

**ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს ეკონომიკის, ურბანული განვითარებისა და ქონების მართვის საკითხთა და საფინანსო, საბიუჯეტო და სარევიზიო კომისიის სხდომის**

**ოქმი №14**

**ქ. ზუგდიდი**

**23 ივნისი, 2023 წელი**

2023 წლის 23 ივნისს გაიმართა ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს ეკონომიკის, ურბანული განვითარებისა და ქონების მართვის საკითხთა და საფინანსო, საბიუჯეტო და სარევიზიო საკითხთა კომისიის სხდომა

**სხდომას თავმჯდომარეობდა:** ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს, ეკონომიკის, ურბანული განვითარებისა და ქონების მართვის საკითხთა კომისიის თავმჯდომარე გიორგი სორდია.

**კომისიის სხდომას ესწრებოდა 11 დეპუტატი:** გიორგი სორდია, გიგა ფარულავა, კახაბერ ჩანგელია, თამუნა ჯიქია, ოთარ ქადარია, დავით ფიფია, გიორგი კორტავა, დავით ვეკუა, ლაშა ბეჭვანია, მათა კალანდია, ბექან შანავა.

**კომისიის სხდომას არ ესწრებოდა 5 დეპუტატი:** ირაკლი გოგობია, თაზო ფაცაცია, ჯონი ჯიქია, სოსო გოგობია, დარეჯან გაბედავა.

**სხდომას ესწრებოდნენ: საკრებულოს საფინანსო- საბიუჯეტო და სარევიზიო საკითხთა კომისიის 7 წევრი:** ბესიკ გაბუნია, ედიტა კოდუა, ბექან შანავა, ოთარ ქადარია, მანუჩარ ფიფია, დავით ფიფია, ბესიკ ჭეჭია.

**კომისიის სხდომას არ ესწრებოდა 5 დეპუტატი:** მალხაზ თორია, ირაკლი გოგობია, თაზო ფაცაცია, ჯონი ჯიქია, პაატა ადამია,

**სხდომას ასევე ესწრებოდნენ:** კონსტანტინე კაკავა - ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის ვიცე-მერი, გენადი ჯიქია - ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის შპს „ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტი“-ს დირექტორი, ..... - ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის შპს „ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტი“-ს ადმინისტრაციული განყოფილების უფროსი; ..... - ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის შპს „ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტი“-ს პრესასა და საზოგადოებასთან ურთიერთობის სამსახურის უფროსი; ..... - ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის შპს „ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტი“-ს ჯპს ნავიგაციის სამსახურის მთავარი სპეციალისტი; ..... - ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის შპს „ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტი“-ს მთავარი ბუღალტერი; ირაკლი სორდია - საკრებულოს წევრი; ეკატერინე კიფაია - საკრებულოს წევრი; ბელა მოსია - საკრებულოს წევრი; ..... - ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს აპარატის უფროსი; ..... - მოქალაქე.

**სხდომას მდივნობდა:** საკრებულოს მესამე რანგის მეორე კატეგორიის უფროსი სპეციალისტი  
.....

**სხდომა დაიწყო:12:00 საათზე; სხდომა დამთავრდა: 14:05 საათზე;**

სხდომის თავმჯდომარემ გიორგი სორდიამ სხდომის მონაწილეებს გააცნო სხდომის

## დღის წესრიგი

1. ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის შპს „ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტი“-ს 2022 წლის საქმიანობის ანგარიში.

მომხსენებელი: გიორგი სორდია-ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს ეკონომიკის, ურბანული განვითარებისა და ქონების მართვის საკითხთა კომისიის თავმჯდომარე

თანამომხსენებელი: გენადი ჯიქია-ა(ა)იპ ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის შპს „ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტი“-ს დირექტორი

2. სხვადასხვა საკითხები.

სხდომის თავმჯდომარემ გიორგი სორდიამ კენჭი უყარა სხდომის დღის წესრიგს

### მომხრე - 11 დეპუტატი, წინააღმდეგი-არცერთი

**დღის წესრიგის პირველი საკითხი:** .ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის შპს „ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტი“-ს 2022 წლის საქმიანობის ანგარიში.

**მომხსენებელმა გიორგი სორდიამ აღნიშნა:** მეგობრებო, მოვისმინოთ ანგარიში და შემდგომ დავსვათ კითხვები და გავაკეთოთ შეფასებები.

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** წარმოგიდგინებ ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის შპს „ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტი“-ს 2022 წლის საქმიანობის ანგარიში. შპს „ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტი“ მერიის მიერ დაფუძნებული კომპანიაა. მისი აქტივების 100%-ს მერია ფლობს. შპს-ში დასაქმებულია 178 ადამიანი.

საზოგადოების საქმიანობის ძირითადი მიზანია მოგების მიღება და მიღებული მოგების ხარჯზე პარტნიორის და მუშაკთა სოციალურ ეკონომიკური პირობების გაუმჯობესება. აღნიშნული მიზნის მისაღწევად საზოგადოება ახორციელებს ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის ადმინისტრაციულ საზღვრებში ავტობუსებით მოსახლეობის სატრანსპორტო მომსახურებას, კერძოდ მგზავრთა გადაყვანას.

საქართველოს ორგანული კანონით, საქართველოს შრომის კოდექსით დაწესებულება ვალდებულია თანამშრომლებს შეუქმნას სამუშაოსთვის შესაბამისი გარემო დამსაქმებელსა და დასაქმებულს შორის დადებული ხელშეკრულება და შინაგანაწესი მკაფიოდ განსაზღვრავს სხვადასხვა საკითხის დარეგულირების წესს.

წარმოგიდგინებ მართვის დონეებს: დირექტორი, დირექტორის ორი მოადგილე, რომლებსაც განაწილებული აქვთ ფუნქციები და კურიერებენ განყოფილებებს; ასევე გვყავს დირექტორის თანაშემწე, რომელიც ასრულებს თავის მოვალეობას; განყოფილებები: ადმინისტრაციული განყოფილება, საფინანსო-საბიუჯეტო და შესყიდვების განყოფილება, პარკინგის განყოფილება,

დირექტორის თანაშემწე, დირექტორის მოადგილე, ტრანსპორტის განყოფილება, მონიტორინგის განყოფილება, შტატგარეშე თანამშრომლები.

შპს „ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტი“-ს ადმინისტრაცია მუშაობას აწარმოებს შინაგანაწესით მიკუთვნებული უფლებამოსილების ფარგლებში და პასუხისმგებელია მათზე დაკისრებული მოვალეობების შესრულებაში. 2022 წლის განმავლობაში შპს „ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტი“-ს ადმინისტრაციაში სულ შემოსულია 187- მომართვა, აქედან: 93 - ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის მერიიდან, 10 - სერვისების განვითარების სააგენტოდან, 2 - სახელმწიფო შესყიდვების სააგენტოდან, 1 - ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის საკრებულოდან, ხოლო სხვადასხვა ორგანიზაციებიდან და მოქალაქეების მხრიდან სულ შემოსულია 81 კორესპონდენცია.

ზემოთ ჩამოთვლილი წერილები რეგისტრირდება ადმინისტრაციაში შესაბამისი ნომრით და პასუხები ინდივიდუალური ვადის გათვალისწინებით ეგზავნებათ დოკუმენტბრუნვაში, ელ. მისამართებზე ან წერილობით. ადმინისტრაციის თანამშრომლები მონაწილეობას ღებულობენ განცხადებებისა თუ მომართვების მომზადებაში, რომლის შესრულებაზეც დაწესებულია მკაცრი კონტროლი. არცერთი საკითხი რეაგირების გარეშე არ რჩება.

2022 წელი კომპანიის განვითარებისა და მნიშვნელოვანი სიახლეების წელი იყო. ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის, მუნიციპალური განვითარების ფონდის და სხვადასხვა არასამთავრობო ორგანიზაციების მიერ დაგეგმილ შეხვედრებზე დაწესებული შეჯიბრებითობის მიხედვით ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტი პირველ ადგილზეა, დასტური კი გახლავთ ყოველდღიურად მარშრუტზე 40-დან 38 ავტობუსის მოწესრიგებულად გასვლა. განსაკუთრებით უნდა აღინიშნოს ავტობუსების მოვლა-პატრონობა, სისუფთავე და რაც მთავარია ტექნიკურად გამართულობა, მძღოლების კეთილსინდისიერი მომსახურება, მგზავრთა მიმართ ყურადღებიანი დამოკიდებულება.

მიუხედავად მძღოლების მრავალწლიანი გამოცდილებისა შეძლებისდაგვარად მიმდინარეობს პარკის გაახალგაზრდავება, რაც კომპანიას დაეხმარება პროფესიულ განვითარებასა და დასახული მიზნების მიღწევაში. მიუხედავად ჩვენი ძალიან დიდი ძალისხმევისა გვყავს მხოლოდ ერთი ქალი მძღოლი - ანა ხოფერია.

საქართველოს ნაციონალური ბიზნეს-რეიტინგის მიერ საქართველოში ჩატარებული კვლევების მიხედვით ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტი მოხვდა „რეიტინგი ოქროს“ ნომინაციაში. „რეიტინგი ოქრო“ საქართველოს საწარმოებს შორის ფინანსურ-სამეურნეო საქმიანობის მიხედვით ირჩევა. ორ პერსონაზე ვიყავით მიწვეული ნაციონალური ბიზნეს-რეიტინგის ლიდერი ეკონომიკის 57-ე საერთაშორისო დაჯილდოების ცერემონიაზე, მაგრამ დაჯილდოებაზე ფინანსური პრობლემების გამო უარი განვაცხადეთ.

შექმნილი გვაქვს ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტის ფეისბუქ-გვერდი, სადაც შესაძლებელია მოქალაქეებმა „ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტი“-ს შესახებ ყველა სახის ინფორმაცია მიიღონ, ასევე მოქმედებს ცხელი ხაზი.

შპს „ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტი“-ს სარგებლობაშია ორმოცი ავტობუსი, აქედან 25 ერთეული არის OT OKAR-ის მარკის, ხოლო 15 ერთეული ISUZU-ს მარკის. სამგზავრო ავტობუსები დილის 06:30 საათზე გადიან ავტოპარკიდან, დაწესებული გრაფიკის მიხედვით 07:00 საათიდან მოძრაობენ სამარშრუტო ხაზებზე, ხოლო საღამოს „სანპეტროლიუმ ჯორჯია“ (გალფის) ავტოგასამართ სადგურზე, ავტობუსების საწვავის ავზის შევსების შემდგომ ავტობუსები ავტოპარკში ბრუნდებიან 18:30 სთ-დან 21:30 სთ-მდე. მიუხედავად წვიმიანი, ქარიანი თუ თოვლიანი ამინდისა, ყოველ საღამოს ავტობუსების ავტოპარკში შემოსვლისთანავე 18:30 სთ-ზე იწყება რეცხვა-დასუფთავების პროცედურები და მთავრდება 23:00 საათამდე. ამავდროულად მიმდინარეობს შემოსული ავტობუსების ვიზუალური დათვალიერება მექანიკოსების და მძღოლების თანდასწრებით. OT OKAR-ის მარკის ავტობუსებზე გაუმართაობის შემთხვევაში მეორე დღესვე

ვუზავენით ინფორმაციას ჩვენს მომსახურე კომპანიას, შპს „აზია სერვისი“-ს დირექციას, რომლებიც ძალიან მოკლე ვადაში ახდენენ მანქანების შეკეთებას, ხოლო ISUZU-ს მარკის ავტობუსების შეკეთებას ჩვენი მომსახურე ტექნიკური პერსონალის მეშვეობით ვაწარმოებთ. უნდა აღინიშნოს, რომ გაუმჯობესდა შიდა და გარე საუბნო გადაადგილებები. გაჩერებებზე მოწყობილია ელექტრონული ტაბლოები, სადაც ასახულია მოძრაობის გრაფიკი, მოსვლის და გასვლის დროის ჩვენებით.

სამგზავრო ავტობუსებს გააჩნიათ უსაფრთხოების სისტემები, კერძოდ აღჭურვილია სათვალთვალო კამერებით. GPS ნავიგაციის მოწყობილობებით ვაკვირდებით ავტობუსების გადაადგილებას სამარშრუტო ხაზზე.

