



ინფორმაციის თავისუფლების
განვითარების ინსტიტუტი

ქალაქ თბილისის საპარკინგო პოლიტიკა 2018-2024





Ministry of Foreign Affairs
Republic of Korea

ანალიზი მომზადდა ინფორმაციის თავისუფლების განვითარების ინსტიტუტის (IDFI) მიერ პროექტის - ხელისუფლების ანგარიშვალდებულებისთვის სამოქალაქო საზოგადოების გაძლიერება და გამჭვირვალობის სტანდარტების გაზრდა - ფარგლებში. პროექტი რომელიც თანადაფინანსებულია ჩეხეთის, უნგრეთის, პოლონეთისა და სლოვაკეთის მთავრობების მიერ ვიშეგრადის საერთაშორისო ფონდის გრანტების მეშვეობით. ის ასევე თანადაფინანსებულია კორეის რესპუბლიკის საგარეო საქმეთა სამინისტროს მიერ. ფონდის მისიაა ცენტრალურ ევროპაში მდგრადი რეგიონული თანამშრომლობის იდეების განვითარება.

სტატიის შინაარსზე პასუხისმგებელია IDFI და მასში გამოთქმული მოსაზრებები შესაძლოა არ გამოხატავდეს ვიშეგრადის საერთაშორისო ფონდის და კორეის რესპუბლიკის საგარეო საქმეთა სამინისტროს პოზიციას.

შინაარსი

ძირითადი მიგნებები.....	3
შესავალი	5
პარკირების ჯარიმები.....	5
საპარკინგე ადგილები	9
პარკირების მოწყობის ხარჯები.....	11
პარკირების საშუები	12
პარკინგის კონტროლიორები და მათი სახელფასო პოლიტიკა	13
შეჯამება	14

ძირითადი მიგნებები

- 2018 წლიდან 2024 წლის 1 ივლისამდე თბილისის სატრანსპორტო კომპანიამ პარკირების წესების დარღვევისთვის სულ 3,135,618 ჯარიმა გამოიწერა, რამაც 54.7 მილიონი ლარი შეადგინა.
- 2022 წელს, პარკირების წესების დარღვევისთვის გათვალისწინებული ჯარიმების ზრდასთან ერთად, მკვეთრად იმატა დაჯარიმებულთა რაოდენობამ (+35%). 2023 წელს დაჯარიმებულთა რაოდენობა დაახლოებით განახევრდა, თუმცა ჯარიმით დაკისრებული თანხა 51%-ით გაიზარდა.
- 2023 წელს პარკირების წესების დარღვევის გამო, სპეციალურ ავტოსადგომზე გადაიყვანეს 9,419 ავტომობილი. 2018 წელთან შედარებით, საჯარიმოზე გადაყვანილი ავტომობილების რაოდენობა 188%-ით არის გაზრდილი.
- 2024 წლის მაისის თვეში, როდესაც ქვეყანაში მიმდინარეობდა რუსული კანონის საწინააღმდეგო საპროტესტო აქციები, კომპანია მაქსიმალურად თავს იკავებდა მძღოლების დაჯარიმებისგან. ამ თვეს სულ გამოიწერა 2,079 ჯარიმა და მხოლოდ 43 ავტომობილი იქნა გადაყვანილი ავტოსადგომზე.
- 2024 წლის 1 ივლისის მდგომარეობით, თბილისში 27,614 საპარკინგე ადგილია მოწყობილი. 2018-2023 წლებში საპარკინგე ადგილების ჯამური რაოდენობა ყოველწლიურად საშუალოდ 3%-ით მცირდებოდა.
- სსიპ ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოს საგზაო მოძრაობის დაგეგმვის სამსახური არ ფლობს თბილისის რაიონების მიხედვით მოწყობილი პარკირების ადგილების შესახებ ინფორმაციას.
- საპარკინგე ადგილების მოწყობაზე ყველაზე დიდი თანხა 2022 წელს (640,183 ლარი) დაიხარჯა.
- 2018 წლის შემდეგ, თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის მიერ პარკირების საშვების გაყიდვით და ზონალურ საათობრივი პარკირებისას საათობრივი გადახდით მიღებულმა შემოსავლებმა დაახლოებით 58 მილიონი ლარი შეადგინა.
- პარკირების კონტროლიორის პოზიციაზე ყველაზე მეტი პირი 2022 წელს იყო დასაქმებული (188 პირი). 2023 წელს მათი რიცხვი 118-მდე შემცირდა. თანამშრომელთა გადინების ერთ-ერთი მიზეზი შესაძლებელია იყოს ანაზღაურების ერთიანი სტანდარტის არ არსებობა.

შესავალი

2018 წლის 10 აპრილს, ქალაქ თბილისის მერიამ კომპანია „სითი პარკთან“ გაფორმებული ხელშეკრულება შეწყვიტა და პარკირების სისტემის ოპერირების უფლება თბილისის სატრანსპორტო კომპანიას გადასცა. სითი პარკთან ხელშეკრულების შეწყვეტის მიზეზად კომპანიის მიერ ნაკისრი ვალდებულებების არაჯეროვანი შესრულება დასახელდა, რომელიც დაკავშირებული იყო საპარკინგე ინფრასტრუქტურის მოწყობასთან. თბილისის მერის განცხადებით ხელშეკრულების შეწყვეტის ერთ-ერთ მიზეზს ასევე, წარმოადგენდა კომპანიის საჯარიმო პოლიტიკა, რომელიც ლახავდა მოქალაქეების უფლებებს. მისივე განცხადებით, სითი პარკის ოპერირების დროს წლის განმავლობაში დაახლოებით 1.2 მილიონი ჯარიმა იწერებოდა, ხოლო თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის ოპერირების დროს - 500 ათასი.

