბერში DBAG გეგმავდნენ მოეწესრიგებინათ მოძრაობა მაღალსიჩქარიან ხაზებზე ნიურნბერგსა და ინგოლშტადს შორის „ნელი“ მატარებლებისათვის 2 საათიანი ინტერვალით და სამი განყრებით სალოკოკომტივო მატარებლები აქ ივლიან 200 კმ/სთ სიჩქარით. ამ ღონისძიებას წინ უძღოდა ამ პროექტის შესანიშნავი მიღწევა კიოლნ-ფრანკფურტის ხაზზე, სადაც დაფიქსირებულია მგზავრბრუნვის შესამჩნევი ზრდა ლიმბერგ-სამხრეთული და მონტაბაურს სადგურებს შორის. გეგმაში შედის აგრეთვე ICE 2-ის მატარებლების მთელი პარკის მოდერნიზაცია 2011 წლამდე.

### **ტექნიკური პროგრესი ჩინეთის რკინიგზაზე**

ჩინეთის მატარებლის გაზრდილი სიჩქარით მოძრაობის თანამედროვე პროგრამის მიხედვით, სამგზავრო მატარებლის მაქსიმალურმა სიჩქარემ ქვეყნის ძირითად მაგისტრალებზე, რომელიც ადრე არ აღემატებოდა 110 კმ/სთ, მიაღწია 160 კმ/სთ, ხოლო ზოგიერთ მონაკვეთზე-220 კმ/სთ. უკვე 2002 წლისთვის სარკინიგზო მაგისტრალების სიგრძემ, რომელზეც მატარებლები მოძრაობენ მომატებული სიჩქარით, მიაღწია 13,8 ათას კმ. ანუ ძირითადი სარკინიგზო მაგისტრალების 70%.

სამგზავრო მატარებლების სიჩქარის გაზრდის სამუშაოები კონცენტრირებული იყო მსხვილ ქალაქებში: პეკინში, შანხაისა და გუანჩუოში. ამ სამუშაოების შედეგად, მგზავრებს საშუალება მიეცათ 500 კმ-იანი მანძილი აღნიშნული ქალაქებიდან დაეფარათ 1 დღეში. გარდა ამისა, შესაძლებელი გახდა 2000-2500 კმ-იანი მანძილის გავლა ერთი დღე-ღამის განმავლობაში.

ასეთი შედეგების მისაღწევად საჭირო გახდა ექსპლუატაციაში შეყვანათ 1290 ლოკომოტივი და 3740 სამგზავრო ვაგონი გაზრდილი სიჩქარით, დაგებულ იყო დაახლოებით 6,1 მლნ ახალი გაძლიერებული განძელი (შპალი), 1985 ხიდისა და გამცილებლის რეკონსტრუქცია, დამონტაჟებული იყო ლოკომოტივის ავტომატური სიგნალიზაციის 6800 კომპლექტი. ჩატარებულმა ინოვაციურმა ტექნიკურმა გადაწყვეტილებებმა შესაძლო გახდა არამარტო მატარებლების სიჩქარის გაზრდა, არამედ მატარებლების მოძრაობის უსაფრთხოების გაუმჯობესება.

**ქრობლემები.** მატარებლების მომატებული სიჩქარით მოძრაობა ჩინეთის რკინიგზაზე რთულდება სხვადასხვა მიზეზებისა და გარემოებების გამო, რაც მდგომარეობს შემდეგში: უფრო ადრე აშენებული (CR) რკინიგზები გათვლილი იყო არაუმეტეს 120 კმ/სთ სიჩქარეზე. ძირითადი მაგისტრალებისთვის დამახასიათებელია სხვადასხვა სიჩქარის და კატეგორიის სატვირთო და სამგზავრო მატარებლების შერეული მოძრაობა. მატარებლების სიჩქარის გაზრდა 140-160 კმ/სთ-მდე მოითხოვს ინფრასტრუქტურის რეკონსტრუქციას, ძველი ისრული გადაყვანების შეცვლას ახლით, აგრეთვე ხიდების გაძლიერებას, რაც იწვევს სიჩქარის სხვაობას სხვადასხვა კატეგორიის მატარებლებს შორის და ართულებს ოპტიმალური გრაფიკის დადგენას.

**ძირითადი ტექნიკური ასპექტები.** GARS სპეციალისტების მიერ ჩატარებული იქნა მოძრავი შემადგენლობისა და გზის ურთიერთქმედების სამეცნიერო-კვლევითი სამუშაოები. ასევე, უფრო ღრმად იქნა შესწავლილი ბორბალი-ლიანდაგის ექსპლუატაციის პირობები, სადაც გათვალისწინებული იყო სატვირთო და სამგზავრო მატარებლების ერთდროული მოძრაობა.

სისტემა-ბორბალი-ლიანდაგი შეიძლება დაიყოს 4 ასპექტად:<sup>27</sup>

<sup>27</sup> журнал „железные дароги мира“. стр 10. №5, 2006г.



არაგლუვი კომბინაციების მეთოდის გამოყენება ტალღის მგძნობიარე სიგრძის დინამიური ანალიზის გამოყენებით. ამ მეთოდის გამოყენებით შეიძლება მივიღოთ ისეთი დინამიური მაჩვენებლები, როგორცაა ბორბალისა და ლიანდაგის ურთიერთქმედების სიძლიერე, ლიანდაგიდან გადასვლის კოეფიციენტი. ეს საშუალებას იძლევა განვსაზღვროთ ტალღის არაგლუვი მგძნობიარე სიგრძის სხვადასხვა მნიშვნელობა. ხოლო შემდეგ ამ მნიშვნელობის ინტეგრირებით შესწავლილ იქნას მოძრავი შემადგენლობის დინამიური ქცევა სხვადასხვა ფაქტორების ზეგავლენით.

- არახაზობრივი გადამკვეთი გადაადგილების მდგრადობის თეორიის გაღრმავება ლოკომოტივების, სხვადასხვა ტიპისა და სერიის ვაგონებისთვის ციფრული ბიფურკაციის მეთოდი. ამ კვლევებში გათვალისწინებულ იქნა ბორბლისა და ლიანდაგის კონტაქტის გეომეტრიის არახაზობრივი ზეგავლენა, ხისტი გასრიალების არახაზობრივი ხასიათი, რხევის ჩახშობის მახასიათებლები და ბრუნვის მომენტის გადაცემა. იდენტიფიკაციური პრინციპების კრებულის შემოტანით შესაძლებელი გახდა მოძრავი შემადგენლობის ერთეულის მდგრადობის ანალიზი გადამკვეთი მიმართულებით და მაგალითის სახით განისაზღვრა ისრულ გადაძვანებზე კრიტიკული სისწრაფის მნიშვნელობა და ლიანდაგებიდან გადასვლის სიჩქარე.

- კალკერის რხევის კონტაქტის თეორიის სრულყოფა და შემდგომი განვითარება ხახუნის ფუნქციონალური ტიპის კოეფიციენტის გამოყენებით. ამ კვლევებმა შესაძლებელი გახდა თავიდან აეცილებინათ შეცდომა რხევის კონტაქტის თეორიაში, რომელიც დაკავშირებული იყო კულონის ხახუნის კანონთან. ეს განსაკუთრებით გამოუ-

ლინდა მოძრავი შემადგენლობის მაღალი სიჩქარით მოძრაობის დროს. შესაძლებელი გახდა მოძრავი შემადგენლობის დინამიურობის ზუსტი ანალიზი.

- კუბური ფუნქციის მეთოდის გამოყენება. ეს მოთადაი გამოყენებული იქნა გეომეტრიული ურთიერთდამოკიდებულების განსაზღვრისთვის სისტემაში ბორბალი-ლიანდაგი. ბორბალი-ლიანდაგის ურთიერთქმედების თეორიის გამოკვლევების შედეგებს დიდი მნიშვნელობა აქვს მატარებლების მოძრაობის სიჩქარის ამალღებისთვის. სწრაფმავალი მოძრავი შემადგენლობის დინამიური ხასიათი, რომელიც დადგენილ იქნა კვლევების შედეგად, ახლოს აღმოჩნდა თვლადი-ანალიზიური გზით მიღებულ შედეგებთან. რამაც შექმნა პირობები მოძრავი შემადგენლობის კონსტრუქციის სრულყოფისა და შემუშავებისთვის და გამოყენებულ იქნა მოქმედი ხაზის ინფრასტრუქტურაში.

სწრაფმავალი მოძრავი შემადგენლობის შემუშავება. თეორიული კვლევების საფუძველზე ექსპლუატაციასთან მიახლოებულ პირობებში გამოცდის შედეგად საპროექტო ბიურომ და სამრეწველო დაწესებულებამ კორპორაციების CARP და CR-ის შესაბამისმა სამსახურებმა შეიმუშავეს ძრავიანი მატარებლების ვაგონებისა და ლოკომოტივების რამოდენიმე ახალი სერია. შედარებით მოკლე დროში, 7-8 წელში ახალმა შემადგენლობამ, რომელიც გათვლილი იყო სწრაფი მოძრაობისთვის, გაიარა პროექტირების, გამოცდის, გამოცდილი დანერგვის და რეგულარულ ექსპლუატაციაში შესვლის სტადიები. მათ რიცხვს მიეკუთვნება ისეთი შემადგენლობები, როგორიცაა SS7D და SS9 სერიის ელმავლები, DF4DC სერიის თბომავლები, სხვადასხვა კლასის სამგზაურო მატარებლები 25 ოჯახიდან. მათ შორის, ორსართულიანი ელექტრო და დიზელ-მატარებლები. მათ ყველას აქვთ კონსტრუქციული სიჩქარე 160-200 კმ/სთ. მათი შემუშავებისას გამოყენებულ იქნა

სხვადასხვა ტექნიკური ინოვაციები. საველი ნაწილის განხრით შექმნილია მოტორული და დამჭერი კალათების ახალი ტიპები, რომლებიც უსრუნველყოფს დინამიური მახასიათებლების გაუმჯობესებას ძრავების საყრდენ-ჩარჩული დაკიდებით. სამუხრუჭო მოწყობილობაში გამოყენებულია ამაღლებული ეფექტობის დისკური მუხრუჭი, რომელიც უსრუნველყოფს უფრო მცირე სამუხრუჭო გზას მათ შორის, ექსტრემალური დამუხრუჭების დროს. ელექტრონაწილში შექმნილია მაღალი სიმძლავრის ტრანსფორმატორები (98,6 M-BA).

ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია. იმის გამო, რომ შედარებით მოკლე დროში და ნაკლები დანახარჯებით შეუძლებელი იყო განხორციელებულიყო ინფრასტრუქტურის ყველა ობიექტის ძირეული რეკონსტრუქცია, მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება, შეექმნათ ახალი მოძრავი შემადგენლობა, რომელიც გათვლილი იყო არსებულ ინფრასტრუქტურაში მაღალი სისწრაფით მოძრაობაზე დღესდღეობით არსებულ ხაზებზე მატარებლების ჩქაროსნულ მოძრაობას ხელს უშლის რამდენიმე ფაქტორი. პირველ რიგში ეს არის გზებზე ძველი ისრული გადამყვანების სიმრავლე, რომელიც ხელს უშლის მატარებლების სწრაფ მოძრაობას. შემდეგი ფაქტორი: დაგებული ლიანდაგების მცირე სიგრძე, რითაც განპირობებულია გადაბმების სიხშირე, რაც არახელსაყრელია მოძრავი შემადგენლობისა და გზის ურთიერთქმედებისთვის მგზავრებისთვის კომფორტის დონის შემცირებისა და გაცვეთის თვალსაზრისით. მესამე ფაქტორია: მცირე რადიუსის მრავალრიცხოვანი მოსახვევები, სადაც დაუშვებელია მატარებლების მაღალი სიჩქარით მოძრაობა.

ერთ-ერთი ფაქტორის – გადაბმების მაღალი რიცხვის ლიკვიდაციისთვის უკუე არსებობს ტექნიკური და ორგანიზაციული შესაძლებლობები. შემუშავებულია გადაბმების გარეშე გზების დაგების ტექნოლოგია. ამასთან დაკავშირებული პრობლემები

გადაჭრილია მათემატიკური მოდელირების გზით. ასევე იჭრება ძველი ისრული გადამყვანების ახლით შეცვლის პრობლემები, ასევე ხდება მცირე რადიუსის მოსახვევების გეომეტრიული პარამეტრების გაუმჯობესება. კიდევ უფრო ძლიერდება ხიდების კონსტრუქცია. ყველაფერი ეს სრულდება რაც შეიძლება ნაკლები კაპიტალდაბანდებით.

მატარებლების მოძრაობის უსაფრთხოება. ჩინეთის რკინიგზისთვის დამახასიათებელია მნიშვნელოვნად დიდი ტერიტორია, ტერიტორიული გაფანტულობა, რთული გეოგრაფიული, ბუნებრივი და გეოლოგიური პირობები. ამასთან ერთად, მატარებლების სიჩქარის ზრდამ უნდა უზრუნველყოს მათი უსაფრთხოება ტექნიკური საშუალებების მდგომარეობის მუდმივი მონიტორინგის პირობებში. მიუხედავად ადგილმდებარეობისა და შესაბამისი ინფორმაცია მიღებულ უნდა იქნას დაუყოვნებლივ დროის ნებისმიერ მონაკვეთში. CARS მატარებლების მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით შეიმუშავა სამი სისტემა.

სისტემა ახორციელებს მატარებლის გასვლის დროს ბორბლებისა და რელსების ურთიერთქმედების გადამკვეთი ძალების გაზომვას. აქ გამოყენებულია სინუსოიდალური მეთოდი, რომელშიც ამოქმედებულია 1 და 2-პერიოდიანი სქემები მონაცემების გადამუშავების და გადაცემის სწრაფმოქმედ მოწყობილობებთან ერთად. ამასთანავე, ერთდროულად მუშაობს 8 გამზომი სქემა და ხორციელდება ვიბრაციის გადამცემებიდან მონაცემთა სინქრონული შეკრება. აგრეთვე რეალურ დროში მათი შეთავსება და სიჩქარის ანალიზი. სისტემის აპარატურა შეიძლება დამონტაჟებულ იქნას გზის ყველაზე კრიტიკულ ადგილას და განგაშის სიგნალი მიღებული იქნება მატარებლების მოძრაობის ცენტრში 10 წმ-ის განმავლობაში. გარდა ამისა სისტემას გააჩნია მომხდარი ინციდენტების კარგი სამახსოვრო მოცულობა.

სისტემა GJ4 ტიპის სწრაფი საგზაო საინსპექციო ვაგონის ბაზაზე დაფუძნებულია ინერციული ორიენტაციის ტექნოლოგიები და ნახევარგამტარ ლაზერულ გაზომვებზე აგებული აპარატურის გამოყენებაზე, რაც გზის კონკრეტულ ადგილს ავტომატურად ებმის. გზის ძირითადი გეომეტრიული პარამეტრების გაზომვა და რეგისტრირება მაღალი სიზუსტით შესაძლებელია მატარებლის 140-160 კმ/სთ მოძრაობისას. ვაგონი ადჭურვილია რეალურ დროში ინფორმაციის მოგროვების, ინტეგრირების, გადამუშავებისა და ანალიზის ორმაგი კომპიუტერიზირებული სისტემით.

სისტემა გზის სიხისტის ვაგონ-გამზომის ბაზაზე გზის სიხისტის სიდიდის გაზომვის და რეგისტრირების საშუალებას იძლევა ხიდებთან მისასვლელზე და გადასასვლელ მონაკვეთებზე, გადასასვლელზე, ისრული გადამყვანების ზონაში და სხვა კრიტიკულ ადგილებზე 40კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობისას. ვაგონის მუშაობა ეფუძნება ორქორდიანი პრინციპის გამოყენებას, სადაც ქორდის სიგრძე უტოლდება პირობითი გადასასვლელი მონაკვეთის სიგრძეს და ბორბლის დატვირთვის გაზომვებს შორის სხვაობას. ვაგონის გამოყენება არამარტო კრიტიკულ ადგილებში გზის შენახვისა და რემონტის სისტემის ოპტიმიზირების საშუალებას იძლევა, არამედ საშუალებას იძლევა სწორად იქნას შერჩეული საძირკველის ტიპი და გზის ზედა სტრუქტურა მისი რეკონსტრუქციისას.

გამოცდები, რომელიც წინეთში მიმდინარეობს მატარებლის სიჩქარის მომატების პროგრამის რეალიზაციის მსვლელობისას, დაყოფილ იქნა 3 ეტაპად.

ლაბორატორიული ცდების მიმდინარეობისას იკვლევენ ტექნიკური საშუალებებისა და ასევე მოძრავი შემადგენლობის ცალკეული ერთეულების კონსტრუქციებს და მასალებს.