სანავიგაციო მოწყობილობებზე და ელექტრო ტაბლოებზე მომსახურებას გვიწევს ტენდერში გამარჯვებული „GPS ოპერატორი“. 2023 წელს დაგეგმილი გვაქვს ახალი GPS მოწყობილობების დაყენება, რაც ითვალისწინებს ერთეულ ავტობუსზე საწვავის დონის მზომის დაყენებას (რომელიც აფიქსირებს ავზში საწვავის ჩასხმას და ავზიდან საწვავის ამოსხმას).

40-ვე ავტობუსს წელიწადში ორჯერ უტარდება ტექნიკური დათვალიერება. მაგრამ ხშირია შემთხვევები, როცა ერთდროულად ჩერდება 2-3 ავტობუსი, თუმცა ხდება სწრაფი რეაგირება და ავტობუსები დღის განმავლობაში გადის სამარშრუტო ხაზზე. ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტის სამარშრუტო ავტობუსები გრაფიკის მიხედვით დღის განმავლობაში საშუალოდ გადიან 8500 კმ, თვეში 255000 კმ და წლის განმავლობაში 3060000 კილომეტრს.

ავტობუსების ცვეთას ყოველდღიურად ემატება. გამომდინარე აქედან, დიზელის საწვავის ნორმის დადგენის მიზნით ჩვენ მოვიწვიეთ სამხარაულის ექსპერტიზის ექსპერტთა ჯგუფი, რომლებმაც დაადგინეს ცვეთის მიხედვით წვის კოეფიციენტი. ISUZU-ს მარკის ავტობუსზე 100 კმ-ზე დადგინდა 21 ლ., ხოლო OT OKAR-ის მარკის ავტობუსებზე - 24 ლ.

გრაფიკის მიხედვით, დღის განმავლობაში, საშუალოდ, ჩვენმა ავტობუსმა 2022 წელს გაიარა 7500 კმ და დახარჯა 1700-1750 ლიტრი დიზელის საწვავი., საფასური - 6200 ლარი. თვის განმავლობაში გაიარა 224 000 კმ. და გაიხარჯა 51 000 ლიტრი დიზელის საწვავი. თანხით 146 000 ლარი, ხოლო წლის განმავლობაში 2 687 000 კმ. გააკეთეს და დახარჯეს 610 000 ლიტრი დიზელის საწვავი. გახარჯეს 2 229 000 ლარი.

ტრანსპორტი სპეციფიკური დარგია, მას სხვა რაკურსით ჭირდება მიდგომა, ის რომ მოწესრიგებული ავტობუსებით მგზავრობს მოსახლეობა, ეს შედეგია 24 საათიანი მუშაობის, წესის შესაბამისად კი 40 ავტობუსიდან ყოველდღიურად 4 ავტობუსი მაინც უნდა ისვენებდეს, საერთოდ ავტოპარკიდან გასვლის კოეფიციენტია 90%. ჩვენს შემთხვევაში გასვლის კოეფიციენტია 93%-ი. სამარშრუტო ხაზების მოთხოვნებიდან გამომდინარე ტრანსპორტი საჭიროებს მინიმუმ 10 მიკრო ავტობუსის დამატებას. ვინაიდან ცვეთა აშკარად დაეტყო ავტობუსებს და მოხშირდა დაზიანებული ავტობუსების შესაკეთებლად გადაყვანა, დროა ვიფიქროთ ევაკუატორის და ტექნიკური მომსახურეობის სპეციალური მანქანის შექმნაზე, რაც აშკარად შეამცირებს საწარმოს ხარჯებს. არასაკმარისი ტექნიკური მომსახურეობა კი სავალალო შედეგამდე მიგვიყვანს.

მონიტორინგის განყოფილება. განყოფილების უფროსი ახდენს თავის საქმიანობას და მადლობის მეტი არაფერი მეთქმის. ასე იყო 2022 წელსაც, რამაც გამოიღო შედეგი, მოიმატა შემოსავალმა. ახდენს ფუნქციების განაწილებას განყოფილების მუშაკებზე და ახდენს კონტროლს. ადგენს ყოველდღიურ და ყოველკვირეულ სამოქმედო გეგმას, კოორდინაციასა და კონტროლს უწევს მუნიციპალური ტრანსპორტის კონტროლიორების საქმიანობას; ახორციელებს მუნიციპალური ტრანსპორტის კონტროლიორების ჯგუფების ჩამოყალიბებას და ახდენს მათ როტაციას; საჭიროების შემთხვევაში სრულად ახორციელებს იმ ფუნქცია-მოვალეობებს რაც დაკისრებულია მუნიციპალური ტრანსპორტის კონტროლიორებისათვის; ადგენს ყოველდღიურ/ყოველკვირეულ და ყოველთვიურ სამოქმედო გეგმას; ახორციელებს კონტროლიორთა ჯგუფების მიერ შედგენილი საჯარიმო ქვითრების ანალიზს და საწარმოს საფინანსო-საბიუჯეტო და შესყიდვების

განყოფილებასთან ერთად ახდენს მათი გადახდის მონაცემების კონტროლს; პასუხისმგებელი მასზე მიმაგრებული მატერიალური ფასეულობების მოვლა-შენახვაზე; საწარმოს ინტერესებიდან გამომდინარე ასრულებს საწარმოს დირექტორის/განყოფილების უფროსის სხვა დავალებებს.

პარკინგის განყოფილება. როგორც მოგეხსენებათ, პარკინგის განყოფილება 2022 წელს იყო, შეიქმნა 2021 წლის აპრილის თვეში, რომლითაც გათვალისწინებული იყო 14 საშტატო ერთეული, მაგრამ, ფაქტობრივად, მუშაობდა ორი ადამიანი - განყოფილების უფროსი და 1 ტექნიკური პერსონალი. განყოფილების მიერ შესრულდა პარკირების სისტემის შემოღებისთვის მოსამზადებელი სამუშაოები, კერძოდ, საპარკინგე ადგილების ინვენტარიზაცია ფაქტიური მდგომარეობის დადგენის მიზნით. პარკირების სისტემის ადმინისტრირებისთვის აუცილებელი სამუშაოებისა და ტექნიკური აღჭურვილობის რეგლამენტი, პროგრამული უზრუნველყოფისა და ფუნქციონალის აღწერა, პროგრამაში ინტეგრაციისთვის აუცილებელი უწყებების პარკირების წესის დარღვევის ადმინისტრირებისთვის აუცილებელი პროცედურის განსაზღვრა და სხვა.

ამ ეტაპზე მისაღებია გადაწყვეტილება ფასიანი პარკირების შემოღების მიზანშეწონილობის შესახებ და მისი სერვისის განმახორციელებელი სუბიექტის თაობაზე. ამ გარემოებების გათვალისწინებით და გამომდინარე იქიდან, რომ განყოფილებამ იმ ეტაპისთვის ამოწურა საკუთარი ფუნქციები, ნომინალურ ხასიათს ატარებდა და მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება მისი გაუქმების შესახებ. ერთ-ერთი ინიციატორი ვიყავი მე. მე ვაგებ ამაზე პასუხს.

2022 წელს საშტატო ნუსხით დამტკიცებულ თანამშრომელთა რაოდენობას წარმოგიდგინებ. სულ 178 ადამიანი. აქედან საშტატო ნუსხით 171 ადამიანი და არასაშტატო ნუსხით - 7 ადამიანი. მათ შორისაა 94 მძღოლი, მუშაობდა 93. კონტროლიორი იყო შტატით 30, მაგრამ მუშაობდა 20 და სხვა პოზიციაზე - 47 ადამიანი და მუშაობდა 46.

რაც შეეხება მძღოლებს. ჩემი ახირება იყო, რომ მძღოლი არ ყოფილიყო საშტატოში და არც კონტროლიორი.

შპს „ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტი“-ს მიღებულმა შემოსავალმა 2022 წელს შეადგინა 4433064 ლარმა, მათ შორის საკუთარი შემოსავალი მგზავრთა გადაყვანისგან შეადგენს 1693064 ლარი, სუბსიდია კი 2740 000 ლარს, სულ ხარჯმა შეადგინა 4409513 ლარი; შრომის ანაზღაურება 1765165 ლარი, მათ შორის მძღოლების შრომის ანაზღაურება (12 თვე) -1130131 ლარი, ადმინისტრაცია, მუნიციპალური ტრანსპორტის კონტროლიორები, ობიექტის დაცვის თანამშრომლები, ავტომემკვეთებელი, ტექნიკური მომსახურების პერსონალი 635034 ლარი. მუნიციპალურ ტრანსპორტს 2022 წელს 1 მგზავრის გადაყვანა დაუჯდა 1,68 თეთრი. ბოლო წლების შემოსავლების დინამიკა ასე გამოიყურება: 2020 წელს ჩვენი საკუთარი შემოსავალი იყო 313185 ლარი, სუბსიდია 582400, სულ შემოსავალი 895585 ლარი; 2021 წელს საკუთარი შემოსავალი იყო 1001588 ლარი, სუბსიდია 1620000 ლარი სულ შემოსავალი 2621588 ლარი; 2022 წელს ჩვენი საკუთარი შემოსავალი გახდა 1693064 ლარი, სუბსიდია 2740000 ლარი, ხოლო სულ შემოსავალი 4433064 ლარი.

2022 წელი - ხარჯები. საწვავზე გავხარჯეთ 2 010 000 ლარი. ხელფასზე - 1 385 000 ლარი, ტექნომსახურება და რემონტი, შესყიდვა - 370 000 ლარი. სათადარიგო ნაწილები „ISUZU“, რაც ნიშნავს, რომ ჩვენ ვუწევთ მომსახურებას „ISUZU“-ს და ჩვენ გავხარჯეთ მხოლოდ 54 000 ლარი 15 ავტობუსზე. მაგრამ ჩვენ მათი მომსახურება რომ შეგვესყიდა კომპანიისგან თანხა გაცილებით მეტი იქნებოდა. უკვე იქამდე მივდივართ, თუ არ შევიძინებთ მომსახურება, ჩვენი ძალებით ვეღარ გავწვდებით, რადგან თხუთმეტივე ავტობუსი კატასტროფულ მდგომარეობაშია.

კომუნალური გადასახადები და GPS მომსახურება - გაიხარჯა 40 000 ლარი. GPS მომსახურებაში გადავიხადეთ 19 000 ლარი. წყლის გადასახადი - 7 352 ლარი. თვეში ვიხდით 612 ლარს. ელექტროენერჯის გადასახადი - 7252 ლარი. ოფისის ხარჯია 4474 ლარი და აქ არის ასევე საკანალიზაციო-სარემონტო სამუშაოები - 2400 ლარი.

დიზელის საწვავის ფასის დინამიკა. დიზელი შეძენილი გვაქვს კონსოლიდირებულ ფასად - 3 ლ. 36 თ. მაშინ ფასი იყო 2 ლ. 81 თ. შემდეგ გახდა 2 ლ. 93 თ. და მაქსიმუმს მიაღწია 4 ლ. 48 თ. იყო

დიზელის საწვავი ივლისის თვეში. ხარჯია ივლისის თვეში 56 ტონა, აგვისტოში - 62 ტონა. რადგან ანაკლია-განმუხურის საზღვაო სეზონი იწყება, ჩვენ ვამატებთ ავტობუსებს ამ გზაზე და ემატება კონდიციონერების ხარჯებიც. ამან გამოიწვია საწვავის ხარჯის გაზრდა. ფასის ზრდამ ჩაგვავდო. სულ გაიზარა 609 424 ლიტრი 2 228 000 ლ.

რაც შეეხება ტარიფებს. ჩვენ გვაქვს სამგზავრო ტარიფები - 8 მარშრუტზე 50 თეთრი, 5 მარშრუტზე - 70 თეთრი, 18 მარშრუტზე - 1 ლარი. ჩემი აზრით მგზავრობის საფასური უნდა გაიზარდოს. 0,50-0,70 თეთრიანი მომსახურეობა შესაბამისად გახდეს 0,70-1,0 ლარი, ხოლო 1,0 ლარიანი მომსახურეობა 1,50 ლარი. თუ ჩვენ შემოსავლის მომატება გვინდა, მაშინ გადახდა შესაძლებელი უნდა იყოს ნებისმიერი ბანკის ბარათით.

მოგახსენებთ მგზავრობის ნაკადის სტატისტიკას. 2022 წელს მომსახურეობა გაეწია 2615283 მგზავრს, აქედან: 5223 იყო შშმ პირი; 14316 - ვეტერანი, 31497 - სოციალურად დაუცველი, 157085 - მოსწავლე, 69736 - სტუდენტი, 2337425 - სხვა მგზავრი.

