

ეკონომიკის სექტორების განვითარების თანამედროვე პრობლემები

სტრატეგიული კვლევა საქართველოს სარკინიგზო სექტორისა და სს «საქართველოს რკინიგზის» რესტრუქტურისათვის

დავით ფერაძე
სტუდენტ-დოქტორანტი

STRATEGIC RESEARCH FOR RESTRUCTURATION OF GEORGIAN RAILWAY SECTOR AND JST GEORGIAN RAILWAY

D. Peradze
Doctorant of GTU

RESUME

The necessity of restructuring JSC Georgian Railway is based on the current status of Georgian rail-sector. Namely,

- No open access for third parties to the Georgian rail sector. Third parties only have access to the rail network with the permission of GR.
- Georgia has three rail infrastructure managers: GR, MKR (1435 mm rail connection with Turkey), and the Tourist railway with small gauge- all three under control and operation of GR.
- GR is the sole provider of rail freight and passenger services in Georgia.
- GR is a horizontally integrated transport company structured in different organization units with subsidiaries.
- GR has no market-oriented organization structure.
- The freight section of the GR is obliged to cross-subsidize the loss-making passenger transport and rail infrastructure.
- There are no independent rail bodies in the sense of the EU rail legislation that are in charge of:
 - ✓ Rail market regulation;
 - ✓ Railway licensing;
 - ✓ Rail safety issues;
 - ✓ Accident investigation is in the hands of the GR, the only body that can cause rail accidents.
 - ✓ Technical norms, interoperability issues are solely decided by the GR nationally or internationally with the neighboring railways and as active member of the OSSJD.

As a result of aforementioned the rail sector has to lose volumes and market shares in freight transport against the road and in passenger transport against the air.

This research focuses on the restructuring of Georgian

Railway with the goal to transform the company into a financially sustainable and business-oriented internationally acting multi-modal transport operator that will be able to compete in the future with other transport service providers and to meet the market expectations, especially in view with Georgia:

- as a transit corridor for the Southern Belt and Road and
 - multi-modal distribution platform for the region with facilities for value-added manufacturing
- The restructuring of JSC Georgian Railway will enable not only harmonization with EU legislation, but also improving the railway sector in Georgia, which will play an important role in the development of the Georgian economy. Namely,
- Increase profitability;
 - There will no longer be a need for cross-financing between passenger transport and freight;
 - Rehabilitation of infrastructure;
 - Increased customer confidence in the quality of service offered;
 - Professional development of key personnel will be simplified.

შესავალი

2014 წლის 27 ივნისს საქართველოს, ევროკავშირს (EU), ევროპის ატომური ენერგიის გაერთიანებასა და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის ხელი მოეწერა ასოცირების შესახებ შეთანხმება ("ასოცირებით შესახებ შეთანხმება"). საქართველოს პარლამენტის მიერ „ასოცირების შესახებ შეთანხმება“ რატიფიცირებულ იქნა (2014 წლის 18 ივლისის №2495-რს დადგენილება) და მაშასადამე, გახდა საქართველოს ეროვნული სამართლებრივი სისტემის განუყოფელი ნაწილი. „ასოცირების შესახებ შეთანხმების“ მთავარი მიზანია საქართველოსა და ევროკავშირს შორის ყოვლისმომცველი და ეფექტური თანამშრომლობის დამყარება, ამასთან, საქართველოს ჩაბმა აქტიურ პოლიტიკურ და ეკონომიკურ გაერთიანებაში.

სარკინიგზო სექტორთან მიმართებით, „ასოცირების შეთანხმების“ მე-14 დანართის ფარგლებში,

საქართველომ იკისრა ვალდებულება საკუთარ კანონმდებლობაში დანერგოს ევროკავშირის შესაბამისი სამართლებრივი აქტები, რომელთა იმპლემენტაცია გულისხმობს სახელმწიფოს კუთვნილი რკინიგზის, სს „საქართველოს რკინიგზის“ რესტრუქტურიზაციას, იმისათვის, რომ ის იყოს შესაბამისობაში ახალ სარკინიგზო გარემოსთან.

წინამდებარე სტრატეგიულ კვლევაში ასახულია ის ღონისძიებები, რომელთა განხორციელებაც უზრუნველყოფს ევროკავშირის კანონმდებლობასთან ჰარმონიზებული სარკინიგზო სექტორის ჩამოყალიბებას. კვლევა ფოკუსირდება სს „საქართველოს რკინიგზის“ რესტრუქტურიზაციაზე იმ მიზნით, რომ კომპანია გარდაიქმნას ფინანსურად მდგრად და ბიზნესზე ორიენტირებულ საერთაშორისოდ აღიარებულ მულტიმოდალურ სატრანსპორტო ოპერატორად, რომელსაც ექნება შესაძლებლობა მომავალში კონკურენცია გაუწიოს სხვა სატრანსპორტო მომსახურების მიმწოდებლებს და უპასუხოს ბაზრის მოთხოვნებს, განსაკუთრებით საქართველოსთან მიმართებაში.