CARS-ის ექსპერიმენტულ წრიულ გზაზე ექსპერიმენტის მიმდინარეობისას სწავლობენ გზისა და მოძრაე შემაღგენლობის ძირითად ტექნიკურ მახასიათებლებს.

მაგისტრალური ხაზების მონაკვეთებზე საექსპლუატაციოსთან მიახლოებულ პირობებში მიმდინარე კომპლექსური გამოცდისას, ამოწმებენ სხვადასხვა ტექნიკური საშუალებების შეთავსებულობას, ასევე განსაზღვრავენ მათ პოტენციურ უსაფრთხოებას, სიცოცხლისუნარიანობას და სხვა მნიშვნელოვან მახასიათებლებს.

მესამე ეტაპის გამოცდებს ატარებდნენ ხაზებზე შანხაი-ნანცუ-ზინი, პეკინი-ცინხუანდაო, შენიან-შანხაიგუან, და ჩუენჩუო-უხან 1995 წლის სექტემბრიდან 1998 წლის იენისამდე პერიოდში. გამოცდის პროცესში გამოცდილი მატარებლების სიჩქარე აღწედა 240კმ/სთ.

გამოცდის თითოეული ციკლი მოიცავდა 1000 ექსპერიმენტულ გარბენს, რომელთა ორგანიზაციასა და განხორციელებაში მონაწილეობდნენ ყველა სარკინიგზო სამსახურის სპეციალისტები, მათ შორის საგზაო, სალოკომოტივო, სავაგონო, სიგნალიზაციის და კავშირის, ელექტროფიკაციის, მოძრაბის უსაფრთხოებისა და ექსპლუატაციის სამსახურები.

მატარებლის სიჩქარის მომატების პროგრამის რეალიზაციისას მოწინავე ტექნოლოგიების გამოყენების მასშტაბმა ჩინეთის რკინიგზა ჩააყენა მსოფლიოს სხვა ქვეყნების ლიდერთა სიაში.

ჩქაროსნული (160კმ/სთ-მდე), სამგზავერო და მძიმე წონიანი (5000 ტ-მდე) სატვირთო მატარებლების შერეულ მოძრაობას ერთსა და იმავე ინტენსიურად ექსპლუატირებად საიაგისტრალო ხაზებზე არ აქვს პრეცედენტი.

პროგრამის რეალიზაციასთან ერთად სამგზავერო მატარებლების საშუალო სამარშრუტო სიჩქარე ამ პროგრამაში მონაწილე ხაზებზე გაიზარდა 25%-ით სატვირთო გადაზიდვების ოდენობის შენარჩუნების პირობებში. საშუალო ქსელურმა ტვირთდატვირთ-

ვამ CR-ზე მიაღწია 30,45 მლნ ტ. ბრუტო/კმ, ამ მონაცემით ჩინეთი გავიდა პირველ ადგილზე მსოფლიოში.

შემუშავებულ და დანერგილ იქნა უსაფრთხოების უზრუნველყოფის და რისკების მართვის სისტემა რთულ საექსპლუატაციო პირობებში მატარებლების მაღალი სიჩქარით მოძრაობის დროს. მატარებლების მოძრაობის სიჩქარის გაზრდის პროგრამის რეალიზაციის დაწყებიდან 6 წლის განმავლობაში არ იყო დარეგისტრირებული არცერთი ინციდენტი, რომელიც გამოწვეული იქნებოდა სიჩქარის ფაქტორით. უსაფრთხოების დონის მიხედვით CR ასევე გავიდა მოწინავე ადგილზე მსოფლიოში.

## **ჩრდილოეთ ამერიკის რკინიგზა პრობლემები და პერსპექტივები**

ჩრდილოეთ ამერიკის რკინიგზისთვის წინა წლები იყო წარმატებული გადასიდვებისა და შესაბამისად შემოსავლებთან მიმართებით. ამასთანავე დიდი რაოდენობის ტვირთების გადაზიდვაზე მოთხოვნამ გამოაწვინა არასაკმარის გამტარუნარიანობასთან დაკავშირებული პრობლემები. ამ პრობლემების ეტაპობრივი გადაჭრა და საერთო ეკონომიკური სიტუაცუია იძლეოდა ჩრდ. ამერიკის რკინიგზის პოზიტიური განვითარების პროგნოზის საფუძველს.

პირველი კლასის რკინიგზა. რკინიგზის წარმატებები დაკავშირებულია არამარტო ქვეყნის ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესებასთან. Canadian National Railway (CR) კომპანიის ადმინისტრაციის აზრით, ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების დაბალი ტემპი დიდ გაულენას არ მოახდენს მის საქმიანობაზე. მისი აღორძინება დაიწყო 1995 წელს პირველი კლასის რკინიგზის პრივატიზაციის შემდეგ. მჭიდრო კავშირებმა ტვირთის გადაზიდ-

დავებთან, მკაცრმა დისციპლინამ და გონიერულმა პოლიტიკამ შესყიდვების საქმეში ხელი შეუწყო მოგების სტაბილურ გაზრდას, რომელიც 2004 წლის მესამე კვარტლისთვის 21%-ით გაიზარდა 2003 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით.

დანახარჯების კოეფიციენტი 65,4 საუკეთესოა პირველი კლასის რკინიგზებს შორის. CR-ის მიერ შემუშავებული იქნა ე.წ. „კულტურული სიზუსტის“ მოდელი, რომელიც ნათელს პფენს რკინიგზის ექსპლუატაციის გეგმის შესრულების პრინციპებს, რაც ითვალისწინებს ინდივიდუალური გადაზიდვების გეგმის მკაცრ კონტროლს, რის ხარჯზეც უმჯობესდება ინფრასტრუქტურის გამოყენების ეფექტურობა და მცირდება ვაგონების ტერმინალში დაყოვნების დრო. „კულტურული სიზუსტის“ მოდელის რეალიზაციის მაგალითს წარმოადგენს Intermodal Excellence, რომელიც ითვალისწინებს წინასწარ შეკვეთილი მატარებლებისთვის ვაგონების კონტეინერების შეთავაზებას.

(CPR) კომპანიამ მოახდინა ვიწრო ქსელების ლიკვიდაცია, შეიძინა ახალი ლოკომოტივები, მოამზადა ახალი მომსახურე პერსონალი 300 კაცის ოდენობით. 2004 წლის მესამე კვარტალში შემოსავლების ზრდა 9,6 %-ით დასტური იყო იმისა, რომ კომპანია მზად იყო სეზონური გადაზიდვებისთვის.

კონტროლი გრაფიკის შესრულებაზე წარმოადგენს CPR მუშაობის სტილს. გზების ექსპლუატაციის გრაფიკი მუშავდება გადაზიდვების სახეების გათვალისწინებით.

2005 წ. CPR დაგეგმა ექსპლუატაციაში შეეყვანა ახალი ინფორმაციული მართვის სისტემა Thoroughbred Yard Enterprice, რომელიც შემუშავებული იქნა Norfolk Southern (NS) რკინიგზის მიერ. NS სპეციალისტები თვლიან, რომ შერეულ გადაზიდვებში ინტეგრირებული ექსპლუატაციის გეგმები იძლევიან კონცენტრირებისა და ავტომატიზაციის არაფუგალური გადაზიდვების ათვისების შესაძლებლობას. NS-ის ზრდის ძირითად სტრატეგიას წარმოად-



გენს Thoroughbred operatyng Plan (TOP) კონცეფცია, რომელიც მოწოდებულია გამოამუშავოს რკინიგზის მუშაობის პრინციპები, რომლებიც უზრუნველყოფენ გრაფიკის დაცვასა და ტვირთის ადგილზე დროულად მიტანას, მატარებლების სიჩქარის გაზრდით ტრანზიტის დროის შემცირების ხარჯზე.<sup>28</sup>

რკინიგზის ეფექტური მუშაობის გზების ძიება ყოველთვის პრიორიტეტული იყო CSX Transportation-ისთვის, რომელიც 2004 წელს წააწყდა ბუნებრივ კატაკლიზმებს, მაგრამ განაგრძობდა მუშაობას და 2004 წლის მესამე კვარტალში მიაღწია მოგების 12%-ით გაზრდას.

კომპანია მუშაობს One Plan-ის გეგმით, რომელიც მიმართულია გრაფიკის სუსტი შესრულებისა და გადაზიდვების დროის შემცირებისკენ.

2004 წლის აგვისტოში განხორციელებულ იქნა გეგმის 1-ლი ეტაპი, რამაც მე-3 კვარტალში უზრუნველყო გადაზიდვების დროის შემცირება.

Kansas City Southern (KCS) რკინიგზა იმედოვნებდა 2005 წლის 1-ლ ნახევარში გაეზარდა გადაზიდვების მოცულობა ამერიკული და მექსიკური მარცვლეულის, ხე-ტყისა და ქიმიური მრეწველობის პროდუქციის გადაზიდვის ხარჯზე.

ამ რკინიგზისთვის გადამწყვეტ ამოცანას წარმოადგენს TFM S. AdeC.V-ს სრული შესყიდვა და მექსიკისა და KCS რკინიგზების ინტეგრაცია ე.წ. NAFTA Rail წარმონაქმთან.

2003 წლის დეკემბერში BNSF-მა იწინასწარმეტყველა გადაზიდვების ზრდა 2004 წლისთვის 6%-ით, მაგრამ სინამდვილეში ზრდამ შეადგინა 10-11%.

Union Pacific რკინიგზა 2004 წელს იმყოფებოდა გადაიარაღების სტადიაში, რომლის სირთულეები გამოწვეული იყო გადაზიდვების რეკორდული მოცულობით და რესურსების ნაკლებობით.

<sup>28</sup> Системы C111 и связь на грузовых железных дорогах Северной Америки. Progressive Railroading, USA, 2006, №3 p 19.

მცირე რკინიგზა. ანალოგიური პროგნოზები იქნა გაკეთებული რეგიონალურ და მცირე რკინიგზებთან დაკავშირებით, რომელთა უმრავლესობისთვის 2005 წელი წარმატებული იყო. მაგ., Maryland Midway გზისთვის ვაგონების დატვირთვისა და მოგების პროგნოზები იყო საუკეთესო, ხოლო 2006–2007 წლის პროგნოზი კიდევ უფრო ოპტიმისტური.

სამი მცირე რკინიგზისთვის, როგორებიც არიან Raritan Central, Pennsylvania and Southern და New Jersey and Northern 2006–2007 წლის პროგნოზით დატვირთვებიდან შემოსავლების ზრდა შეადგენდა 33%-ის, რის საფუძველსაც იძლეოდა კომპანიის პოლიტიკის ორიენტაცია ახალი კლიენტების მოძებნასა და აქტიურ მარკეტინგზე.

New York, Susquehanna and Western-ის რკინიგზის კომპანიამ 2004 წლისთვის მიაღწია მოგებისა და დატვირთვების გაზრდას 25%-ით, რასაც 2005 წლისთვისაც იმედოვნებდა. ეს კომპანია წარმატებით იზიდავს გადატვირთებს საავტომობილო ტრანსპორტის ბაზრიდან. Iowa Interstate გზა შემოსავლებისა და დატვირთვების გაზრდას წინასწარმეტყველებდა სამშენებლო ტვირთებისა და კონტეინერების გადაზიდვის ხარჯზე. Alaska Railroad იმედს ამყარებდა ნავთობპროდუქტებისა და ნახშირის გადაზიდვების გაზრდაზე, ხოლო Florida East Coast სამშენებლო ტვირთების გადაზიდვაზე მოთხოვნის გაზრდაზე.

გადაზიდვებს რეგიონალურ და მცირე რკინიგზაზე განაპირობებს მათი კავშირი I-ლი კლასის რკინიგზებთან.

გამტარიანობის პრობლემები. რკინიგზის ძირითად სირთულეს წარმოადგენს გამტარიანობის დეფიციტი. ტვირთის გამგზავნი კლიენტები უკმაყოფილონი არიან მომსახურების ხარისხით და აყენებენ საკითხს რკინიგზის კომპანიების შესაძლებლობაზე, უსრუნველყონ მომსახურების საჭირო დონე.

ტვირთის გამგზავნი კლიენტების უმეტესობა აკეთებს რა პროგნოზს გადატვირთების ზრდის შესახებ, საფუძველიანად ნერვიუ-

ლობენ მის ხარისხზე. ამ პრობლემის სწრაფი გადაჭრის გზები არ არსებობს. მაგ., CPR კომპანიამ შეიმუშავა 500მლნ დოლარის ღირებულების რკინიგზის გამტარუნარიანობის გაზრდის პროგრამა, რომლის რეალიზაციისთვის საჭიროა 6-10 წელი.

სარკინიგზო წრეებში მტკიცდება აზრი საზოგადოების მიერ მისთვის მომგებიანი პროექტების დაფინანსების შესახებ. ამიტომ სარკინიგზო კომპანიებმა აუცილებლად უნდა შეცვალონ შემოთავაზებული მომსახურების მარკეტინგის მეთოდები, მეტი ყურადღება უნდა მიაქციონ იმ საქმიანობის არჩევასა და ანალიზს, რომელიც სა'სოგადოებისთვის უფრო ფასეულია.

იმ შემთხვევაში, თუ რკინიგზა ვერ შეძლებს ამ ამოცანების შესრულებას ამ დარგში ჩადებული ინვესტიციები შემცირდება, ხოლო ექსპლუატაცია გაუარესდება.

არსებობს სხვა მოსაზრებაც. სარკინიგზო კომპანიები Dakota, Minnesota and Eastern და Iowa, Chicago and Eastern, თვლიან, რომ ყველა რკინიგზამ უნდა შეიმუშაოს ინტეგრირებული ქსელის ეფექტურად გამოყენების მეთოდები. მცირე რკინიგზებს შეუძლიათ ურთიერთიმოქმედონ 1-ლი კლასის რკინიგზის მონაკვეთების გამოყენებით, პირადი მოლაპარაკებების გზით.

2004 წლის ნოემბერში CN, CPR და NS კომპანიებმა დადეს რიგი ხელშეკრულებისა, რომლებიც მიმართულია გამტარუნარიანობის დეფიციტის აღმოფხვრისა და ტრანზიტის სისწრაფის გაზრდისკენ.

ლიზინგი ჩრდილოეთ ამერიკის რკინიგზაზე. ლიზინგის ბაზარზე მოქმედებს სულ ცოტა ორი მხარე. იჯარის გამცემის ვალდებულებები (კომპანიები, რომლებიც გასცემენ ვაგონებსა და ლოკომოტივებს საიჯარო პირობებით) ფორმდება დოკუმენტურად, რადგან მათ უკვე განახორციელეს ინვესტიცირება და აგრძელებენ სა'შუალებების ჩადებას ჩრდილოეთ ამერიკის რკინიგზის ახალ და უკვე მოქმედ მოძრავ შემადგენლობაში. მეორე მხრივ ეს შეთანხმებები არ სრულდება – სალიზინგო კომპანიები სარგე-

ბლობენ მოძრავი შემადგენლობის ნაკლებობით და ზრდიან იჯარის ღირებულებას სარკინოგზო კომპანიებისთვის და ტვირთის გადამზიდაეებისთვის.

სალიზინგო კომპანიის წარმატება, რომელიც სპეციალიზირდება სარკინიგზო ვაგონებისა და ლოკომოტივების იჯარაზე, განისაზღვრება რამდენიმე ფაქტორით. ეს დამოკიდებულია სალიზინგო ბაზრის შევსების პროგნოზის სიზუსტეზე (ბაზარზე მოძრავი შემადგენლობის სიჭარბის ან ნაკლებობის პერიოდების აღბათობის განსაზღვრა), საიჯარო თანხის ზუსტ დაგეგმვაზე და ინვესტიციის ანაზღაურების დროზე. მაგ., 1970-80 წლებში ვაგონმშენებელმა კომპანიებმა გამართლებულად ჩათვალეს გამოეშვათ და გაეყიდათ 150 ათასი ვაგონი წელიწადში. თუმცა უმრავლესობამ განიცადა სერიოზული დანაკარგი მომდევნო წლებში შეკვეთების შემცირების გამო. ხშირად დახურული ვაგონები და ხორბლეულის გადასატანი ვაგონები იყიდებოდა შესყიდვის ფასის მე-5-ზე ნაკლებ ფასად.