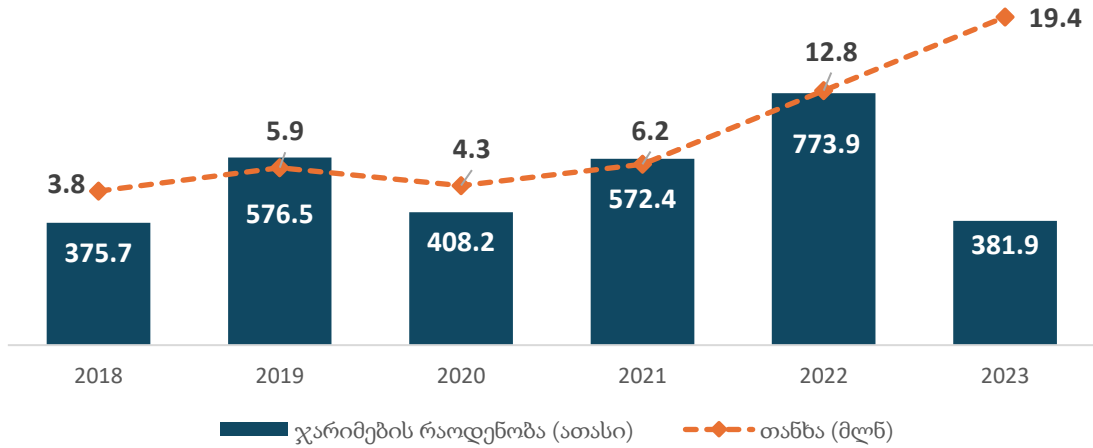
თბილისის სატრანსპორტო კომპანიისთვის ოპერირების უფლების გადაცემის შემდეგ, დედაქალაქის პარკირების სისტემა მნიშვნელოვნად შეიცვალა. მაგალითად, 2019 წლიდან საპილოტოდ დაინერგა ზონალური პარკირების სისტემა, რომლის დაფარვის არეალი ყოველწლიურად იზრდება. ასევე, 2022 წლიდან მნიშვნელოვნად გამკაცრდა პარკირების წესების დარღვევისთვის გათვალისწინებული სანქციები.

ქვემოთ ჩვენს მიერ წარმოდგენილია შპს თბილისის სატრანსპორტო კომპანიიდან და სსიპ ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოდან მიღებული სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი, რომელიც მიმოიხილავს 2018-2024 წლებში ქალაქ თბილისში პარკირების საჯარიმო პოლიტიკას, კომპანიის მიღებულ შემოსავლებს და საპარკინგე ადგილების მოწყობაზე მიმართულ რესურსს. კერძოდ, 2023 წლის 1 აგვისტომდე აღნიშნული მონაცემების აღრიცხვას აწარმოებდა შპს თბილისის სატრანსპორტო კომპანია, ხოლო 2023 წლის 1 აგვისტოდან, თბილისის მთავრობის განკარგულების საფუძველზე, პარკირების სფეროს მართვა დაევალა სსიპ ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოს.

პარკირების ჯარიმები

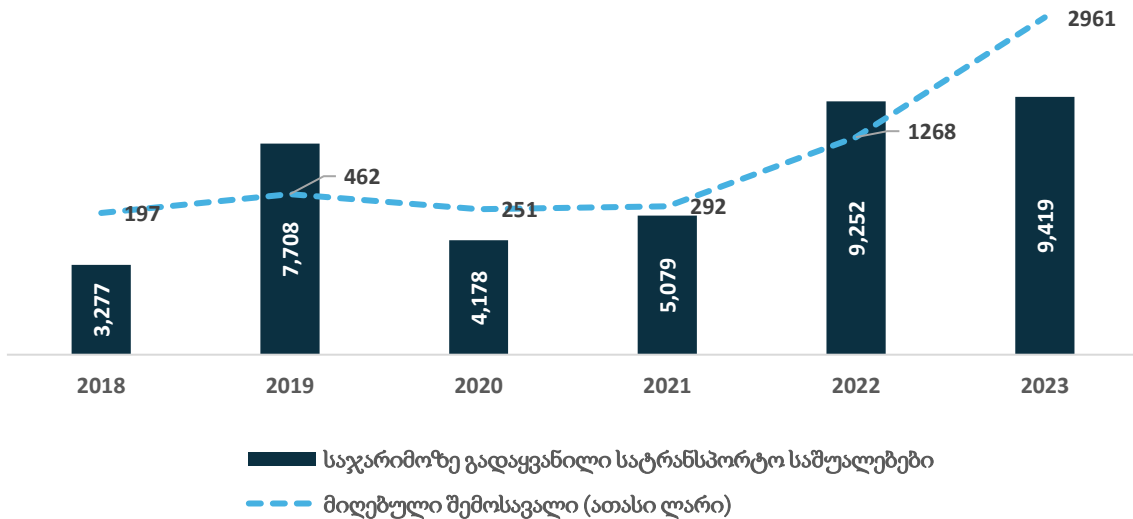
2018 წლიდან 2024 წლის 1 ივლისამდე თბილისის სატრანსპორტო კომპანიამ პარკირების წესების დარღვევისთვის სულ 3,135,618 ჯარიმა გამოწერა, რამაც თანხობრივად 54.7 მილიონი ლარი შეადგინა. 2022 წლიდან პარკირების წესების დარღვევისთვის გათვალისწინებული ჯარიმების ზრდასთან ერთად, მკვეთრად იმატებს დაჯარიმებულთა რაოდენობა. მაგალითად, 2022 წელს, +35%-ით გაიზარდა ჯარიმების რაოდენობა წინა წელთან შედარებით, მაშინ როდესაც ჯარიმების თანხა გაორმაგდა და 12.8 მილიონი ლარი შეადგინა. 2023 წელს ჯარიმების რაოდენობა 2022 წლის მაჩვენებლის დაახლოებით ნახევარია, თუმცა ჯარიმის თანხა წლიურ მაჩვენებელს 51%-ით აღემატება.