რესტრუქტურიზაციის სამოქმედო გეგმა და ოფციები

რესტრუქტურიზაციის გეგმამ უნდა განსაზღვროს სს „საქართველოს რკინიგზის“ ორგანიზაციული და ფინანსური გამიჯვნა, სამგზავრო, სატვირთო და ინფრასტრუქტურის აქტივობები, ევროკავშირის 2012/34 დირექტივის სავალდებულო მოთხოვნების შესაბამისად, რათა სახელმწიფოს კუთვნილი კომპანია გარდაიქმნას ისეთ კომპანიად, რომელსაც ექნება სოციალური პასუხისმგებლობა, ეყოლება სანდო და მოგებაზე ორიენტირებული მენეჯმენტი და რომელიც წარმოადგენს მულტიმოდალურ საერთაშორისო სატრანსპორტო ოპერატორს.

რკინიგზის რესტრუქტურიზაციის ოფციები მოიცავს შემდეგს:

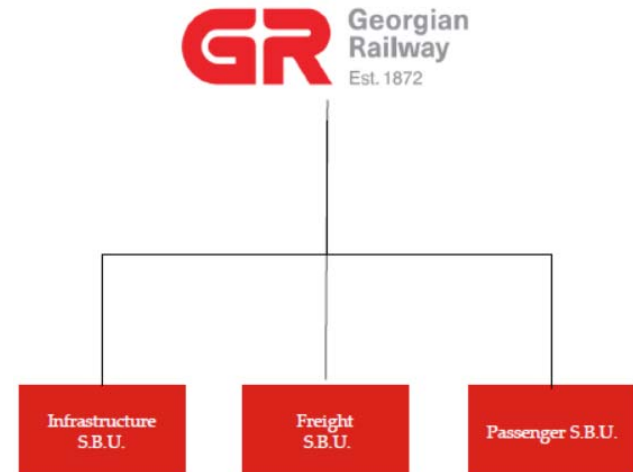
- სარკინიგზო სამართლის ცვლილებებს, შესაბამისად, ახალი სარკინიგზო სამართალი, რომელიც სრულად შეესაბამება ევროკავშირის კანონმდებლობას, როგორც ეს გათვალისწინებულია ასოცირების შეთანხმებაში;

- სხვადასხვა სარკინიგზო ორგანოების ჩამოყალიბება, განსაკუთრებით მარეგულირებელი ორგანოსი, ეროვნული უსაფრთხოების ორგანოსი და უბედური შემთხვევების გამოძიების ორგანოსი;

- „საქართველოს რკინიგზის“ რესტრუქტურიზაცია, ინფრასტრუქტურისა და ოპერაციების ერთმანეთისაგან გამიჯვნის გზით, რაც წარმოადგენს საქართველოსთვის ყველაზე დიდი გამოწვევის მქონე და ძვირადღირებულ სცენარს, რადგანაც ის მოიცავს ა) სს „საქართველოს რკინიგზის“ სარკინიგზო ინფრასტრუქტურასა და სარკინიგზო ოპერაციებში აუცილებელი ინვესტიციების გა-

ნხორციელებას და ბ) რესტრუქტურიზაციის მხარდაჭერას მთავრობის/სამინისტროების დონეზე, შესაბამისი შესაძლებლობების განვითარების მიზნით, რომელიც გამოიწვევს ახალი პოზიციებისა და დავალებების მქონე ახალი სარკინიგზო ორგანოების შექმნას.

ნახ. 1. სს „საქართველოს რკინიგზის“ ბიზნეს ერთეულების სტრუქტურა.



წყარო: www.railway.ge

ქვემოთ მოცემული გრაფა იძლევა სახელმწიფო ბიუჯეტის მიმართ განხორციელებული ქმედებებისა და შედეგების სურათს.