შეღვათები. უფასოდ მოვემსახურეთ შშმ პირებს, სოციალურად დაუცველი მოსახლეობის კვებით უზრუნველყოფის პროგრამით გათვალისწინებული მზრუნველობა მოკლებულთა უფასო სასადილოს ბენეფიციარებს და საპატიო ზუგდიდელებს, ხოლო სტუდენტები, სკოლის მოსწავლეები და ომის ვეტერანები და სკოლამდელი-სააღმზრდელო დაწესებულებების თანამშრომლები იხდიან მგზავრობის 50%-ს.

გადახდის ელექტრონული სისტემა. 2022 წლის 3 ოქტომბრიდან საზოგადოებრივ ტრანსპორტში გაუქმდა სალარო აპარატები და მგზავრობის საფასურის გადახდა გადავიდა ელექტრონულ სისტემაზე.

რეფორმებს და განახლებულ სატრანსპორტო სისტემას სჭირდება გადახდის სისტემის განახლება, ჩვენ 2022 წლის 3 ოქტომბრიდან უარი ვთქვით ხურდა ფულით ნაღდი ანგარიშსწორებით გადახდაზე და ეს მოხდა სალარო აპარატების სიძველის, გაუმართაობის და კიდევ უფრო დიდი პრობლემის, მგზავრებში ხურდა ფულის უქონლობით გადაუხდელობის გამო, აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ იმ დროს მოსახლეობა ითხოვდა 0,70 თეთრიანი მგზავრობის ღირებულების გაზრდას 1 ლარამდე თუმცა ეს ვერ მოხერხდა. დასაწყისში ვერ შეეგუა მოსახლეობა გადახდის ახალ საბარათე სისტემაზე გადასვლას, მაგრამ მუნიციპალური ტრანსპორტის კონტროლიორების, ადმინისტრაციის თანამშრომლების მეშვეობით, ჩავატარეთ სამ დღიანი გამაფრთხილებელი აქცია მგზავრობის ღირებულების „საქართველოს ბანკი“-ს და „ზუგდიდი ქარდი“-ს ბარათების შესაძენად. სალარო აპარატების 4 ოქტომბრიდან ჩახსნის შემდეგ შექმნილია 14785 ბარათი.

2022 წლის, 28 ოქტომბერს ქ. გორში ჩატარდა მუნიციპალური ტრანსპორტის დირექტორების შეხვედრა ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის მუნიციპალური განვითარების ფონდის, კომპანია „სისტრა“-ს წარმომადგენლებთან, სადაც ჩემს მიერ კატეგორიულად იქნა დასმული, რომ ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტისთვის გადმოეცათ ბარათების გადახდა / გადაუხდელობის შესამოწმებელი პოკეტები შპს „მეტრო სერვის +“-ის დირექციისგან 16 ნოემბერს უსასყიდლოდ გადმოგვეცა ოთხი ერთეული, მგზავრის გადახდა/გადაუხდელობის შესამოწმებელი მობილური მოწყობილობა, რომელიც აღჭურვილია შესაბამისი შემოწმების პროგრამული უზრუნველყოფით, 16 ნოემბერსვე დამატებით მივმართე წერილით „საქართველოს ბანკი“-ს სათაო ოფისს 30 ცალი საჯარიმო ტერმინალის შექმნაზე, რადგანაც ჩვენ წავაწყდით ძალიან რთულ პრობლემებს. ვერ ვახდენთ ელექტრონული გადახდის სპეციალური მოწყობილობით ვალიდატორით გადახდის შემდგომ, გადახდილი ბარათის შემოწმებას, ვინაიდან არ გავაჩნია შესაბამისი პროგრამით აღჭურვილი საჯარიმო ტერმინალი-აპარატი, რომელიც არ გვამლევს საშუალებას საჯარიმო ქვითრის გამოწერის. საქართველოს ბანკისგან მიღებული გვექონდა სიტყვიერი თანხმობა თუმცა მ/წ დასაწყისში მერიაში შედგა შეხვედრა საქ.ბანკის რეგიონალურ მენეჯერ ირაკლი ქაჯაიასთან და მერის მოადგილესთან ბატონ მაიზერ ნანავასთან ერთად სადაც განხილულ იქნა ტერმინალ-აპარატების დროულად მიღების საკითხი. გადაწყდა, ჩვენთვის

გადმოეცათ შესამოწმებელი საჯარიმო პოკეტები. დავიწყეთ ამ თემაზე მუშაობა გასული წლის დეკემბერში და დღემდე ვმუშაობთ. დოკუმენტაციის გამზადება გაჩერდა იუსტიციის სამინისტროში მემორანდუმის გაფორმებამდე. აღსრულების ეროვნულ ბიუროსთან და იუსტიციის სამინისტროსთან ვმუშაობთ. დაახლოებით ერთ თვეში შესამოწმებელი აპარატები გვექნება. ეს შემოსავალსაც გაზრდის.

ტრანსპორტში გადახდა ხორციელდება საქართველოს ბანკის, ზუგდიდ-ქარდის და მეტრომანის ბარათების საშუალებით. სასურველია, გადახდა სხვა ბანკების საშუალებებითაც ხორციელდებოდეს, რაც შემოსავალს მინიმუმ 20 %-ით გაზრდის. ამ საკითხთან დაკავშირებით წერილობით მივმართე „საქართველოს ბანკს“. იმედია, ვითარება შეიცვლება და მგზავრებს ნებისმიერი ბანკის ბარათით შეეძლებათ გადახდა.

რაც შეეხება მძღოლებს. პერიოდულად უტარდება ტრენინგები სხვადასხვა თემატიკაზე. ჩამოდიან თურქები და წელიწადში რამდენჯერმე ატარებენ ტრენინგებს.

ასევე ვისაუბრებ ტრანსპორტის რეფორმის კვლევაზე. 2022 წ. ოქტომბრის თვიდან ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის დაფინანსებით „ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტი“-ს ჩართულობით მიმდინარეობს საქართველოს ურბანული ტრანსპორტის გაუმჯობესების პროგრამა, კორპორატიული განვითარების პროგრამა და ტრანსპორტის რეფორმის კვლევა. ზემოაღნიშნული კვლევის ერთ-ერთი ბენეფიციარი ზუგდიდის მუნიციპალიტეტია. შეგროვდა მონაცემები და მიმდინარეობს არსებული მდგომარეობის დეტალური ანალიზი, შესაბამისი დასკვნების გამოსატანად საბოლოო ანგარიში დაიდება 2023 წლის პირველ კვარტალში.

ახლა მინდა შემოგთავაზოთ ანალიზი - რა არის ჩვენი ძლიერი და სუსტი მხარეები? ჩვენი ძლიერი მხარე არის, რომ 40 ავტობუსი სრულად ფარავს მუნიციპალიტეტის ტერიტორიას. თუმცა ბოლომდე კმაყოფილი არ ვარ. შემოდის განცხადებები ნარაზენის, ორსანტიის, განმუხურის მოსახლეობიდან. ითხოვენ მარშრუტების დამატებას. მეტი ავტობუსი რომ იყოს კარგი იქნება.

დაბალი ტარიფიც ჩვენი ძლიერი მხარეა.

მჭიდრო საქმიანი ურთიერთობა მუნიციპალური განვითარების ფონდსა და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკთან. მათი დაფინანსებით მივემგზავრებით ლიეტუვასა და ლატვიაში. გაიმართება ტრენინგები.

შესაძლებლობები. მგზავრთა გადახდის მექანიზმის ამაღლება.

ჩვენი სუსტი მხარეა პოკეტების და ჩასანაცვლებელი ავტობუსების არქონა.

ქალაქის ტერიტორიაზე ყოველ დღე მუშაობს 11 ავტობუსი. N1 არის 5, N3 არის 5 და N2 არის 1. როდესაც სოფლის მარშრუტზე ფუჭდება ავტობუსი, ჩვენ ქალაქში ჩავხსნით ავტობუსს და გადაგვყავს იქით. OTOCAR-ის ავტობუსები სოფელში ვერ მოძრაობენ.

საფრთხე. ავტობუსების მომსახურების საგარანტიო ვადის ამოწურვა, თუმცა, მუნიციპალური განვითარების ფონდმა ერთი წლით გაახანგრძლივა საგარანტიო ვადა.

სარეკლამო სივრცე. მუნიციპალურ ავტობუსებზე რეკლამის განთავსება გარე რეკლამის ერთ-ერთი ყველაზე პოპულარული სახეობაა ქალაქში, რაც უზრუნველყოფს განსაკუთრებულ გაშუქებას კონკრეტული სამიზნე აუდიტორიის მისაღწევად. ჩვენმა შემოსავალმა 2022 წელს 41108 ლარი შეადგინა.

სამომავლო გეგმები. ახალი GPS მოწყობილობების მონტაჟი, რაც ითვალისწინებს საწვავის დონის მზომის დაყენებას. 40 ავტობუსია, ძალიან დიდი თანხა ჯდება. ერთი ავტობუსი დაახლოებით 2450 ლარი.

2022 წელს ჩვენ გავათავისუფლეთ 12 კაცი შეცდომების გამო.

**აზრი გამოთქვას: დავით ფიფია:** ერთი შეკითხვა მაქვს. საწვავს რომ ასხამენ, სპეციალური ლუქი ხომ არ გაქვთ, რომ ვერ მოხერხდეს საწვავის ავზის გახსნა?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** როგორც კი დასრულდება სამუშაო დღე, მძღოლი მიდის „გალფის“ ავტოგასამართ სადგურზე და ჩაასხამს საწვავს. ჩვენთან მაშინათვე მოდის ინფორმაცია ამის შესახებ. ავტოპარკში მოსვლის შემდეგ დისპეტჩერი იღებს მონაცემებს GPS-იდან ოდომეტრის მეშვეობით თუ რამდენი კილომეტრი გაიარა დღეს.

**აზრი გამოთქვას: დავით ფიფია:** ჩვეულებრივ მიდიან „გალფში“ როგორც ჩვენ მივდივართ ისე და ასხამენ? ანუ ცალკე ავზები არ გაქვთ?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** არა, ავზები კი არა, ვიპ-ბარათები უნდა მქონდეს მე როგორც დიზელის ასევე ბენზინის საწვავზე და რატომ? ვთქვათ, მოხდა ისე, რომ ავტობუსს გაუფუჭდა ჩიპი, მოვარდა და დაეკარგა. გავაჩერე ავტობუსი. მე რომ მქონოდა ვიპ-ბარათი, ჩავასხამდი საწვავს, მაგრამ წარმოვიდგინე ის უბედურებები რაც მომელოდა შემდგომში... მოვიშორე ეს და გავაუქმე. ის ასხამს ავტოგასამართ სადგურში, მე არანაირი შეხება არა მაქვს საწვავთან. ჩვენ ვამოწმებთ მხოლოდ იმას, რამდენი ათასი კილომეტრი გაიარა. მაქვს სამხარაულის ექსპერტიზის მიერ დადებული დასკვნა, რომ 21 და 24 ლიტრს წვავს. თუ დღეს მომატყუებთ, ხვალ ხომ ჩაასხამთ საწვავს, ეგრევე ამოვივარდებათ, რამდენი ლიტრი დააკლდება საწვავი. ასე რომ, ამ შემთხვევაში ვერაფერს აკეთებს.

ვმუშაობთ მგზავრთა გადაყვანის ხარისხის ამაღლებაზე. ეს როგორ უნდა მოხდეს. ეს უნდა მოხდეს ავტობუსებით, სუფთა ავტობუსებითა და მიკროავტობუსებით. ხელს არ გავანძრევთ იმისთვის, რომ ვიღაცა ვერ მოვძებნოთ ან არ მოვძებნოთ - არა. ვმუშაობთ, რომ ეს მიკროავტობუსები შემოვიყვანოთ ჩვენ გვჭირდება დაახლოებით 10 მიკროავტობუსი. თუ 10 მიკროავტობუსს შემოვიყვანთ სოფელში, ქალაქი უფრო ძვირი დაგვიჯდება მიკროავტობუსები, ვიდრე სოფელი, ნაკლები ხარჯი იქნება. ეს არის ყველაზე მთავარი.

