



გაყვიღოთ თუ არა საქართველოს რკინიგზა?!

გიორგი საღლოპლაშვილი



„საქართველოს რკინიგზა“ უმნიშვნელოვანესი სტრატეგიული ობიექტია, როგორც ეკონომიკური მომგებიანობის თვალსაზრისით, ასევე სატრანზიტო პოტენციალითაც. შესაბამისად, მისი პრივატიზებისა თუ მართვის უფლებით გადაცემისას, გასათვალისწინებელია მრავალი ფაქტორი, რათა ქვეყანამ არ დაკარგოს მეტად მნიშვნელოვანი სატრანზიტო სტრატეგიული ფუნქცია და ობიექტი არა მხოლოდ ფუნქციონირებადი დარჩეს, არამედ მკვეთრად გაიზარდოს მისი ფუნქციონირება და პოტენციალი.

ღიას, რკინიგზა მრავალსემანტიანი ობიექტია, მისი ფუნქციონირების ასამაღლებლად რეფორმების გატარებისას არსებობს მთელი რიგი საკითხები, რომელთა გათვალისწინება აუცილებელია რკინიგზის გასწვრივებისა ან მართვის უფლებით გადაცემის საკითხის განხილვისას.

რკინიგზას განსაკუთრებულ სტატუსსა და მნიშვნელობას ანიჭებს საქართველოს კანონმდებლობა. მის შესახებ დებულებები მოცემულია ქვეყნის უზენაეს კანონში – კონსტიტუციაში. კონსტიტუციის მე-3 მუხლი ადგენს იმ საკითხებს, რომლებიც საქართველოს უმაღლეს სახელმწიფო ორგანოთა განსაკუთრებულ გამგებლობას მიეკუთვნება. მათ შორისაა „სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის რკინიგზა“, თუმცა, მოქმედი კანონმდებლობით ცალსახად არ ირკვევა, თუ რა იგულისხმება „სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის რკინიგზაში“. კერძოდ, ცხადად არ ჩანს, თუ როგორ უნდა იყოს ასახული მისი სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობა ინვესტორთან დადებულ ხელშეკრულებაში. აღსანიშნავია, რომ 2007 წლის ივლისამდე კანონით პირდაპირ იყო აკრძალული „სახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის რკინიგზის“ პრივატიზება. 2007 წლის 11 ივლისის საკანონმდებლო ცვლილებით კი იმ სახელმწიფო ქონების ჩამონათვალიდან, რომლის პრივატიზებაც დაუშვებელია, ამოღებულ იქნა შპს „საქართველოს რკინიგზა“. აგრეთვე, საქართველოს სარკინიგზო კოდექსი, რომელიც სარკინიგზო ტრანსპორტის მარეგულირებელი ძირითადი ნორმატიული აქტია (მიღებულია 2002 წლის 28 დეკემბერს), არ იცნობს ისეთ ტერმინს, რაც ერთგვარ

გაურკვევლობას იწვევს მისი პრივატიზების პროცესში.

დღეისათვის საქართველოში არსებული სარკინიგზო ტრანსპორტი და მთლიანად ინფრასტრუქტურა შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოება „საქართველოს რკინიგზას“ ეკუთვნის. შპს „საქართველოს რკინიგზა“ წარმოადგენს იურიდიულ პირს, რომელიც შეიქმნა „მწარმეთა შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად და რომლის დამფუძნებელი პარტნიორი და 100 %-იანი წილის მფლობელია სახელმწიფო. სახელმწიფოს უფლებამოსილებებს ახორციელებს საჯარო სამართლის იურიდიული პირი - „საწარმოთა მართვის სააგენტო“, ხოლო წილების პრივატიზებასა და განკარგვის უფლებამოსილებებს – საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტრო. ფინანსთა სამინისტროს მონაცემებით, საწარმოს საწესდებო კაპიტალი 930 892 213 ლარია.