სატვირთო ვაგონებში ინვესტირების მსურველმა კომპანიებმა ჩადებული თანხების ანაზღაურების დროის გათვლისას უნდა გაითვალისწინონ მოძრავი შემადგენლობის სახეები, ასევე მათი მორალური და ტექნოლოგიური მდგომარეობა. როგორც წესი, ჩადებული ინვესტიციების ანაზღაურების ვადად მოიაზრებენ არანაკლებ 10 წელს. ანაზღაურების ვადის შემცირება შესაძლებელია, მაგრამ ეს ნორმაა გარემოებების საუკეთესო დამთხვევის შემთხვევაში. რკინიგზის სფეროში ინვესტორ-მოიჯარეებისთვის საინტერესოა საგადასახადო შეღავათები. რკინიგზის შემადგენლობები და ლოკომოტივები მიეკუთვნებიან იმ კატეგორიას, რომლებზეც ვრცელდება მათი ღირებულის სწრაფი აღდგენის სისტემა. საგადასახადო დაბეგვრის მიზნით მათი ღირებულების ამორტიზირება ხდება 7 წელიწადში.

დღეისთვის ლოკომოტივების სამშენებლო კომპანიები ჩრდ. ამერიკაში ფლობენ მცირე შეკვეთების პორტფელს. ახალი ტექნოლოგიებით სატვირთო გადაზიდვების არასტაბილური ეკონომიკისა და პერსპექტივის პირობებში რკინიგზები უპირატესობას ანიჭებენ მისდინ მსხვილი ინვესტიციებისგან თავშეკავების პოლიტიკას. ლიზინგის ბაზარზე გაველენას ახდენს ლოკომოტივების სიტარბე.

ორი წამყვანი ლოკომოტივების სამშენებლო კომპანია Electro Motive Diesel და General Electric Transportation მიჰყვებოდნენ ორ სხადასხვა გზას Tier II მოთხოვნების შესასრულებლად. EMD მოახდინა 710 ტიპის დიზელის ძრავის სერიული მოდიფიცირება თიერ II მოთხოვნების შესაბამისად. GETS-მ თავის მხრივ შეიმუშავა ახალი თბომავლეების ტიპი. წინასერიული თბომავლეები (40 ერთ) გადიოდნენ გამოცდას კომერციული ექსპლუატაციის პირობებში პირველი კლასის სამ რკინიგზაზე. თბომავლემა ES44AC გარდამავალი დენით გაიარა გამოცდები, მათ შორის ტესტი ეკოლოგიურ სისუფთავეზე. თბომავლემა ES44DC (15 ერთეული) მულტივი დენით გაიარეს გამოცდა Norfolk Southern რკინიგზაზე. ორივე სერიის ლოკომოტივი არტურეილია ახალი GEVO-12 ტიპის 12 ცილინდრიანი დიზელით. ახალ დიზელს აქვს სიმძლავრე 4400 ლ. წ. იგივე რაც ძველ 16 ცილინდრიან დიზელს, მაგრამ საწვავს მოიხმარს 3%-ით ნაკლებს და ატმოსფეროში გამოყოფილი ტიქსინების და აირების რაოდენობა 40%-ით ნაკლებია.<sup>29</sup>

ორივე კომპანიამ ახალი ლოკომოტივები წარმოადგინა ექსპლუატაციის რეჟიმში. მრავალრიცხოვანი დადებითი და უარყოფითი გამოხმაურება არ იძლეოდა რომელიმე მიდგომისთვის უპირატესობის მიანიჭების საკმარის საფუძველს.

შესაძლებელია თუ არა ლიზინგის კონტროლი ბაზარზე. ბაზრის დინამიკა რეგულარულად გამოხატავს მოძრავი

<sup>29</sup> журнал „железные дароги мира“. стр 25. №5, 2006г.

შემადგენლობის დეფიციტს ან სიჭარბეს. შესაბამისად, იჯარის ფასი შეიძლება იცვლებოდეს 2-ჯერ ან 3-ჯერ საშუალო მოთხოვნის შესაბამისად. 2002 წელს 6-დერძიანი ლოკომოტივების სიჭარბემ ბაზარზე, რომელთა სიმძლავრე 3000-4000 ლ.წ. განაპირობა იჯარის ფასის შემცირება 100 დოლამდე დღე-ღამეში (1 წლიანი კონტრაქტების მიხედვით). 2004 წელს ამავე ლოკომოტივების იჯარის ფასი შეადგენდა 200-300 დოლარს დღე-ღამეში. ანალოგიური ცვალებადობა შეიმჩნევა ახალი ვაგონების და ლოკომოტივების შეკეთების სტატისტიკაში.

საიჯარო ფასის გაზრდას თან ახლავს შეკეთების სიმრავლე, ხოლო მიწოდების სიჭარბეს კი (მათ შორის სეზონური ხასიათის სიჭარბისას) თან სდევს შეკეთების შემცირება. ამ სიტუაციის შეცვლა ორივე მხარის სასარგებლოდ შეუძლებელია.

ლიზინგის ბაზრის გაუთვალისწინებელ დინამიკას განაპირობებს სხვა ფაქტორებიც:

- სარკინიგზო და სალიზინგო კომპანიებს შორის უნდობლობა;
- შეუძლებელია სიჭარბის ან დეფიციტის პროგნოზირება;
- ამ ბაზარზე რკინიგზის ხელსაწყოების ჭარბი გამოშვება და სპეკულაციური ტენდენციების არსებობა.

## აშშ-ს რკინიგზის გამტარიანობის გაზრდა

BNSF რკინიგზის ტრანსკონტინენტალური დერეფანი, რომელიც გადაჭიმულია ჩიკაგოდან ლოს-ანჯელესამდე 3567 კმ-ზე, წარმოადგენს ამერიკაში ყველაზე ინტენსიურად მომუშავე რკინიგზას და გამოირჩევა სატვირთო მოძრაობის მაქსიმალური ოდენობით. ზოგიერთ მონაკვეთზე მოძრაობის ინტენსივობა არის დღე-ღამეში 100 მატერებელი და ორიარუსიანი სატვირთო შერეული მატარებლების მოძრაობის სისქარე აღწევს 112 კმ/სთ. მაგისტრა-

ლის ერთგუიანი მონაკვეთები წარმოადგენენ ეიწრო ადგილებს, რომელთა ლიკვიდაციისთვის BNS ხარჯავს მნიშენელოვან თანხებს. სპეციალისტების აზრით, რკინიგზის გამტარობაზე ბევრი ფაქტორი მოქმედებს. მათ შორის გამოარჩევენ 10 ძირითადს:

- ხაზებზე მოძრავი მატარებლების რაოდენობა და სიგრძე;
- ლოკომოტივების სიმძლავრე;
- კვირისა და დღე-ღამის პიკის საათებში მატარებლების მაქსიმალური რაოდენობა;
- ადგილმდებარეობა (რელიეფი);
- სხვადასხვა კატეგორიების მატარებლების მოძრაობის სინქარის სხვადასხვაობა და დისპენერის პრიორიტეტები;
- ინფრასტრუქტურის მდგომარეობის მიხედვით მატარებლების მოძრაობის სინქარის შესლუდვა;
- კავშირგაბმულობის და სიგნალიზაციის სისტემა;
- განსხვავებული რაოდენობის გზების მქონე მონაკვეთების ურთიერთშეყარდება;

- ცალკეული პუნქტების სიგრძე და მანძილი მათ შორის;
- დატვირთვა-გადმოტვირთვისთვის ტერმინალის აღჭურვა.

BNSF პროექტირებისა და განვითარების სამსახურში შემუშავებულია რკინიგზის გამტარუნარიანობის გაზრდის სხვადასხვა მეთოდები და ტექნიკური საშუალებები, რომელიც ითვალისწინებს:

- სელის დროის ცვლილების ისტორიულ ანალიზს, მატარებლის სიგრძეს და ლოკომოტივის სიმძლავრეს;
- მატარებლების მოძრაობის გრაფიკის და სადისპენერო გრაფიკის შესრულების გადახედვას;
- მარკეტინგულ კვლევებს და ტვირთგადაზიდვების პროგნოზირებას მათი ხასიათისა და სიდიდის მიხედვით;
- მატარებლების მოძრაობის ალტერნატიული სქემების პროგნოზირებას;

- მატარებლების სადისპეჩერო მართვის მოდელირებას მათემატიკური მოდელების RTC გამოყენებით.

ამის შემდეგ ხდება ექსპლუატაციის ისეთი სირთულეების გათვალისწინება, როგორცაა მატარებლების სადგურებზე თავშეყრა, გაუთვალისწინებელი დაგვიანებები, შეჯახებები გადასასვლელებთან.

საშუალო დატვირთვის დროს (60 მატარებელი დღე-ღამეში) და მაქსიმალური დატვირთვის შემთხვევაში (75 მატარებელი დღე-ღამის განმავლობაში) ერთგზიანი მონაკვეთები შეესაბამება უნდა იყოს ორგზიანით იქ, სადაც მანძილი ცალკეულ პუნქტებს შორის არის 13-16 კმ.

ორგზიან მონაკვეთებზე საშუალო დატვირთვის დროს (70 მატარებელი დღე-ღამეში) და პიკის საათის შემთხვევაში (80 მატარებელი დღე-ღამეში) საჭიროა ორმაგი უნივერსალური გადასასვლელის დაგება 1/25 მარკის ისრული გადაყვანებით ყოველ 16-19 კმ-ში, რაც უზრუნველყოფს მატარებლების მოძრაობას გვერდით გზაზე 65 კმ/სთ სიჩქარით. საშუალო დატვირთვისას (85 მატარებელი დღე-ღამეში) და მაქსიმალური დატვირთვისას (100 მატარებელი დღე-ღამეში) მეორე გზა დაიგება 3-13 კმ მანძილის დაშორებით ცალკეულ პუნქტებს ან ორგზიან მონაკვეთებს შორის. ეს სიტუაცია ტიპურია ტრანსსონის დერეფნისთვის.

როდესაც მატარებლების მოძრაობის საშუალო ინტენსიობა 2 გზიან მონაკვეთზე არის 100 მატარებელი და მაქსიმალური 115, ციკაბო ფერდობებიან მონაკვეთებზე აუცილებელია მე-3 გზის გაყვანა, რომლის მაგალითს წარმოადგენს კახონის უღელტეხილის მონაკვეთი.

როდესაც მოძრაობის საშუალო ინტენსიობა არის 120 მატარებელი და მაქსიმალური 135, აუცილებელია მესამე გზის დაგება ყველა ციკაბო მონაკვეთზე.



ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება წარმოადგენს პრობლემის გადაწყვეტის ერთად-ერთ გზას, მაშინ როცა ყველა სხვა საშუალებების ამოწურვის შემდეგ მაინც სახეზეა გამტარუნარიანობის დაქვეითება, ამის მაგალითს წარმოადგენს პანხანდოლსკის ქვეგანაყოფის სიტუაცია. აქ გამტარუნარიანობა განუწყვეტელი იზრდებოდა 2000 წლიდან, მასთან ერთად იცვლებიდა სვლის დროც. რკინიგზა ატარებდა ექსპერომენტებს - ზრდიდა ლოკომოტივებისა და მატარებლების ბრიგადების ცვლების სამუშაო დროს, მაგრამ ამას შედეგი არ მოჰქონდა. შეუძლებელი გახდა დროის გამონახვა საგზაო სამუშაოების შესასრულებლად. ამასთანავე, მარკეტინგული კვლევები იძლეოდნენ პროგნოზს გადატვირთების შემდეგი ზრდის შესახებ, მაგრამ მისაღები შემოვლითი მარშრუტები არ არსებობდა. მანძლი ცალკეულ პუნქტებს შორის 9-13 კმ არ იყო საკმარისი. თუმცა, გასასწრები გზების სასარგებლო სიგრძე აღემატებოდა რა 2400 მეტრს და დამაკმაყოფილებელი იყო. დატვირთვის სომის -70 მატარებელი დღე-ღამეში მოდელირება არ იძლეოდა მისაღებ შედეგს. შედეგად შეწერდნენ ტრანსზონის დერეფანში შემავალი ქვედანოფის მთავარ შესასვლელში მეორე გზის მშენებლობის ეარიანტზე.

რკინიგზის გამტარიანობის გაზრდის კიდევ ერთი პროექტი განხორციელდა კანზას-სითიში რამოდენიმე რკინიგზის მონაწილეობით, მათ შორის BNSF. კანზას სითის ქსელი ამ პროექტის შემდეგ ამერიკაში ყველაზე ეფექტური გახდა. ამ ქსელს ექსპლუატაციას უწევს კომპანია-ოპერატორი კანზას სითი, შექმნილი 5 რკინიგზით. მატარებლების მოძრაობის ორგანიზების გაუმჯობესების მიზნით რამოდენიმე წლის უკან შექმნილი იქნა მრავალდონიანი განტოება Sheffield Junction Flyover. ხოლო 2004 წელს მისგან 9,5 კმ მისორებით ააშენეს და აღადგინეს კიდევ რამოდენიმე ობიექტი. მათ რიცხვშია:

- ახალი მრავალდონიანი განშტოება Argentine Connection Flyover. აქ ტრანსსონის დერეფნის აღმოსავლეთ-დასავლეთის ხაზი აწეული იქნა BNSF-ის ჩრდილო-სამხრეთის ხაზის ზემოთ. რამაც უზრუნველყო სწრაფი და დაუბრკოლებელი ორგანიზაციის მისასვლელი არგენაიტის სადგურთან;

- საუთ ვესტ ბულვარის რაიონში გზაგამტარი იყო ხელოვნური. ეს ხელოვნური კონსტრუქცია აგებული იყო 90 წლის წინ და ჰქონდა ერთი გზა და წარმოადგენდა კვანძის ვიწრო ადგილს. მით უმეტეს, რომ ამ გზაგამტარს ორივე მხრიდან 8 ხაზი უერთდებოდა. გზაგამტარი მთლიანად გადაკეთდა ორგანიზაციისად, ხოლო მასთან მიმავალი გზები გზაგამტარიდან განსაზღვრულ მანძილზე გააერთიანეს სამად. ამ გზით ლიკვიდირებულ იქნა ვიწრო ადგილი;

- ორდონიანი განშტოების Highline bridge მონაკვეთი საერთო სიგრძით 5,7 კმ, რომელიც აშენებულია 1919 წელს და რომელშიც შედის 5 გზაგამტარი საერთო სიგრძით 2800 მ, გამოიყენება UP რკინიგზის მიერ. გზაგამტარების რეკონსტრუქციამ და ინფრასტრუქტურის გაძლიერებამ უზრუნველყო მატარებლების სიჩქარის გაზრდა.

## სლოვენიის რკინიგზის რესტრუქტურისა და სტრატეგია

სლოვენიის რკინიგზა მდებარეობს (SZ) პანევროპული დერეფნების VX-ია გადაკვეთაზე. მისი სპეციალიზაციაა სატვირთო და სამგზავრო გადაზიდვები. გაანინათ ექსპლუატაციისა და ინფრასტრუქტურის დანაყოფები. SZ-ს ქსელის საექსპლუატაციო სიგრძე შეადგენს 12229 კმ-ს რომელთაგან 504 კმ ელექტროფიცირებულია. მოძრავი შემადგენლობის პარკში შედის ელექტრომაგლები, თბომაგლები, ელექტრო და დიზელის მატარებლები, სატვირთო და სამგზავრო ვაგონები. სატვირთო გადაზიდვების მთავარ ბაზარს წარმოადგენს ავსტრია, იტალია, უნგრეთი, გერმანია, ჩეხეთია, სლოვაკია, ხორვატია. სამგზავრო გადაზიდვებისას კი ხორვატია, იტალია, ავსტრია, გერმანია და უნგრეთი.

2003 წელს სლოვენიის რკინიგზამ შეიმუშავა 2003-2010 წლების სტრატეგიული განვითარების გეგმა სახელწოდებით: New Way. რომელმაც მოგვიანებით, ერთი წლის შემდეგ, პოზიტიურ კომერციულ შედეგს მიაღწია. სლოვენიის რკინიგზამ შეისყიდა თანამედროვე ლოკომოტივები და სატვირთო ვაგონები. მშენებლობის სტადიაშია დიეცა-კოპერის ხაზზე მეორე გზა.