ა) რესტრუქტურიზაციის სამი ძირითადი ოფცია
ევროპის ქვეყნების პრაქტიკამ გამოკვეთა რესტრუქტურიზაციის სამი ძირითადი ოფცია:

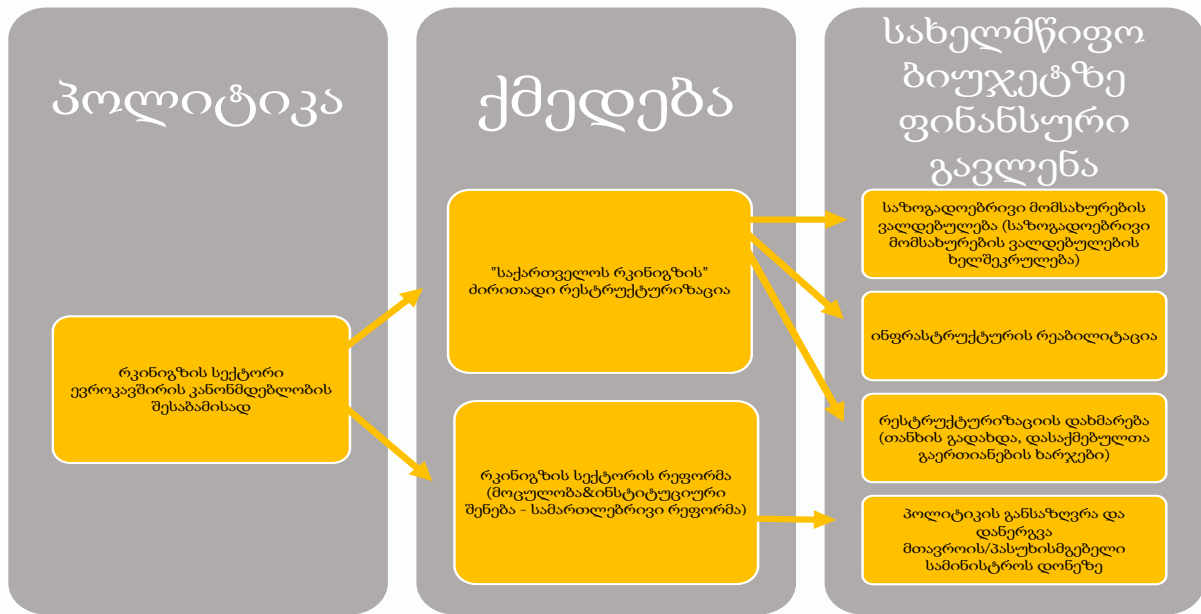
1. სარკინიგზო ოპერატორი იყოს ერთადერთი სრულად ვერტიკალურად ინტეგრირებული კომპანია, რომელიც შედგება ცალკეული ბიზნეს ერთეულებისაგან, მათ შორის ინფრასტრუქტურის მენეჯერისაგან და ერთი, თუ მეტი განცალკევებული ბიზნეს ერთეულისაგან¹, რომელიც ახორციელებს სარკინიგზო მომსახურებას მგზავრთა გადაყვანის და სატვირთო გადაზიდვების მიმართულებით, თუმცა არ გააჩნიათ დამოუკიდებელი სამართლებრივი ფორმა. (მაგალითად: სლოვენია და უნგრეთი);

2. რესტრუქტურიზაციის შედეგად მოხდეს სხვადასხვა ვერტიკალურად ინტეგრირებული დამოუკიდებელი იურიდიული პირების ჩამოყალიბება, „მყარ“ ან „სუსტ“ ჰოლდინგურ სტრუქტურაში შემავალ კომპანიებად (მაგალითად: ავსტრია და გერმანია კლასიკური ძლიერი ჰოლდინგი (ÖBB, DB²), პოლონეთი (PKP), საფრანგეთი (SNCF)).

¹ განცალკევებული ნიშნავს: ორგანიზაციული ერთეული, რომელსაც ეწოდება დეპარტამენტი ევროკავშირის 2012/34 დირექტივის მიხედვით, და არ წარმოადგენს ცალკეული ოპერატორის იურიდიულ პირს;

