# უსაფრთხო გადაადგილების შესაძლებლობები მგზავრებისთვის (STOP):

## საქალაქთაშორისო სამგზავრო მიმოსვლის კვლევის შუალედური შედეგები

2016

USAID | CAUCASUS FROM THE AMERICAN PEOPLE
EAST • WEST MANAGEMENT INSTITUTE
სამოქალაქო საზოგადოების განვითარებისა და მოქალაქეების ჩართულობის პროექტი
ADVANCING CSO CAPACITIES AND ENGAGING SOCIETY FOR SUSTAINABILITY (ACCESS)

**ძირითადი მიგნებები**

საქართველოში საქალაქთაშორისო გადაადგილების ძირითადი პრობლემები დაკავშირებულია ქვეყანაში არსებული სატრანსპორტო კანონმდებლობის ხარვეზებთან, რეგულაციების არარსებობასა თუ არსებული რეგულაციების არაჯეროვან შესრულებასთან. საქალაქთაშორისო გადაადგილების სფეროში არსებული მდგომარეობით უკმაყოფილონი არიან როგორც მგზავრები, ასევე მძღოლები და ავტოსადგურების წარმომადგენლები. ისინი თავადვე ითხოვენ ისეთი რეგულაციების შემოღებას, რაც მათი სამუშაოს უფრო მკაცრ შემოწმებასა და მონიტორინგს გულისხმობს.

ამჟამად საქართველოში საქალაქთაშორისო გადაადგილების სფეროში ორი ტიპის მოთამაშეა: რეგისტრირებული და არარეგისტრირებული გადამზიდავები. რეგისტრირებული გადამზიდავები ძირითადად ინდმეწარმეები ან მცირე მეწარმეები არიან, რომელთა დიდი ნაწილი საკუთარი ტრანსპორტით მუშაობს და ხელშეკრულებას აფორმებს  რეგისტრირებულ ავტოსადგურებთან. ასევე რეგისტრირებული  გადამზიდავია კომპანია „მეტრო“, რომელიც მასშტაბით ყველაზე დიდია, თავად ქირაობს მძღოლებს და მგზავრებს საქართველოს ბაზარზე ყველაზე მაღალი ხარისხის მომსახურებას სთავაზობს. არარეგისტრირებული გადამზიდავები, ე.წ. „ხიშნიკები“, რეგისტრირებული ავტოსადგურების ახლოს დგანან და ავტოსადგურისკენ მიმავალ მგზავრებს ნებისმიერი მიმართულებით გადაყვანას სთავაზობენ.

საქართველოში ავტოტრანსპორტით საქალაქთაშორისო გადაადგილება გაუმჯობესებას საჭიროებს როგორც უსაფრთხოების დაცვის, ისევე მეტი კომფორტის უზრუნველყოფის კუთხით. გაუმჯობესებული კანონმდებლობა და რეგულაციები ამ სფეროში დასაქმებულებს დაიცავს ე.წ. „ხიშნიკებისგან“, არარეგისტრირებული გადამზიდავებისგან, რომლებიც რეგისტრირებული ავტოსადგურების მძღოლებს ართმევენ მგზავრებსა და შემოსავალს. გზებზე გამოსული მგზავრების აყვანის მიზნით, რეგისტრირებული და არარეგისტრირებული სამარშრუტო ტაქსები ერთმანეთის გადასწრებას ცდილობენ, ეს კი ხელს უშლის უსაფრთხო გადაადგილებას საქართველოში.

მძღოლები და ავტოსადგურების ადმინისტრაციის წარმომადგენლები დიდ კონკურენტად აღიქვამენ კომპანია „მეტროს“, თუმცა, მას  პირდაპირ ვერ ეჯიბრებიან. კომპანია „მეტრო“ საქართველოს ბაზარზე ერთადერთი მსხვილი გადამზიდავია, რომელიც ახერხებს არაჯეროვნად დარეგულირებულ გარემოში მომსახურების შედარებით მაღალი სტანდარტის შენარჩუნებას. კომპანია „მეტროს“ საკუთარი ტრანსპორტი ჰყავს, რომელიც ახალი და თანამედროვედ აღჭურვილია. „მეტროს“ მძღოლები დაქირავებული არიან კომპანიის მიერ, იღებენ ყოველთვიურ ხელფასს და ემორჩილებიან მათთვის მკაცრად გაწერილ მოძრაობისა და ქცევის წესებს.