ეკომონიკური სიტუაცია და საექსპლუატაციო მარეგულირებლები. 2004 წლის 1 მაისიდან სლოვენია არის EC წევრი. 7 წლის მანძილზე სლოვენია ემსადავებოდა რა ევროკავშირში შესასვლელად, დამტკიცებული იყო ყველა აუცილებელი სამართლებრივი და საკანონმდებლო აქტები. ინფრასტრუქტურის თავისუფალი ხელმისაწვდომობისთვის შექმნილი იქნა რკინიგზის სპეციალიზირებული სააგენტო. 2004 წლის 1 ივლისიდან ZC გარდაიქმნა პოლდინგად, რომელშიც შევიდა 3 კომპანია-სატვირთო, სამგზავრო და ინფრასტრუქტურის. ამას გარდა პოლდინგში სუდის 6 შვილობილი კომპანია (ცენტრალური სახელოსნოები, სამ-

შენებლო კომპანია, ვაგონების რეცხვისა და დალაგების სარკინიგზო საწარმო, რკინიგზის სტამბა, სატრანსპორტო ინსტიტუტი და რკინიგზელთა გამაჯანსაღებელი ცენტრი). სარკინიგზო გადაზიდვების რეგულირება ხდება კანონისა და ინსტრუქციების საფუძველზე. მოქმედი საერთო საერთაშორისო ნორმების გათვალისწინებით ხდება შიდა ინსტრუქციების და პოლდინგის განაწესის შემუშავება, რომელიც შეთანხმებულია ევროკავშირის დირექტებსა და სტანდარტებთან. ყველა კონტრაქტები ეფუძნება ევროკავშირის სტანდარტებსა და კანონებს, რკინიგზის საერთაშორისო კავშირის და სლოვენის ნორმირებულ დოკუმენტებზე. ყველა ინსტრუქცია და განკარგულებები მტკიცდება პოლდინგის დონეზე და აუცილებელია პოლდინგში შემავალი ყველა კომპანიისა და ქვედანაყოფისთვის. სლოვენიაში სატვირთო გადაზიდვების 9% მოდის საერთაშორისო გადაზიდვებზე, რომელთაგან 1/3 მოდის კოპერის პორტზე.

**ტექნიკური აღჭურვილობა.** სამგზავრო და სატვირთო გადაზიდვების ტექნიკურ ბაზას წარმოადგენენ ლოკომოტივები, მოტორვაგონიანი მატარებლები, სამგზავრო და სატვირთო ვაგონების პარკი, სატვირთო ტერმინალები, დამხარისხებელი და სამგზავრო სადგურები. ძირითად სამრეწველო პროცესს წარმოადგენს მატარებლების წვეა, ტექნიკური მომსახურება და მოძრავი შემადგენლობის მომსახურება, ვაგონების დიაგნოსტიკა, სადგურებისა და ტერმინალების მომსახურება. მოქმელებული სერიის ლოკომოტივები შემოყვანილ იქნა იტალიიდან, გერმანიიდან, საფრანგეთსა და ესპანეთიდან. 2005 წელს ZC შეუკეთა 20 მრავალსისტემიანი ელმავალი. ძველი სერიის დიზელმატარებლები წარმოებულია იტალიასა და გერმანიაში. 5 წლის ელექტრომატარებლები დამზადებულია იტალიასა და გერმანიაში და კიდევ უფრო ძველი სერიის სოვიერთი მატარებელი დამზადებულია პოლონეთში. მატარებლების უმრავლესობა 85% მუშაობს ელექტოწვეაზე. სლო-

ენიაში გზის მთიან მონაკვეთებს აქეთ 25% აღმართი. მოძრავი შემადგენლობის ტექნიკურ მომსახურებას აწარმოებს პოლდინგში შემავალი ცენტრალური სახელოსნოები, ხოლო რეცხვასა და მოწესრიგებას ახორციელებს პოლდინგის სხვა სპეციალიზირებული კომპანია. ვაგონების ტექნიკურ კონტროლსა და მცირე სარემონტო სამუშაოებს ასრულებს პოლდინგის ვაგონების ტექნიკური სამსახური.

სატვირთო გადაზიდვებს ემსახურება საკონტეინერო ტერმინალები კოპერისა და ლუბლიანას პორტში. ასევე 11 სატვირთო ტერმინალი და 106 სადგური სამგზავრო და სატვირთო გადაზიდვებისთვის. ამ გადაზიდვების მთავარი მონაკვეთი მოდის კოპერის საკეანძო სადგურზე. მთავარი დამხარისხებელი სადგური არის ლუბლიანა-ზალოგი. სატვირთო სადგურები და ტერმინალები აღჭურვილია საწყობებით, სატვირთო პლატფორმებით, დასატვირთი და გადმოსატვირთი აღჭურვილობითა და საინფორმაციო ტექნოლოგიებით.

სამგზავრო გადატვირთვებს ემსახურება 10 სამგზავრო ტერმინალი და 106 სამგზავრო და სატვირთო გადაზიდვის სადგური. სამგზავრო გადაზიდვების მთავარი სადგურებია: ლუბლიანა, ცელგ მარიბორი და ლიტია. სამგზავრო მატარებლების ძირითად მომსახურებას აწარმოებენ ლუბლიანასა და მარიბორში.

**ინფრასტრუქტურა.** ინფრასტრუქტურის კომპანია შედგება 3 დანაყოფისგან: ადმინისტრაციული სამსახური, ტექნიკური მომსახურების დაწესებულებები და პოლდინგის ჩარჩოებში უძრავი ქონების ოპერაციების განყოფილება.

ადმინისტრაციული სამსახური ახორციელებს გადაზიდვების დაგეგმარებას და აკონტროლებს მათ შესრულებასა და ორგანიზაციას. ადმინისტრაციული მართვის ხარისხის ძირითად კრიტერიუმს წარმოადგენს მოძრაობის გრაფიკის შესრულების პროცენტი, დაგვიანებების რაოდენობა და საერთო დრო. ასევე მოძრაობა

ში შეფერხებების ლიკვიდაციის ოპერატიულობა. ადმინისტრაციული მართვა ხორციელდება შესაბამისი ცენტრებიდან ლუბლიანაში, მარიბორში, პასტონაში. ლუბლიანა-ესენიცა და დივაცაკოპერი გამოიყენებენ მატარებლების დისტანციურ მართვას ბრძანებების საშუალებით, რომლებიც გადაეცემათ კავშირის სპეციალური არხებით. ხოლო ცელე-შენტელის ხაზზე კი მართვა ხორციელდება სადგურის ბლოკირების საშუალებით.

ინფრასტრუქტურის ტექნიკური მომსახურეობა იძლევა ხაზის მზაობისა და ექსპლუატაციის გარანტიას დამტკიცებულ გრაფიკებთან შეთანხმებით. ისინი ასრულებენ სამუშაოს ინფრასტრუქტურის ტექნიკური მოწყობის მიმდინარე გრაფიკის მიზედვით. ინფრასტრუქტურა ორგანიზებულია საგზაო საექსპლუატაციო სამსახურის ბაზაზე და ასევე ელექტროტექნიკური დანაყოფების ბაზაზე 14 რეგიონალურ ცენტრში. კაპიტალური შეკეთება, ახალი გზის დაგება და ძირეული მოდერნიზაცია სრულდება ჰოლდინგში შემავალი დამოუკიდებელი გზის სამშენებლო კომპანიის მიერ. სხვა ტექნიკური სამუშაოები სრულდება მოწვეული კომპანიების მიერ, რომლებიც აირჩევა საკონკურსო წესით. ამ კონკურსის ძირითად კრიტერიუმს წარმოადგენს საექსპლუატაციო მზაობის ჯამური დრო.

უძრავ ქონებასთან დაკავშირებული ოპერაციოები სრულდება ჰოლდინგის სპეციალური სამსახურების მიერ. მისი საქმიანობას წარმოადგენს უზრავი ქონების მონაცემთა ბაზის შექმნა, მიწის კადასტრის შედგენა.

გადაზიდვების ორგანიზება. გადაზიდვების სიშორე შედარებით მცირეა. საერთაშორისო გადატვირთების საშუალო მანძილი შეადგენს დაახლოებით 180 კმ, ქვეყნის შოგნით გადატვირთების მანძილი 140 კმ.-ს რკინიგზის სატვირთო გადაზიდვების საბაზრო შემადგენელი შედარებით მაღალია და არწევს 40%, რაც აიხსნება საერთაშორისო გადაზიდვების მაღალი წილით.

სატვირთო გადაზიდვების ხარისხის ძირითად კრიტერიუმს წარმოადგენს ტვირთების მიტანა ადგილზე კონტრაქტით გათვალისწინებულ დროში, გზავნილების უსაფრთხოება და კლიენტების დაკმაყოფილება. კვლევებმა ცხადყო, რომ კლიენტების 90% კმაყოფილია რკინიგზის მომსახურებით. გადაზიდვების შემდგომი განვითარება მიმდინარეობს მატარებლების მოძრაობის მარშრუტის შემუშავების მიმართულებით, რათა სატრანსპორტო მომსახურება იყოს კონკურენტ უნარიანი. მისი მიზანია, ლუბლიანა იქცეს თავის მხრივ გარდამტეხ წერტილად სატრანსპორტო დინებების დანაწილებაში. ასევე, გასელის საწყის პუნქტად სამხრეთ და აღმოსავლეთ ევროპის მარშრუტებისთვის, ასევე აზიაში.

სხვა რკინიგზებთან საქმიანი ურთიერთობების შედეგად ამოქმედებულ იქნა ახალი მატარებელი-ლუბლიანა-მიუნჰენი, ლუბლიანა-ბოლონია, ლუბლიანა-სტამბულ-ხაკალი.

სამგზავრო გადაზიდვები. სატვირთო გადაზიდვებისგან განსხვავებით, სამგზავრო გადაზიდვები ორიენტირებულია შიდა ბაზარზე (94%). მნიშვნელოვანი კონკურენცია კერძო ავტოტრანსპორტის მხრიდან და მცირე მანძილები რკინიგზას არ აძლევს საშუალებას გაზარდოს საბაზრო შემადგენელი. სამგზავრო გადაზიდვების ხარისხის მთავარ კრიტერიუმს წარმოადგენს ადგილზე მიტანის სისწრაფე, კომფორტის დონე და გრაფიკის ზუსტი დაცვა. კვლევებმა ცხადყო, რომ მგზავრების 80% კმაყოფილია.

SZ დაკავშირებულია მეზობელ ქვეყნებთან *uroCity*-სა და *InterCitys*-ს ტიპის მატარებლებით. მათ შორის ყველაზე ცნობილია ჩასანოვას მატარებლები მარიბორნ-ლუბლიანა-ვენეცია მარშრუტზე, რომელიც უზრუნველყოფს სლოვენიის კავშირს იტალიის და საფრანგეთის მსხვილ ქალაქებთან.

სლოვენიის რკინიგზის პოლდინგი 100%-ით არის სახელმწიფოს კუთვნილება, ამიტომ მთელი მისი კომერციული საქმიანობა კონტროლდება სახელმწიფო სტრუქტურების მიერ. პოლდინგის

მართვა და მისი სტრატეგიული მენეჯმენტი არის მისი თავმჯდომარის უფლებამოსილების სფერო, რომელიც აირჩევა სახელმწიფოს მიერ საკონკურსო წესით. პოლდინგის ხელმძღვანელობამ შეიმუშავა სამუშაო პროგრამა 2003-2010 წლების New Way-ს სტრატეგიული გეგმის შესაბამისად. ტაქტიკური გეგმის თანახმად მიმდინარეობს მენეჯმენტის საშუალო რგოლის კორპორაციული შეხვედრები (აღმასრულებელი დირექტორების, განყოფილებების ხელმძღვანელების და საორგანიზაციო ქვედანაყოფების დონეზე). მათი მთავარი ამოცანაა სატრანსპორტო მომსახურების უზრუნველყოფის მაღალი ხარისხისკენ მიმართული ყველა ოპერაციისა და ინიციატივის შეთანხმება და კოორდინაცია.

SZ მენეჯმენტმა 1997 წელს გაიარა განვითარების 5 ეტაპი. ძირითადი სტრატეგიული მიზნები გამოხატულია ე.წ. შეფასების ბალანსირების რუკაზე. ეს რუკა საშუალებას იძლევა, პოლდინგის პოზიციების განმტკიცების მიზნით გამოკვლეულ იქნას ბაზარი.

**პერსპექტივები.** სლოვენიის რკინიგზის შემდგომი განვითარების სტრატეგია განისაზღვრება არამარტო New Way-ს სტრატეგიული გეგმით, არამედ ინფრასტრუქტურის განვითარების ეროვნული პროგრამით. ამ პროგრამის რეალიზება სლოვენიის რკინიგზას საშუალებას მისცემს ორიენტირებული იყოს ბაზარზე, იყოს ტექნოლოგიურად განვითარებული და ასევე, პანევროპულ დერეფნებში სატვირთო გადაზიდვებში იყოს რკინიგზის საკვანძო რენტაბელური ოპერატორი.

2015 წლამდე ინფრასტრუქტურის განვითარების ძირითადი ღონისძიებებია:

- გზების ცალკეული მონაკვეთებისა და ხაზების მოდერნიზაცია 160 კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობისთვის.
- მეორე გზის დაგება დივაჩა-კოპერის მონაკვეთზე
- მარშრუტზე ვენეცია-ტირიესტ-ლუბლიანა მარალჩქაროსნული მონაკვეთების მშენებლობა (250 კმ/სთ)
- მარიბორ-შენტილ-ესენიცა-ლუბლიანას გადარბენზე მეორე გზის დაგება.



1980-იანი წლების ბოლომდე რეგულარულად ცვალებადი ისრაელის სახელმწიფო არ აწარმოებდა არანაირ მნიშვნელოვან კაპიტალდაბანდებას ქვეყნის რკინიგზის განვითარებისთვის. შემოიფარგლებოდა მხოლოდ აუცილებელი ღონისძიებების ფინანსირებით, რომელიც საჭირო იყო მისი მუშა მდგომარეობის შენარჩუნებისთვის. ისრაელის რკინიგზის მდგომარეობის ყველაზე დაბალი წერტილი იყო 1980 წელს, როცა სახელმწიფომ გადაწყვიტა საავტომობილო ტრანსპორტის საგადასახადო დაბეგერის შემცირება და საავტომობილო გზების მნიშვნელოვანი ინვესტირება. ამან გამოიწვია სარკინიგზო გადაზიდვების მოცულობის მკვეთრი დაცემა.

გარდამტეხი იყო 1988 წელი, როცა სახელმწიფომ შეიგნო, რომ რკინიგზის განვითარების გარეშე შეუძლებელია გადაიჭრას პრობლემები, რომლებიც წარმოიქმნა საავტომობილო გზების გადატვირთვისას. კერძო მსუბუქი ავტომობილების რიცხვის ზრდამ განაპირობა ახალაშენებულ საავტომობილო მაგისტრალზე საცობები. სახელმწიფო მიხედა, რომ რკინიგზის გამოცოცხლებისთვის აუცილებელი იყო შეემუშაებინათ ოპტიმალური მასტერგეგმა შესაბამის კაპიტალდაბანდებასთან ერთად.

ფინანსირების წყაროს ძიებაში სახელმწიფომ მიიღო გადაწყვეტილება გაეერთიანებინა ქვეყნის რკინიგზისა და პორტების ადმინისტრაციები. შედეგი იყო საკმაოდ დადებითი. მარტო 1988-89 წლებში რკინიგზების განვითარებისთვის ჩადებული იყო უფრო მეტი საშუალება, ვიდრე მთელი 40 წლის მანძილზე ერთად აღებული. პორტებისა და რკინიგზების ერთობლივი მართვა გაგრძელდა 2003 წლამდე, როცა რკინიგზამ კვლავ მიიღო დამოუკიდებლობის სტატუსი. რკინიგზების სასარგებლოდ მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა ორმა ფაქტორმა.<sup>30</sup> 1991 წლის ომმა სპარსეთის

<sup>30</sup> Голдберг Дж. железные дароги израилю International railway journal, 2006, №3. стр 34

ყურეში პრაქტიკულად ერთი დღე-ღამის განმავლობაში აჩვენა რკინიგზის უპირატესობა. ისრაელის ასეულობით მოქალაქე, რომლებიც ყოველ საღამოს ტოვებდნენ თელავიეს სარაკეტო დარტყმებისგან თავდასაცავად, მიხედა, რომ ამისთვის მიზანშეწონილი იყო, გამოეყენებინა რკინიგზა, ვიდრე მრავალი საათი გაეტარებინა საავტომობილო გზების საცობებში. მიუხედავად იმისა, რომ გადაზიდვების მოთხოვნამ გადააჭარმა რკინიგზის შესაძლებლობას, ნათელი გახდა, რომ საიმედო სარკინიგზო კავშირი წარმოადგენს სხვა სატრანსპორტო საშუალებების რეალურ ალტერნატივას და ეფექტური რკინიგზა სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია ისრაელისთვის. სხვა, ერთი შეხედვით ნაკლებად თვალნათელ, ფაქტორს წარმოადგენს ყოფილი საბჭოთა კავშირიდან 1 მილიონი ემიგრანტის ნაკადი. ამ ხალხისთვის ყოფილ სამშობლოში რკინიგზით გადაადგილება იყო ჩვეულებრივი მოვლენა, რაც შეინარჩუნეს ახალ საცხოვრებელ ადგილზე და ამითი შექმნეს დამატებითი მოთხოვნა სარკინიგზო კავშირზე. არანაკლებ მნიშვნელოვანია ის, რომ ემიგრანტებს შორის იყო არც თუ ისე ცოტა რკინიგზის სპეციალისტი, რომლებმაც თავისი გამოცდილებით მნიშვნელოვანი წვლილი შეიტანეს ტრანსპორტის ამ სახეობის განვითარებაში.