**აზრი გამოთქვას: დავით ფიფია:** თუ ბენზინი იქნება მაგ შემთხვევაში უფრო იაფია არ იქნება?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** არა, ავტობუსის კუბატურა 5.0-ია... დიზელით მომსახურება ყოველთვის უფრო იაფია. რაც შეეხება ავტოპარკის განახლებას. უსაფრთხოების და სახანძრო სიგნალიზაციის, ვიდეო სათვალთვალო კამერების მონტაჟი უნდა გავაკეთოთ. ვიყავი 6 საპილოტე ქალაქში, ყველგან არის ჩვენს გარდა. შესყიდვებს გადავეცით ეს მონაცემები, კვლევები ჩაატარეს. 30 ათას ლარამდე დაგვიჯდება ჩვენ ეს ყველაფერი.

მთავარი მინდა გითხრათ. გვჭირდება ავტომატური ავტოსამრეცხაო, რომელიც 6-დან 7 წუთში რეცხავს ავტობუსს. 4 ქალაქშია საქართველოში.

**აზრი გამოთქვას: დავით ფიფია:** რა ჯდება ერთი?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** 130 000 ლარია ღირებულება მონტაჟით. რაც შეეხება ელექტრო-ჰიდრავლიკური ამწეების მოწყობას. მუნიციპალური განვითარების ფონდთან ერთი წელია მაქვს ომი, ამ სიტყვის სრული მნიშვნელობით, და მივალწიე, რუსთავიდან ჩამოვიტან ამ დღეებში.

**აზრი გამოთქვას: გიორგი სორდია:** სამრეცხაოში რამდენი კაცი მუშაობს?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** 4.

**აზრი გამოთქვას: დავით ფიფია:** ეს რას მოგვცემს ჩვენ? დროს მოვიგებთ თუ?



**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** პირველი, დროს მოვიგებთ, მეორე - უფრო ხარისხიანად გავრეცხავთ, მესამე - მუშახელს დავზოგავთ. ორი ადამიანი ეყოფა. ერთი შევა შიგნით, როცა რეცხვა დაიწყება და 7 წუთის განმავლობაში მთელ შიდა პერიმეტრს დაასუფთავებს.

**აზრი გამოთქვას: გიორგი სორდია:** და ბიუჯეტსაც დაზოგავს.

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** რა თქმა უნდა, და წყლის ხარჯიც გაცილებით ნაკლები იქნება.

**აზრი გამოთქვას: დავით ფიფია:** კარგია რომ გქონდეთ, მაგრამ არა მგონია ამან გაამართლოს. იმიტომ, რომ ის შიგნით მაინც გასარეცხია, ავტომატურად მხოლოდ გარეთ გაირეცხება. თანამშრომლები, რომლებიც შიგნით გარეცხავენ მაინც დაგჭირდებათ. 4 თანამშრომელი არ არის დიდი რაოდენობა.

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** მოდით ერთ დღეს ჩვენთან, ნახეთ როგორ რეცხავენ და მერე მიხვდებით რაშია საქმე. წვიმიანი ამინდია, ქარია და სველი დგას კაცი, აი, ამ შემთხვევაში ჩვენ ადამიანებს ვუწყობთ ხელს. ეს არის მთავარი.

**აზრი გამოთქვას: გიორგი სორდია:** ბატონო გენადი, ჩვენ გვჭირდება 4 ავტომატური სამრეცხაო თუ ერთი?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** ერთი. დროშიც ვიგებთ. პირველი ავტობუსი შემოდის 19 საათზე და 23:30-ზე გადიან.

**აზრი გამოთქვას: ბესო გაბუნია:** ერთი რამ მაინტერესებს. მეც სოფელში ვცხოვრობ. ხშირად გამიგია პრეტენზია მოსახლეობისგან, ზოგი ბაზარში მიდის, ჩანთები მიაქვს... ამ დროს რას შვებით?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** OTOCAR-ის ტიპის ავტობუსში ვინმემ რომ საწვავი აიტანოს და ცეცხლი წაეკიდოს, 7 წუთში იწვება. არაფერი დარჩება კარკასის მეტი. რაც შეეხება ფქვილს, ქატოს და ა. შ., სამგზავრო ავტობუსია, ვიღაცა ამბობს - „არ ამატანიეს“, მეორე ამბობს - „მინდა სუფთად ვიმგზავრო“. მაქსიმუმ ორი-სამი ტომრის ატანა შეიძლება ავტობუსში, ისიც არა ერთ მგზავრზე, არამედ საერთოდ.

გენდერული თანასწორობის ხელშეწყობა. 2023 წელს ზუგდიდის მუნიციპალურ ტრანსპორტში EBRD -მხარდაჭერით გენდერული საკონსულტაციო სერვისების 2-წლიანი პროგრამა დაიწყო. პროგრამის მიზანი მუნიციპალურ ტრანსპორტში გენდერული თანასწორობისა და თანაბარი შესაძლებლობების ხელშეწყობაა. პროექტი ითვალისწინებს ადგილობრივი ავტოსკოლების სატრენინგო ცენტრების მხარდაჭერას, მომავალ ქალ მძღოლთა საჭირო უნარების გადამზადებას და შემდგომ მუნიციპალურ ტრანსპორტში დასაქმებას. თუ ვინმეს გვეგულება ქალი მძღოლი და უნდა ავტობუსის მძღოლობა, დიდი სიამოვნებით მივიღებთ, აბსოლუტურად არაფერი ექნება გადასახდელი. გადამზადებას გაუკეთებს EBRD. ასწავლიან, პრაქტიკაზეც გაიყვანენ და იმუშავენს. ხელფასი 800-დან 900 ლარამდე ექნება.

**აზრი გამოთქვას: ბესო გაბუნია:** ახლა ხომ არ არის მძღოლის თავისუფალი შტატი?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** არა, მაგრამ არის შემთხვევები, რომ მიდიან. ქალი მძღოლი თუ იქნება, მაქსიმალურად მოვინდომებ. მინიმუმ 15 ქალი მძღოლი უნდა გვყავდეს იმ პროგრამის შესაბამისად.

**აზრი გამოთქვას: დავით ფიფია:** ერთ ავტობუსს ერთი კონტროლიორი ყავს?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** არა, და გეტყვით რატომაც. ჩვენ საჯარიმო პოკეტები არ გვაქვს. როცა გვექნება საჯარიმო პოკეტები გვეყოლება 30 კონტროლიორი, ახლა 20 გვეყავს. ხელფასი რატომ უნდა გავცე, როცა ვერ ვახერხებ ჯარიმის გამოწერას. ვმოქმედებთ „გადაჭერის“ პროგრამით. კახათიდან, დარჩელიდან, ანაკლია-განმუხურიდან მომავალ ტრანსპორტს კონტროლიორი დახვდება ინგირში, გააჩერებს ავტობუსს, შეამოწმებს ყველას.

**აზრი გამოთქვებს: მაია კალანდია:** რისთვის ამოწმებს?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** ქალბატონო მაია, იმოქმედა ამან, ფსიქოლოგიურად ძალიან მოქმედებს - არ დამხვდეს და ვინმემ არ მითხრას, რატომ არ გადაიხადეო.

**აზრი გამოთქვებს: დავით ფიფია:** მძლოლი არ ერევა?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** მძლოლი არ ერევა.

**აზრი გამოთქვებს: დავით ფიფია:** 54,51 შესამოწმებელი აპარატი რამდენი გვაქვს?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** 4 გვაქვს მხოლოდ, საპილოტედ. 30 ჩამოვა მალე, ველოდებით.

**აზრი გამოთქვებს: ირაკლი გოგობია:** კონტროლიორების ხელფასი რამდენია?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** 400 ლარი.

**აზრი გამოთქვებს: ბესო გაბუნია:** ერთი რაღაცა, ხუმრობა, რა თქმა უნდა, ტაქსი მიდიოდა და ვიღაცამ გააჩერა, ფული არა მაქვს და წამიყვანე, მაინც მიდიხარო, მაინც ეგერ მტკვარი მიდისო... მგზავრი რომელიც ავიდა, ღამეა და არა აქვს გადახდილი. ჩამოსვამენ თუ გაკიცხავენ? რას იზამენ?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** იყო შემთხვევა, რომ ჩამოსვეს. ერთმა კონტროლიორმა ბავშვიანი ქალი ჩამოსვა და მე იმ დღეს არ მიძინია. მოვმეზუნე ის მგზავრი და ბოდიში მოვუხადე. არ შეიძლება.

**აზრი გამოთქვებს: დავით ვეკუა:** ავტობუსის ტექდათვალიერების ჯარიმას რაც შეეხება. ვერ გაიარა ტექდათვალიერება? რა მოხდა?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** ეს იყო 2022 წელს. ვერ გაიარა ტექდათვალიერება და ამიტომ გადავიხადეთ ჯარიმა.

**აზრი გამოთქვებს: დავით ვეკუა:** ჯარიმა 12 ავტობუსზე?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** არა 2 ავტობუსზე.

**აზრი გამოთქვებს: დავით ვეკუა:** ვერ გაიარა ტექდათვალიერება - საბურავები იყო გაცვეთილი თუ, რა იყო პრობლემა?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** თუ იოტისოდენა გაბზარულია წინა საქარე მინა, ან კენჭი აქვს მოხვედრილი, ის ვერ გაივლის. საბურავზე საუბარი საერთოდ არ არის, ჩვენ საბურავები შეძენილი გვაქვს. აქ საუბარია ვიზუალურ მხარეზე. ის, რომ გაუმართავია ავტობუსი და ვერ დადის, ან სამუხრუჭე ხუნდები არ ვარგა... ასე არ ხდება.

**აზრი გამოთქვებს: დავით ვეკუა:** 560 ლარია ჯარიმა, ეს ერთ ავტობუსი არაა როგორც გავიგე.

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** არა, ერთი არ არის.

**აზრი გამოთქვებს: დავით ვეკუა:** აუდიტი სულ სხვას გიწერთ აქ. აგერ წერია: „ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის ტრანსპორტის R3 კატეგორიის 12 სატრანსპორტო საშუალება, გადაადგილდებოდა ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე ისე, რომ არ ჰქონდა ტექდათვალიერება გავლილი. რამაც 2022 წელს გამოიწვია ავტობუსის დაჯარიმება 200-200 ლარის ოდენობით“. აუდიტი თუ არასწორს წერს, ეს არ ვიცი. ეს დასკვნაა და ჩვენ აუდიტი შევაფასეთ აქ.

**აზრი გამოთქვებს: გიგა ფარულავა:** 2022-ის ანგარიშია, 2021-ის მონაცემები იქნება.

**აზრი გამოთქვებს: დავით ვეკუა:** წაგიკითხავთ: „...რამაც 2022 წელს გამოიწვია ავტობუსის დაჯარიმება 200-200 ლარის ოდენობით. აღნიშნული თანხა, რომელიც გადახდილი იქნა შპს-ს მიერ, წარმოადგენდა გაუთვალისწინებელ ხარჯს“. ამას წერს აუდიტი.

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** არ გადაგვიხდია ჩვენ 12 ავტობუსის ჯარიმა. გავარკვევთ და მოგაწვდით ინფორმაციას.

**აზრი გამოთქვებს: ოთარ ქადარია:** ეს ახალი ავტობუსები ჩვენ შევიძინეთ 2019 წელს. 2022 წელს რა დაჯდა OTOCAR-ის მომსახურების მთლიანი ხარჯი?

**მოისმინეს: ბუღალტერმა უპასუხა:** OTOCAR შემოვიდა 2021 წელს.

**გენადი ჯიქია:** 370 000 ლარი.

**აზრი გამოთქვებს: ოთარ ქადარია:** 370 000 ლარი 1 წლის ავტობუსი? სულ გვყავს 25. აქედან რამდენია, სულ რომ არ გაუვლია ტექმომსახურება?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** ასეთი არ არის.

**აზრი გამოთქვებს: ოთარ ქადარია:** ე. ი. ერთი წლის ავტობუსიდან 25-ივე ავტობუსს დასჭირდა ტექმომსახურება. საგარანტიო აქვს?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** საგარანტიო აქვს. ყველაფერზე არა ოღონდ.

**აზრი გამოთქვებს: დავით ფიფია:** რა გარანტია აქვს ამ ავტობუსებს?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** ყველაფერზე არა აქვს, ჩამოთვლილი აქვს რაზე მოყვება გარანტია და რა დროით.

**აზრი გამოთქვებს: ოთარ ქადარია:** კიდევ ერთ კითხვას დავსვამ: ღირს ამ ფირმის, OTOCAR-ის ავტობუსების შემენა თუ არა?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** ჩემი შეხედულებით, არა.