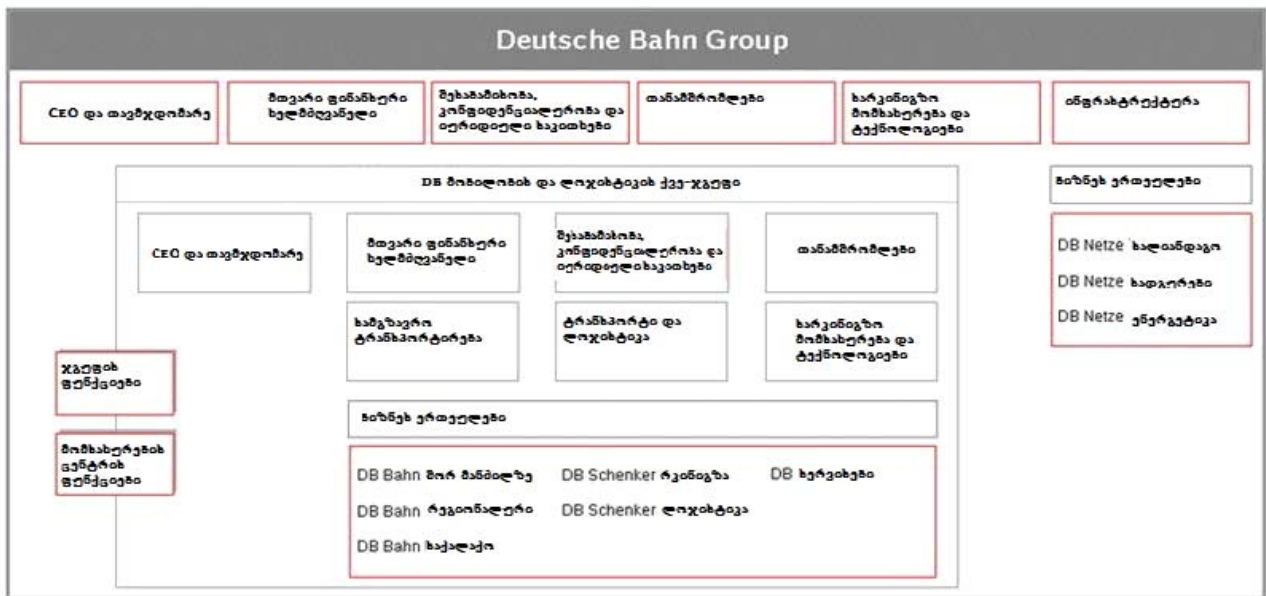
² გერმანიის რკინიგზის ბიზნეს ერთეულები https://www.deutschebahn.com/en/group/business_units

ნახ. 2. რკინიგზის რესტრუქტურის გავლენა სახელმწიფო ბიუჯეტზე



წყარო: www.railway.ge

ნახ. 3. გერმანიის რკინიგზის (DB) და მისი შვილობილი კომპანია DB Mobility Logistics-ის ორგანიზაციული სტრუქტურა.



წყარო: www.deutschebahn.com

3. რესტრუქტურის გაცემა მოხდეს სრულიად დამოუკიდებელი კომპანიების ჩამოყალიბება, რომელთაგან ერთი არის ინფრასტრუქტურის მენეჯერი, ხოლო ერთი ან მეტი ოპერატორი იარსებებს სატრანსპორტო მომსახურებებისათვის, იმის გათვალისწინებით, რომ თითოეულ ახალ კომპანიას ექნება საშუალება ჰყავდეს შვილობილი კომპანიები, სპეციფიკური დანიშნულებისათვის.

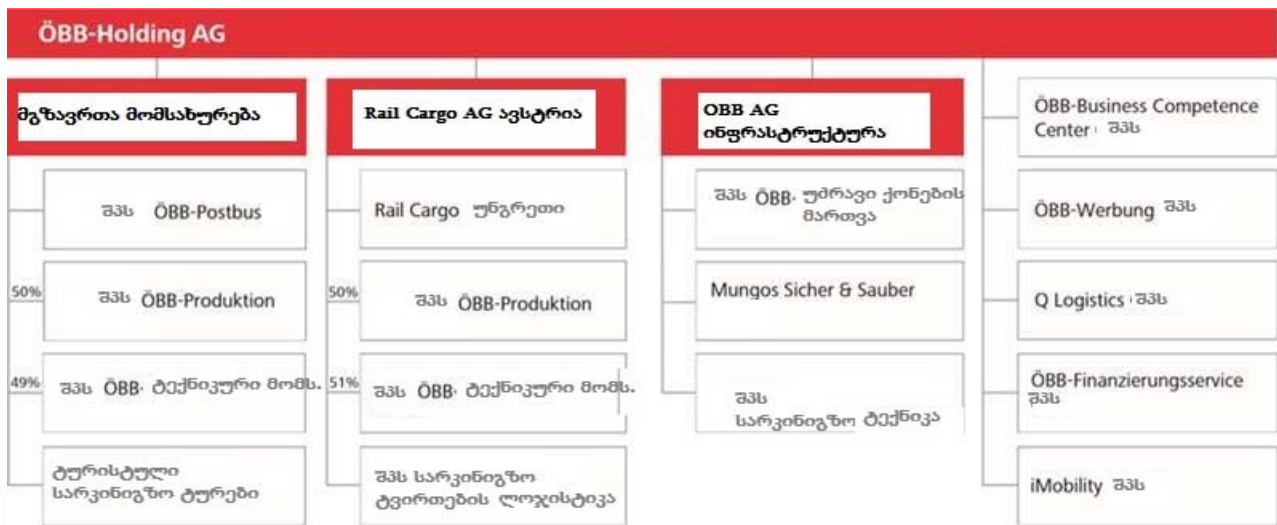
მაგალითად:

- ინფრასტრუქტურის მმართველ კომპანიებს

შესაძლოა ჰყავდეთ სრულად ან ნაწილობრივ მათ საკუთრებაში არსებული შვილობილი კომპანიები სამუშაოთა წარმოებისათვის;

- სატრანსპორტო კომპანიებს შეიძლება ჰყავდეს შვილობილი კომპანიები სატვირთო მომსახურების (როგორც ქვეყნის შიგნით, ისე საერთაშორისო), სამგზავრო მომსახურების (საზოგადოებრივი მომსახურება, ქვეყნის შიდა და საერთაშორისო), წვეთის მომსახურების, რომელიც შეიძლება შეთავაზებულ იქნას საქართველოში ყველა სარკინიგზო ოპერა-

ნახ. 4. ავსტრიის ფედერალური რკინიგზის (ÖBB) სტრუქტურა.