პარკირების წესების დარღვევისთვის გამოწერილი ჯარიმები



2022 წლის მარტის თვიდან, ასევე მნიშვნელოვნად (60 ლარიდან 150 ლარამდე) გაიზარდა პარკირების წესების დარღვევის გამო ავტომობილის სპეციალურ ავტოსადგომზე გადაყვანის საფასური. აღნიშნული გადასახადის ზრდასთან ერთად, 2022 წლიდან მნიშვნელოვნად მკაცრდება კონტროლი. 2018-2023 წლებში, პარკირების წესების დარღვევის გამო, სპეციალურ ავტოსადგომზე გადაყვანილი ავტომობილების ყველაზე დიდი რაოდენობა 2023 წელს დაფიქსირდა (9,419 ავტომობილი), შესაბამისად, ყველაზე მაღალი იყო ამ წელს დაკისრებული გადასახადებისგან მიღებული შემოსავლები (2.96 მლნ.). 2023 წელს, 2018 წელთან შედარებით, საჯარიმოზე გადაყვანილი ავტომობილების რაოდენობა 188%-ით არის გაზრდილი.

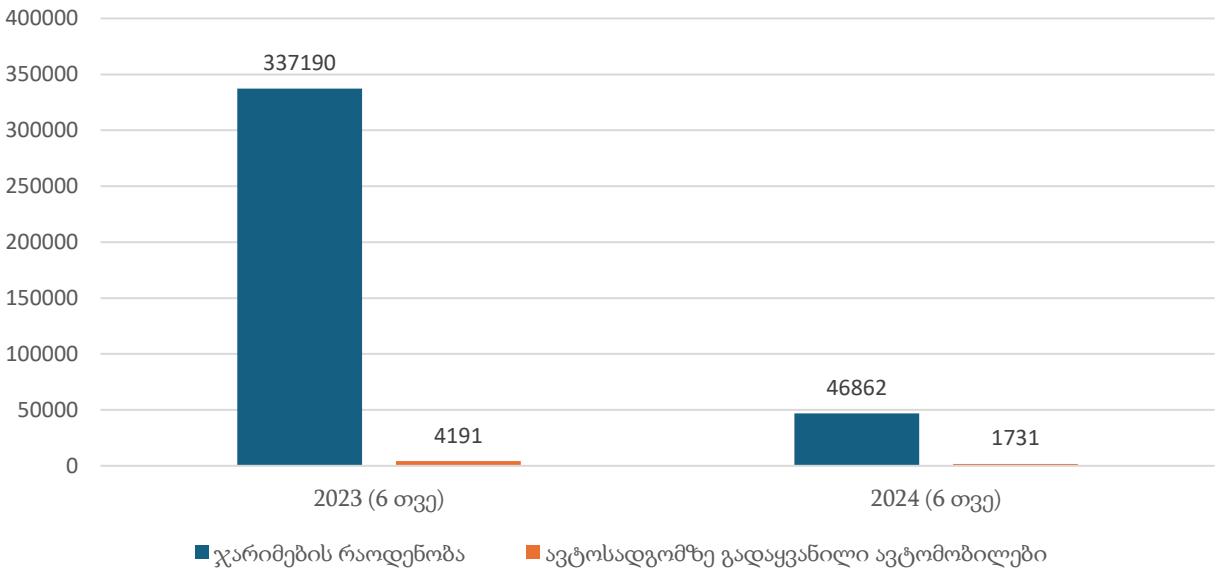
**პარკირების წესების დარღვევის გამო სპეციალურ ავტოსადგომზე
გადაყვანილი ავტომობილების რაოდენობა და შესაბამისი შემოსავალი,
2018-2023 წწ.**