საგულისხმოა ის ფაქტი, რომ საქართველოში განხორციელებული პირდაპირი ინვესტიციები ძირითადად, არა მწარმოებლურ სფეროში, კერძოდ, მშენებლობასა და ინფრასტრუქტურის განვითარებაში ხორციელდება. აღნიშნული დარგები საქსპორტო პროდუქციას ვერ შექმნიან და ხელს ვერ შეუწყობენ მომავალში სავაჭრო ბალანსის გამოსწორებას. ქვეყანაში არსებული მძიმე სოციალური ფონის შესაცვლელად, მნიშვნელოვანია, რომ ქვეყანამ გააძლიეროს საქსპორტო პოტენციალი. საქართველოს ეკონომიკური კეთილდღეობის მისაღწევად დიდი მნიშვნელობა ენიჭება სავარაუდო სექტორთან ეკონომიკური ურთიერთობის გაღრმავებას, ეს იმას ნიშნავს,



რომ ქვეყანამ უფრო მეტი პროდუქცია აწარმოოს, ვიდრე მოინძვარს, უფრო მეტი გაყიდოს საგარეო სექტორზე, ვიდრე იყიდოს მისგან, წინააღმდეგ შემთხვევაში, ამას შედეგად მოჰყვება შიდა ბაზარზე პროდუქციის დეფიციტი, ფასების ზრდა და ქვეყნის ეკონომიკური კრიზისი.

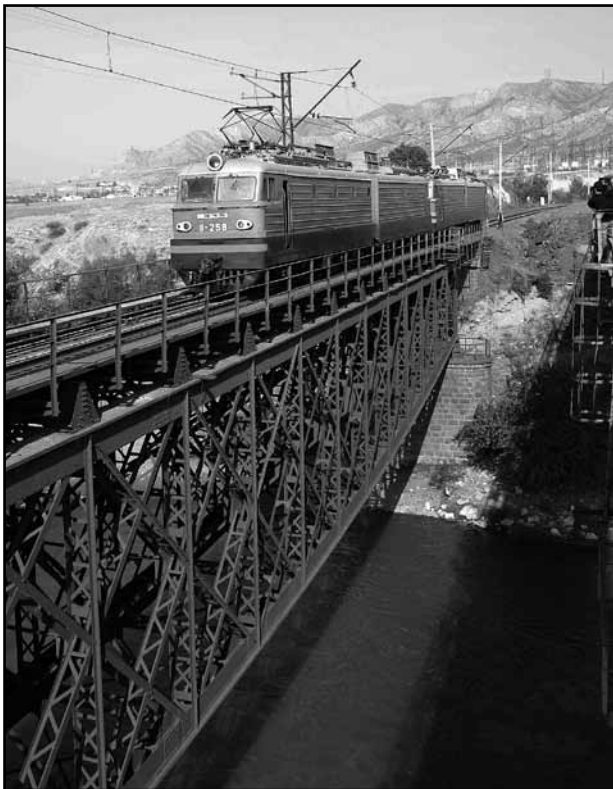
სახელმწიფო საწარმოებისა და ქონების არარეზიდენტებზე გასხვისება იმას ნიშნავს, რომ მომავალში ამ ობიექტების მიერ მიღებული შემოსავლები და მოგება წილის პროპორციულად გადაეცემა უცხოელ ინვესტორს, რაც ქვეყნიდან ფულადი ნაკადების გადინებას ნიშნავს და უარყოფითად მოქმედებს მომავლის პერსპექტივასა და პროგრესზე. აღნიშნული სირთულის დასაძლევად ძალიან მნიშვნელოვანია, რომ ქვეყანამ გააძლიეროს საექსპორტო პოტენციალი, რათა მომავალში შიდა სახელმწიფოებრივი მოთხოვნის დაკმაყოფილება არ მოხდეს მხოლოდ სესხის აღების, ან ქონების უცხოელებზე გაყიდვის ხარჯზე. საგულისხმოა ის ფაქტი, რომ საქართველოში განხორციელებული ინვესტიციები მწარმოებლურ სფეროში განხორციელდეს, რათა აღნიშნულმა დარგებმა საექსპორტო პროდუქცია შექმნან და ხელი შეუწყონ მომავალში სავაჭრო ბალანსის გამოსწორებას.

საქართველოს რეალობიდან გამომდინარე, მომავალში ქვეყნის ეკონომიკის გაუმჯობესებაზე შეიძლება იმოქმედოს შემდეგმა ფაქტორებმა:

1. ტურიზმის განვითარების შედეგად მიღებულმა შემოსავლებმა. თუმცა, გულახდილად უნდა აღინიშნოს, რომ ამ სფეროში საქართველოს ბევრი ქვეყანა კონკურენციას გაუწევს;
2. მინერალური თუ ჩვეულებრივი სასმელი წყლის ექსპორტმა – ამ მხრივ საქართველოს დიდი უპირატესობა აქვს სხვა ქვეყნებთან შედარებით;
3. აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის მსხვილი სატრანზიტო დერეფნის ჩამოყალიბებამ, რაშიც დიდი როლი ყარსი-ახალქალაქის სარკინიგზო მაგისტრალის პროექტს და რკინიგზის ინფრასტრუქტურის განვითარებას ენიჭება.