წყარო: www.obb.at

ტორისათვის, სავაგონო მომსახურება, რომელიც შემოთავაზებულ შეიძლება იქნას სახელმწიფოს შიგნით ან საერთაშორისოდ მოქმედი სავაგონო სალიზინგო კომპანიების მიერ.

- ლატვიაში, სამგზავრო კომპანია იყო რიგის ტერიტორიაზე სატრანსპორტო მომსახურების გამწევ კომპანიასთან სრულად ინტეგრირებული და რკინიგზის სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურებაზე პასუხისმგებელი სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული რკინიგზის მგზავრთა გადაყვანის ნაწილი აღარ არის.

- ბულგარეთში, ჩეხეთის რესპუბლიკაში, კოსოვოში, რუმინეთში, მონტენეგროში, სლოვაკეთში, შვედეთში, არსებული სარკინიგზო კომპანიები და იყო დამოუკიდებელ კომპანიებად, მაშინაც კი, თუ დამოუკიდებელი კომპანიები სახელმწიფოს საკუთრებაშია.

ევროპის მონიტორინგის მე-5 ანგარიში, გვაძლევს ევროკავშირში იმპლემენტირებული ორგანიზაციული სტრუქტურის მიმოხილვას (სტატუსი 2015). აღნიშნული ანგარიშის შედეგად დადგინდა, რომ ევროპის ქვეყნების უმრავლესობამ დანერგა რესტრუქტურისაზიის მესამე ოფცია, კერძოდ, სრულად გამიჯნული სტრუქტურები;

საქართველოსთვის ყველაზე ოპტიმალური ოფციის არჩევის მიზნით უნდა მომზადდეს შესაბამისი კვლევები, შეფასების მატრიცა, ანალიზი. ტრანსპორტის პოლიტიკის განმსაზღვრელი კომპეტენტური სამინისტროს (საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო) და „საქართველოს რკინიგზის“ ერთობლივი ძალისხმევით, მომზადდა ე.წ. „შეფასების პირველადი მატრიცა“, რომელიც მიღებულია ევროკავშირის 2012/34 დირექტივაში მოცემული სხვადასხვა კრიტერიუმის ანალიზით. აღნიშნული „შეფასების მატრიცის“ მეშვეობით პირველადად გამოიკვეთა, რომ რესტრუქტურისაზიის მესამე ოფცია (ჰოლდინგი, ინფრას-

ტრუქტურის, მგზავრთა გადაყვანის და სატვირთო გადაზიდვების დამოუკიდებელი შვილობილი კომპანიებით) სს „საქართველოს რკინიგზისთვის“ პოტენციურად იქნება საუკეთესო შედეგის მომცემი.

ბ) გადასადგმელი ნაბიჯები

ნაბიჯი 1: მოსამზადებელი ეტაპი: არსებული რკინიგზის ოპერატორის მომზადება, რათა გახდეს ბაზრისთვის მორგებული, იმ შემთხვევაშიც კი თუკი ბაზრის გახსნა მომდევნო წლების განმავლობაში არ მოხდება. ევროკავშირის გამოცდილებამ აჩვენა, რომ სახელმწიფოს საკუთრებაში არსებული რკინიგზის მომზადებას, რათა ღია ბაზრისთვის იყოს მორგებული, სჭირდება წლები, შესაბამისად, პროცესის დაწყება უნდა მოხდეს რაც შეიძლება ადრე. ეს არ გულისხმობს მხოლოდ ინფრასტრუქტურისა და ოპერაციების ერთმანეთისაგან განცალკევებას.