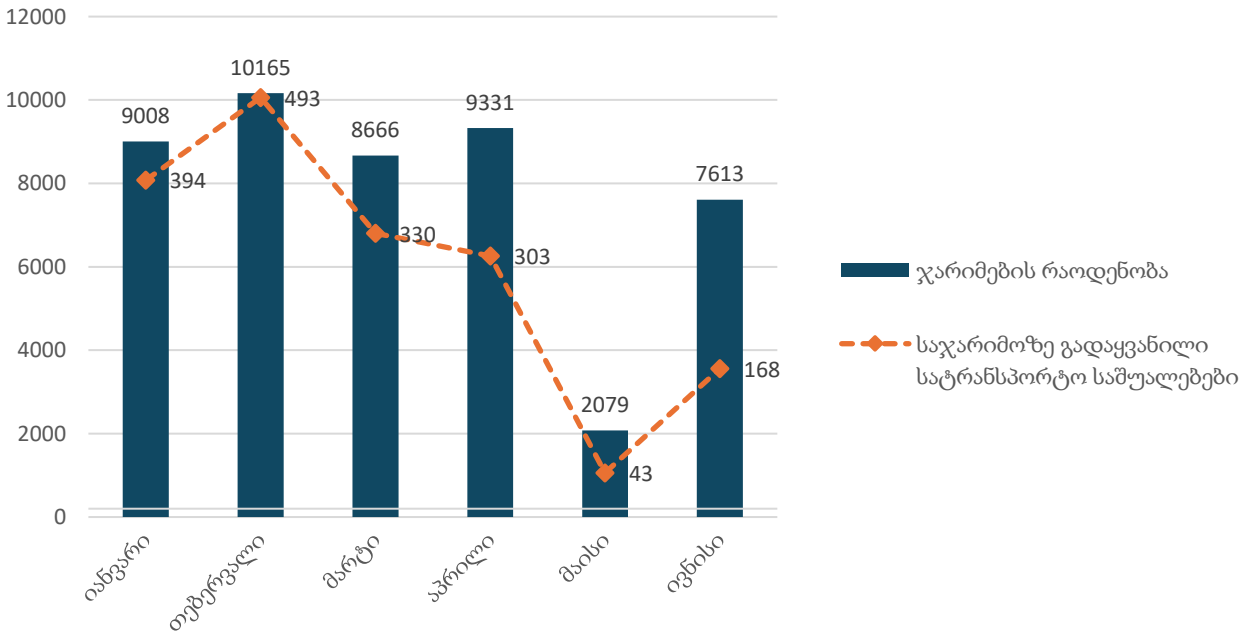
2024 წლის საწყის 6 თვეში წინა წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით შემცირებულია როგორც პარკირების წესების დარღვევისთვის დაჯარიმებულთა, ასევე სატრანსპორტო საშუალებების საჯარიმოზე გადაყვანის შემთხვევები. მაგალითად, 2023 წლის საწყის 6 თვეში თბილისის სატრანსპორტო კომპანიამ გამოიწერა 337,190 ჯარიმა და სპეციალურ ავტოსადგომზე გადაიყვანა 4,191 ავტომობილი, ხოლო 2024 წლის საწყის 6 თვეში გამოიწერა მხოლოდ 46,862 ჯარიმა და ავტოსადგომზე გადაიყვანა 1,731 ავტომობილი.

2024 წლის თვეების მიხედვით მონაცემების ანალიზი, გვაძლევს ვარაუდის საფუძველს, რომ თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის საჯარიმო პოლიტიკაზე გავლენას ახდენს ქვეყანაში მიმდინარე პოლიტიკური პროცესები. მაგალითად, 2024 წლის მაისის თვეში, როდესაც ქვეყანაში მიმდინარეობდა რუსული კანონის საწინააღმდეგო საპროტესტო აქციები, კომპანია მაქსიმალურად თავს იკავებდა მძღოლების დაჯარიმებისგან. ამ თვეს სულ გამოიწერა 2,079 ჯარიმა და მხოლოდ 43 ავტომობილი იქნა გადაყვანილი ავტოსადგომზე.

დაჯარიმებული და საჯარიმოზე გადაყვანილი სატრანსპორტო საშუალებები



2024 წელს დაჯარიმებული და საჯარიმოზე გადაყვანილი სატრანსპორტო საშუალებები თვეების მიხედვით