ხელსაყრელი გეოპოლიტიკური მდებარეობა საშუალებას აძლევს საქართველოს, რომ ჩამოყალიბდეს, როგორც მთავარი გზაჯვარედინი ევროპისა და აზიის სატრანზიტო მაგისტრალზე. ამ გზით საქართველოს შეუძლია მომავალში საკმაოდ მნიშვნელოვანი შემოსავლების გენერირება და შიდა მოხმარების დაფინანსება – შედეგად ქვეყანა მოახერხებს სავაჭრო ბალანსის დეფიციტის პრობლემების თავიდან აცილებას.

ექსპერტთა მონაცემებით, მაგისტრალი, რომელიც ევროპის სარკინიგზო ქსელზე პირდაპირ გავა, ყოველწლიურად 30 მილიონ ტონა ტვირთს გაატარებს. საგულისხმოა, რომ ამ სარკინიგზო მაგისტრალის ამოქმედებით ევროპის ჩრდილოეთიდან, რუსეთიდან და ყაზახეთიდან, აზერბაიჯანისა და საქართველოს გავლით, ტვირთები თურქეთში და შემდგომ ხმელთაშუა ზღვის რეგიონში გავა და პირიქით, ტრანზიტის სრულიად ახალი შესაძლებლობები გაჩნდება. შორეულ პერსპექტივაში კი სავარაუდოდ, ყარსი-ახალქალაქის რკინიგზას ყაზახეთი და ჩინეთი შეუერთდება. ორივე ქვეყნის წარმომადგენლებმა, რკინიგზის მშენებლობის დასრულების შემთხვევაში, მასთან მიერთების სურვილი გამოთქვეს. ახალი სარკინიგზო გზით შესაძლებელი იქნება ყარსიდან ყაზახეთში, შანხაისა და ჰონკონგის მიმართულებით ტვირთების გადატანა. ასევე შესაძლებელია, ბრიტანეთიდან წამოსულმა მატარებელმა შავი ზღვის რეგიონის გავლით ჩინეთამდე მიაღწიოს. ასე რომ, მომავალი რკინიგზა ევროპიდან აზიის მიმართულებით აშკარად გააადვილებს ტვირთების გადაზიდვას. ევროკავშირის ექსპერტთა შეფასებით, დღეისათვის ევროპასა და აზიას შორის ტვირთბრუნვა წელიწადში 200 მილიონ დოლარს შეადგენს, ხოლო უკვე 2010 წლისთვის ეს მაჩვენებელი 10-ჯერ გაიზარდება და 2 მილიარდი დოლარი გახდება. ეს სერიოზული მიზეზებია, იმისათვის, რომ რკინიგზაში ინვესტიცია სწორად და სათანადო დონით განხორციელდეს, რათა რკინიგზამ





შედლოს სამომავლო პოტენციალის განვითარება და შეძლოს დიდ სიმძლავრეებზე მუშაობა.

იმისათვის, რომ შევავასოთ შპს „საქართველოს რკინიგზაში“ მოსალოდნელი ინვესტირების ეფექტი, როგორც ამ სექტორის მომავალ განვითარებაზე, ასევე, მთლიანად საქართველოს ეკონომიკაზე, აუცილებელია რკინიგზაში არსებული რთული მდგომარეობის ანალიზი.

