

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი  
ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტი  
მარკეტინგის კათედრა



გია პატიეშვილი

**საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურებით  
მომხმარებელთა კმაყოფილების მარკეტინგული კვლევა**  
(თბილისის მაგალითზე)

ნაშრომი წარდგენილია ბიზნესის ადმინისტრირების მაგისტრის  
აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად

სამეცნიერო ხელმძღვანელი: ეკონ. აკად.  
დოქტორი, თსუ-ს ასოცირებული  
პროფესორი ბაბულია მღებრიშვილი

თბილისი 2019

## ანოტაცია

მოცემული სამაგისტრო ნაშრომი - „საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მომხმარებელთა კმაყოფილების მარკეტინგული კვლევა“ ქ. თბილისის მაგალითზეა შესრულებული. ამ ნაშრომის მიზანია იმის გარკვევა, თუ რამდენად კმაყოფილია მოსახლეობა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მუშაობით, რაში მდგომარეობს მისი უკმაყოფილების მიზეზები და რა გზები არსებობს, მომხმარებლების აზრით, ამ სფეროში შექმნილი მდგომარეობის მოსაწესრიგებლად.

ნაშრომი შედგება შესავლის, სამი თავის და დასკვნისა და რეკომენდაციებისგან. ნაშრომს დაერთვის გამოყენებული ლიტერატურის სია და დანართი-ანკეტა, რომლითაც ჩატარდა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომხმარებელთა გამოკითხვა.

პირველ თავში განხილულია სატრანსპორტო მომსახურების როლი მოსახლეობის მოთხოვნილებების დაკმაყოფილებაში. კონკრეტულად, განხილულია ტრანსპორტის შესახებ არსებული ლიტერატურული წყაროები და ის საკანონმდებლო ბაზა, რომლითაც რეგულირდება სატრანსპორტო სფერო. მეორე თავი საქართველოს დედაქალაქში ტრანსპორტის განვითარების ისტორიასა და მისი დღევანდელი მდგომარეობის დახასიათებას ეძღვნება. მესამე თავში გაანალიზებულია მომხმარებელთა ანკეტური გამოკითხვის მასალები და მიღებული შედეგების საფუძველზე გაკეთებულია დასკვნები. გაკეთებული დასკვნების შესაბამისად ჩამოყალიბებულია განსაზღვრული რეკომენდაციები, თბილისის სატრანსპორტო სისტემაში არსებული პრობლემების გადასაწყვეტად.

# **Annotation**

**Gia Patieshvili**

## **Marketing research of consumer satisfaction with public transport service in Tbilisi**

In this work, which is written to achieve master's degree, is overviewed consumer satisfaction with public transport service in Tbilisi. The purpose of this work is to find out how satisfied the population is with public transport service, also, to find out the reasons for their dissatisfaction and what are the ways to make the situation better.

The work consists - the introduction, three chapters and the conclusions and recommendations. Also there are attached list of used literature and a questionnaire, which was used for public transport users' survey.

In the first chapter there is overviewed the role of transport service for satisfying of the needs of the population. Concretely, the literary sources about transport are discussed and also the legislative base, which regulates the transport service. The second chapter is about the history of transport development in the capital of Georgia and it also describes the past situation in Tbilisi. The third chapter analyzes the questions and answers of users' survey and the conclusions are based on these results. According the conclusions, specific recommendations have been issued to solve the transport system problems in Tbilisi.

# შინაარსი

შესავალი .....	1
<b>თავი1. სატრანსპორტო მომსახურების როლი მოსახლეობის მოთხოვნილებების დაკმაყოფილებაში .....</b>	<b>4</b>
1.1 სატრანსპორტო მომსახურება და მისი სახეები .....	4
1.2 სატრანსპორტო მომსახურების რეგულირება.....	18
<b>თავი 2. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარება თბილისში .....</b>	<b>23</b>
2.1 საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების თანამედროვე მდგომარეობა თბილისში.....	23
2.2 ტრანსპორტის განვითარების ისტორია საქართველოს დედაქალაქში.....	26
<b>თავი3.საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მუშაობის მიმართ მომხმარებელთა დამოკიდებულების კვლევა.....</b>	<b>36</b>
3.1 კვლევის მეთოდოლოგია .....	36
3.2 საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომხმარებელთა გამოკითხვა და მათი კმაყოფილების მდგომარეობის დადგენა	38
<b>დასკვნები და რეკომენდაციები .....</b>	<b>81</b>
<b>გამოყენებული ლიტერატურა.....</b>	<b>86</b>