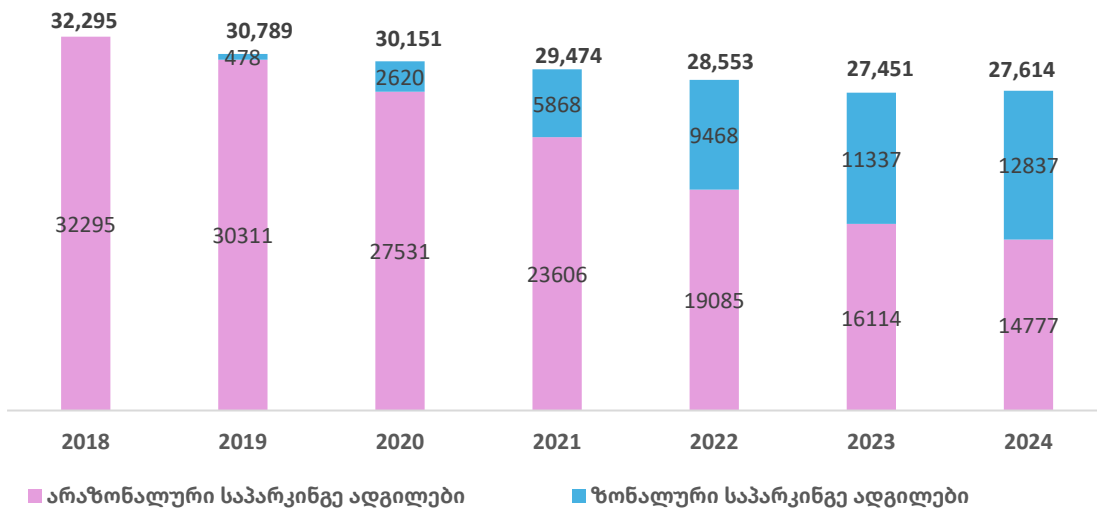


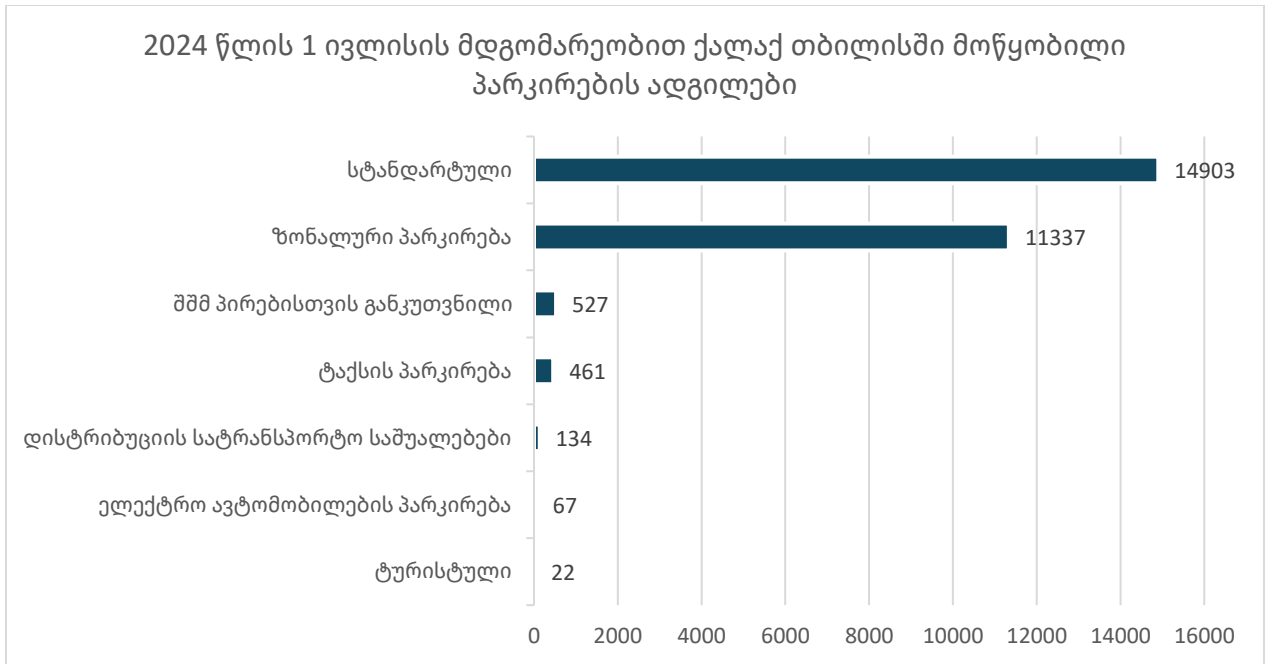
საპარკინგე ადგილები

2018-2023 წლებში ქ. თბილისში მოწყობილი საპარკინგე ადგილების ჯამური რაოდენობა ყოველწლიურად საშუალოდ 3%-ით მცირდებოდა. აქედან, სტანდარტული საპარკინგე ადგილების ზონალურით ჩანაცვლება მხოლოდ ნაწილობრივად მოხდა. ბოლო 5 წლის განმავლობაში სტანდარტული საპარკინგე ადგილები შემცირდა 12,754-ით, ხოლო ზონალური გაიზარდა 10,217 ადგილით.

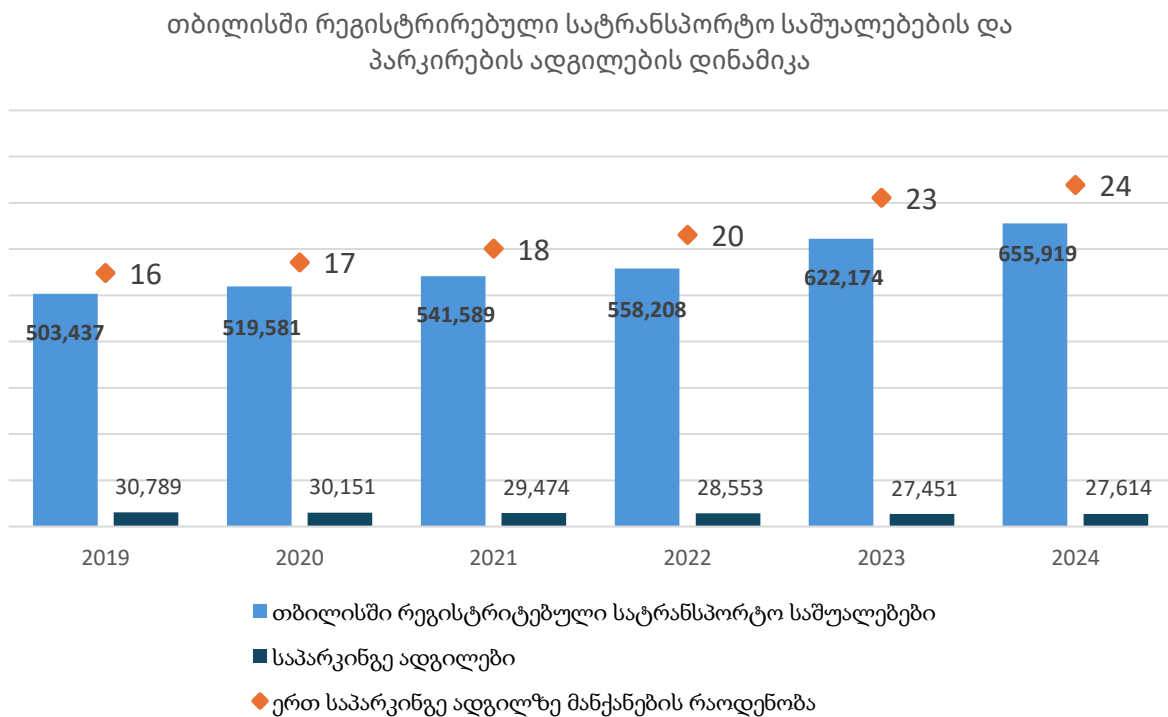
კვლევის ფარგლებში, IDFI-ს ინტერესს ასევე წარმოადგენდა მოწყობილი პარკირების ადგილების განაწილება თბილისის რაიონების მიხედვით. თუმცა, სსიპ ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტოს საგზაო მოძრაობის დაგეგმვის სამსახურის განმარტებით, მათ მსგავსი ინფორმაცია არ გააჩნიათ.