რკინიგზის საქმიანობის სფერო ორ ძირითად მიმართულებად იყოფა: **სატვირთო გადაზიდვები** და **სამგზავრო გადაყვანები**. სატვირთო გადაზიდვები რკინიგზის შემოსავლის გენერირების ძირითადი წყაროა, ხოლო სამგზავრო გადაყვანები უმეტეს შემთხვევაში არც თუ მომგებიანი ოპერაციაა, რადგან მატარებლით მგზავრობის დაბალი ტარიფი საკმარისი არ არის რკინიგზის შენახვასა და მომსახურებისათვის. ცხადია, რკინიგზის ტექნიკური მდგომარეობა საკმაოდ რთულია, მოძველებულია როგორც ლიანდაგი, ისე მოძრავი შემადგენლობა, ამასთან, მოძველებულია ხიდები, გვირაბები რეალურად არ არის მომგებიანი სამგზავრო გადაყვანები, წამებებიანია განშტოებები, სადგურები და მასთან დაკავშირებული აღჭურვილობა. რელსის ბალასტის არა საკმარისი სიღრმე მიჩნეულია სარკინიგზო ხაზის ძირითად ნაკლოვანებად, რათა რკინიგზას უფრო მძიმე ტვირთების ტრანსპორტირების საშუალება მიეცეს. რაც შეეხება საკომუნიკაციო სისტემას, საჭიროა ძველი სადისპეტჩერო სისტემის ახალი ციფრული საკომუნიკაციო და სასიგნალო სისტემით შეცვლა და ა.შ. ეს და სხვა საკითხები საკმაოდ სოლიდურ ინვესტიციას მოითხოვს. საქართველოს რკინიგზა ერთ-ერთი ყველაზე მსხვილი დასაქმებული ორგანიზაციაა საქართველოში. საშუალო ხელფასი დაახლოებით 300 ლარს შეადგენს, რაც დღევანდელ პირობებში საკმაოდ მცირეა. პრივატიზების შემთხვევაში რკინიგზის ოპერაციებისა და ფინანსური შედეგის ზრდასთან ერთად სავარაუდოა, რომ გაიზარდოს რკინიგზაში დასაქმებულთა საშუალო ხელფასიც და შესაბამისად შრომითი შემოსავალი. ასევე უნდა აღინიშნოს, რომ რკინიგზაში ინვესტიციის განხორციელება გულისხმობს მისი ტექნიკური მდგომარეობის განახლებას, ხიდების, გვირაბების, დეპოების და ა.შ. მშენებლობასა და შეკეთებას, რაც თავის მხრივ, ახალი სამუშაო ადგილების და დამატებითი შემოსავლების წყარო გახდება. მიუხედავად ზემოთ აღნიშნული პრობლემების მოგვარებისა, საქართველოს რკინიგზის მართვის უფლებით გადაცემისას, ან მისი პრივატიზებისას გასათვალისწინებელია მრავალი ფაქტორი, რათა ქვეყანამ არ დაკარგოს მეტად მნიშვნელოვანი სტრატეგიული ფუნქცია და ობიექტი არა მხოლოდ ფუნქციონირებადი დარჩეს, არამედ მკვეთრად გაიზარდოს მისი



ფუნქციონირება და პოტენციალი. ამასთან, შესაძლებელი გახდეს ახალი გენერალური ტვირთების მოზიდვა, პოტენციურად დაკარგული ან სხვა ალტერნატიული მარშრუტებით მოძრავი ტვირთების საქართველოს სექტორზე გავლა. ცენტრალური აზიის ქვეყნებიდან მშრალი ტვირთების მოზიდვა და ა.შ.

რკინიგზის პრივატიზაციამ ხელი არ უნდა შეუშალოს ტრასეკას პროგრამის, როგორც რეგიონალური თანამშრომლობისა და ევროპის ინტეგრაციის უმნიშვნელოვანესი კომპონენტების შემდგომ განხორციელებას.

სასურველია, რომ პრივატიზაციის სრული პროცესი მაქსიმალურად გამჭვირვალედ და კანონის დაცვით წარიმართოს. ინვესტორი კომპანიის შერჩევისას გასათვალისწინებელი და შესასწავლია ამ ორგანიზაციის გამოცდილება, მისი კაპიტალი და საერთაშორისო რეპუტაცია.

მნიშვნელოვანია, რომ რკინიგზის გასხვისების პროცესში განისაზღვროს კონკრეტული პროექტების ჩამონათვალი, რომელთა განხორციელების ვალდებულებასაც



იკისრებს ინვესტორი, განხორციელების ვადების მითითებით. აქ იგულისხმება პროექტები რკინიგზის ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების, შეცვლის, გზების, ხიდების, გვირაბების შეკეთება და ახლის მშენებლობა, მოძრავი შემადგენლობის შეკეთება-შემენა და ა.შ.