## შესავალი

**თემის აქტუალობა.** საზოგადოებრივი ტრანსპორტი მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ნებისმიერი ქვეყნის განვითარებაში. მისი როლი განსაკუთრებით გაიზარდა უკანასკნელ წლებში, როცა მკვეთრად გაუარესდა ეკოლოგიური მდგომარეობა, რაზეც, თავის მხრივ, დიდი გავლენა კერძო ავტომობილების რაოდენობის მკვეთრმა ზრდამ მოახდინა. თბილისში ეს პრობლემა განსაკუთრებით მწვავედ დგას. საცობები და მოუწესრიგებელი სატრანსპორტო სისტემა ხელს უშლის მგზავრთა გადაადგილებას და უარყოფითად მოქმედებს მათ ცხოვრებაზე. საცობებში დგომით ადამიანები კარგავენ საკმაოდ დიდ დროს, რომელიც ვეღარ ანაზღაურდება. ამასთან, მანქანების გამონახოლქვით ჰაერი ბინძურდება. ეს არ მოსწონს მოსახლეობის დიდ ნაწილს. მათთვის მნიშვნელოვანია არა მარტო კომფორტულად და უსაფრთხოდ გადაადგილება, არამედ გარემოს დაცვაც. ადამიანებმა იციან, რომ გარემოს დაბინძურება უარყოფითად მოქმედებს მათ ჯანმრთელობაზე. ამიტომ, ისინი დაინტერესებული არიან ტრანსპორტის პრობლემების გადაჭრით.

ბოლო წლებში, თბილისში სატრანსპორტო სისტემამ მნიშვნელოვანი ცვლილებები განიცადა. ტრამვაი და ტროლეიბუსი საერთოდ გაქრა ადამიანთა ცხოვრებიდან. ისინი მთლიანად ჩანაცვლდა ავტობუსებითა და სამარშრუტო ტაქსებით, რამაც არაერთგვაროვნად იმოქმედა მგზავრთა დამოკიდებულებაზე. შეიცვალა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების შესახებ კმაყოფილების მაჩვენებელიც. მოძველებულმა სატრანსპორტო საშუალებებმა მოქალაქეებში ერთგვარი პროტესტის გრძნობა გააღვივა. საყურადღებოა ისიც, რომ ტრანსპორტის პოპულარიზაციის კუთხით თითქმის არანაირი მარკეტინგული ღონისძიება არ ტარდება, ამიტომ საინტერესო აღმოჩნდა ასეთ პირობებში მყოფი მგზავრების კმაყოფილების დონის გამოკვლევა.

**ნაშრომის მიზანი და ამოცანები.** მოცემული სამაგისტრო ნაშრომის მიზანია თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურებით მომხმარებელთა კმაყოფილების დონის გამოკვლევა. ძირითადი მიზნიდან გამომდინარე, ჩამოვყალიბეთ ის ამოცანები, რომელთა გადაწყვეტის გზითაც მიიღწევა კვლევის მიზანი. ეს ამოცანებია:

- \* ტრანსპორტის შესახებ არსებული ლიტერატურული წყაროების ანალიზი;
- \* ტრანსპორტის სახეების თავისებურებების იდენტიფიცირება თეორიულ ჭრილში;
- \* თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების მიმოხილვა ისტორიულ ფაქტებზე დაყრდნობით;
- \* თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მომსახურების კმაყოფილების კვლევა მომხმარებელთა ანკეტური გამოკითხვის გზით;

**კვლევის საგანი და ობიექტი.** კვლევის საგანია - საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურებით კმაყოფილების დონე. კვლევის ობიექტები კი არიან მგზავრები, რომლებიც დედაქალაქში საზოგადოებრივ ტრანსპორტით გადაადგილდებიან, აგრეთვე, ის ადამიანები, რომლებიც იშვიათად სარგებლობენ საზოგადოებრივი ტრანსპორტით, მაგრამ აწუხებთ მოუწესრიგებელი სატრანსპორტო სისტემა.

**კვლევის მეთოდები.** კვლევის თეორიულ საფუძველს და ინფორმაციულ ბაზას წარმოადგენს ტრანსპორტის შესახებ როგორც ქართველი, ისე უცხოელი მეცნიერების მიერ გამოქვეყნებული ნაშრომები და სტატიები, ასევე საჯარო წყაროები და ინტერნეტ-რესურსები. კვლევა ჩატარებულია ისეთი აპრობირებული მეთოდის დახმარებით, როგორცაა გამოკითხვა. რესპონდენტები გამოიკითხნენ ინტერნეტის საშუალებით. ნაშრომის ინფორმაციული წყაროა სტატისტიკის ეროვნული

სამსახურისა და მომხმარებელთა ანკეტური გამოკითხვის მასალები. კვლევის პროცესში გამოყენებულია ანალიზის, შედარების, დაჯგუფების და სხვა მეთოდები.