ქ. თბილისში მოწყობილი საპარკინგე ადგილების რაოდენობა, 2018-2024 წწ.





2024 წლის მდგომარეობით, თბილისში ერთ საპარკინგე ადგილზე 24 მანქანა მოდის. ბოლო 5 წელში, დედაქალაქში რეგისტრირებული მანქანების რაოდენობა +31%-ით გაიზარდა (+152,482 მანქანა), ხოლო პარკირების ადგილი -11%-ით შემცირდა (-3,175 ადგილი).



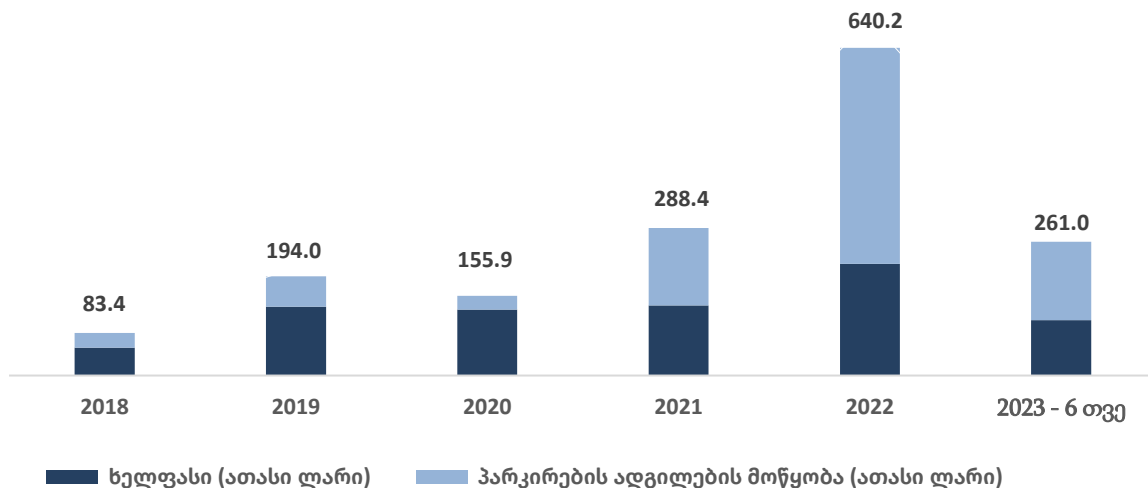
პარკირების მოწყობის ხარჯები

ქალაქ თბილისში პარკირების ადგილების მოწყობასთან დაკავშირებით, შპს თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის მიერ გაწეული ხარჯების შესახებ ინფორმაცია IDFI-ს მიღებული აქვს 2023 წლის 1 ივლისის მდგომარეობით. მოგვიანებით, 2023 სრული წლის ინფორმაციის მოთხოვნის პასუხად სატრანსპორტო კომპანიამ IDFI-ს განუმარტა, რომ მოკლებული იყვნენ შესაძლებლობას ცალკე გაემიჯნათ 2023 წლის პარკირების მოწყობა/განახლების ხარჯები. ხოლო, სსიპ ტრანსპორტისა და ურბანული განვითარების სააგენტომ 2023-2024 წლების ამ ხარჯებთან დაკავშირებული მოთხოვნა საერთოდ უპასუხოდ დატოვა.

2023 წლის პირველ ნახევარში, საპარკინგე ადგილების მოწყობაზე გაწეულმა ჯამურმა ხარჯმა 261 ათასი ლარი შეადგინა, საიდანაც 59% ახალი საპარკინგე ადგილების მოწყობას ან ძველის განახლებას მოხმარდა, ხოლო 41% პარკირების მოწყობაზე დასაქმებულთა ხელფასებზე გაიხარჯა.