აღნიშნული გულისხმობს შემდეგ ღონისძიებებს:

- სამოქმედო გეგმაზე შეთანხმება;
- „საქართველოს რკინიგზის ჰოლდინგის“ დაფუძნების მოსამზადებელი სამუშაოები;
- რესტრუქტურისაზიის განსახორციელებლად მთავარი ჯგუფის შექმნა, რომელსაც ექნება უფლებამოსილება აღნიშნული ორგანიზაციის გარეთ გარდაქმნის განხორციელების (მაგ. სამუშაო ძალა განსაკუთრებული მანდატით);

- ყველა ორგანიზაციულ დონეზე, მათ შორის „საქართველოს რკინიგზის“ დირექტორთა საბჭოს და ხელმძღვანელების დონეზე სწავლების პროგრამების დაწყება;

- „ახალი მართვის პრინციპების“ საფუძველზე, სათანადო სასწავლო პროგრამების დაწყება, რომლის სახელწოდებაც შეიძლება იყოს „ხიდი“, რაც ასახავს არსებული საწარმოსა და გარდამავალი საწარმოს შედეგად ახალი კომპანიის შექმნას;

- ხარისხის პროგრამის შექმნა: მოკლე პერიოდში მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესების მიზნით,

თანხმდები ღონისძიების ხარისხის მაკონტროლებლების განსაზღვრა, მათ შორის არსებული გარდამავალი სტრუქტურების ჩართვით. ხოლო ახალ საწარმოში, მაღალი ღონის ხარისხის უზრუნველსაყოფად, ეს გახდება მუდმივად დადგენილი ღონისძიება.

- შვილობილ კომპანიებში თანამშრომელთა განაწილებისა და ფუნქციების განსაზღვრის გეგმა, ახალი სამსახურებისათვის არსებული კვალიფიკაციის შესაბამისად.

- შემდეგი მმართველობითი ღონისძიებები უნდა იქნას გატარებული, კომერციულად წარმატებული „საქართველოს რკინიგზის“ ჩამოყალიბებისათვის:

- მომხმარებლებზე ორიენტაციის წარმოდგენა (გაყიდვის ჯგუფები, ახალი პროდუქტები - მაგალითად, მულტი-მოდალურობა, კარიდან კარის პროდუქტები);

- დასაქმებულთა შრომისუნარიანობის გაზრდა (ბონუსების სისტემა, გადაჭარბებული რაოდენობის პერსონალის შემცირება);

- მიმდინარე პროცესების (კონტროლი, ღირებულების გამოთვლა, ქონების მართვა, ლიზინგი vs. შესყიდვა) ჩამოყალიბება, რომელიც საშუალებას მისცემს არსებულ ოპერატორს გახსნილი ბაზრის პირობებში კონკურენცია გაუწიოს ახლად დაფუძნებულ სარკინიგზო ოპერატორს;

- სახელშეკრულებო საფუძვლებით ხანგრძლივადიანი დაფინანსების გათვალისწინება, ნათლად განსაზღვრული მიზნებით და სათანადო შესრულების ინდიკატორებით, როგორც ამას 2012/34/EU დირექტივა მოითხოვს.

ნაბიჯი 2: „დანერგვის ეტაპი“: ეს ეტაპი მოიცავს ინფრასტრუქტურისა და ოპერატორის დამოუკიდებელი შვილობილი კომპანიების დაფუძნებას.

- „საქართველოს რკინიგზის“ ჰოლდინგის დაფუძნება;

- ინფრასტრუქტურის მენეჯერის კომპანიის (შპს „საქართველოს რკინიგზა ინფრა“) დაფუძნება;

- მგზავრთა გადაყვანის კომპანიის (შპს „საქართველოს რკინიგზა სამგზავრო“) დაფუძნება, რომელიც „საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულებას“ შეასრულებს, შესაბამისად, ექნება საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროსთან გაფორმებული საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება;

- სატვირთო გადაზიდვების კომპანიის (შპს „საქართველოს რკინიგზა“ ტვირთი და ლოგისტიკა) დაფუძნება, რომელიც საერთაშორისო მულტი-მოდალური სატრანსპორტო ოპერატორი იქნება, სპეციფიკური მომსახურების საშუალებებით, როგორიცაა ლოგისტიკური ცენტრები და საქმიანობას განახორციელებს შემდეგ ძირითად ბაზრებზე:

- ✓ ტრანსკონტინენტური ბაზარი, სამხრეთ აბრეშუმის გზაზე საქართველოს სატრანზიტო ქვეყნად გამოყენების გზით, რეგიონში გადაზიდვების გადანაწილებით;

- ✓ ექსპორტის/იმპორტის ტრანსპორტი;

✓ შიდა ტრანსპორტი.

შედეგი უნდა იყოს სარკინიგზო მომსახურების, როგორც ძირითადი საქმიანობის მქონე ფინანსურად სტაბილური და ბიზნესზე ორიენტირებული საერთაშორისო მულტი-მოდალური სატრანსპორტო ოპერატორი.