რეგისტრირებული გადამზიდავების დიდი ნაწილი მოძველებული ტრანსპორტით მუშაობს, რომელშიც ძნელია ტექნიკური გამართულობის შენარჩუნება. ტრანსპორტის მართვა ხშირ შემთხვევაში საგზაო წესების დარღვევით ხდება: მძღოლები აჭარბებენ დაშვებულ სიჩქარეს, სახიფათოდ მანევრირებენ, საუბრობენ მობილურ ტელეფონზე, ეწევიან სიგარეტს. მაღალი ჯარიმების გამო შედარებით იშვიათია, თუმცა, რიგ შემთხვევებში მაინც ხდება ტრანსპორტის სალონებში მგზავრების ფეხზე დაყენება და დამატებითი სკამების გამოყენება. მძღოლებისა და წინ მჯდომი მგზავრების უსაფრთხოების ღვედის გარეშე მოძრაობა თითქმის არ ხდება, მაგრამ უკან მჯდომი მგზავრებისთვის ღვედები თითქმის არასდროსაა ხელმისაწვდომი.

+

**შესავალი**

მოცემულ ანგარიშში შეჯამებულია საქართველოს საქალაქთაშორისო სამგზავრო მიმოსვლის სფეროში არსებული ძირითადი პრობლემების და მათი გადაჭრის ალტერნატივების კვლევის შუალედური შედეგები მძღოლების, მგზავრების და ავტოსადგურების თანამშრომელთა შეხედულებებზე დაყრდნობით. კვლევითი პროექტი „უსაფრთხო გადაადგილების შესაძლებლობები მგზავრებისთვის“ (STOP) ხორციელდება CRRC-საქართველოს და ,,პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისათვის“ მიერ აღმოსავლეთ-დასავლეთის მართვის ინსტიტუტის (EWMI) ACCESS-ის პროექტის ფარგლებში. ანგარიშის დამზადება შესაძლებელი გახდა ამერიკელი ხალხის მხარდაჭერის შედეგად ამერიკის შეერთებული შტატების საერთაშორისო განვითარების სააგენტოს (USAID) დაფინანსებით. ანგარიშის შინაარსზე პასუხისმგებელია CRRC-საქართველო და ,,პარტნიორობა საგზაო უსაფრთხოებისათვის“. ის შესაძლოა არ გამოხატავდეს USAID-ის, ამერიკის შეერთებული შტატების მთავრობის ან/და EWMI-ს შეხედულებებს.

CRRC-საქართველოს მიერ ჩატარებული თვისებრივი კვლევა მოიცავს 2016 წლის ივლის-აგვისტოში ჩატარებულ სიღრმისეულ ინტერვიუებს ავტოსადგურების ადმინისტრაციის წარმომადგენლებთან და რეგისტრირებულ გადამზიდავებთან, ასევე ფოკუს ჯგუფებს მგზავრებთან. კვლევაში მონაწილეობდნენ ავტოსადგური ,,დიდუბის“, ,,ორთაჭალის“ და „დედაქალაქის“ წარმომადგენლები და მიკროავტობუსების მძღოლები, ასევე სხვადასხვა საქალაქთაშორისო მიმართულებით ხშირი მგზავრობის გამოცდილების მქონე მგზავრები, მათ შორის, კომპანია „მეტრო“-ს ადმინისტრაციის წარმომადგენელთან და მგზავრებთან. სიღრმისეულ ინტერვიუებსა და ფოკუს ჯგუფებთან ერთად, CRRC-საქართველოს მკვლევარებმა განახორციელეს უშუალო დაკვირვება რამდენიმე ავტოსადგურში. მოცემული შუალედური ანგარიში არ წარმოადგენს არსებული პრობლემების და მათი გადაჭრის გზების ამომწურავ მიმოხილვას, ასევე იგი არ ასახავს არარეგისტრირებულ გადამზიდავების და მათ მგზავრების მოსაზრებებს, რაც გათვალისწინებული იქნება კვლევის საბოლოო ანგარიშში.