პირველი თანამედროვე მოძრავი შემადგენლობა, რომელიც ისრაელში 1992 წელს გამოჩნდა, იყო IC3 სერიის დიზელმატარებელი. ისინი შექმნილი იყო დანიის რკინიგზისთვის. მათ მოჰყვა ჯერ ერთსართულიანი, ხოლო შემდეგ ორსართულიანი გადამზიდი მატარებლები სალოკომოტივო წევით.

თანდათანობით სამგზავრო გადაზიდვების მოცულობა 1997 წლისთვის გაიზარდა 5,6 მილიონი ადამიანით, ხოლო 2005 წლისთვის 27 მლნ ადამიანამდე. მგზავრთა ბრუნვამ მიაღწია 1,59 მილიარდ მგზავრს კილომეტრზე. ვარაუდობენ, რომ ქსელის მოდერნიზაციასა და გაფართოებასთან ერთად მგზავრთა გადაყვანის

მოცულობა 2010 წლისთვის შეადგენს 65 მლნ ადამიანს. ეს პროგნოზები მტკიცდება იმ ფაქტით, რომ 2006 წლის იანვარში ისრაელის რკინიგზამ გადაიყვანა 2,59 მლნ მგზავრი, ე.ი. 18,5%-ით მეტი ვიდრე 2005 წლის იანვარში.

ქვეყნის რკინიგზაზე 2005 წელს დღეღამის განმავლობაში მოძრაობაში იყო 283 სამგზავრო მატარებელი – 6,5%-ით მეტი ვიდრე 2003 წელს. დაგეგმილია, რომ 2009 წლისთვის გაიზრდება 600 მატარებლამდე დღეღამეში. იმ სადგურების რიცხვი, რომლებიც ახორციელებენ ამ მგზავრების მომსახურებას, გაიზარდა და 30-დან (2003 წელი) 43-მდე (2005 წელი). 2010 წელს ასეთი სადგური იქნება 66. მეორე მხრივ სატვირთო გადაზიდვების მოცულობა შედარებით სტაბილურია. ისრაელის რკინიგზას 2001-2004 წლებში გადაჰქონდა დაახლოებით 7,9 მლნ ტონა ტვირთი წელიწადში. ხოლო 2005 წელს ეს მაჩვენებელი შემცირდა 7,5 მლნ ტონამდე. გადაზიდული ტვირთის დიდი ნაწილი მოდის მინერალებზე (ფოსფატი, პოტაში, მყავა), 30% მოდის კონტეინერებზე. ისრაელის რკინიგზის მმართველობამ ამოცანად დაისახა 2006 წლისთვის ტვირთების გადაზიდვა გაზარდოს 8,6 მლნ ტონამდე. მიმდინარე წლის მიზანს წარმოადგენს, 15%-ით გაზარდოს შემოსავლები ტვირთის გადაზიდვიდან და გააფართოოს მომსახურების ჩამონათვალი.<sup>31</sup>

განვითარების 5 წლიანი გეგმა. ისრაელის სახელმწიფომ 2004 წლის აპრილში დაამტკიცა ქვეყნის რკინიგზის განვითარების 5 წლიანი გეგმა და საინვესტიციო პროგრამა 4,5 მილიარდი დოლარის ოდენობით. ეს პროგრამა ითვალისწინებს კაპიტალდაბანდების მოცულობის გაზრდას. გათვალისწინებულია სამგზავრო მოძრავი შემადგენლობის პარკის მნიშვნელოვანი გაზრდა. 2006 წელს ელოდებიან კომპანია Bombardier Transportation-გან კიდევ ორი IC3 ტიპის დიზელმატარებლის და 25 ორსართულიანი ვაგონ-

<sup>31</sup> журнал „железные дароги мира“. стр 40. №5, 2006г.

ნის მიღებას სალოკომოტივო წვეის მატარებლებისთვის, ასევე Vossloh/EMD კონსორციუმისგან ელოდებიან 4 ლერძიან თბომავლებს მათი ტარებისთვის. მიღწეულია წინასწარი შეთანხმება შეემენს თჲ კომპანიასთან 900 მილიონი დოლარის კონტრაქტზე, რომელიც ითვალისწინებს შემდგომი 10 წლის განმავლობაში 627 ერთსართულიანი ვაგონის მოწოდებას. პირველი 86 ვაგონიანი პარტიის მიწოდება უნდა დაიწყოს 2007 წლის აგვისტოში. მოწოდების დასრულების შემდეგ ერთსართულიანი ვაგონების პარკის რიცხვი პრაქტიკულად გაორმაგდება. გარდა ამისა, გაჩნდება შესაძლებლობა ექსპლუატაციიდან ამოიღონ ძველი ვაგონები, რომელთა მუშაობის დრო 40 წელს აღემატება. ასევე პერსპექტივაში იგეგმება ახალი ვაგონების ნაწილი გამოყენებულ იქნას ელექტროწვევაზე მომუშავე მატარებლის ფორმირებისთვის. ვაგონების შეკეთებასა და ტექნიკურ მომსახურებას განახორციელებს სიმენსი ან ამ მიზნებისთვის სპეციალურად შექმნილი სამსახური. ვაგონების პარკის რაოდენობის გაზრდა ისრაელის რკინიგზას საშუალებას მისცემს გაზარდოს მატარებლების რიცხვი და მათი მოძრაობის სიხშირე.

5-წლიანი გეგმის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი პუნქტია ელექტროფიკაცია, რომლის განხორციელება გათვალისწინებულია ეტაპობრივად. პირველი ეტაპი მოიცავს ხაზებს საერთო სიგრძით 227 კმ. მასში შევა ხმელთაშუა ზღვის სანაპიროს გასწვრივ მაგისტრალური ხაზი, რომელიც თელავივს დააკავშირებს უფრო ჩრდილოეთით განლაგებულ ქალაქებთან: ნეტანი, ბინიამინ, ხაიფა, აკო, კარმელ. ასევე მნიშვნელოვანი ხაზებია თელავივიდან იერუსალიმამდე; მოდინა და რიშონალეიცონა. მეორე ეტაპზე გათვალისწინებულია 192 კმ-იანი ხაზების ელექტროფიკაცია, რაც შესაძლებლობას მისცემს გააფართოვოს ელექტროწვევის პოლიგონი თელავივიდან რეხოვატამდე, სამხრეთით ბეერშევიდან აშკელონამდე,

და ჩრდილოეთით ნახარიამდე. დღესდღეობით ისრაელის რკინიგზის ქსელის საერთო სიგრძე არის 745 კმ. გეგმის მიხედვით 2010 წლისთვის ის კიდევ გაიზრდება 455კმ-ით.

კერძოდ, 2008 წლის ბოლოსთვის უნდა აშენდეს შემდეგი ხაზები: აკოკარმელი, ნეშერბეტშეანი, ხერცლიაკეფუარსაეა, თელავიეი-აშდოდი, კავშირი ბენგურიონის აეროპორტთან და აგრეთვე თელავიეიერუსალიმის ახალი ხაზი მასზე სწრაფმავალი მოძრაობის ორგანიზაციის გათვალისწინებით. ისრაელის რკინიგზამ და იერუსალიმის მერიამ 2006 წლის თებერვალში კომპანია *ორი-yas*-თან ხელი მოაწერეს შეთანხმებას აღნიშნული ქსელის მშენებლობისა და შემდგომი ექსპლუატაციის შესახებ. სამშენებლო სამუშაოების საერთო ღირებულება, რომელიც ითვალისწინებს ხიდების, გვირაბების და ახალი სადგურების მშენებლობას იერუსალიმში, შეადგენს 106,4 მილიონ დოლარს. ხაზი მატარებლების მოძრაობისთვის გახსნილი უნდა იყოს 2010 წლისთვის. ეს უზრუნველყოფს იერუსალიმის კავშირის ქვეყნის ცენტრალურ ნაწილთან. ჩქაროსნული ხაზისა და ტრამვაის ქსელის შეთავსება იქნება მოდელი ისრაელის სხვა მსხვილი ქალაქებისთვის საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ორგანიზაციისთვის. შესაძლებელია რეალობად იქცეს ჯერ კიდევ 1950 წლის ჩანაფიქრი, რომელიც ითვალისწინებდა სარკინიგზო კავშირს წითელი ზღვის აკაბის ყურეში ეილატთან. სახელმწიფომ რეზერვში შეინახა 1,3 მლნ დოლარი 175 კმ-იანი ხაზის პროექტის რეალიზაციისთვის. პროექტის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება შემუშავა საკონსულტაციო ფირმამ – *Merkatour Transport Group (USA)*, რომელმაც ხაზის რენტაბელობა დაასაბუთა რიგი პირობებით. ხაზი გათვლილი უნდა იქნეს სამგზავრო მატარებლების 200 კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობაზე. ასევე ორიარუსიანი სატვირთო კონტეინერებისა და სატვირთო კონტეინერების მოძრაობაზე, რაც საშუალებას მისცემს გახდეს სუეცის არხის სახმელეთო ალტერნატივა.

იმისთვის, რომ ეს სახმელეთო ტრანსპორტი კლიენტებისთვის მიმზიდველი გახდეს, აუცილებელია ტარიფის შემცირება და აშდოდისა და ხაიფას პორტებში ტვირთის გადამუშავების მოცულობის გაზრდა. ამასთანავე, ყველაზე რთული განსახორციელებელია ის, რომ ხაზმა იმუშაოს დღე-ღამის განმავლობაში 7 დღე კვირაში. ისრაელში კი მატარებლები შაბათობით არ მოძრაობენ.

ისრაელის საკონსულტაციო ფირმის Kinrot-ას აზრით, ხაზი უნდა აშენდეს სახელმწიფო-კერძო პარტნიორობის პრინციპით, რომლის ჩარჩოებშიც სახელმწიფო დააფინანსებდა ინფრასტრუქტურას, ხოლო კერძო ინვესტორების კონსორციუმში მოძრავი შემადგენლობის შესყიდვას. სამგზავრო კაეშირი ისე უნდა იყოს ორგანიზებული, რომ ისინი კონკურენტუნარიანი იყვნენ სხვა სატრანსპორტო საშუალებებთან. მგზავრობის დრო თელავივიდან ეილატამდე არ უნდა აღემატებოდეს 3 სთ-ს (ავტომობილით მგზავრობა მოიცავს 4 სთ, ავტობუსით - 4სთ 30 წთ). მიუხედავად იმისა, რომ თვითმფრინავი უსრუნველყოფს მგზავრობას მოკლე დროში, ბილეთის ღირებულება მნიშვნელოვნად მეტია. ისრაელის ტრანსპორტის სამინისტრი თელის, რომ მოგებები და დანახარჯები, რომლებიც დაკავშირებულია ასეთი მსხვილი პროექტის განხორციელებასთან განხილულ უნდა იქნას გრძელვადიან პერსპექტივაში (30 წლამდე). მაგრამ სამუშაოების დაწყება აუცილებელია ახლავე.

## რადიკალური ცვლილებები საფრანგეთის რკინიგზაზე

საფრანგეთში მწიფდება ერთგვარი რევოლუცია, რომელიც დაკავშირებულია, ქვეყნის რკინიგზის ინფრასტრუქტურის განვითარების მიმართულებით განსაკუთრებული მნიშვნელობის პროექტების განხორციელებაში, კერძო კაპიტალის მიზიდვასთან. ეს გადაწყვეტილება, რომელსაც მხარს უჭერს ევროკავშირი და საფრანგეთის ხელისუფლება, ითვალისწინებს ფინანსირების ჩვეულებრივი სქემებიდან მკვეთრ გადახვევას, რომელშიც მონაწილეობას მიიღებს ქვეყნის მთავრობა და რეგიონალური ხელისუფლება.

საპილოტო პროექტის სახით, რომელიც რეალიზდება კერძო-სახელმწიფოებრივი პარტნიორობის ფორმით, წარმოდგენილია ქალაქების ტურისა და ბორდოს შორის მაღალჩქაროსნული ხაზის პროექტი, რომელმაც მიიღო სახელწოდება TGV South Europe Atlantic (TGV SEA). ამ სტრატეგიული მიმართულების პროექტზე გამოცხადებული სატენდერო კონკურსის, რომელიც ითვალისწინებს პროექტირებაში, ფინანსირებაში, მშენებლობაში, ექსპლუატაციასა და მიმდინარე შენახვაში კერძო კომპანიების მოზიდვას, ორგანიზება იგეგმებოდა ახლო მომავლში, ხოლო მისი ექსპლუატაციაში შესვლას გეგმავდნენ 2012 წ.

მეორე 60კმ-იანი პროექტში ნიმ-მონპელიე შერეული სატვირთო-სამგზავრო გადაზიდვებისთვის კერძო სექტორის მოზიდვა იგეგმება მხოლოდ ფინანსირებისა და მშენებლობის მიზნით.

საფრანგეთის მაღალჩქაროსნულ ხაზებზე მრავალი წელი წარმატებით მუშაობს TVM-430 სალოკომოტივო სიგნალიზაციის სისტემა. TVG Est-ის ხაზზე, რომელიც მზადდება ექსპლუატაციისთვის 2007 წ, იმუშავენ 2 სისტემა – TVN-430 და საერთოევროპული ETCS. ეს არის საფრანგეთში ERTMS/ETCS მატარებლების მოძრაო-

ბის მართვის კომპლექსური სისტემის გამოყენების პირველი შემთხვევა.

გადაწყვეტ დერეფნებს მართვის ამ სისტემის შემდგომი გავრცელებისთვის, რომელთა დანერგვა მნიშვნელოვანია ტექნიკურ-საექსპლუატაციო შეთავსებულობის თვალსაზრისით, წარმოადგენს მიმართულებები ბელგია-საფრანგეთი-შვეიცარია, პარიზიდან ლიონისა და სამხრეთ-აღმოსავლეთ საფრანგეთისკენ, ასევე ესპანეთის მიმართულებით.

RFF-ის შეფასებით, საფრანგეთში ღია ხელმისაწვდომობის პრინციპის დანერგვამ უნდა შეაჩეროს სატვირთო გადაზიდვების მოცულობის შემცირების ტენდენცია. საერთაშორისო კავშირებზე გადაზიდვების სერიოზულ პოტენციალზე მეტყველებს ამ ქვეყანაში ბევრი უცხოური კომპანიის აქტიურობა საექსპლუატაციო ლიცენზიების და უსაფრთხოების სერტიფიკატების შექმნის სფეროში.

უდაოა, RFF-ის საუკეთესო პერსპექტივები დაკავშირებულია ხელმისაწვდომობასა და გადაზიდვების ზრდასთან (შესაბამისად ინფრასტრუქტურით სარგებლობაზე გადასახადიდან მიღებული შემოსავლების ზრდასთან). მიმდინარე შენახვის სისტემის ეფექტურობის გაზრდის მიზნით, RFF და SNCF უნდა დაკავდნენ ინოვაციებით, თუმცა რეალურ გამოსავალს წარმოადგენს მთავრობის დამაჯერებლობა ინფრასტრუქტურულ პროექტებში კერძო ინვესტიორების მოზიდვის საკითხებში. ამ პოზიციიდან TGV East კრიტიკულია როგორც საფრანგეთისთვის, ასევე მთლიანად ევროპისთვის ეკონომიკური მიზანშეწონილობის პროგნოზების რეალურ ცხოვრებაში განხორციელების თვალსაზრისით, რის გარეშეც კერძო სექტორის მონაწილეობა ეჭვქვეშ დგება.

რეგიონალური მაღალჩქაროსნული ქსელი. ნორ - პა-დე-კალეს რეგიონის ხელისუფლება მიზნად ისახავს 2020წლამდე გადაჭრას საავტომობილო გზების პრობლემა, ქვეყანაში პირველი



რეგიონალური მაღალქაროსნი ქსელის პროექტის რეალიზაციის გზით. პროვინცია ლილის ადმინისტრაციული ცენტრი, რომელიც ქვეყნის ჩრადილო-აღმოსავლეთში მდებარეობს, განლაგებულია მარალქაროსნული ხაზების გადაკვეთის ადგილას. ასე მაგალითად Eurostar მატარებლებით ლილ უკავშირდება ლონდონსა და ბრიუსელს, Thalys მატარებლებით – ბრუსელს, ამსტერდამს და კიოლნს, TGV მატარებლებით – პარიზს და საფრანგეთის სხვა ქალაქებს. ამ რეგიონში მაღალქაროსნული კავშირების წარმატებამ და პოპულარობამ პროვინციის ხელისუფლებას უბიძგა შეემუშაებინა მაღალქაროსნული ხაზების ქსელის პროექტი.<sup>32</sup>

რეგიონალური მაღალქაროსნული მატარებლების ექსპლუატაციის პრინციპი (TER GV) ახალი არ არის. პარიზიდან ლამანშისქვეშა გვირაბამდე 1990-იან წლებში მაღალქაროსნულ ხაზის გახსნამ ხელი შეუწყო (ადგილობრივი ხელისუფლების ფინანსური დახმარებით) კალეს, ბულონის და დიუნკერკის პორტებთან რეგიონალური გადაძიდავი კავშირების გამოჩენას. ეს პროვინცია ერთადერთია ქვეყანაში, სადაც რეგიონალური ბილეთები ეარგისია TVG მატარებლებით მგზავრობისთვისაც და 15000-ზე მეტი მუდმივი მგზავრი ყოველთვიურად სარგებლობს ასეთი ვარიანტით მგზავრობის უპირატესობებით. ეს მუდმივი მგზავრები შეადგენენ რეგიონში სამ მარშრუტზე მოძრავი TER მატარებლებით მოსარგებლე მგზავრის საერთო რაოდენობის 2%-ს, და მათი რიცხვი იზრდება.