რკინიგზის გასხვისებისას გარკვეული საკითხები, კერძოდ, სახელმწიფო სატარიფო პოლიტიკის განსაზღვრა, ძალიან მნიშვნელოვანია დარჩეს სახელმწიფოს კომპეტენციაში.

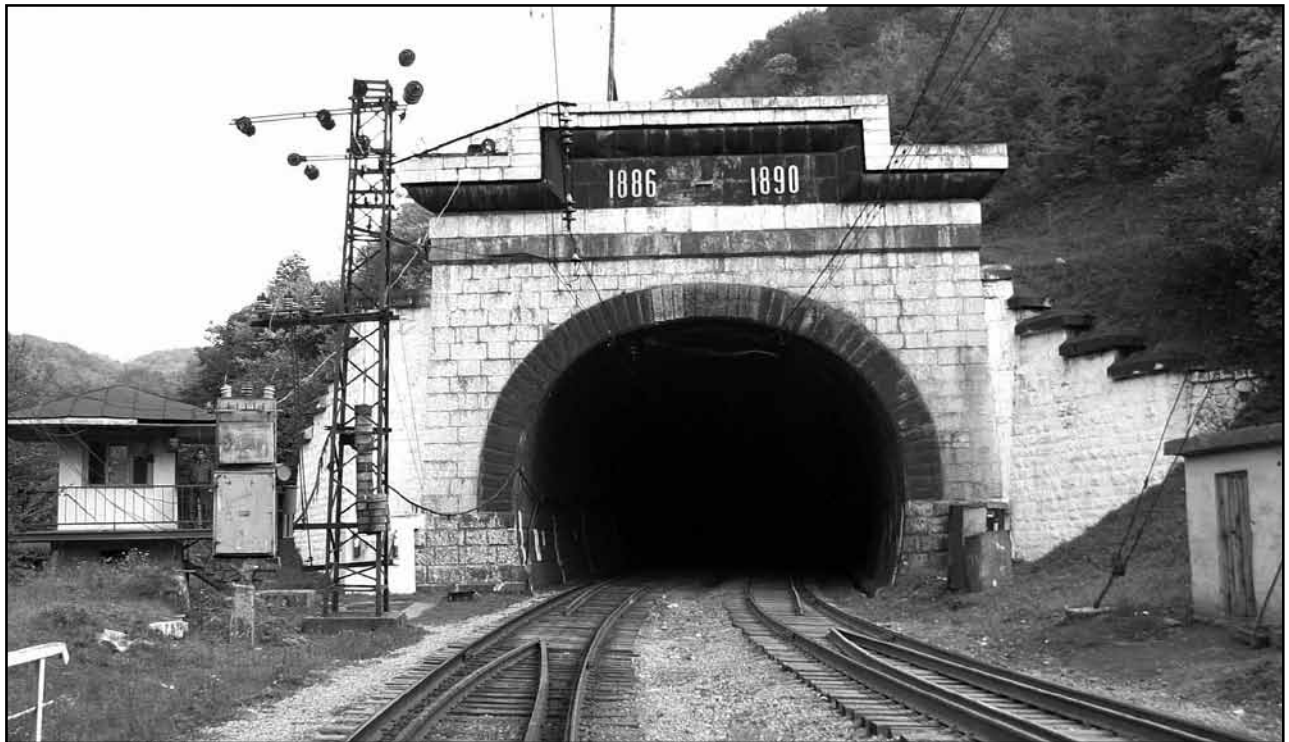
ინვესტორსა და სახელმწიფოს შორის დადებული ხელშეკრულება ნათლად უნდა განსაზღვრავდეს ორივე მხარის უფლება-მოვალეობებს და იცავდეს ორივე მხარის ინტერესებს.

სასურველია, რომ საპრივატიზაციო ფასი განისაზღვროს მომავალში მოსალოდნელი ფულადი ნაკადების წმინდა (შემოდინებასა და გადინებას შორის სხვაობა) დღევანდელი ღირებულების გაანგარიშების საფუძველზე.