რესტრუქტურისაციის პროცესის თანხმდები ღონისძიებები

იმის გათვალისწინებით, რომ რკინიგზა ყოველთვის წარმოადგენს მნიშვნელოვან ბიზნესს, კომპანიის პერსონალის ოპტიმიზაციის საკითხი გულდასმით უნდა იქნეს დაგეგმილი და განხორციელებული. ეს ძირითადად გულისხმობს იმას, რომ საპენსიო ასაკის მქონე მაღალკვალიფიციურმა დასაქმებულებმა თავიანთი ცოდნა უნდა გადასცენ უფრო ახალგაზრდა თანამშრომლებს, იმ მიზნით, რათა შენარჩუნებულ იქნას რკინიგზის სისტემა და გონებრივი შესაძლებლობების შემცირების შედეგად არ მოხდეს ცოდნის დაკარგვა.

შემდგომი საკითხი არის ტექნოლოგიების ცვლილება, მაშინ როცა ახალი ტექნოლოგიების წარმოდგენა ხდება იქ, სადაც ახალი კვალიფიკაციაა საჭირო, თუმცა საქმიანობა ისევ ძველებურია.

იმისათვის, რომ კომპანიამ განაგრძოს მდგრადი საქმიანობა, პერსონალის ოპტიმიზაციის სხვადასხვა ვარიანტი შეიძლება იქნას მხედველობაში მიღებული, როგორცაა ცოდნის გადაცემა, სწავლება და ადამიანური რესურსების განვითარება, ასევე კომერციალიზაციის მიმართ პერსონალის მოტივაცია.

ოპტიმიზაციის ვარიანტები კი ასეთია:

- თანამშრომელთა შემცირება³ (გათავისუფლება). აღნიშნულ ვარიანტს შეიძლება შედეგად მოყვეს გონებრივი შესაძლებლობების შემცირება, საზოგადოებრივი უკმაყოფილება და მოგვიანებით კი ახალი პერსონალის დაქირავებისა და სწავლებისათვის განეული დიდი ხარჯები. ევროკავშირის სარკინიგზო ისტორია სავსეა მაგალითებით, კერძოდ, კი ბელგია, საფრანგეთი და იტალია, რომელმაც თითქმის დაანგრია სარკინიგზო სექტორი;

- კომპანიაში არსებული თანამშრომლების გაერთიანება. იმის გათვალისწინებით, რომ არსებობს „საქართველოს რკინიგზის“ რესტრუქტურისაციის შედეგად გადაჭარბებული ადამიანური რესურსების შემცირების დიდი ალბათობა, „საქართველოს რკინიგზას“ შეუძლია დააფუძნოს სპეციალური შვილობილი კომპანიები, რომელიც ამ გამოწვევის მოგვარებაზე იმუშავებენ. ე.წ. „თანამშრომლების გაერთიანების“ ძირითადი საქმიანობა არის თანამშრომლების ფაქტობრივი შემცირება, სწავლების, ტრენინგების, პენსიაზე გაშვების, გათავისუფლების ან დაქირავების გზით. აღნიშნული კომპანიები

3 2019 წლის მდომარეობით სს „საქართველოს რკინიგზა“-ში დასაქმებულია 13,000 მდე თანამშრომელი. მემანქანის საშუალო ასაკი კი - 52 წელია.

დახმარებას გაუწევინ დიდი რაოდენობით თანამშრომლების გაშვებისას არსებული პოლიტიკური პრობლემების მოგვარებაში, მოიძიებენ კვალიფიციურ კადრებს და ასევე განავითარებენ ახალ საქმიანობებს, შესაბამისად, ეყოლებათ კადრების რეზერვი, რომელიც საქმიანობის განვითარების შემთხვევაში შესაძლო გახდეს საჭირო, ამასთან შემცირებენ მასშტაბურ გათავისუფლებასთან დაკავშირებულ პოლიტიკურ საკითხებს;

- სამინისტროს დაქვემდებარებაში არსებული რკინიგზის ადამიანური რესურსების მართვის სააგენტო. სხვა შესაძლებლობა არის რკინიგზის პერსონალის სააგენტოს "შექმნა" სამინისტროს დაქვემდებარებაში (სატრანსპორტო ან სოციალური საქმიანობა). სააგენტოს ძირითადი საქმიანობა არის იგივე რაც „თანამშრომელთა გაერთიანების“, მაგრამ სამინისტროს დაქვემდებარების ქვეშ.

ფულადი სახსრების არ ქონა და დაბალი ხელფასები გავლენას ახდენს „საქართველოს რკინიგზაში“ ახალგაზრდა პროფესიონალების დასაქმების მოტივაციაზე, რამაც რკინიგზის სექტორში კვალიფიცირებული დასაქმებულების ნაკლებობა შექმნა.

თანამშრომელთა უნარ-ჩვევებისა და კომპეტენციის განვითარებისთვის, კომპანიის მიზნებიდან გამომდინარე კვალიფიკაციისა და ტრენინგების პროგრამის შემუშავება უნდა მოხდეს.