**აზრი გამოთქვებს: დავით ფიფია:** ძირითადად რა მომსახურებას უწევთ ამ ავტობუსებს? რა ფუჭდება ძირითადად?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** 25 ავტობუსიდან დაახლოებით 12 ავტობუსს შევუცვალეთ წინა საქარე მინა. წინ მიმავალმა მანქანამ ააგდო კენჭი, მოხვდა და გატყდა. მძღოლი ვალდებულია გააჩეროს ავტობუსი, გამოიძახოს პატრული, პატრულმა უნდა დააფიქსიროს და ამის შემდეგ უნდა მოხდეს შეცვლა.

შემდეგ, ხუნდები. თქვენ წარმოიდგინეთ 7500 კილომეტრს აკეთებს ავტობუსი დღეში. თავისთავად გაფუჭდება.

**აზრი გამოთქვს: დავით ფიფია:** ხუნდებს რომ არ მოყვებოდეს გარანტია გასაგებია.

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** მოგიყვანთ ერთ მაგალითს. გუშინ შემოვიდა ავტობუსი, იდგა ავტოპარკში, უნდა შეეცვალათ ნათურა, ამ დროს გასკდა რაღაც და წყალი გაუშვა. ასეთი რაღაცებიც ხდება. ვერ გაიგებ რა დროს რა მოხდება.

**აზრი გამოთქვს: გიგა ფარულავა:** ბატონო გენადი, თქვენ თქვით, ახალ ავტობუსებზე დაახლოებით 300 000 დაიხარჯაო?

**გიორგი სორდია:** 370 000.

**გიგა ფარულავა:** რა სახის დაზიანებები იყო ესენი და ჯდება თუა არა, თუნდაც რაღაც მილი გასკდაო, საგარანტიოს ფარგლებში?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** ყველა არ ჯდება საგარანტიოს ფარგლებში. ჩამონათვალი გვაქვს, საგარანტიოში რა არის მოცემული და რა არა. როგორც კი გაფუჭდება, ტრანსპორტის განყოფილება მექანიკოსებთან ერთად, დაჯდება, მთავარ ინჟინერთან ერთად და არკვევენ რა ჯდება საგარანტიოში. თუ საგარანტიოა, ვუთვლით და ისინიც აკეთებენ ამას უჩვენოდაც; თუ იმათი ბრალია, ისინი იხდიან. სხვათა შორის, ბევრჯერ გავგიტყდა საქარე მინა, რომ იდგა ისეთ ავტობუსზე. მაგრამ კამერებია შიგნით და ვხედავთ რა ხდება. როგორც კი წარვუდგინეთ, 3-4 მინის საფასური თავად გადაიხადეს.

**აზრი გამოთქვს: დავით ფიფია:** რაზე აქვს გარანტია, თუ ძრავზე არა, საქარე მინაზე არა, აბა რაზე აქვს ვერ გავიგე?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** იმის გარდა ბევრი ნაწილი აქვს ავტობუსს.

**აზრი გამოთქვს: მაია კალანდია:** გარანტიის ხელშეკრულებას ვინ ადგენს?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** თურქები აგზავნიან.

**აზრი გამოთქვს: მაია კალანდია:** ტენდერის პირობებში გარანტია რატომ არ იყო მოთხოვნილი?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** რაც ჰქონდათ გარანტია წარმოდგენილი იმის მიხედვით ვმოქმედებთ დღეს.

**აზრი გამოთქვს: მაია კალანდია:** გავიგე, მაგრამ როცა სატენდერო პირობები იყო გამოცხადებული, ეს თქვენ არ გეხებათ, ტენდერს თქვენ არ აცხადებდით, მაშინ მერამ რატომ არ უზრუნველყო?

**გიგა ფარულავა:** მერიას არ გამოუცხადებია.

**მაია კალანდია:** სატენდერო ვინ გამოაცხადა?

**გიგა ფარულავა:** მგფ-მა შეიძინა.

**მაია კალანდია:** მგფ-სგან არის ძალიან ცუდი პირობები შემოთავაზებული, როცა გარანტიაში არ შედის ისეთი ავტონაწილები, რომლებიც მოითხოვს დიდ ხარჯს. აქ არის თავისთავად შავი ხვრელი მუნიციპალური განვითარების. თანხას ამდენს ვიხდით და ელემენტარულად რაზე არის, 10-ლარიან და 30-ლარიან ნაწილებზეა გარანტია?

**ირაკლი გოგოხია:** ძრავზე საერთოდ არც ერთი კომპანია არ აკეთებს გარანტიას, ქარხანაც არ აკეთებს.

**მაია კალანდია:** გასაგებია, მაგრამ, ხომ შეიძლება ერთ თვეში, ორ თვეში აღმოჩნდეს ხარვეზი, ერთი წელი მაინც ხომ უნდა იყოს გარანტია?

**დავით ფიფია:** ქალბატონო მაია, ბატონ გენადის ვთხოვთ გადმოგვიგზავნოს გარანტია რაზე აქვს ამ ავტობუსებს.

**მაია კალანდია:** არასაგარანტიო რეაბილიტაცია რასაც დასჭირდა ახალ ტრანსპორტს, ერთი წლის განმავლობაში ხარჯმა რამდენი შეადგინა?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია: 370 000 ლარი.**

**აზრი გამოთქვებს: მაია კალანდია:** ძალიან დიდი ამბავია. რა თქმა უნდა, ეს არ არის თქვენი დაწესების გამო, მაგრამ ეს არის, ფაქტიურად რაღაცას გავს... ახალ ტრანსპორტს იძენთ და ერთ წელიწადში გჭირდებათ მილიონის მესამედის ხარჯი.

**დავით ვეკუა:** დანამატის სახით რა თანხები არის გაცემული 2022 წელს.

**მოისმინეს: ბულალტერმა უპასუხა: 350 ლარი.**

**აზრი გამოთქვებს: დავით ვეკუა:** კარგი, მე წავიკითხავთ ისევ აუდიტის დასკვნას: „2022 წელს, დირექტორის ბრძანების საფუძველზე შპს „ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტის“ თანამშრომლებზე ჯამში გაცემულია 47525 ლარი სახელფასო დანამატი. აღნიშნულთან დაკავშირებით, აუდიტის ჯგუფისთვის ვერ იქნა წარმოდგენილი მტკიცებულება, რითაც დასტურდება თანამშრომელთა მიერ ზეგანაკვეთური მუშაობა. გამომდინარე აქედან, არ დასტურდება აღნიშნულ პერიოდში შპს-ს თანამშრომლებზე დანამატის გაცემის შესაბამისობა“. ამაზე რა პასუხი გექნებათ თქვენ.

**გიგა ფარულავა:** დავით, რას ფიქრობთ, სხვა მუნიციპალიტეტი ხომ არ არის? 2022-ის ანგარიში რომ წარმოადგინა აუდიტმა, წესით, მოიცავდა, ალბათ, 2021 წლის საქმიანობის შესწავლას. 2022-ში ვერ წარმოადგენდა აუდიტი 2022 წლის შესწავლის ანგარიშს.

**დავით ვეკუა:** გავიმეორო? ისევ წავიკითხო ხელახლა?

**გიგა ფარულავა:** ვერ მიხვდი ეტყობა რას გეუბნები. დავით, წაიკითხე თავიდან!

**ბესო გაბუნია:** ქალბატონო მაია, შეფასება თუ ამოწურეთ შემოქმედებით ნაწილში, მე ფინანსურ ნაწილში დავსვამ შეკითხვებს.

**მაია კალანდია:** არა შეკითხვები მაქვს. ბატონო გენადი, თქვენ რამდენი ხანია დირექტორი ბრძანდებით?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** აპრილიდან.

**აზრი გამოთქვს: მაია კალანდია:** რა თქმა უნდა, არც მე და არც ნებისმიერი ჩვენგანი, არასოდეს პირადად არ ვაფასებთ პერსონას, პიროვნებას. ვაფასებთ საბიუჯეტო ორგანიზაციის საქმიანობას. პირველ რიგში, აღსანიშნავია ის, რომ, ცალსახად ჩანს, მუნიციპალიტეტმა შარშან, შარშანწინდელზე არ ვიძახი, დაკარგა მინიმუმ მილიონის მესამედი, იმიტომ, რომ ბარათით გადახდის ფორმა ვერ მოაწესრიგა. დამეთანხმებით. მე და ჩემი ოჯახის წევრმაც რამდენჯერმე ვერ ვიმგზავრეთ მუნიციპალური ტრანსპორტით იმიტომ, რომ მე „საქართველოს ბანკის“ ბარათი არ მაქვს. არ ვაპირებ ბანკის შეცვლას, იმიტომ რომ გავურბივარ მსგავს პროცესს და ერთი ბანკის ბარათი მაქვს, „საქართველოს ბანკს“ არაფერს ვერჩი. ამ დროს, საბიუჯეტო ორგანიზაცია მიბმულია ერთ ბანკზე და ცუდად გამოიყურება. მინიმუმ საპენსიო ბარათზეც უნდა იყოს მიბმული, იმიტომ, რომ, როგორც თბილისში ავტობუსებზე ხდება, ნებისმიერი ბარათით უნდა მოხდეს გადახდა. ამის უზრუნველყოფას, მე მგონია, რომ არ უნდა ბევრი რამ. შეიძლება ცოტა მეტი თანხის დახარჯვა დასჭირდეს, მაგრამ იმ თანხას მინიმუმ 5-ჯერ ამოიღებს ორგანიზაცია ერთ თვეში. ვინც აკეთებს არ ვიცი, უნდა დავსვათ კითხვა, უნდა დავსვათ საკითხი. ბატონო კონსტანტინე, ჩვენი და თქვენი ერთობლივი მოსაწესრიგებელია. მინიმუმ 300 000 ლარზეა ლაპარაკი, რომელიც დავკარგეთ.

მეორე, ბატონო გენადი, მიღებული მეთოდი არის მსოფლიოში, სადაც მე ვყოფილვარ, არსებობს წლის აბონენტი, ერთი თვის აბონენტი.

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** არ დამასრულებინეთ. სწორედ ამ საკითხზე მინდა გესაუბროთ. ეს ყველაფერი დამოკიდებული არის თანხებთან და პოკეტებთან. გვჭირდება 30 პოკეტი. უნდა გადაიხადოს „საქართველოს ბანკმა“. საჯარიმო პოკეტების ჩამოსვლის შემდგომ ვგეგმავ მერიისა და საკრებულოს შეწუხებას. მე მინდა თქვენი თანადგომა ზუსტად იმ საკითხებთან დაკავშირებით, რაზედაც ჩვენ ვსაუბრობთ. ის, რომ ბანკები ჩვენზე არ არის დამოკიდებული და ბანკი ამას ჩვენი კარნახით არ გააკეთებს, ჩემზე უკეთ მოგეხსენებათ. თუნდაც ის საპილოტე ბანკები, ისინი ერთმანეთში ვერ თანხმდებიან, რადგან რაღაც პროცენტებზეა საუბარი, მაგრამ მე მაინც მინდა შემოვიდე თქვენთან წინადადებით შემოვიღოთ ახალი სამგზავრო ბარათები სააბონენტო 1 დღიან ულიმიტო, 1 კვირიანი ულიმიტო, 1 თვიანი ულიმიტო, 3 თვიანი ულიმიტო, 6 თვიანი ულიმიტო და 1 წლიანი ულიმიტო. ბუნებრივია ძალაში რჩება, საქართველოს ბანკის, ზუგდიდი-ქარდის და მეტრომანის ბარათების საშუალებით გადახდა, მგზავრებს საშუალება ექნებათ აირჩიონ გადახდის სისტემიდან მათთვის სასურველი პაკეტი.

წარმოგიდგინებ ახალ სამგზავრო ბარათის შესაძლო ტარიფებს, რომლის სარგებლიანობა იქნება შემდეგნაირი:

1) ულიმიტო, ერთდღიანი ბარათი 2 ლარი - ერთდღიანი ბარათის მფლობელს შეეძლება, მთელი დღის განმავლობაში, იმგზავროს მხოლოდ 2 ლარად;

2) ულიმიტო, ერთ კვირიანი ბარათი 10 ლარი - ერთკვირიანი ბარათის მფლობელს შეეძლება, მთელი კვირის განმავლობაში იმგზავროს მხოლოდ 10 ლარად.