რეგიონალური საბჭო გეგმავს ახალი და 250-300კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობისთვის სარეკონსტრუქციო ქსელების შექმნას, რათა რეგიონის მსხვილი ქალაქები დააკავშიროს ლილთან, მგზავრობის ხანგრძლივობით არაუმეტეს 1 სთ. გეგმა მოიცავს 650მლნ

<sup>32</sup> Томсон Л. О реформировании железных дорог. Railway Gazette International, USA, 2005, №7

ვეროს ღირებულების 85კმ-იანი მაღალჩქაროსნული ხაზის მშენებლობის პროექტს ლილიდან ვალანსიონსა და ონუაში 19კმ-იანი განშტოებით (120 მლნ ევრო) ორშიდან დოეში. ეს ხაზი საშუალებას მისცემს SNCF ორჯერ შეამციროს ლილი-ვალანსიონი-ფურმი/მობეე მგზავრობის დრო, ანუ თითქმის 45 წთ-მდე. არას-დუესა და ლილ-პარიზი ჩრდ. როეს ხაზებს შორის განშტოებისა და მაღალჩქაროსნული ხაზის რეკონსტრუქცია ასევე მიმართულია ექსპლუატაციის მოქნილობის გაზრდისთვის.

არსებობს გეგმები ბელგიის ქალაქებთან დაკავშირებაზეც, ვალანსიენ-მონს და დიუნკერკ - დე-პანეს ხაზების ექსპლუატაციისა და ლილ-კორტრეიკ,მობეე-მონს და ბობეე-შარლერუას მარშრუტების რეკონსტრუქციის ჩათვლით.

რეგიონის სამრეწველო განვითარებისთვის დამახასიათებელია ინტენსიური სატვირთო გადაზიდვები, ამიტომ სამგზავრო მატარებლების რიცხვის გაზრდა და მგზავრობის ხანგრძლივობის შემცირება დამოკიდებულია ქსელის გამტარუნარიანობის ამაღლების მიმართულ ღონისძიებებზე. ზოგიერთ რადიკალურ ხაზზე ლილიდან სატვირთო გადაზიდვების სიმჭიდროვე ისეთია, რომ TER მატარებლების სიჩქარის გაზრდა 140კმ/სთ-ზე მაღლა შეუძლებელია ახალი ხაზების მშენებლობისა და ძველების რეკონსტრუქციაში ინვესტირების გარეშე.

რეგიონალური კავშირები. ნორ-პა-დე-კალეს რეგიონი წარმოადგენს ევროპაში სარკინიგზო მრეწველობის, სამეცნიერო-კულევითი და საპროექტო-საკონსტრუქტორო ორგანიზაციების ყველაზე მჭიდრო ზონას. სარკინიგზო ტრანსპორტში და მომიჯნავე დარგში მუშაობს 10 ათას ადამიანზე მეტი, ანუ ამ სფეროში მთელი ქვეყნის მასშტაბით დაკავებულთა მესამედი.

1990 წლების შუაში, რეგიონის კომპანიებმა, ვალანსენის სავაჭრო პალატამ, სამრეწველო საქმეთა, გარემოს დაცვისა და კვლევის რეგიონალურმა სამმართველომ რეგიონალური საბჭოს მონაწი-

ლეობით დააფუძნა ნორ-პა-დე-კალეს რეგიონის სარკინიგზო მრეწველობის ასოციაცია (AIF) კომპანიებს შორის კოოპერაციის წახალისების მიზნით.

AIF მხარს უჭერს სარკინიგზო კომპანიებს შორის პარტნიორულ დამოკიდებულებას და ხელს უწყობს საერთაშორისო ბაზარზე მათი აქტიურობის გაძლიებას. AIF-ის 75 წევრს შორის არიან ისეთი მსხვილი კომპანიები, როგორცაა Alstom და Bombardier, პტიტორეს საინჟინრო და კელევიითი სტრუქტურები, გამოცდის პოლიგონი და სერტიფიკაციის სარკინიგზო სააგენტო (Certifer).

ასოციაციის ეფექტური საქმიანობის ილუსტრირებას ახდენს შეკვეთა SNCF-თვის გაზრდილი მგზავრთქვეადობის მქონე 500 მოტო-ვაგონის (AGC) მშენებლობაზე. ეს მაგალითი გამოხატავს იმ კავშირებს, რომლებიც წარმოიშვა და განვითარდა რეგიონის საწარმოებს შორის. AGC-ს ოჯახის მატარებლები იწყობა კრესპენაში Bombardier-ის საწარმოში, კაბინები Startiforme-ში, ბორბლები და ღერძი – Valdunes-ში, ჰაერის კონდენციონერების მონტაჟი-NEU SF-ში (ამჟამად შედის Faiveley-ს კომპანიაში).

ამდღევარი კოოპერაცია კელევიით პროექტებზეც ვრცელდება. AIF-ს ბევრი წევრი ჩართულია i-Trans პროგრამის ჩარჩოებში ნორ-პა-დე-კალესა და პიკარდიის რეგიონებისთვის, მიწისზედა ტრანსპორტის ინოვაციური ტექნოლოგიების განვითარების პროექტების შემუშავებაში. i-Trans პროგრამა აერთიანებს 18 პროექტს საერთო ბიუჯეტით 34 მლნ ევრო, რომელთაგან 20 მლნ გამოყოფილია სარკინიგზო პროექტებზე.

მსხვილ პროექტს, რომელსაც კურირებენ კომპანიები Bombardier, Alstom და Infodio, მიეკუთვნება ახალი მაღალჩქაროსნული მატარებლისთვის ტექნოლოგიების განვითარება. Railtech ჩართულია პარალელურ პროექტში, რომელიც განიხილავს ჩვეულებრივი გზების ინფრასტრუქტურის ვარიანტებს მაღალჩქარუსნული მატარებლების მოძრაობისთვის.

i-Trans პროგრამაში აგრეთვე შედის შერეულ კავშირებზე სატვირთო გადაზიდვების ტექნოლოგიების და მგზავრთა ინფორმირების სისტემის განვითარების, მოძრავი შემადგენლობის სიმტკიცის უზრუნველყოფის საკითხები.

რეგიონის განვითარებისთვის შემდგომი ბიძგი იყო 2003 წელს ევროსაბჭოს მიერ მიღებული გადაწყვეტილება ვალენსენში ევროპული სარკინიგზო სააგენტოს შტაბ-ბინის დაფუძნების შესახებ (ERA).

რეგიონალური საბჭო, AIF და i-Trans პროგრამის პროექტების რეალიზაციით დაკავებული ორგანიზაცია ჩრდ. საფრანგეთის სარკინიგზო, საავტომობილო და ლოგისტიკურ კომპანიებთან ერთად, მხარს უჭერენ ვალანსიენთან ახლოს საგამოცდო კომპლექსის შექმნას საერთო ღირებულებით 150 მლნ ევრო, რომელშიც შევა წრიული ხაზი 200კმ/სთ-ზე მეტი სიჩქარის მქონე მატარებლების გამოცდისთვის და კიდევ ერთი, სიგნალიზაციის სისტემის და საგზაო სფეროში ახალი გადაწყვეტილებების შეფასებისთვის. ითვლება, რომ პროექტის პოტენციური საკმარის მაღალია ინვესტიციების მოზიდვისთვის, გათვალისწინებულია რა მისი საერთო ევროპული ხასიათი ერთზე მეტ ქვეყანაში გამოყენების თვალსაზრისით.<sup>39</sup>

მომზადებულია პტიტაორეში მოქმედი CEF საგამოცდო პოლიგონის განვითარების გეგმა პნევემატურ საბურავიანი ბორბლის მქონე მოძრავი შემადგენლობის ხაზის მოწყობის გზით, რომელიც გამოიყენება საფრანგეთის მეტროპოლიტენის ზოგიერთ ხაზზე. 4 მლნ ევროდ ღირებული პროექტის დასრულება იგეგმებოდა 2007 წლის ივლისში, MF2000 სერიის მატარებლების გამოცდის დროისთვის, რომელიც იწყობა Alstom-ის ახლომდებარე ქარხანაში. ასევე გეგმაშია ტრამეის მატარებლების გამოცდისთვის დაგე

<sup>39</sup> Владен Ш. кто руководит национальным обществом Железных дарогах Франции? la vie du rail, 2006 №3032, p4.

ბულ იქნას ახალი გზა მცირე რადიუსიანი მოსახვევებით, ასევე იგეგმება არსებული აღჭურვილობის მოდერნიზება ERTMS/ETCS სისტემის საექსპლუატაციო შეთავსებულობის გამოსაცდელად. მანამდე კი TGV Est ზახის აღჭურვილობის გამოსაცდელად გამოიყენება ETCS-ის მეორე დონის აპარატურით აღჭურვილი გამოსაცდელი მოედანი.

ტრანსპორტის ლიბერალიზაციის დასაწყისი საფრანგეთში. რკინიგზის ეროვნული ბაზრის ლიბერალიზაცია ევროკავშირის ჩარჩოებში ძალაში შევიდა 2007 წლის იანვარში. მაგრამ ის საფრანგეთში 2006 წლის მარტიდან მოქმედებს, რადგან საფრანგეთის ხელისუფლებამ შიდა ბაზარი უფრო ადრე გახსნა, ვიდრე თანამეგობრის სხვა დანარჩენმა ქვეყანამ. ეს იყო ევროკომისიის პირობა, რომელიც SNCF-ისთვის გამოყოფდა სუფსიდიებს სამუშაოების მოსამზადებლად ახალ გადამზიდავებთან კონკურენციის პირობებში. სხვანაირად რომ ეთქვათ, Fret SNCF სატვირთო გადაზიდვების კომპანია ეროვნულ ქსელში ახალი კონკურენტების გამოჩენამდე რექსტრუქტურის გატარებისთვის იღებს 1,5 მილიარდ ევროს.

ეს საფრანგეთისთვის სერიოზული ნაბიჯია, მაგრამ სატვირთო გადაზიდვების ლიბერალიზაციის ეფექტურობის შეფასებები ურთიერთსაწინააღმდეგოა. ოპერატორები და ტრანსპორტის სამინისტრო ოპტიმისტურად არიან განწყობილნი, ხოლო ტვირთის გადამზიდველებს ეჭვი ეპარებათ ქვეყნის შიდა სატვირთო გადაზიდვების ბაზრის შექმნის ეფექტურობაში, სადაც ამ პრინციპით მუშაობისას 3 წლის განმავლობაში საერთაშორისო ბაზარზე არ მოჰყვა მოსალოდნელი შედეგი. ამ პოზიციებს Fret SNCF-ს გადაზიდვი სამუშაოების მაჩვენებლები, რომლის ტვირთბრუნვა კატასტროფულად შემცირდა 2002 წლიდან 50 მილიარდი ტონა კმ-ზე 40 მილიარდ ტონამდე კმ-ზე 2005 წელს.

ამასთანავე, ტრანსპორტის სამინისტრო დაინტერესებულია მასიური ტვირთების გადაზიდვის ზრდით, მცირე ოპერატორების რიცხვის გაზრდით (ამერიკის მცირე და რეგიონალური რკინიგზების ანალოგი).

ლიბერალიზაციის ყველაზე აქტიური მხარდამჭერი არის 6 ახალი ოპერატორი, რომლებიც სარგებლობენ სარკინიგზო ინფრასტრუქტურებზე ხელმისაწვდომობის უფლებით. მათ შორისაა 4 კერძო კომპანია და 2 ისტორიული რკინიგზა ბელგიასა და ლუქსემბურგიდან. ამასთანავე ცოტა ტვირთგადამზიდი ფრანგი თუ იზიარებს სატვირთო გადაზიდვების ლიბერალიზაციასთან დაკავშირებულ ოპტიმიზმს, ვინაიდან ეს იწვევს ვაგონური გადაზიდვების შემცირებას. Fret SNCF უკვე გადაერთო სამარშრუტო გადაზიდვებზე, ახალი ოპერატორები გეგმავენ SNCF-თან კონკურენციას სატვირთო ნაკადების მარშრუტიზაციის ვარგისიანობასთან მიმართებით, და არცერთმა კომპანიამ არ გამოაქვეყნა ვაგონური გადაზიდვების განვითარების გეგმა, საეტომობილო ტრანსპორტთან ან SNCF-თან კონკურენციის მიზნით.

გერმანიაში ვაგონური გადაზიდვების სექტორში დორტმუნდის რაიონში შევიდა მხოლოდ Connex, რადგან მან შთანთქა რეგიონალური რკინიგზა, რომელიც ასრულებდა ამ გადაზიდვებს სხვა უფრო მომგებიან მარშრუტებთან ერთად. SNCF უკვე ხურავს ზოგიერთ დამხარისხებულ სადგურს ცალკეული ვაგონების გადამუშავების რაოდენობის შემცირების გამო.

დღის წესრიგში დგას ვაგონების პარკის გამტარუნარიანობის რეზერვირების ორგანიზაცია. ახალი ოპერატორები ურჩევენ კლიენტებს ერთ ვაგონზე ნაკლები რაოდენობის ტვირთის გადაზიდვისთვის ისარგებლონ საავტომობილო ტრანსპორტით, ხოლო მატარებლები გამოიყენონ პორტების, მსხვილ საწარმოებსა და კომერციულ ცენტრებს შორის კავშირისთვის. ამ საქმიანობით ტრადიციულად და საკმაოდ წარმატებულად დაკავებულია დიდი ბრიტ-

ანეთისა და ამერიკის მოწინავე კომპანიები. საფრანგეთში ასეთი გამოცდილება არ არსებობს.

სისტემა **Modalohr**. ინტერმოდალური Modalhor გადაზიდვების ინოვაციური ტექნოლოგია წარმატებული აღმოჩნდა ტრანსალპიურ დერეფანში საფრანგეთსა და იტალიას შორის. 2003 წელს დაწყებული სატვირთო ავტომობილებისა და ნახევარმისამგლელების გადაზიდვების მოცულობა ეტონსა (საფრანგეთი) და ტურიზორბასონს (იტალია) შორის წინასწარი გათვლებით 2008 წელს გაიზრდება 18000ერთეულით. კომპანია Modalhor –ს აქციები ეკუთვნის SNCF (51%) და კორპორაციას Lohr Industries (49%).

ორი მატარებელი გამოიყენება ოთხი უკურვისისთვის, რომლის ხანგრძლივობა არის: სუფთა მოძრაობის დრო 3 სთ, ხოლო სადგურებსა და ტერმინალებზე გაჩერების დრო 2სთ. მრავალსისტემიანი ელმავლები მზად არიან საზღვრის ორივე მხარეს სამოძრაოდ. 55 % მოდის ავტოსატრანსპორტო ერთეულზე ტვირთგამწვევების გარეშე (სატვირთო კომპანიები მათ იყენებენ ტერმინალებზე დატვირთვა-გადატვირთვისთვის), 45 % მოძრაობს საკუთარი ტვირთგამწვევებითა და მძღოლებით, რომელთათათვისაც მატარებლის მოძრაე შემადგენლობაში ჩაბმულია სამგზავრო ვაგონი.

ავტოსატრანსპორტო საშუალებები გადააქვთ გვერდებზე ჩადრმავებული სატვირთო მოედნიანი პლატფორმებით, რომლებზეც შესვლა და გამოსვლა ხორციელდება პლატფორმის ჩამოშვებილი გვერდებიდან გზის ორივე მხარეს მდებარე რამპების მეშვეობით. შემადგენლობის დამუშავებას სჭირდება 15 წთ. პროცესი მთლიანად ავტომატიზირებულია. ყოველ ტერმინალზე არის გადმოსატვირთი 15 წერტილი, რომლის გაზრდაც შეიძლება 28-მდე.