მსოფლიოს რკინიგზების ისტორიაში სახელმწიფო რკინიგზებიც არის და კერძო რკინიგზებიც. რკინიგზის პრივატიზაციაც არ არის უცხო პროცესი. სარკინიგზო სექტორის პრივატიზების წარმატებული მაგალითი ესტონეთია. ეს წარმატება აიხსნება რუსეთის ეკონომიკის განვითარებით, ესტონეთის რკინიგზის ეფექტური მარკეტინგით, ბენჩმარკეტინგით, მენეჯმენტით და მოცემული შესაძლებლობის სარფიანი გამო-

ყენებით. არ არის საგაღდებულო, რომ ყველა ქვეყანა გაყვეს ესტონეთის მაგალითს და თავისი ძირითადი სარკინიგზო ქსელის პრივატიზება მოახდინოს. ბოლო დროს რკინიგზის პრივატიზაციაზე გერმანიაში ალაპარაკდნენ და გერმანიის რკინიგზის ნაწილის გაყიდვა გადაწყვიტეს.

მიუხედავად იმისა, რომ შავი ზღვა არც ერთ სახელმწიფოს არ ეკუთვნის, მასზე გადაწყვეტილებებს რეალურად თურქეთი იღებს, ვინაიდან თურქეთისაა ის ვიწრო ყელი, რომლითაც შავი ზღვა დანარჩენ სამყაროს უკავშირდება. მსოფლიო ოკეანეს იგი ბოსფორისა და დარდანელის სრუტეებით უკავშირდება. 1994 წელს თურქეთმა ცალმხრივად დააწესა სრუტეებზე ნაოსნობის რეგლამენტი. შეზღუდა დიდი გემების, განსაკუთრებით კი, ტანკერების მიმოსვლა, რითაც სერიოზული ზიანი მიაყენა რუსეთის ეკონომიკას და რეალურად დაანახა მსოფლიო თანამეგობრობას, თუ ვინაა შავ ზღვაზე „მუსიკის დამკვეთი“. ამ მაგალითის გათვალისწინებით მთელი ტრასეკა იმისი იქნება, ვის ხელშიც აღმოჩნდება საქართველოს რკინიგზა. მეპატრონე ინვესტორს შეუძლია ისეთი შეზღუდვები ან ტარიფები დააწესოს, რომლებიც ტვირთებს მარშრუტს შეუცვლის, ანდა ისეთ სტრატეგიულად და ეკონომიკურად უმნიშვნელოვანეს პროექტად იქცეს, რაც მკვეთრად გაზრდის ტვირთბრუნვას, ხელს შეუწყობს მისი პოტენციალის განვითარებას და შესაბა-





მისად, საქართველოში ეკონომიკის განვითარებას.

საქართველოს რკინიგზის კერძო ხელში გადაცემასთან დაკავშირებით ყველაფერი უნდა გაკეთდეს სხვადასხვა საფრთხეების მინიმიზაციისთვის. მისი პრივატიზებისას ნულამდე უნდა დავიდეს როგორც პოლიტიკური, ასევე ეკონომიკური საფრთხეები.

P.S.

საქართველოს მთავრობამ გამოსცა განკარგულება შპს „საქართველოს რკინიგზის“ სახელმწიფოს საკუთრებაში არსებული 100%-იანი წილის “Parkfield Investment Limited” -ისთვის 99 წლით მართვის უფლებით გადაცემის შესახებ. (საქართველოს მთავრობის განკარგულება № 423. 16.08.2007წ.)

სამი თვის შემდეგ გავრცელდა ინფორმაცია, რომ შპს „საქართველოს რკინიგზა“ “Parkfield Investment Limited”-ს მართვის უფლებით აღარ გადაეცემოდა. საქართველოს მთავრობის 2007 წლის 16 აგვისტოს განკარგულება № 423 გაუქმდა 2007 წლის 13 ნოემბრის № 622 განკარგულებით.

საკმაოდ მოულოდნელი აღმოჩნდა არა მარტო შპს „საქართველოს რკინიგზის“ მართვის უფლების შესახებ განკარგულება, არამედ ამ განკარგულების გაუქმებაც.

პრივატიზაციის პროცესი გაურკვეველი იყო როგორც ქართული, აგრეთვე უცხოური მედიისთვისაც. „როიტერისა“ და „ბლუმბერგის“ რედაქტორებმა კომპანია “Parkfield Investment Limited” -ი ბრიტანეთში ვერ აღმოაჩინეს და ეს ინფორმაცია როგორც დაუდასტურებელი, არ გაავრცელეს (Desk-იდან მოხსენეს.)