3) ულიმიტო, ერთთვიანი ბარათი 25 ლარი - ერთთვიანი ბარათის მფლობელს შეეძლება, მთელი თვის განმავლობაში იმგზავროს მხოლოდ 25 ლარად.

4) ულიმიტო, სამთვიანი ბარათი 60 ლარი - სამთვიანი ბარათის მფლობელს შეეძლება, მთელი სამი თვის განმავლობაში იმგზავროს თვეში მხოლოდ 60 ლარად.

5) ულიმიტო, ექვსთვიანი ბარათი 120 ლარი - ექვსთვიანი ბარათის მფლობელს შეეძლება, მთელი ექვსი თვის განმავლობაში, იმგზავროს მხოლოდ 120 ლარად.

6) ულიმიტო, ერთწლიანი ბარათი 180 ლარი-ერთწლიანი ბარათის მფლობელს შეეძლება, მთელი ერთი წლის განმავლობაში თვეში 180 ლარად იმგზავროს;

ეს თუ ჩვენ შემოვიღეთ, მერწმუნეთ, რომ ის ძალიან დიდი უბედურება რაც სამეგრელოშია და განსაკუთრებით ზუგდიდში, მიკროავტობუსები, ის მიკროავტობუსებიც გაჩერდება, ამას ვერ გაუძლებენ.

**აზრი გამოთქვას: მაია კალანდია:** რა უდგას ამას წინ?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** ველოდები პოკეტების მიღებას.

**აზრი გამოთქვას: მაია კალანდია:** ცხადია, რომ შარშან მინიმუმ 300 000-ით ვიზარალეთ. ეს თანხა იქნებოდა თქვენთვის თუნდაც იმ ხარჯის გადასაფარი, რა ხარჯსაც სწევთ. ეს საერთო პრობლემაა, არ არის ახალი.

ვერ მოვიტყუებები, რომ ვიმგზავრე ორჯერ ჩემი ძმის ბარათით, მაგრამ შარშან ანაკლიაში რომ ვიმგზავრე, ავტობუსის მძღოლს ჰქონდა „ჩორნიე გლაზა“ ჩართული. შენიშვნა მივეცი, გამორთე-მეთქი და მეჩხუბა, დავხოცეთ ერთმანეთი და ისე ჩავედი ავტობუსიდან, სანამ მივიდოდი დანიშნულების ადგილას.

**დავით ფიფია:** ანუ, ავტობუსებში აუდიო სისტემაა მოსაწყისრიგებელი?

**მაია კალანდია:** სხვა ავტობუსებში რა ხდება არ ვიცი და, ალბათ, გეცოდინებათ. ეს არ არის სასაცილო ამბავი, იმიტომ, რომ ჩვენი მგზავრობის ამ მანძილზე, ზუგდიდიდან ანაკლიამდე რომ მიდიხარ, 30 კილომეტრია, ისედაც გარემო პირობები საგიჟეთია, მერე რომ შევა ვიღაცა და „ჩორნიე გლაზას“ ჩაურთავ, არ არის კარგი ამბავი. როგორ არეგულირებთ ამას? საერთოდ, რომ არ იყოს ჯობია, ან რადიოფიცირება იყოს, რაღაც კლასიკური მუსიკა.

**ოთარ ქადარია:** რამდენი კაცი ისხედით ქალბატონო მაია, იმ ავტობუსში?

**მაია კალანდია:** რატომ?

**ოთარ ქადარია:** მხოლოდ თქვენ ეჩხუბეთ თუ ყველამ ერთად?

**მაია კალანდია:** არა, ნახევარი ნახევარზე ვიყავით. ვიღაცას მოსწონდა... ამატომ ვიძახი, ვიღაცას მოსწონდა, ვიღაცას - არა, უკეთესია ან საერთო არ იყოს, ან კლასიკური მუსიკა ჟღერდეს.

**ბესო გაბუნია:** მინდა ფინანსურ ნაწილს შევეხო. ფინანსური ანგარიში, დოკუმენტაცია, რომელიც თქვენ წარმოადგინეთ, ვხედავ შემოსავალი რა იყო სუფსიდის სახით, ასევე ვხედავ საკუთარ შემოსავლებს, დაჯამებულია, ყველაფერი კარგია, ხარჯებიც გაწერილი გაქვთ. შესყიდვებს მინდა შევეხო. რა მოცულობის და რა სახის ტენდერი ჩაატარეთ? აქ ალბათ მექანიკური შეცდომაა და ვიღებ ამას.

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** არა, ეგ მექანიკური შეცდომა არ არის. ავტობუსი დაამტვრია მძღოლმა, ამის გამო გადაიხადა 14 600 ლარი. იმიტომ მოხდა ის 17 730 ლარი.

**აზრი გამოთქვეს: ბესო გაბუნია:** როდესაც ანგარიშს წერთ აუცილებლად უნდა გავითვალისწინოთ შემოსავალი, აუცილებლად თავისი მუხლების, კვოტების მიხედვით, ჩაშლილად უნდა იყოს წარმოდგენილი. ე. ი. შემოსავალი იყო ამდენი, საქონლისა და მომსახურების ნაწილში თავისი კვოტით, მიმართულებით, შესყიდვების მიმართულებით, საწვავზე, საოფისე ხარჯები და ა. შ. ყველაფერი ჩაშლილად უნდა იყოს წარმოდგენილი. მაშინ იქნება კარგი ფინანსური ანგარიში. ბოლოს, 4 433 000 ეს არის შემოსავალი ორივე მხარის, ხარჯების სახით ჯამში გიწერიათ 4 409 000 გაიხარჯა. დარჩა ნაშთი?

**მოისმინეს: ბუღალტერმა უპასუხა:** წლის დასაწყისში დარჩა ნაშთი.

**აზრი გამოთქვეს: ბესო გაბუნია:** ეს ასეც უნდა ეწეროს ანგარიშში - წლის დასაწყისში. მინდა ეს გაითვალისწინოთ სამომავლოდ. მე რამის აგორებას არ ვაპირებ, მესმის აქ ყველაფერი კარგად წერია - დასაწყისში, ბოლოში. ნაშთია თუ ვალდებულება, თუ დატვირთვა აქვს, გადმოვა, მაგრამ ნაშთი არ უნდა არსებობდეს. ნუ, თუ დეკემბერში შემოვიდა შემოსავალი, მესმის ვერ გახარჯავ, იანვარში გადმოვიდოდა. მე თქვენი კომპეტენცია ძალიან კარგად ვიცი, გვიმუშავია ერთად, მაგაში ეჭვი არ მეპარება, მაგრამ თავისი ფორმა აქვს, ყველასთვის თვალნათელი რომ იყოს.

შესყიდვებთან მიმართებაში თუ გამცემთ პასუხს კარგი იქნება.

**მოისმინეს: ბუღალტერმა უპასუხა:** ყოველგვარი შესყიდვები ხდება კონსოლიდირებული, საწვავი არის კონსოლიდირებული. გამარტივებული შესყიდვებიც გვაქვს, საკანცელარიო და ჰიგიენურ საშუალებებზე.

**აზრი გამოთქვეს: ბესო გაბუნია:** დავუშვათ საკანცელარიოზე რამდენი იყო თანხა გახარჯული?

**მოისმინეს: ბუღალტერმა უპასუხა:** 2349 ლარი.

**აზრი გამოთქვეს: ბესო გაბუნია:** კონსოლიდირებულზე რამდენი იყო და რა შეიძინეთ?

**მოისმინეს: ბუღალტერმა უპასუხა:** შევიძინეთ საბურავი, ზეთი.

**აზრი გამოთქვეს: გიორგი სორდია:** სხვადასხვა მარშრუტებზე კერძო სამარშრუტო მიკროავტობუსები წინააღმდეგობაში ხომ არ მოდიან თქვენს პარკთან.

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** ჩვენ ხელდაკრეფილები არა ვართ და ვერავის ვერ გავუშვებთ ისე, როგორც მათ უნდათ. ჩვენი გაჩერებები სადაცაა იქ დგებიან ესენი. მაგრამ კონტროლიორები, მონიტორინგის სამსახურის უფროსი ამას არეგულირებენ. ჩვენ დღის განმავლობაში ორ-სამჯერ მაინც გავდივართ ადგილებზე. განსაკუთრებით მოიმატა ამ ბოლო დროს დარჩელის მიმართულებით მიკროავტობუსებმა. ბაზრის ხიდს რომ გადავალთ, ფარმადეპოს წინ, ბაზრის წინ და ფოსტის გვერდით დგანან. იმავეს აკეთებენ 1-ლარიანი ტაქსებიც. ავტობუსებს არ აჩერებენ, არ უთმობენ გზას. ძალიან დიდ წინააღმდეგობაში მოვდივართ. ფაქტობრივად, დაქადნებამდეც მიდის საქმე. მაგრამ ჩვენ ამას ვარეგულირებთ.

**აზრი გამოთქვეს: თამუნა ჯიქია:** არა მარტო იქ, სოფლებშიც ელოდებიან მუნიციპალური ტრანსპორტის გამოსვლის დროს.



**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** ენგურქალაღდკომბინატის მიმართულებით მოძრაობდა 3 მიკრო-ავტობუსი. ჩვენ ერთ-ერთი ავტობუსი გავაჩერებით, ჩვენთან გადმოვიყვანეთ და მუნიციპალურ ავტობუსზე დავსვით მძღოლად.

**აზრი გამოთქვას: დავით ვეკუა:** საწვავის თემას შევეხები. ისევ წაგიკითხავთ აუდიტის დასკვნას: „აუდიტირების პერიოდში საწვავის ჩასხმა ფიქსირდება ისეთ ავტომობილებში, რომლებიც არ იყო ზუგდიდის მუნიციპალური ტრანსპორტის თანამშრომლის საკუთრებაში“. აქაც არის ჩამონათვალი, ცხრილი არის. ეს იყო 2021-2022 წლებში.

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** აქ საუბარია ბენზინზე და არა დიზელის საწვავზე. ბენზინზე, რომლებიც განკუთვნილია მუშა-მოსამსახურეებისთვის. მთელი წლის განმავლობაში დაახლოებით 700 ლიტრი იყო. ერთ-ერთ ამთგანი ვიყავი მეც, რომელსაც მქონდა ჩემი ჩიპი, მაგრამ როდესაც ვნახე, რომ ჩემს თანამშრომელს, რომელიც უნდა წავიდეს ანაკლიაში, გატყდა ავტობუსი და უნდა წაიღოს ნაწილი, საწვავი არ არის, მე ჩავუსხი საწვავი. გვექონდა ასეთი შემთხვევები, ახლა უკვე აღარ გვაქვს მსგავსი შემთხვევები.

**აზრი გამოთქვას: დავით ვეკუა:** ზუგდიდის ფარგლებსაც რომ ფიქსირდება. 2022 წელს რამდენიმე მანქანა დაფიქსირებულია თბილისშიც.

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** მე ვიყავი, ბატონო დავით, წასული თბილისში შეხვედრათ.

**აზრი გამოთქვას: დავით ვეკუა:** აქ სხვადასხვა მანქანების ნომრების მოცემული. ექვსი მანქანა.

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** გავიგე, სხვა მანქანაში ისხმებოდა საწვავი. ნაწილი იყო ჩამოსატანი, ხომ უნდა გამეშვა მანქანა. ასე მოხდა მაშინ, მაგრამ ახლა ამას ვერ ნახავთ.

საწვავი არის განაწილებული: 80 ლიტრი მაქვს მე, 60 აქვს სხვას და ა. შ. ბრძანების საფუძველზე ხდება. გამოყოფილია სამუშაოდ. მე თუ აქედან მოგვცით თქვენ, ამაზე დამიწერა აუდიტმა, ამაზე ბოდიშს ვერ მოვიხდი, ეს კაცური საქმეა.

**აზრი გამოთქვას: გიგა ფარულავა:** მე მოკლედ ვიტყვი, ოღონდ სიჩუმეს ვთხოვ ყველას. ერთმანეთს რომ მოვუსმინოთ. ძალიან დიდი პატივისცემით, ბატონი გენადის მიმართ, მე მჯერა, ის არის ახალი ხელმძღვანელი, რომელიც უშუალოდ ხელმძღვანელობს მუნიციპალურ ტრანსპორტს და მჯერა, ბატონი გენადი აუცილებლად სხვა სიმაღლეზე აიყვანს მუნიციპალურ ტრანსპორტს და ვუსურვებ წარმატებებს. ჩვენ ვაფასებთ 2022 წლის საქმიანობას და ერთ კითხვას დავსვამ, სანამ შეფასების ნაწილზე გადავალ. ჩვენ ვთქვით, რომ საჯარიმო პოკეტები, ანუ რასაც ვეძახით, ველოდებით მუნიციპალური განვითარების ფონდიდან?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** არა, ბანკიდან.