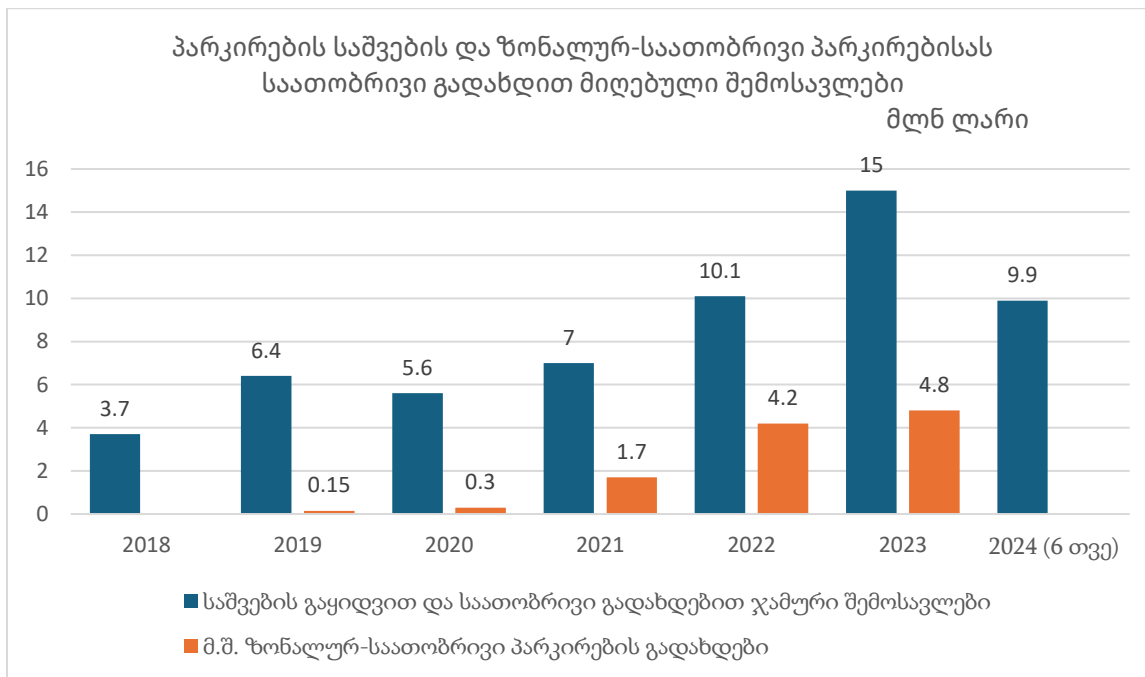
ბოლო წლების განმავლობაში, ყველაზე დიდი რაოდენობის თანხა საპარკინგე ადგილების მოწყობაზე 2022 წელს (640,183 ლარი) დაიხარჯა.

საპარკინგე ადგილების მოწყობა-განახლებაზე გაწეული ხარჯი, 2018-2023 წწ.

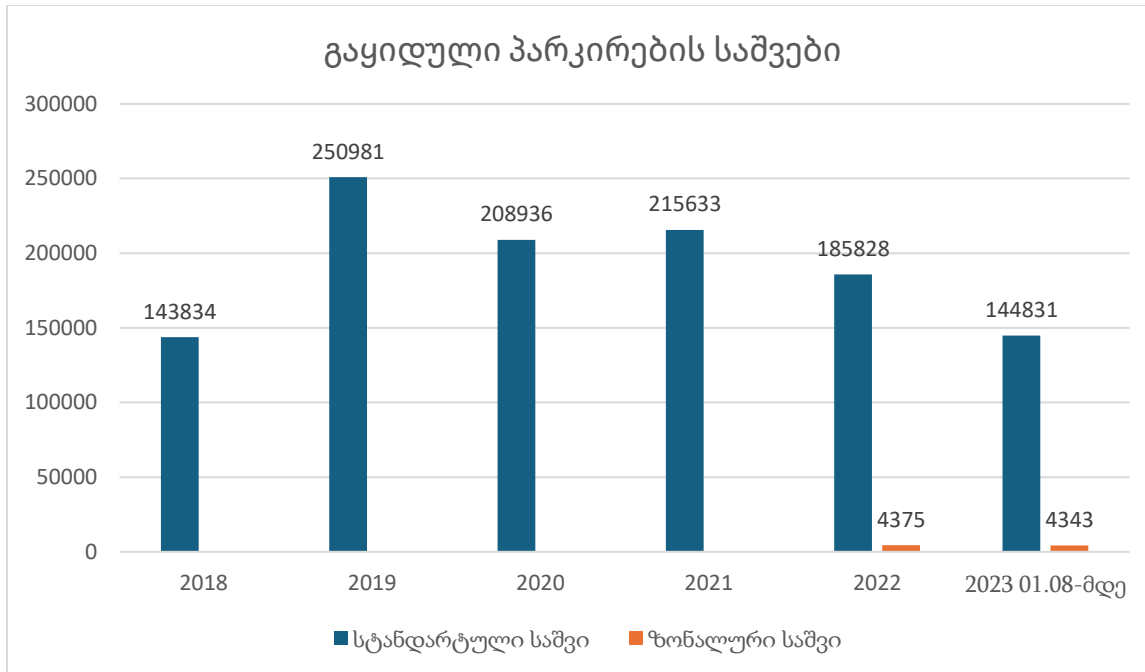


პარკირების საშვები

2018 წლის შემდეგ თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის მიერ პარკირების საშვების გაყიდვით და ზონალურ საათობრივი პარკირებისას საათობრივი გადახდით მიღებულმა შემოსავლებმა დაახლოებით 58 მილიონი ლარი შეადგინა. ამ გზით მიღებული შემოსავლები ყოველწლიურად იზრდება. მაგალითად, 2023 წელს მიღებული შემოსავალი 49%-ით გაიზარდა და 15 მილიონი შეადგინა. 2024 წლის საწყის 6 თვეში პარკირების საშვების გაყიდვით და ზონალურ-საათობრივი გადახდით მიღებული შემოსავლები 9.9 მილიონ ლარს შეადგენს. შესაბამისად, მოსალოდნელია, რომ 2024 წელს შემოსავლების ზრდა კვლავ გაგრძელდება.



შენიშვნა: ზონალურ-საათობრივი პარკირებისას საათობრივი გადახდით მიღებული შემოსავლების შესახებ 2014 წლის მონაცემები არ იქნა წარმოდგენილი განცალკევებით.



შენიშვნა: გაყიდული პარკირების საშვების შესახებ ინფორმაცია, წარმოდგენილია მხოლოდ 2023 წლის 1 აგვისტოს მდგომარეობით.