ვაკანსიების გაუქმება და ნახევარ განაკვეთზე მუშაობა

- პირველი ნაბიჯი იქნება ვაკანსიების გაუქმება და ნახევარ განაკვეთზე დასაქმების თაობაზე ხელშეკრულებების გაუქმება, ღონისძიება, რომელიც გათვალისწინებულია შრომის კანონმდებლობის დებულებებით;

- ეს ღონისძიება „საქართველოს რკინიგზაზე“ არ იქონიებს ეკონომიკურ გავლენას, თუმცა არაპირდაპირ, გამოორიცხავს სხვა პირების დასაქმების შესაძლებლობას და ხელს შეუშლის ახალი ხარჯების წარმოშობას;

- აღნიშნული ღონისძიება განხორციელდება „შემცირების გეგმის“ დამტკიცებიდან ერთი თვის განმავლობაში.

ნებაყოფლობით საფუძველზე

- დასაქმებულთა შემცირება ნებაყოფლობით საფუძველზე, დასაქმებულების არსებული რაოდენობის შემცირებით, ეკონომიკური და ფინანსური ოპერაციების გათვალისწინებით, განხორციელდება იმ თანამშრომლებისათვის შეთავაზებების წარდგენით, რომლებსაც გავლილი აქვთ ტრენინგი კომპანიის ეკონომიკური და ფინანსური საქმიანობის მოცულობის შესაბამისად დასაქმებულთა შემცირების თაობაზე;

- მეორე ეტაპზე, დაახლოებით 150 ერთეულის შემცირება არის მოსალოდნელი. პირთა რაოდენობა წინასწარ განისაზღვრება „საქართველოს რკინიგზის“ თანამშრომლებთან წინასწარი მოლაპარაკებების საფუძველზე;

- აღნიშნულთან დაკავშირებით, „შემცირების გეგმის“ დამტკიცებიდან ორი თვის განმავლობაში შემუშავდება წინასწარი სია.

დასაქმებულთა შემცირება პერსონალის შემცირების პრინციპით, თუმცა ძალიან მცნობიარე გზით (დასაქმებულთა გაერთიანება)

- „საქართველოს რკინიგზის“ რესტრუქტურისზაციით, დასაქმებულთა რაოდენობა შესაბამისად შემცირდება;

- ევროკავშირის დირექტივებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად რკინიგზის შესაბამისი ორგანოების (სახელმწიფო უსაფრთხოების ორგანო, მარეგულირებელი ორგანო, „საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულების“ კომპეტენტური ორგანო, უბედური შემთხვევების საგამოძიებო ორგანო) შექმნით, ზოგიერთ სპეციალისტს მოუწევს „საქართველოს რკინიგზიდან“ აღნიშნულ ორგანოებში გადასვლა და ამ გზით „საქართველოს რკინიგზის“ დასაქმებულთა რაოდენობა კიდევ ერთხელ შემცირდება.

ადმინისტრაციული პერსონალის შემცირება

- „შემცირების გეგმის“ განხორციელების შემდეგ, ადმინისტრაციული კვოტა შეიძლება შემცირდეს.

დასკვნა

„საქართველოს რკინიგზა“ და რკინიგზის სექტორი დგას გზაჯვარედინზე: ან მათ წარმატებული მომავალი ექნებათ, ან ადრე თუ გვიან გახდება დაშლილი სექტორი.

დროის დაკარგვა რომ არ მოხდეს, „საქართველოს რკინიგზას“ შეუძლია წარმოადგინოს და განახორციელოს შემოთავაზებული რესტრუქტურისზაციის პროცესი დაუყოვნებლივ, რომელსაც კომპანია მიყვას უკეთესი მომავლისაკენ. ეს ასევე სრულ შესაბამისობაში იქნება ევროკავშირის კანონმდებლობასთან და „ასოცირების შეთანხმებასთან“.

გამოყენებული ლიტერატურა და წყაროები:

1. მარგალიტაძე ი., გეგეშიძე ე. (2017), „სატრანსპორტო პოლიტიკის კონცეფციები და საზღვაო საქმე“, სტუ.
2. მოისწრაფიშვილი მ. (2017), „ლოჯისტიკის საფუძვლები“, სტუ.
3. „სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური დარგი საქართველოში: ძირითადი გამოწვევები და განვითარების პერსპექტივები“ (2017), ბიზნესისა და ეკონომიკის ცენტრი.
4. „სატრანსპორტო სექტორის შეფასება“ (2013), ქვეყანასთან თანამშრომლობის სტრატეგია - საქართველო 2014-2018, აზიის განვითარების ბანკი.
5. TRACECA, <http://www.traceca-org.org>
6. www.railway.ge
7. www.deutschebahn.com
8. www.obb.at