**აზრი გამოთქვას: გიგა ფარულავა:** კი, ბატონო. თვითონ მუნიციპალურ ტრანსპორტს რომ შეეძინა ეს?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** პოკეტები? არ გვაქვს ჩვენ ამის უფლება. ვინც ოპერატორია ჩვენი ბანკი, მან უნდა გააკეთოს ეს, ხელშეკრულებაში გვიდევს.

**აზრი გამოთქვას: გიგა ფარულავა:** გავიგე და 2021 წლიდან ვერ მოხერხდა ამის შექმნა ბანკის მიერ? ჩვენ გვახსოვს, 2022 წლის აგვისტოს თვეში, როცა ვისმენდით მუნიციპალური ტრანსპორტის

ანგარიშს, მაშინ ხელმძღვანელმა თქვა, მაშინ ერთ-ერთი მთავარი პრობლემა იყო, რაც თქვენც ახსენეთ, რომ დაჯარიმება ვერ ხდებოდა. მაშინ თქვეს, რომ ელოდებოდნენ საჯარიმო ქვითრებს 2021 წლიდან, მერე მიიღეს ეს საჯარიმო ქვითრები და საბოლოოდ, როგორც დღეს თქვენ თქვით, ამ მიმართულებით მუნიციპალურ ტრანსპორტს არც უწარმოებია უბილეთო მგზავრების დაჯარიმება. ეს, რა თქმა უნდა, ცუდია და უარყოფითი. გარდა ამისა, მუნიციპალურ ტრანსპორტს პირდაპირ ფუნქციაში უწერია, ამაზე თქვენც ისაუბრეთ, პარკინგის სისტემის მოწყობა. ესეც 2021 წლიდან. მას შემდეგ როდესაც ახალი სტრუქტურით ჩამოყალიბდა საერთოდ მუნიციპალური ტრანსპორტი. აგვისტოს თვეში, მაშინდელი ხელმძღვანელობა, მერიის წარმომადგენლობაც, ამბობდა რომ მუშაობდნენ ამ საკითხებზე და სადღაც სექტემბრის ბოლოსკენ ამოქმედდებოდა პარკინგის სისტემა. დღეს ცნობილი გახდა ჩვენთვის, რომ მუნიციპალურმა ტრანსპორტმა გააუქმა ეს განყოფილება და მერია თურმე მსჯელობს ეს მუნიციპალური ტრანსპორტის ფარგლებში გააკეთოს თუ საერთოდ იჯარაზე გაიტანოს. გაუგებარია აბსოლუტურად. ამ მიმართულებით მუნიციპალურ ტრანსპორტს, სამწუხაროდ, არც ერთი აქტიური ქმედება არ განუხორციელებია. პირველი, არ არის მოწესრიგებული პარკირება და, მეორე, ნუ, ყველამ ვიცით, ამ მიმართულებით, თუნდაც 2021 წლიდან დღემდე, სულ მცირე, ნახევარი მილიონი ლარი დაკარგულია და იზარალა მუნიციპალიტეტმა. რაც შეეხება იმას, რომ თქვენ გააუქმეთ ეს განყოფილება, კი, ბატონო, ეს თქვენი ნებაა, რა თქმა უნდა, უკვე ამას რა ფორმით განვახორციელებთ, საკრებულოზეც გვექნება მსჯელობა, მაგრამ წესდებას რომ გადავხედე, თქვენ წესდებაში მაინც გიწერიათ ამ მიმართულებით ვალდებულებებში პარკირების სისტემის მოწყობა. ანუ წესდება თქვენი შეცვლილი არ არის. საშტატო ნუსხა შეცვლილია, წესდებაში დღემდე გიწერიათ, რომ თქვენი პასუხისმგებლობაა პარკირების სისტემის მოწყობა.

ასევე ყოველთვის პრობლემა გვქონდა, ახლაც, ბოლოს, როცა ჩვენ სამი თვის ანგარიში მოვისმინეთ ბიუჯეტის, მანდაც აღვნიშნეთ, სამწუხაროდ, ტრანსპორტის წარმომადგენლები არ იყვნენ, მხოლოდ საფინანსოს წარმომადგენლები იყვნენ, საუბარი იყო საწვავის ხარჯების ზრდიდან, ანუ საწვავის ფასის ზრდიდან გამომდინარე, თანხები აკლდებოდა მუნიციპალურ ტრანსპორტს. მესმის, ზაფხულის თვეშიც ვნახეთ დინამიკაც, გასაგებია, უბრალოდ, რომ შევადაროთ, დაახლოებით ოქტომბრის თვიდან, თუ არ ვცდები, დიზელის საწვავზე ფასი მცირდება დაახლოებით ხუთი-ექვსი თვის მანძილზე, პარამეტრებს რომ გადავხედოთ. ნუ, ახლა, რა თქმა უნდა, 2023 წელს არ ვაფასებ, მაგრამ აქაც რამდენჯერაც ჩვენ ყოველ ჯერზე მოვითხოვეთ, რომ მუნიციპალურ ტრანსპორტს დამატებით ჭირდება ხარჯები, ასე ვთქვათ, რასაც ყოველთვის გავიძახოდით, ანალიზი, რა მიმართულებით არის განსაკუთრებით ეს ხარჯები ჩვენ ვერ ვნახეთ, ვერც ერთ, ვერც მერიის შესაბამის სამსახურებიდან, ნუ, ბუნებრივია, საბიუჯეტო ცვლილებების დროს თქვენ არ ესწრებოდით ამ კონკრეტულ განხილვებს, მაგრამ ამაზე ჩვენ საბოლოო ანალიზი, რატომ გვაკლდება ეს კონკრეტული თანხები, არ გვაქვს.

საბოლოო ჯამში, ამ მიმართულებებზე, რაზეც მე ვისაუბრე, რა თქმა უნდა, უარყოფითი ეფექტი აქვს მუნიციპალური ტრანსპორტის საქმიანობაზე და ერთ-ერთი უმთავრესი მწვავე პრობლემა არის პარკირების სისტემა. რა თქმა უნდა, ეს სრულად თქვენი პასუხისმგებლობა ვერ იქნება, მერიის სამსახურებიც არიან ამაში დამნაშავე. ჩვენ გვქონდა ამაზე მერიის სამსახურების ანგარიშების მოსმენისას საუბარი, უარყოფითადაც შეფასდა ეს კონკრეტული სამსახური და იმედს ვიტოვებ, რომ მერია შესაბამისი სამსახურით და, ასე ვთქვათ, კურატორი მოადგილის და უშუალოდ მერის ხელმძღვანელობით, ამ მიმართულებით აქტიური ნაბიჯები წელს მაინც გადაიდგმება. ეს არის და ეს, რაც მინდოდა მე თქვა, კითხვები არ მექნება. თქვენ ახსენეთ, რომ დაახლოებით ორ მილიონამდე აკლდება მუნიციპალიტეტს, როცა საბიუჯეტო განხილვა გვექნება ცვლილებებთან დაკავშირებით, იმედს ვიტოვებ, რომ სრულყოფილი და სრულფასოვანი ანალიზი იქნება ამ თანხებზე. რატომ გვაკლდება ყოველთვის მუნიციპალურ ტრანსპორტზე თანხები. მე მესმის, რომ მუნიციპალური ტრანსპორტი მოგებაზე ვერ იფიქრებს დღევანდელი მდგომარეობით, ძალიან კარგად გვესმის ეს, უბრალოდ, კონკრეტული ხარჯები უნდა იყოს დასაბუთებული.

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** რაც შეეხება, რატო გვაკლდება და რატომ მოვითხოვეთ და რამ გამოიწვია. ე. ი. 2022 წლის 28 დეკემბრის N44 დადგენილების საფუძველზე, საკრებულოზე მაქვს საუბარი, დაგვიმტკიცდა ჩვენ 2 350 000 ლარი, როდესაც ჩვენ მოვითხოვეთ 4 350 000 ლარი. ბუნებრივია, როდესაც დამთავრდა პირველი კვარტალი, 2 350 000 ლარი დამთავრდა, იმიტომ რომ 1 687 000 ხელფასებზე მიდის, 663 000 ლარი მიდის დიზელის საწვავზე, სხვა ხარჯებს ჩვენ არ ვგულისხმობთ. რაც შეეხება 2022 წელს ვთქვი, რომ ჩვენი შემოსავალი 4 493 000 ლარი, აქედან 4 409 000 ლარი გაიხარჯა

საწვავი 1385000, ხელფასი 1385557, ტექ. მომსახურება და რემონტის შესყიდვა 370000, სათადარიგო ნაწილები 95000, საშემოსავლო გადასახადი + საპენსიო ფონდი 372000, კომუნალური გადასახდელები + GPS მომსახურება 40000, სხვა ხარჯები 174000, ე. ი. 174 000 გაიხარჯა სხვა ხარჯებზე, რომლის დოკუმენტაცია გაწერილი მაქვს.

რაც შეეხება 2023 წელს. იმიტომ ვთქვით, რომ ის არ გვეყოფა ჩვენ, 1 ივლისს დამთავრდება.

რაც შეეხება ჯარიმებს. იმ დროს ის ჯარიმები არ იყო მიერთებული საწარმოთა მართვის სააგენტოსთან და აღსრულების ბიუროსთან. ანუ, იდენტიფიცირება არ ხდებოდა. როდესაც მე უბილეთო მგზავრს დავაჯარიმებ, მაგრამ მისი იდენტიფიცირება არ ხდება, ის ამ ჯარიმას არ გადაიხდის.

**აზრი გამოთქვას: გიგა ფარულავა:** ცუდი მერე, ამაზე უნდა ეზრუნა სამსახურს.

**ბესო გაბუნია:** თქვენ რომ წარმოდგენილი გაქვთ გეგმა-პროგნოზი. პირობითად, 5 000 ლარი გამოყოფილია რაღაც მიმართულებით. მაინტერესებს რამდენი გაიხარჯა, გადახარჯვა მოხდა თუ ეკონომია. ეს მაინტერესებს. ეს უნდა ჩანდეს ანგარიშში.

**გიგა ფარულავა:** ერთ მოკლე კითხვას დავსვამ კიდევ. ბატონ გენადის არ ეკუთვნის, იმ დროს არ იყო უშუალო ხელმძღვანელი მენეჯმენტზე. პარკირების სისტემის განუხორციელებლობის მთავარი მიზეზი რა იყო?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** მე რაც მახსოვს ჩემი თავი, მთელი ცხოვრება ვმუშაობდი საჯარო სამსახურში, ვერც ერთმა მთავრობამ ეს პრობლემა ზუგდიდში ვერ მოაგვარა. დავიწყით თუნდაც ბაზრით, ან ქალაქის ტერიტორიაზე ნებისმიერ ადგილას... რას ვამბობ ამით, ეს საკითხი არის ძალიან მტკივნეული, თუ ამას სხვანაირად არ მივუდევით და სხვანაირად რას ნიშნავს, სხვანაირად ნიშნავს იმას რომ, ჩვენ ამას უნდა მივუდგეთ უფრო სხვა სახით და არა ისე, როგორც ჩვენ გვინდოდა. ამიტომ, პირადად მე ვთხოვე მერიას, რომ ეს მომამზორეთ, ეს არის ზედმეტი ტვირთი. ჩვენ ამას ნამდვილად ვერ განვახორციელებთ.

**აზრი გამოთქვას: დავით ვეკუა:** რამდენი თანამშრომელია პარკირების განყოფილებაში?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** ახლა არ გვყავს, იყო 14 თანამშრომელი.

**აზრი გამოთქვას: გიგა ფარულავა:** ბატონო გენადი, რატომ ვერ განახორციელებდა ტრანსპორტი ამას?

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** რთულია ეს ჩვენთვის. ჩვენ ჩვენი საქმეებიც გვეყოფა, ბატონო გიგა, თქვენ წარმოიდგინეთ, მე დილით 6 საათზე სამსახურში ვარ ყოველ მესამე-მეოთხე დღეს, ჩემი მოადგილეებიც ასევე, ვცვლით ერთმანეთს. ფაქტობრივად იმდენი საქმე გროვდება... ცვეთა დაიწყო

ავტობუსებმა, გზებია გასაკეთებელი, ბევრი რამაა მოსაგვარებელი და, ფაქტობრივად, ამას ვერ გავაკეთებდით.