აღნიშნულიდან გამომდინარე, კვლავაც აქტუალურია შპს „საქართველოს რკინიგზის“ პრივატიზაციის საკითხი: 2007 წლის ნოემბერში საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტრომ გამოაცხადა ინტერესთა გამონახვა სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული შპს „საქართველოს რკინიგზის“ გასხვისების შესახებ. განცხადების მიღების ბოლო ვადად 2008 წლის 25 იანვარი დასახელდა.

ტრასეკას დერეფნის საქართველოს მონაკვეთზე რადიკალური ცვლილებები დაიწყო. რკინიგზის პრივატიზებისა და ფოთში თავისუფალი ეკონომიკური ზონის მართვაზე ტენდერის გამოცხადების შემდეგ ცხადი გახდა, რომ მთავრობა თამაშის წესებს მკვეთრად ცვლის.

ვეროპასა და აზიას შორის შექმნილი სავაჭრო საექსპორტო-საიმპორტო დისბალანსი ამ ქვეყნების სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების დონეების მკვეთრ განსხვავებაზე მეტყველებს. ამ გარემოებამ განსაზღვრა

საქართველოს საგარეო-პოლიტიკური კურსის ერთ-ერთი ძირითადი, სტრატეგიული მიმართულება: ვეროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი.

შპს „საქართველოს რკინიგზის“ პრივატიზების შემთხვევაში როგორ დალაგდება დერეფანი და ვის ხელში გადავა სტრატეგიულ დერეფანში მდებარე სტრატეგიული რკინიგზა, ჯერ უცნობია. პრივატიზების შემთხვევაში უცნობია აგრეთვე რკინიგზის როლი საქართველოს ეკონომიკაში.

საქართველოს ეკონომიკური ზრდა და მდგრადი განვითარება მეტწილად დამოკიდებულია მისი, როგორც სატრანზიტო ქვეყნის პოტენციალის ეფექტურ გამოყენებაზე.

პრივატიზების შემთხვევაში არსებობს მრავალი რისკ-ფაქტორი, რომელმაც შეიძლება იმოქმედოს საქართველოს პოლიტიკურ-ეკონომიკურ ზრდასა და შემდგომ განვითარებაზე. განსაკუთრებით დიდი საფრთხის შემცველია რუსეთის ფაქტორი, რადგან რომელიმე უცხოური კომპანიის უკან შესაძლებელია იდგეს რუსეთი, ან რუსული კაპიტალი, რაც კოლაფსის ტოლფასი იქნება საქართველოსთვის, როგორც პოლიტიკური, ისე ეკონომიკური კუთხითაც. იგი ხელს შეუშლის ტრასეკას პროგრამის, როგორც რეგიონული თანამშრომლობისა და ვეროპის ინტეგრაციის უმნიშვნელოვანესი კომპონენტის შემდგომ განხორციელებას. კითხვის ნიშნის ქვეშ დადგება აგრეთვე ყარსი-ახალქალაქის მაგისტრალის პროექტი.

ობიექტის პრივატიზება გულისხმობს მოგების 100%-ის ინვესტორის მიერ მიღების უფლებას, რაც ხელს შეუწყობს ფინანსური რესურსების გადინებას ქვეყნის გარეთ.

პრივატიზების შემთხვევაში მნიშვნელოვანი ფაქტორია სახელმწიფომ არ დაკარგოს უფლება გააკონტროლოს სატარიფო პოლიტიკა და იგი მის პრეროგატივაში დარჩეს, განსაკუთრებით კი ხელიდან არ გაუშვას მგზავრთა გადაყვანის ტარიფების რეგულირების ბერკეტები, რადგან სამგზავრო გადაყვანების არც თუ მომგებიანობის კუთხით, შესაძლებელია ინვესტორმა მგზავრობის ღირებულება მკვეთრად გაზარდოს, ანდა, ზოგიერთ მარშრუტზე მოხსნას სამგზავრო მატარებლები, რაც მოსახლეობის პოლიტიკურ უკმაყოფილებას გამოიწვევს.

უმნიშვნელოვანესი ფაქტორია ისიც, თუ როგორ მიახერხებს ინვესტორი გადაზიდვის პროცესში ჩართულ რკინიგზებთან, საბორნე გადასასვლელებთან და ნავსადგურებთან ერთად „ლოჯისტიკური“ ჯაჭვის დაგეგმვა-შეთანხმებას და ტვირთმფლობელებისთვის შეთავაზებას, რაზეც დამოკიდებულია რკინიგზის შემდგომი პოტენციალის განვითარება.