## კვლევის შედეგები და ანალიზი

### *უსაფრთხოება*

უსაფრთოებას ძირითადად ორი ფაქტორი განაპირობებს: ტრანსპორტის ტექნიკური მდგომარეობა და მძღოლების მიერ საგზაო წესების დაცვა. სამარშრუტო ტაქსების უმეტესობა განახლებას საჭიროებს და არსებულ მდგომარეობაში მათი მოვლა და ტექნიკური გამართულობის შენარჩუნება რთულია. მხოლოდ ცალკეულმა მძღოლებმა შეძლეს ბანკიდან სესხის გამოტანის გზით ახალი მანქანის შეძენა.

მგზავრობის უსაფრთხოება მეტწილად დამოკიდებულია მძღოლების პროფესიონალიზმზე და მათ მიერ საგზაო წესების დაცვაზე. მგზავრების აზრით, საქალაქთაშორისო მიკროავტობუსების მძღოლები ხშირად აჭარბებენ დაშვებულ სიჩქარეს, ატარებენ სახიფათო მანევრებს, ასევე მანქანის მართვისას საუბრობენ მობილურ ტელეფონზე და ეწევიან სიგარეტს. აღნიშნული პრობლემების არსებობა დაადასტურა CRRC-საქართველოს დაკვირვებამაც.

მძღოლების უმეტესობას და მათ გვერდით მსხდომ მგზავრებს უსაფრთხოების ღვედი უკეთია, მაგრამ უკან მჯდომი მგზავრებისთვის სამარშრუტო ტაქსების უმეტესობაში ღვედები არ არის. ხშირად ხდება დამატებითი სკამის ჩადგმა და მგზავრის ფეხზე დაყენება, დაწესებული, ჯარიმის მიუხედავად. მსგავსი შმეთხვევები კი განსაკუთრებით იზრდება სადღესასწაულო დღეებში მგზავრთა ნაკადის ზრდის გამო. უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ პრობლემას წარმოადგენს ბარგის განთავსებაც როგორც გასასვლელში, ისე მგზავრის ფეხებთან.

### *კომფორტი*

ავტოსადგურებში სხვადასხვა დანიშნულების სივრცეების ნაწილი, როგორებიცაა მძღოლების ოთახი, სასადილო, საშხაპე, საპარიკმახერო, სამედიცინო ოთახი, მოსაცდელი მგზავრებისთვის და დედათა და ბავშვთა ოთახი, სათანადოდ აღჭურვილი არ არის ან არ ფუნქციონირებს.

მგზავრობის განრიგი ავტოსადგურების ნაწილში გამოკრული არ არის თვალსაჩინო ადგილას. ინფორმაციის მოძიებისთვის საჭიროა სალაროებში შესვლა. ზოგ ავტოსადგურში რამდენიმე სალაროა, რომელთა უმრავლესობაში არც ბილეთის შეძენაა შესაძლებელი და არც ზუსტი განრიგის მიღება. გადამისამართება ხდება მძღოლებთან, მაგრამ ხშირად მგზავრი მათგანაც ვერ იღებს ზუსტ ინფორმაციას გამგზავრების დროის შესახებ.

სამარშრუტო ტაქსებში ხშირ შემთხვევაში სისუფთავე დაცულია, მაგრამ ტრანსპორტის სიძველის გამო კომფორტის შეგრძნება ნაკლებად არის. ზაფხულობით კონდიციონერი ხშირა ან ჩართული არ არის, ან საერთოდაც არაა დამონტაჟებული.

მოძრაობის დროს ხშირად ხდება სიჩქარის გადაჭარბება. გარდა ამისა, მგზავრობისას სამარშრუტო ტაქსის მძღოლები მობილურ ტელეფონებზეც საუბრობენ. მძღოლებმა, რომ მგზავრობისას მობილურ ტელეფონზე საუბარი აკრძალულია, მაგრამ ამის კონტროლი არ ხდება.

ავტოსადგურებში არის გამოყოფილი სამედიცინო ოთახები. თუმცა, მხოლოდ ორთაჭალის ავტოსადგურში, ხდება მძღოლის წინასარეისო სამედიცინო შემოწმება. საქართველოში არ არსებობს კანონი, რომელიც ავტოსადგურის ადმინისტრაციას დაავალდებულებს, აუცილებლად შეამოწმოს მძღოლი მგზავრობის წინ.

ხშირად სამარშრუტო ტაქსები დადგენილ დროს არ გადიან და ელოდებიან ტრანსპორტის შევსებას, ან პირიქით, შევსების შემთხვევაში, დროზე ადრე გადიან.