**აზრი გამოთქვებს: გიგა ფარულავა:** მაშინ გამოდის, ჩვენთან რომ თქვს, ანუ, მაშინდელმა ტრანსპორტის ხელმძღვანელობამ რომ თქვა, ჩვენ ამ თემაზე ვმუშაობთ და დაახლოებით ერთ თვეში გავუშვებთ ამ სისტემასო, უბრალოდ ისე იყო ნათქვამი, წინადადებისთვის. ამ მიმართულებით არაფერი ყოფილა გაკეთებულა.

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** მეც ვმუშაობდი მათთან ერთად და მივხვდი, რომ ეს არ არის ჩვენი. ავიღოთ ქუთაისი, კეთილმოწყობის სამსახურს აქვს. რუსთავში სხვა სამსახურს აქვს. ტრანსპორტი ცოტა რთული საქმეა. ამიტომ მე თავად მივიღე ამაზე გადაწყვეტილება.

**აზრი გამოთქვებს: დავით ვეკუა:** 2022 წელს პარკირების განყოფილებაში 2 თანამშრომელი გყოლიათ. წერია რომ, 2022 წელს, 1 იანვრიდან 30 ივლისის ჩათვლით გაცემულია 12 950 ლარი. რას წერს ამაზე აუდიტი: „დღეის მდგომარეობით ქალაქის ადმინისტრაციულ ერთეულში გამოყოფილ სატრანსპორტო საშუალებების პარკირების ცალკეულ ადგილებში საქმიანობას ეწევიან არაუფლებამოსილი პირები ხოლო შპს-ს მიერ ხელფასები გაიცემოდა პირები, რომლებიც წარმოადგენენ იმ განყოფილებას, რომლებიც პრაქტიკულად არ ფუნქციონირებდა, რომელთა ფუნქცია-მოვალეობა არ არის შესრულებადი“.

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** არ ვიცი ვინ რა დაწერა, მეც წავიკითხე ეს, გასაგებია, რომ არ ასრულებდნენო ფუნქცია-მოვალეობას - არასწორია. ისინი მუშაობდნენ ამ საკითხზე. დარბოდნენ ჩვენთან ერთად, ვაკეთებდით საქმეებს, დოკუმენტაციაც ჰქონდათ მომზადებული. კიდევ ერთხელ ვამბობ, მე ვთქვი ამაზე უარი კატეგორიულად.

**აზრი გამოთქვებს: მაია კალანდია:** იმიტომ, რომ მოწესრიგებული არ არის გადახდის სისტემა, სახელმწიფომ მინიმუმ 300 000 იზარალა. ეს უნდა მოაწესრიგოს. აგრეთვე, ვერ გადაადგილდებიან ადამიანები, გადაადგილებაში ვუშლით ხელს. მეორე იმიტომ, რომ არა აქვთ ბარათი, ელოდება ... სულ არ მსიამოვნებს დანჯღრეული, კერძო მიკროავტობუსით მგზავრობა. სადაც მოწყობილია კუსტარულად, გადაადგილების სკამები ერთმანეთზეა მიწებებული და სად ეს კომფორტი და სად იმ მიკროავტობუსით მგზავრობა. მე არ მყავს საკუთარი ტრანსპორტი და მიწევს იმით მგზავრობა. ეს უნდა მოწესრიგდეს. უნდა წარვუდგინოთ მერიას, უნდა ჩავერიოთ ჩვენც ბანკებთან ურთიერთობაში და მოწესრიგდეს. ზარალი ზარალია, არაკომფორტული მგზავრობა. მესამე საკითხი. მუნიციპალური ტრანსპორტი რომ უმძიმესი თემაა მთელ მსოფლიოში და ამაზე აგებულია დიდი ქალაქების მოძრაობა - ეს არ არის ახალი, არც ის, რომ ეს თემა დასალაგებელია, არც ის, რომ ჩვენ მიდრეკილი ვართ იქითკენ, რომ მუდმივად მოვიპაროთ, საწვავთან დამოკიდებულება და ესეც არ არის ადვილი.

**მოისმინეს: ადმინისტრაციის უფროსმა:** ქალბატონო მაია, ჩვენ გჩუქნით ბარათს, ჩარიცხეთ თანხა და იმგზავრეთ.

**აზრი გამოთქვებს: მაია კალანდია:** მადლობა რომ მაჩუქეთ, მაგრამ ზოგადად უნდა იყოს მოწესრიგებული. რაც შეეხება აბონენტებს. რეგულაციებს ვინ გააკეთებს არ ვიცი, მაგრამ სასწრაფოდ შემოსატანია და განსახორციელებელია გეგმა რაც წარმოადგინეთ, აპრობირებული მეთოდია, კარგად მუშაობს ყველგან.

კიდევ ერთი საკითხი. ფაქტიურად გამოდის ფსიქოლოგიური, არ ვიცი ახლა, ადის კონტროლიორი, ფაქტობრივად ვერ იწერება ჯარიმა და კონტროლიორის მუშაობას აზრი არა აქვს.

რთულია დააჯარიმო, ჩაიყვანო კიდეც ავტობუსიდან, უხერხულია, მაგრამ აუცილებლად უნდა შეიქმნას სამართლებრივი ფორმა, რომლის მიხედვითაც დაჯარიმება მოხდება.

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** ველოდებით პასუხს საწარმოთა მართვის სააგენტოდან, იუსტიციის სამინისტროდან.

**აზრი გამოთქვეს: მაია კალანდია:** თქვენ წარმოადგინეთ, ჩვენ ვიქნებით თანამშრომლობაში, ვიმსჯელოთ ერთად და გადავწყვიტოთ, რომ ბიუჯეტი არ დაზარალდეს. ფაქტობრივად, იმით, რომ ყველა ბანკის ბარათზე არ არის მიბმული, ზარალდება მუნიციპალიტეტი და მუნიციპალური ტრანსპორტი საზოგადოებრივის მნიშვნელობას კარგავს.

**მოისმინეს: ადმინისტრაციის უფრისმა:** სამწლიან გარანტიაში ქონდა „საქართველოს ბანკს“ რომ სხვა ბანკს არ შემოიყვანდა.

**აზრი გამოთქვეს: მაია კალანდია:** ვიცი, შარშან ითქვა და მაშინაც ვთქვი, რატომ მივანიჭეთ „საქართველოს ბანკს“ ეს უფლება? რატომ მივანიჭეთ?

**გიგა ფარულავა:** „საქართველოს ბანკმა“ გააკეთა მაშინ ყველანაირი ტექნიკური უზრუნველყოფა, იმიტომ ჰქონდა ეს უფლება.

**კახაბერ ჩანგელია:** მინდა გავმიჯნო, თუ ეს სამსახური არ არის დამნაშავე, რომ ის თანხები დაიკარგა, თუ არის დამნაშავე, რა თქმა უნდა, უარყოფითად შევაფასებთ. მერია თუ არის დამნაშავე ამ სამსახურმა რა დააშავა.

**დავით ფიფია:** თქვენი პრეზენტაცია ნამდვილად ამომწურავი იყო. შარშანაც შევაფასეთ ჩვენ, პრობლემები ფაქტობრივად იგივე იყო, მაგრამ ამ პრობლემების აღმოფხვრაზე მუშაობთ. კარგია, რომ ჩამოიტანეთ პოკეტები, რაც აისახა გადახდაზეც. რაზეც ქალბატონმა მაიამ ილაპარაკა ამაზე ვიმუშაოთ, ძალიან გთხოვთ, მოწესრიგდეს გადახდის აპარატები, დაიხვეწოს ფორმა გადახდის, რომ მხოლოდ ერთ ბანკს არ ქონდეს გადახდის ბარათები. არ მიმგზავრია მუნიციპალური ტრანსპორტით და აუცილებლად უნდა ვიმგზავრო, საინტერესოა ჩემთვისაც.

**ედითა კოდუა:** მოსწავლეებსაც აქვთ სქულქარდები, სამგზავრო ბარათი შეიძლება 2 ლარად შეიძინოთ, ვისაც არა აქვს „საქართველოს ბანკის“ ბარათი.

**მოისმინეს: გენადი ჯიქია:** არ არის ჩვენზე დამოკიდებული „საქართველოს ბანკსა“ და ბანკებს შორის ურთიერთობა.

**აზრი გამოთქვეს: გიორგი სორდია:** ეს სამსახური შარშანაც შევაფასეთ. იყო შეკითხვები, იყო შენიშვნები, ზოგი გამოსწორდა, ზოგიერთი მიმართულებით იგივე დარჩა, არანაირი ცვლილება არ არის, რაც სამწუხაროა. რაც შეეხება მერიის სამსახურს ტრანსპორტის მიმართულებით, პარკირებასთან დაკავშირებით, გადახდასთან დაკავშირებით, ბატონო კონსტანტინე, თითქმის წელიწადნახევარია ამაზე მიდის საუბარი და მსჯელობა, რომ რამე მოვახერხოთ და წავიწიოთ წინ, მაგრამ სიახლე არ არის. რამე არის სიახლე, ბატონო კონსტანტინე.

**კონსტანტინე კაკავა:** ბატონმა გენადიმ ამომწურავად ისაუბრა მიზეზებზე, დაგეგმილ ღონისძიებებზე, თქვენს სურვილს მე გადავცემ მერს.

**აზრი გამოთქვეს: გიორგი სორდია:** ჩვენი სურვილი გადაეცით, ბატონო კონსტანტინე, თუ გააკეთებს ძალიან კარგი იქნება, მაგრამ არა მგონია ეს სწორად გადასცეთ თქვენ და რამე გაკეთდეს სასიკეთოდ.

კონტროლიორთან დაკავშირებით. მე ყოველდღიურად ვმგზავრობ ტრანსპორტით და ხალხი ცოტათი უკმაყოფილოა. ცოტა უხეშად ექცევიან მათ, ვინც არ იხდის. გადასახდელი ბარათი არა აქვთ და იმიტომ, შევესწარი, ერთი ჩამოსვეს ავტობუსიდან.

**ბესო გაბუნია:** ბატონო გენადი, მე ვხედავ დოკუმენტაციის ნაწილში მცირედ ხარვეზებს და ალბათ გაითვალისწინებთ.

ბატონო კონსტანტინე, აქ მარტო ბატონი გენადის პრობლემები არ არის. პრობლემებს ვხედავ ინფრასტრუქტურულ პროექტებში. ავტობუსები ფუჭდება ძალიან ხშირად. ზოგი მოხრეშილ გზაზე დადის... გამომდინარე აქედან, ეს პრობლემაც მისახედია. მე ჩემი მოსაზრება მაქვს და არავის კომპეტენციაში არ შევდივარ. ვაფიქსირებ ჩემს აზრს. გაძლევთ ხმას ავანსად, ის პირობები რაც მე ვთქვი, აუცილებლად უნდა წარმომიდგინოთ.

ამ საკითხთან დაკავშირებით სხვა აზრი არ გამოთქმულა.

**კომისიის თავმჯდომარემ სთხოვა კომისიის წევრებს წარმოდგენილი ანგარიში შეაფასონ დადებითად ან უარყოფითად კენჭისყრით.**

**ეკონომიკის, ურბანული განვითარებისა და ქონების მართვის საკითხთა კომისიის შეფასებით გამოიკვეთა 7 მომხრე:** თამუნა ჯიქია, ოთარ ქადარია, დავით ფიფია, გიორგი კორტავა, დავით ვეკუა, ლაშა ბეჭვანია, ბექან შანავა.

**4 მოწინააღმდეგე:** გიგა ფარულავა, კახაბერ ჩანგელია, მაია კალანდია, გიორგი სორდია.

**საფინანსო და სარევიზიო საკითხთა კომისიამ ერთხმად დადებითად შეაფასა აღნიშნული ანგარიში.**

**დაევალოს საკრებულოს აპარატს აღნიშნულ საკითხზე მოამზადოს დასკვნა.**

ამით დღის წესრიგით გათვალისწინებული საკითხი ამოიწურა და სხდომა გამოცხადდა დახურულად.

სხვადასხვა საკითხებთან დაკავშირებით წინადადებები არ გამოთქმულა.

სხდომის თავმჯდომარე:

გიორგი სორდია

სხდომის მდივანი:

.....

**ხელმოწერილია**