პროექტი, რომელიც თანაბრად ფინანსდება საფრანგეთისა და იტალიის მხარეების მიერ, აგრეთვე მომხმარებლებიდან ამოღებული გადასახადებით, შემუშავებულია მოხმარების სიმარტივიდან გამომდინარე და არ ითხოვს ინვესტიციებს დამატებითი მოწყო-

ბილობებისთვის საავტომობილო კომპანიების მხრიდან. საფრანგეთისა და იტალიის ხელისუფლება იმედს ამყარებდა ევროკავშირის მხარდაჭერაზე. ვინაიდან პროექტი გეთავაზობს გადატვირთული ტრანსპალიური საავტომობილო დერეფნის გონიერ ალტერნატიულ ვარიანტს, რომელიც საშუალებას იძლევა თავიდან იქნას აცილებული ატმოსფეროს დაბინძურება გამონაბოლქვი აირებით ალპების ორივე მხარეს. მაგრამ ამ ინოვაციურმა პროექტმა ვერ ნახა თავისი ნიშა ინტერმოდალური გადაზიდვების ბაზარზე. კომპანიამ შეძლო მიეზიდა რამდენიმე გადამზიდი, მაგრამ მათი რიცხვის გაზრდას ხელს უშლის ავტოსატრანსპორტო დაწესებულებების ინტერესების ლობირება. ერთ-ერთი ნაკლთაგანი არის მატარებლების კურსირების დაბალი სიხშირე, დატვირთვის ფაქტორი დამოკიდებულია სადღეღამისო დროზე. პირველი დღის მატარებელი როგორც წესი დატვირთულია ნახევრად, მეორე – 30%-ით, მესამე, რომელიც მიემგზავრება დღის მეორე ნახევარში 70%-ით და ბოლოს საღამოს მატარებელი თითქმის 100%-ით. Modalhor-ის მატარებლების დატვირთვა რაიმე მიზეზის გამო საავტომობილო გვირაბების დაკეტვის შემთხვევაში მაღალია. მიუხედავად ამისა, გადაზიდვების მოცულობა ნელა, მაგრამ მაინც იზრდება.

ფრეჟუს სარკინიგზო გვირაბში, რომელიც 140 წლის წინ აშენდა, ამ ხნის მანძილზე მსხვილი სარემონტო სამუშაოები არ ჩატარებულა. ამჟამად რემონტი მიმდინარეობს ღამის ფანჯრების დროს. ელოდებიან, რომ 2008 წელს გვირაბის სიმაღლის დატვირთვა გაიზრდება B1 დონემდე (4მ).<sup>34</sup>

ამასთანავე იგეგმება ამ დერეფანში ახალი საგვირაბო კომპლექსის მშენებლობა. მიმდინარეობს 4 გვირაბის და კვლევითი მალაროების გაყვანა, რაც საშუალებას იძლევა 2008–2009 წლებში საბოლოოდ მიღებულ იქნას გადაწყვეტილება ახალი გვირაბის

<sup>34</sup> Дюмон Ф. Железнодорожная промышленность Франции. La vie du Rail, 2005 №3006, p 6.



პროექტის რეალიზაციაზე. სახალხო კონსულტაციური პროცედურა საფრანგეთში 2006 წლის მაისში დაიწყო 16 კომუნის წარმომადგენელთა მიზიდვით, რომლების განლაგებულია გათვალისწინებული ტრასის გაყოლებაზე. იტალიაში ასეთი პროცედურა ჩატარებულია და პროექტი ნებადართულ იქნა.

გვირაბის პროექტირებით დაკავებულია Lyon Turin Ferroviaire (LTF), რომლის სხედასხა წილის მფლობელები არიან საფრანგეთისა და იტალიის ინფრასტრუქტურული ადმინისტრაციები. LTF გეგმავს გამოიყენოს ისეთივე მიდგომა, როგორც რეალიზებულ იქნა შვეიცარიაში სენ-გოტარდისა და ლიონბერგსკის საბაზო გვირაბების მშენებლობის დროს რამოდენიმე სამშენებლო მოედნით. 10 მილიარდი ევროს ღირებულების პროექტი, რომელსაც მხარს უჭერს ევროკავშირი, ითვალისწინებს 53 კმ-იანი საბაზო გვირაბის, ხიდისა და კიდევ ერთი 12კმ-იანი გვირაბის მშენებლობას საფრანგეთში სენ-ჟან-დემორიენოს და ტალიაში ბრაცოლოს შორის. მთელი საგვირაბო კომპლექსი ყველა ეადის გათვალისწინებით მზად იქნება ექსპლუატაციისთვის 2018-2020 წლებში და სატრანზიტო დროს შეამცირებს 4 სთ-დან 1სთ 45 წთ-მდე. გათვალისწინებულია გვირაბის გამოყენება სამგზავრო და სატვირთო 220კმ/სთ სიჩქარის მქონე მატარებლების გატარებისთვის.

რკინიგზის სისტემის განვითარებაზე ბევრად არის დამოკიდებული საქართველოს მომავალი. ჩვენი ქვეყნის ეკონომიკისთვის რკინიგზის პრიორიტეტულობის საკითხი, სხვა ფაქტორებთან ერთად, ქვეყნის გეოსტრატეგიულმა მდებარეობამაც განაპირობა. პრაქტიკულად ქვეყანას უჭირავს ისეთი ადგილი, რომელიც რეალურად აკავშირებს ევროპასა და აზიას. ამ ფუნქციის განხორციელება ნამდვილად შესაძლებელია და ეს შესაძლებლობა უნდა გამოვიყენოთ.

თანამედროვე ეტაპზე რკინიგზის ტრანსპორტის ოპერატიული მართვა უნდა ხორციელდებოდეს პროგრესული ტექნიკის და ინტენსიური ტექნოლოგიების დანერგვის, მთელი საქმიანობის სრულფასოვანი კომპლექსური კომპიუტერიზაციისა და რკინიგზათა რაციონალური ქსელის არსებობის პირობებში.

რკინიგზის ტრანსპორტი ერთადერთი დარგია საქართველოში, რომელმაც მედგრად გაუძლო საბაზრო ურთიერთობებზე გადასვლის სიძნელეებს, ასევე ბოლო წლებში მომხდარ მოვლენებს. შეინარჩუნა ფუნქციურობა, მართვადობა და თანამედროვე ეტაპზე გამოჩნდა შესაძლებლობები კელავაც წარმატებით ემსახუროს ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებას. ამიტომ ვიმედოვნებთ, საქართველოს სახელმწიფო კელავაც ჩვეული სერიოზულობით სათანადო ყურადღებას დაუთმობს და მზრუნველობას არ მოაკლებს ტრანსპორტის ამ სახეობის განვითარებას, თანამედროვე ტექნიკით აღჭურვას, საჭირო სიმძლავრით უსრუნველყოფას და ახალი რკინიგზის ხაზების მშენებლობას.

სარკინიგზო ტრანსპორტის მუშაობაში, როგორც უკვე აღინიშნა მნიშვნელოვანი ადგილი უკავია მგზავრთა გადაყვანას, რომელიც ხასიათდება განსაკუთრებული თავისებურებებით და თანამედროვე პირობებში კიდევ უფრო მეტ ყურადღებას იმსახურებს.

ამ ასპექტში გასათვალისწინებელია მგზავრთა მიერ ტრანსპორტისადმი წაყენებული მოთხოვნები: მოგზაურობის დროის მინიმალური დანახარჯი, კომფორტის მაღალი დონე, მგზავრობის ხელმისაწვდომი ფასი, გადაყვანის სუსტი ორგანიზაცია, მატარებელთა გასვლისა და მოსვლის მოხერხებული დრო, მომსახურე პერსონალის ყურადღებიანობა, თავაზინობა და კულტურა.

მოსახლეობის მოძრავუნარიანობის სრდა და მგზავრობაზე დროის ხარჯვის შემცირება უნდა მოხდეს ერთდროულად. ეს პირობა განსაზღვრავს ტრანსპორტის სისტემის განვითარების ზოგად მიმართულებას, სტრუქტურას, მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესის ამოცანებს ამ სფეროში და მგზავრთა გადაყვანის ორგანიზაციის ფორმების სრულყოფას. მგზავრი, როგორც წესი, ისწრაფვის შეამციროს მგზავრობის დრო, განსაკუთრებით დღის პერიოდში, რაც უმრავლეს შემთხვევაში კიდევაც განსაზღვრავს მგზავრობისთვის ტრანსპორტის სახეობის შერჩევას.

საზღვარგარეთის გამოცდილება გვიჩვენებს, რომ მგზავრთა უმრავლესობა ამჯობინებს გაემგზავროს დილით და უკან დაბრუნდეს საღამოთი. ეს კი განსაზღვრავს ერთი მიმართულებით მგზავრობის ხანგრძლივობას, რაც დამხმარე დროის გათვალისწინებით სასურველია არ აღემატებოდეს 4 საათს. დადგენილია აგრეთვე, რომ მოგზაურობის 4-6 საათზე მეტი ხანგრძლივობა საძილე ვაგონებს გამოუყენებლად არასასურველია. მიზანშეწონილია, რომ მგზავრობა განხორციელდეს დღის პერიოდის 4 საათის განმავლობაში დასაჯდომი სავარძლიანი ვაგონებით და 4-5 საათის სემით ღამის საათებში საძინებელ ადგილებიან ვაგონებში. ამასთან, უნდა გაიზარდოს სამგზავრო მატარებელთა სინქარეც, რათა ტრანსპორტის ეს სახეობა გავხადოთ შორ მანძილზე მიმავალ მგზავრთათვის უფრო მიმსიდეველი და მოხერხებული. ამვე დროს უნდა განვითარდეს ვაგ'სლების მოწყობილობათა მთელი კომპლექსი.

ამრიგად, სამგზავრო მატარებელთა მოძრაობის სინქარის გაზრდა და საძილე ვაგონებიდან სავარძლიან დასაჯდომ ადგილიან კომფორტულ ვაგონებზე გადასვლა, როცა მგზავრობის დროს შემცირება მიიღწევა 4 საათამდე, ყველა სხვა სიკეთესთან ერთად უსრუნველყოფს მგზავრთა გადაყვანის ოდენობის ზრდასაც.

დღესდღეობით კი საქართველოს რკინიგზაზე სამგზავრო მატარებელთა მოძრაობის სინქარე შეიზღუდება სხვადასხვა ფაქტორით, პირველ ყოვლისა ლიანდაგის გეგმაში განლაგებით (მრუდეთა რადიუსები) და მისი ტექნიკური მახასიათებლებით – რელსის ტიპი (სიმძლავრე), შპალების რაოდენობა, ბალასტის სახეობა. მაშასადამე, ასეთ პირობებში სამგზავრო მატარებელთა მოძრაობის სინქარე შეიძლება გაეზარდოს არსებული რკინიგზის ხაზის შესაძლებლობათა მაქსიმალური გამოყენებით: მრუდების რადიუსის გადიდებით, მძლავრი რელსების დადებით, შპალების რაოდენობის გაზრდით და ხარისხოვანი ღორღის გამოყენებით.

მოძრაობის სინქარის შეზღუდვის ძირითად მიზეზთა, მისი გაზრდის უმთავრესი გზების და მეთოდების ღრმად გაანალიზების საფუძველზე შესაძლებელი რეალური უახლესი და პერსპექტიული ამოცანების დასახვა და პრაქტიკული განხორციელება.

ასევე სასურველია, რომ მომდევნო წლების საქართველოს რკინიგზის ძირითად საინვესტიციო პროექტებში შევიდეს:

- ელმავლების მუშა პარკის გაზრდა;
- თბომავლების მუშა პარკის გაზრდა;
- ვაგონების მუშა პარკის გაზრდა;
- სამგზავრო პარკის განახლება;
- ინფრასტრუქტურისა და სატვირთო გადაზიდვების ფილიალების ფორმირების დასრულება;
- საუდელტეხილო უბნის რეკონსტრუქციის დასრულება (ხაშური-ქვიშხეთის (6,5 კმ) და ხარაგაული-სესტაფონის (21,5 კმ) რეკონსტრუქცია, ქვიშხეთი-ხარაგაულის (31,5 კმ) მშენებლობა);

- მატარებელთა საშუალო სიჩქარის გაზრდა სელის დროის შემცირება;

- ორმაგი და სამმაგი წვეის შეცვლა ერთმაგი წვეით, რაც შეამცირებს ელ.ენერჯის გამოყენებას წვეაზე, გამომდინარე აქედან მკვეთრად შემცირდება რელსების ცვეთა;

- სამგზავრო გადაყვანების წაუგებლობის წერტილის მიღწევა წლის ბოლოსთვის;

- სარკინიგზო ხიდებისა და ვაგზლების რეკონსტრუქცია;

- კერძო ან სხვა დამოუკიდებელ ოპერატორთა (უცხოურ სარკინიგზო კომპანიათა) შესვლა ინფრასტრუქტურაში;

- კომპანიის პერსპექტიული ფინანსური შეფასება;

- სხვა პროექტები.

თანამედროვე ეტაპზე, აუცილებელია სახელმწიფოს მფლობელობაში არსებების პირობებისა და რესტრუქტურისაციის სტრატეგიების განხილვა და გასიარება:

1) ლატვიური მოდელი – სახელმწიფოს მფლობელობაში არსებული პოლდინგ-კომპანიით.

2) რუსული მოდელი, რომლის მიხედვით რკინიგზა არის სააქციო სასოგადოება და არსებობენ კერძო ოპერატორი და გადამსიდავი კომპანიები.

3) ესტონური მოდელი – მუნიციპალიტეტებითა და დამოუკიდებელი სააქციო სასოგადოებებით, რომლებიც ახორციელებენ მგზავრთა მომსახურებას კომბინირებულ ინფრასტრუქტურაში და სატვირთო რკინიგზაზე.

4) ლათინური ამერიკის მოდელები, რომლებიც ემყარება დამოუკიდებელი ხელშეკრულებების დადებით კონცესიების გეოგრაფიული პრინციპით დაწესებას.

5) ევროპული მოდელები – არჩევანი მრავალფეროვანია, მათ შორის საფრანგეთის, გერმანიის, ნიდერლანდებისა და გაერთიანებული სამეფოს გამოცდილება.

ყოველივე სემოაღნიშნულის ანალიზის შემდეგ, საქართველოს რკინიგზისათვის საერთო სტრატეგია უნდა აიგოს საქართველოს ეკონომიკის განსაკუთრებული პირობების, პრაქტიკისა და მოთხოვნილებების გათვალისწინებით.

თანამედროვე ეტაპზე საქართველოს რკინიგზის ტრანსპორტის წინაშე დგას სერიოზული და აქტუალური ამოცანები. მათ შორისაა მთავარი სარკინიგზო მაგისტრალის გადასიდვის სიმკლავრის ამაღლება, რათა უზრუნველყვით ახლო მომავალში მზარდი სატრანზიტო და ადგილობრივი ტვირთნაკადების სრულად და ეფექტურად ათვისება. ამ ტვირთნაკადების ზრდა დაკავშირებულია საწარმო-დაწესებულებათა ამოქმედებასა და სასოფლო-სამეურნეო ორგანიზაციების მუშაობის ინტენსიფიკაციასთან, საქართველოს რკინიგზის „აფხაზეთის მონაკვეთის“ ამუშავებასა და საზღვარგარეთის ქვეყნების სატრანზიტო ტვირთის ოდენობის თანდათანობით ზრდასთან. რკინიგზის ტრანსპორტის წინაშე პირველ საფეხურზე წამოიწევს აგრეთვე გადასიდვის ხარისხის, მუშაობაში ოპერატიულობისა და რიტმულობის ამაღლების, ტვირთების დანიშნულების ადგილამდე მიტანის დროის შემცირების და ტვირთმფლობელთათვის ახალი არატრადიციული მომსახურების მნიშვნელოვანი ამოცანები და საექსპლოატაციო ხარჯთა ეკონომია.

ხაზი უნდა გაესვას იმ გარემოებასაც, რომ რკინიგზის ხაზებით და სათანადო სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურებით შედარებით ნორმალურად გამოიყურება მხოლოდ საქართველოს ტერიტორიის ცენტრალური ზოლი. რაც შეეხება ქვეყნის სამხრეთისა და ჩრდილოეთის რეგიონებს აქ მდგომარეობა სარკინიგზო კომუნიკაციათა განვითარების თვალსაზრისით მეტად არადაამაკმაყოფილებელია, რაც უარყოფითად მოქმედებს აღნიშნულ რეგიონთა ეკონომიკურ აღორძინებასა და სოციალურ მდგომარეობაზე. ქვეყნის ტერიტორიაზე რკინიგზის ხაზების უთანაბრო და არარაციონალური განაწილების გამო ხალხზე გადატვირთული გამო-

დის მთავარი მაგისტრალი, რომლის გამტარუნარიანობა ახლო მომავალში ვეღარ დააკმაყოფილებს ადგილობრივ და სატრანზიტო გადაზიდვების გაზრდილ მოთხოვნილებებს.