პარკინგის კონტროლიორები და მათი სახელფასო პოლიტიკა

პარკირების საჯარიმო პოლიტიკის სიმკაცრე მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული სამართალდარღვევის ოქმის შედგენაზე უფლებამოსილ თანამშრომელთა (ე.წ. კონტროლიორი) საქმიანობაზე და მათი ფინანსური წახალისების პოლიტიკაზე. 2022 წლიდან პარკინგის კონტროლის და საჯარიმო პოლიტიკის გამკაცრების სურვილზე მიუთითებს, ამ მიმართულებით დასაქმებულ თანამშრომელთა რაოდენობის მკვეთრი ზრდა. მოწოდებული ინფორმაციის მიხედვით, 2022 წელს თბილისის სატრანსპორტო კომპანიაში დასაქმებულ პარკინგის კონტროლიორთა რიცხვი წინა წლებთან შედარებით დაახლოებით გაორმაგდა, შესაბამისად, გაიზარდა მათ შრომის ანაზღაურებაზე გაწეული ხარჯები.

2023 წლიდან კონტროლიორთა რიცხვი მნიშვნელოვნად, 118-მდე მცირდება. 2023 წელს თანამშრომელთა გადინების ზუსტი მიზეზები IDFI-სთვის უცნობია, თუმცა, ერთ-ერთ მიზეზად შესაძლებელია განხილულ იქნას კომპანიაში ანაზღაურების ერთიანი სტანდარტის არ არსებობა. 2023 წლის შრომის ანაზღაურების სრული ხარჯის მოთხოვნის პასუხად კომპანიამ IDFI-ს განუმარტა, რომ ინსპექტორის თანამდებობრივი სარგო შეადგენდა საათში 4.44 ლარს, ხოლო უმცროსი ინსპექტორის საათში 3.83 ლარს.

თუმცა, კონტროლიორთა შრომის ანაზღაურების წესების მარეგულირებელი სამართლებრივი აქტების მოთხოვნაზე, კომპანიამ IDFI-ს განუმარტა, რომ **სპეციალური კომისია, ინდივიდუალურად განიხილავდა დასაქმებულის მიერ შესრულებულ სამუშაოს და შესაბამისად ადგენდა ყოველთვიური ანაზღაურების ოდენობას.** კომისიის მიერ ანაზღაურების ოდენობის განსაზღვრა სავარაუდოდ დამოკიდებულია მათ მიერ გამოწერილი ჯარიმების ოდენობაზე, თუმცა, აღნიშნული სტანდარტი რამდენად არის სამართლებრივად მოწესრიგებული, კომპანიის პასუხით ვერ დგინდება.

სატრანსპორტო კომპანიაში დასაქმებული პარკირების კონტროლიორთა რაოდენობა და მათი შრომის ანაზღაურების ხარჯები		
წელი	თანამშრომელთა რაოდენობა	შრომის ანაზღაურების წლიური ხარჯი
2018	91	554 728
2019	77	1 121 836
2020	80	1 040 660
2021	98	1 079 120
2022	188	2 158 804
2023	118	1 109 759

შეჯამება

წინამდებარე კვლევაში წარმოდგენილი სტატისტიკური მონაცემების ანალიზი აჩვენებს, რომ ქალაქ თბილისში ყოველწლიურად იმატებს რეგისტრირებული ავტომობილების რაოდენობა, ხოლო მოწყობილი საპარკინგე ადგილების რიცხვი იკლებს. საპარკინგე ადგილების დეფიციტის მზარდი ტენდენცია წარმოშობს ქაოტური პარკირების დინამიკას, რასაც ადგილობრივი ხელისუფლება ძირითადად მხოლოდ საჯარიმო პოლიტიკის გამკაცრებას უპირისპირებს.

ბოლო წლებში დაწყებული სატრანსპორტო რეფორმის გათვალისწინებით, რომელიც მიზნად ისახავს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარებას, მოსალოდნელი იყო პარკირების პრობლემის გამწვავება. IDFI მიიჩნევს, რომ თბილისში არსებული პარკირების სისტემის გამოწვევების შემსუბუქებას მნიშვნელოვნად ხელს შეუწყობდა საპარკინგე ინფრასტრუქტურის განვითარების სათანადო სტრატეგიის არსებობა და საჭირო ფინანსური რესურსის ამ მიზნით გამოყოფა. პარკირების სისტემის განვითარების გარკვეული ხედვა წარმოდგენილია თბილისის 2023-2043 წლების სატრანსპორტო გეგმაში, სადაც ინფრასტრუქტურის განვითარებასა და დამატებითი საპარკინგე ადგილების შექმნაზე მეტად, ყურადღება გამახვილებულია დამატებითი მოსაკრებლების შემოღებასა და ამ გზით ავტომობილით მგზავრობის შემცირების მიზნის მიღწევაზე.

საკითხის სათანადო გააზრების პრობლემაზე მეტყველებს, 2024 წლის 17 ივლისს თბილისის მერის მიერ ჟურნალისტებზე გაცემული პასუხი საპარკინგე სივრცეებთან დაკავშირებით დასმულ კითხვაზე, რომლის მიხედვით ქალაქში პარკირების პრობლემა არ არის და არსებობს შესაბამისი სივრცეები. ამასთან, მან დამატებით განმარტა, რომ მიწისქვეშა პარკირების მოწყობასთან დაკავშირებით მათ ჰქონდათ შესაბამისი მცდელობები, თუმცა კერძო ბიზნესი მსგავსი შეთავაზებებით არ ინტერესდებოდა.