*კონკურენტული გარემო*

მძღოლები და ავტოსადგურების ადმინისტრაციის წარმომადგენლებს თავის საქმიანობაში ძირითად პრობლემად არარეგისტრირებულ გადამზიდავებს („ხიშნიკებს“) ასახელებენ. მათ გამო შეუმცირდათ რეგისტრირებულ გადამზიდავებს მგზავრების რაოდენობა და შემოსავალი. მათ გამო უწევთ მგზავრობის საფასურის შემცირება და აფერხებს მათი მომსახურების გაუმჯობესებას. ავტოსადგურების ადმინისტრაციის წარმომადგენლები და მძღოლები არათანაბარ პირობებში გრძნობენ თავს, რადგან „ხიშნიკებისგან“ განსხვავებით მათ უწევთ სახელმწიფო გადასახადების გადახდა.

რეგისტრირებული ავტოსადგურები და გადამზიდავები თავის კონკურენტად აღიქვამენ კომპანია „მეტროს“, რომელიც, მგზავრების თქმით, უკეთესი ხარისხის მომსახურებას სთავაზობს და მგზავრობის საფასური ხარისხის შესაბამისია.

არარეგისტრირებულ გადამზიდავებთან არათანაბარ კონკურენტულ სიტუაციაში ყოფნა რეგისტრირებულ გადამზიდავებს უმცირებთ მგზავრნაკადს სადგურებში და აიძულებთ უშუალოდ ტრასაზე აიყვანონ დამატებითი მგზავრები, რისთვისაც ცდილობენ გადაასწრონ სხვა მძღოლებს, რაც თავის მხრივ, აისახება სიჩქარის გადაჭარბებასა და სახიფათო მანევრირებაზე.

## რეკომენდაციები

**ავტოსადგურებისა და გადამზიდავების ლიცენზირება და არალიცენზირებული გადამზიდავებისთვის საქმიანობის აკრძალვა** შეამცირებს მძღოლების მიერ სიჩქარის რეჟიმის დარღვევის შემთხვევებს, თუმცა ეს ასევე უარყოფითად აისახება დასაქმებულთა რაოდენობაზე.

**საბაჟო შეღავათები მოძველებული ავტოპარკის გასანახლებლად** ხელს შეუწყობს გადამზიდავებს განაახლონ საკუთარი ავტოპარკი და გაზარდონ როგორც უსაფრთხოების, ასევე კომფორტის დონე.

**სავალდებულო ტექდათვალიერების შემოღება** და **მძღოლების პროფესიული სტანდარტების ამაღლების სისტემის დანერგვა** ხელს შეუწყობს საქალაქთაშორისო გადაზიდვების უსაფრთხოების ზრდას.

**ავტოსადგურების კეთილმოწყობა** და **ავტოსადგურში მგზავრობის განრიგის ზუსტად განსაზღვრა და დაცვა** უფრო კომფორტულს გახდის მგზავრობას.

**მგზავრობის ბილეთების ონლაინ გაყიდვა.** ეს მომსახურება ამჟამად მხოლოდ კომპანია „მეტროს“ აქვს დანერგილი. ორთაჭალის ავტოსადგური კი ამჟამად მუშაობს ბილეთების ონლაინ გაყიდვის შემოსაღებად.

**ტრანსპორტის რეგულარული შემოწმება გზებზე** მძღოლებისა და ადმინისტრაციის წარმომადგენლების თქმით, მონიტორინგის ეფექტურობისთვის საჭიროა გადამზიდავების უშუალოდ გზებზე შემოწმება, რომ არ მოხდეს არარეგისტრირებული გადამზიდავის მიერ მგზავრების გადაყვანა.

**სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს როლის გაძლიერება,** როგორც სახელმწიფო მარეგულირებელი და ზედამხედველი ორგანოს საქალაქთაშორისო გადაყვანების საკითხში. გადაიხედოს კანონმდებლობაში ამჟამად არსებული დაბრკოლება, რომელიც ხელს უშლის მას კერძო კომპანიების მონიტორინგის პროცესში და მხოლოდ კონკრეტულ შემთხვევებზე სასამართლოს ნებართვის არსებობისას ეძლევა ამ ფუნქციის განხორციელების შესაძლებლობა.