ამრიგად, რკინიგზის მშენებლობის, ქსელის ჩამოყალიბების და მაგისტრალური ხაზების სიმძლავრეთა გადიდების თვალსაზრისით ჩვენი ქვეყანა დგას მნიშვნელოვანი პრობლემის გადაწყვეტის წინაშე. ამ სერიოზული პრობლემის ღრმა განხილვა და გაანალიზება საინტერესოა ორი მიმართულებით: შიდა მოთხოვნილებების უზრუნველყოფისა და სატრანსპორტო გადაზიდვების ინტერესთა მაქსიმალური დაკმაყოფილების თვალსაზრისით.

შიდასარაიონო გადაზიდვების გაფართოებას საგრძნობი ცვლილებები შეაქვს იმ თანაფარდობაში, რომელიც არსებობდა პროდუქციის წარმოების მოცულობასა და რკინიგზის ტვირთბრუნვას შორის. ეროვნული მეურნეობის დავალებების განსაზღვრისას უნდა გავითვალისწინოთ ეკონომიკური რაიონების მაქსიმალური მომარაგება ადგილობრივი რესურსებით. საბაზრო ეკონომიკის პირობებში გადაზიდვა აღარ გაიზრდება იმ ზომით, რა ზომითაც დიდდება წარმოება. ასეთ პირობებში ტვირთშიდვა მნიშვნელოვნად მოწესრიგდება ეკონომიკური რაიონის შიდა ფარგლებში. სამაგიეროდ გაიზრდება ეკონომიკურ რაიონთა შორის ისეთი ტვირთების გადაზიდვა, რომელიც საჭიროა მთლიანად ეროვნული მეურნეობის ინტერესებისათვის. არნიშნული ღონისძიებების რაციონალურად გატარება ხელს შეუწყობს მომავალში ტვირთების გადაზიდვის საშუალო სიშორისა და ეროვნული მეურნეობის შეფარდებითი ხარჯების შემცირებას ნედლეულის, სათბობისა და მზა პროდუქციის ტრანსპორტირებაზე.

სერიოზული ყურადღება უნდა დაეთმოს სატრანზიტო ტვირთნაკადების მოზიდვას და თვით გადაზიდვების მკვეთრად გაფართოებას, ამ გადაზიდვების ოპტიმალურ ორგანიზებას და ტექნიკურ უზრუნველყოფას, ტვირთების დაცულობასა და დანიშნულებ-

ის ადგილზე მიტანის ვადებით მტკიცე დაცვას, მატარებელთა მოძრაობის უსაფრთხოებას და მაღალ სამარშრუტო სიჩქარეთა მიღწევას.

აღნიშნული პრობლემის გადაჭრა უნდა ხორციელდებოდეს კომპლექსურად, ერთ მთლიანობაში და ყოველდღიური უდიდესი ძალისხმევის პირობებში იმის გათვალისწინებით, რომ საქართველო (კავკასიის ფარგლებში) მნიშვნელოვანი ხიდია ევროპასა და აზიას შორის. აღმოსავლეთ-დასავლეთის შემაერთებელი ერთ ათეულზე მეტი სატრანსპორტო მაგისტრალიდან ტრასეკა კი მხოლოდ ერთ-ერთია. თანაც, ყველა დანარჩენი გზა უკვე მუშაობს, ტრასეკა კი მხოლოდ ახლა ყალიბდება. სხვა მაგისტრალებთან შედარებით ტრასეკას ყველაზე დიდი უპირატესობა ის არის, რომ იგი ყველა სხვა დერეფანს უერთდება და ყველაზე მოკლე, მოხერხებული და იაფი მაგისტრალია.

სატრანზიტო ქვეყნის პერსპექტივა საქართველოსა და ამიერკავკასიის სხვა სახელმწიფოებს დიდ ეკონომიკურ სარგებელს უქადის, რასაც თავის მხრივ, ასევე დიდი პოლიტიკური მნიშვნელობაც აქვს. სწორედ გამართულ ეკონომიკურ ცხოვრებას შეუძლია შეასრულოს გადამწყვეტი როლი რეგიონში არსებული ყველა კონფლიქტის მოწესრიგების საქმეში. საერთო ეკონომიკური ინტერესები ყველაზე საიმედო საფუძველია ამიერკავკასიის რეგიონში მშვიდობისა და პატივისცემის საფუძველზე ურთიერთობის დამყარებისა და განვითარებისათვის.



## ბამოყენებული ლიტერატურა

1. ნიკოლაძე ნ. ფოთის ამბები - დროების კორესპონდენცია - „დროება“ 1871 წ. №15, №31
2. დღიური - „დროება“ 1875 წ. №26. 2.03. გვ. 1
3. დღიური - „დროება“ 1881 წ. №224 15. 07. გვ. 2
4. შინაური ქრონიკა - „დროება“ 1884 წ. №79 13. 04 გვ. 2
5. მარგიაანი გ. საქ. მრეწ. და სამრეწ. პროლეტ. 1864-1917 წ. თბ. 1976.
6. გაზეთი „новое обозрение“, 18.09.1890, 2319
7. მჩორგოლაშვილი. „საქართველოს რკინიგზის ტრანსპორტის განვითარების ისტორია 1846-1925 წ.წ.“ დისერტაცია, თბილისი 1972 წ.
8. ჟურნალი „აბრეშუმის გზა“, № 001. საქართველოს რკინიგზის დეპარტამენტის პერიოდიკა.
9. გ.ფიფია. „საქართველოს რკინიგზა დიდი სამამულო ომის წლებში (1941-1945წწ)“. დისერტაცია, 2005 წელი.
10. თ. ტვილდიანი. „საქართველოს სარკინიგზო ქსელის თანამედროვე პრობლემები და გადაზიდვითი პროცესის სრულყოფა“. დისერტაცია, თბილისი 1999წ.
11. გ. გოშაძე. „ამიერკავკასიის რკინიგზის მშენებლობის, ელექტროფიკაციის და ექსპლუატაციის საკითხისათვის“, თბილისი 1959 წ.
12. „ნატანებ-ოსურგეთის რკინიგზა“. თბილისი 1923 წ.
13. საქართველოს ცენტრალური სახელმწიფო ისტორიული არქივის ფონდები: 5, 7, 10, 12, 17, 214, 275, 279, 286, 287.
14. ამიერკავკასიის რკინიგზის სამმართველოს არქივი, ფონდი I.
15. მ. ადვიშვილი. „საქართველოს ერთიანი სატრანსპორტო სისტემის განვითარებაში ტრასეკას პროექტის მნიშვნელობა და ამოცანები“. სტუ-ს შრომები, 1997 წ, №4.

16. კონიაშვილი, გ. ცისკარიშვილი. „არსებული რკინიგზის ხაზის რეკონსტრუქციის დაგეგმარება“, თბილისი 1967 წ.
17. ო. ბიჭიაშვილი. „გამტარიანობა და გადაზიდვის უნარის გაზრდის არსებითი რეზერვები“. სტუ-ს შრომები №4.
18. ქრისტიან ვლაუ. „კავკასიის რკინიგზებისათვის ერთობლივი საწარმოების შექმნა“, თბილისი 1997 წ.
19. საქართველოს რკინიგზის სამოქმედო პროგრამა, „საქართველოს რკინიგზაზე მეურნეობის აღდგენის, ახალი ტექნიკისა და ტექნოლოგიების დანერგვის და სოციალური საკითხების მოწესრიგების შესახებ 2000–2010 წ.წ.“, თბილისი 2002 წ.
20. ფ. დელაპორტი. „სატრანსპორტო ნაკადები და ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთებანი“, TNREG–9803. TACIS 2001.
21. საქართველოს რკინიგზა. „საქართველოს რკინიგზის მიერ შემუშავებული პროგნოზები“, თბილისი 1997 წ.
22. დანიელ გობლინი. „საქართველოს რკინიგზის რესტრუქტურისაცია“, ტაისისის პროექტი GIBB-ის გამოკვლევა. 1998 წ.
23. ტრანსკავკასიური სარკინიგზო კავშირის პროექტი – საქართველო, საკონსულტაციო ფირმა სი-აი-ი კონსალტის ანგარიში (დაფინანსებულია ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის მიერ). თბილისი 1997 წ.
24. პ. ცაგარეიშვილი, მ. არჩვაძე, გ. ლუიაშვილი. „ტრასეკას დერეფნის საქართველოს მონაკვეთზე ტვირთზიდვის სიჩქარის გაველნა რკინიგზის გადაზიდუნარიანობაზე“. ტრანსპორტი, №3–4, 2001 წ.
25. პ. ცაგარეიშვილი. „საქართველოს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის სიმძლავრის ეტაპური გაზრდის ღონისძიება და მუშაება ტრასეკას დერეფნის მოთხოვნების გათვალისწინებით“. დისერტაცია, 2003 წ.
26. რ. გაბედაშვილი. „კახეთის რკინიგზის მშენებლობის ისტორიისათვის“. დისერტაცია 1995

27. გ. გოშაძე, „ამიერკავკასიის რკინიგზის მშენებლობის, ელექტროფიკაციისა და ექსპლოატაციის საკითხისათვის“. თბილისი 1959 წ.

28. გ. კიკნაძე, „ამიერკავკასიის რკინიგზელები სამამულო ომში“. ჟურნალი „ბოლშევიკი“. №10–11. თბილისი 1943 წ.

29. კ. ტოტონაძე, „საქართველოს ტრანსპორტი და სატრანსპორტო მანქანათმშენებლობა დიდი სამამულო ომისა და ომის შემდგომ პერიოდში“, „საბჭოთა საქართველო“, თბილისი 1985 წ.

30. გრ. ქადაგიძე, „ამიერკავკასიის რკინიგზა 1941–1945 წლებში“. ჟურნალი „საქართველოს სახალხო მეურნეობა“. №2, 1970 წ.

31. ლ. ვარდოსანიძე, „რკინიგზის მუშაობის ტექნიკურ-ეკონომიკური მაჩვენებლები“. გამომცემლობა „განათლება“, თბილისი 1994 წ.

32. თ. გორშკოვი, გ. ბაღათურია. საქართველოს რკინიგზის სტრატეგიული კვლევა, დაგეგმვა და მართვა. პროექტი – შპს „საქართველოს რკინიგზის“ განშტოებების საჭიროების კვლევა სატვირთო და სამგზაურო გადაზიდვებისთვის. თბილისი, 2006 წ.

33. დ. გონდაური, „აფხაზეთის კონფლიქტის გადაჭრის გზა ეკონომიკაზე გადის“, მონოგრაფია. გვ 188, გამომცემლობა „ეროვნული მწერლობა“. თბილისი 2006 წ.

34. „დიდი აბრეშუმის გზა“. TRACECA. PETRA. ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი. ევრაზიის საერთო ბაზარი. პოლიტიკური და ეკონომიკური ასპექტები. გვ 8. თბილისი „მეცნიერება“, 1999წ.

35. საქართველოს რკინიგზა. „ყოველკვირეული გამოშვება“. № 39. 2007წ.

36. журнал „железнодорожный транспорт“. стр 84. №4, 2008г.

37. журнал „железнодорожный транспорт“. стр 15. №6, 2008г

38. журнал „железные дароги мира“. стр 77. №9, 2006г.

39. журнал „железные дароги мира“. стр 9. №3, 2006г.

40. журнал „железные дароги мира“. стр 15. №11, 2006г
41. *M. Aymes. Revue Générale des Chemins de Fer*, 2000, N 9, p. 27 - 29.
42. Данкр Ж.-Ф. железные дароги Великобритании спустя 10 лет после приватизации. – *Le Rail*, Франция 2006, №126, стр 14-17.
43. Данкр Ж.-Ф. железные дароги Великобритании спустя 10 лет после приватизации. – *Le Rail*, Франция 2006, №125, стр 20
44. Поезда *Coaglia* для региональных сообщений в Германии. – *Ingegneria ferroviaria*, Италия, 2006г, №11 стр 965.
45. журнал „железные дароги мира“. стр 10. №5, 2006г.
46. Системы СЦБ и связи на грузовых железных дарогах Северной Америки. *Progressive Railroading, USA*, 2006, №3 p 19.
47. журнал „железные дароги мира“. стр 25. №5, 2006г.
48. Голдберг Дж. железные дароги израиля. *International railway journal*, 2006, №3. стр 34
49. журнал „железные дароги мира“. стр 40. №5, 2006г.
50. Томсон Л. О реформировании железных дарог. *Railway Gazette International, USA*, 2005, №7
51. Вланден Ш. кто руководит национальным обществом Железных дарогах Франции? *la vie du rail*, 2006 №3032, p4.
52. Дюмон Ф. Железнодорожная промышленность Франции. *La vie du Rail*, 2005 №3006, p 6.

# ს ა რ ჩ ე ვ ი

1.	შესავალი	7
2.	I ტავი.	. 10
3.	მოკლე ისტორიული მიმოხილვა	10
4.	II ტავი	.28
5.	საფინანსო-ეკონომიკური მაჩვენებლების ანალიზი და მათი გაუმჯობესების პერსპექტივები	28
6.	საქართველოს რკინიგზის ტექნიკურ-ეკონომიკური მაჩვენებლები	. 28
7.	სამგზავრო გადაყვანების მაჩვენებლების გაუმჯობესების გზების ძიება	42
8.	მოსაზრებები მგზავრთა გადაყვანის მაჩვენებლების გაუმჯობესების შესახებ	. 42
9.	აუტოსინგი სამგზავრო კომპლექსში, როგორც სამგზავრო გადაყვანების განვითარების მნიშვნელოვანი ნაწილი	. 56
10.	საქართველოს რკინიგზის გვერდითი შტოების სისტემის სტრუქტურული გარდაქმნა სამგზავრო მეურნეობის ანვითარების პერსპექტივების გათვალისწინებით.	. 61
11.	კომერციული საქმიანობის ორგანიზაცია რკინიგზის ვაგზლებზე.	78
12.	რკინიგზის პრივატიზების რეალობა და პოტენციური შესაძლებლობები	. 83
13.	აფხაზეთის ავტონომიური რესპუბლიკის ადმინისტრაციულ ტერიტორიაზე სარკინიგზო მიმოსვლის აღდგენის ეკონომიკური ასპექტები	97
14.	გადამზიდავი კომპანიები საქართველოს სარკინიგზო ბაზარზე.	101
15.	III ტავი	111
16.	ტრასეკა – დიდი ეკონომიკური პერსპექტივა და მისი მნიშვნელობა საქართველოსათვის	.111

17. ახალი აბრეშუმის გზის, ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის შექმნისა და განვითარების ძირითადი პოლიტიკური და ეკონომიკური ასპექტები	111
18. ტრასეკას დერეფნის პოტენციალს ეფექტიანად გამოყენების აუცილებლობა	117
19. საქართველოს რკინიგზის პარტნიორი ორგანიზაციები	. 126
<b>20. IV თავი</b>	<b>. 134</b>
21. საზღვარგარეთის ქვეყნების სარკინიგზო ხაზების რეფორმირებისა და განვითარების ანალიტიკური კვლევის ზოგიერთი ასპექტი	. 134
22. ევროპული კანონმდებლობა რკინიგზის ინფრასტრუქტურის შესახებ	.134
23. დიდი ბრიტანეთის რკინიგზის სამგზავრო მატარებლებზე ბილეთების გაყიდვის სისტემის რეფორმირება	.142
24. რეფორმები გერმანიის რკინიგზაში	.152
25. ტექნიკური პროგრესი ჩინეთის რკინიგზაზე	.159
26. ჩრდილოეთ ამერიკის რკინიგზა – პრობლემები და პერსპექტივები	.167
27. აშშ-ს რკინიგზის გამტარიანობის გაზრდა	.174
28. სლოვენიის რკინიგზის რესტრუქტურისა და სტრატეგია	. 179
29. ისრაელის რკინიგზის განვითარება	.185
30. რადიკალური ცვლილებები საფრანგეთის რკინიგზაზე	191
31. ბოლოთქმა	. 202
34. გამოყენებული ლიტერატურა	209



კომპიუტერული გრაფიკა და დიზაინი: გიორგი გონდაური  
კორექტორი: ხათუნა ჩხარტიშვილი  
კომპიუტერული უზრუნველყოფა: უჩა ლომთათიძე

გამომცემლობა „მომავლიდან“



ი.მ. „უჩა ლომთათიძე მომავლიდან“  
საიდენტიფიკაციო კოდი - 105066856

პროკრედიტ ბანკის ც/ფ  
ანგარიშის ნომერო - 146 81 61  
კოდი 220 101 922

26 მაისის მოედანი №1  
890 82-22-68; 899 26-55-01  
E-mail: momavlidan@yahoo.com