**საკითხის შესასწავლად გამოყენებული ძირითადი წყაროების მოკლე მიმოხილვა.** საკვლევი თემის შესახებ ინფორმაცია ვრცელად არის წარმოდგენილი როგორც ქართულ, ასევე უცხოენოვან ლიტერატურაში. ქართულ ენაზე ძირითადად წარმოდგენილია ფაქტები, თემის სპეციფიკიდან გამომდინარე. უცხოენოვანი ლიტერატურიდან გამოვიყენეთ, ძირითადად, ო'ფლაჰერტის, ს. ლ. ჯონსისა და ფ. კოტლერის ნაშრომები, ქართულენოვანიდან კი ნ. თოდუას, რ. მამულაძის, მ. გაბაიძის შრომები და სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის მიერ გამოქვეყნებული სტატისტიკური-მონაცემები და კვლევები.

**სამაგისტრო ნაშრომის მოცულობა.** სამაგისტრო ნაშრომი შედგება შესავლის, სამი თავის და დასკვნითი ნაწილისგან. ის მოიცავს კომპიუტერზე ნაბეჭდ 88 გვერდს.

## თავი1. სატრანსპორტო მომსახურების როლი მოსახლეობის მოთხოვნილებების დაკმაყოფილებაში

### 1.1 სატრანსპორტო მომსახურება და მისი სახეები

ტრანსპორტი უმნიშვნელოვანეს როლს ასრულებს ქვეყნის განვითარებაში. წარმოების პროცესის ყველა ეტაპი მჭიდროდაა დაკავშირებული მასთან, აღსანიშნავია ის, რომ ტრანსპორტი დამხმარე მომსახურებად გვევლინება როგორც სოფლის მეურნეობაში, ასევე ინფრასტრუქტურულ პროექტებსა და მშენებლობაში. საწარმოო ჯაჭვის ყველა ეტაპზე, და განსაკუთრებით მიწოდების ეტაპზე, ტრანსპორტის როლი შეუცვლელია. პროდუქტი მზად მხოლოდ იმ შემთხვევაში ითვლება, თუკი უკვე დაყვანილია მომხმარებლამდე.

ტრანსპორტი ლათინური სიტყვაა და ქართულად გადატანას, გადაადგილებას გულისმობს. მისი მეშვეობით ხორციელდება ტვირთის გადატანა დანიშნულების ადგილამდე და მგზავრების გადაყვანა.

დანიშნულების მიხედვით განასხვავებენ სამი სახის ტრანსპორტს. ესენია: ა) საერთო სარგებლობის ტრანსპორტი. ის მოსახლეობას ემსახურება; ბ) არასაერთო დანიშნულების ტრანსპორტი. მისი მეშვეობით შიდასამრეწველო გადაზიდვები ხორციელდება; გ) პირადი სარგებლობის ტრანსპორტი.

სატრანსპორტო მომსახურების განვითარება მოითხოვს შესაბამის ინფრასტრუქტურასა და მანქანებს. ინფრასტრუქტურაში შედის სხვადასხვა სახის გზები და სადგურები, რომლებიც, თავის მხრივ, გამოყენებული ტრანსპორტის სახეზეა დამოკიდებული. მგზავრების გადაყვანას და ტვირთის გადატანას ემსახურება სხვადასხვა სახის მანქანა, კერძოდ: ავტომობილი, ავტობუსი, მატარებელი, თვითმფრინავი და სხვა.



მაშასადამე, ტრანსპორტი წარმოადგენს ნებისმიერი პროდუქტის წარმოების აუცილებელ პირობას. გარდა იმისა, რომ ტრანსპორტი აუცილებელია პროდუქციის საწარმოებლად საჭირო ნედლეულის მიწოდებისთვის, შემდეგ კი წარმოებული პროდუქციის მომხმარებლამდე დასაყვანად. ასევე, შესაძლებელია გამოიყენებოდეს შიდა სტრუქტურული მოხმარებისთვის. ამის კარგი მაგალითია გიგანტური საწარმოები, სადაც საწარმოს შიგნით გადაადგილება და სხვადასხვა დეტალის გადატანა შეუძლებელია ტრანსპორტის დახმარების გარეშე. სატრანსპორტო მომსახურებაში სამგზავრო ტრანსპორტიც დიდ როლს თამაშობს. საერთაშორისო პრაქტიკიდან ცნობილია, რომ ყოველთვის წამგებიანია საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მოსახურება და საჭიროა იგი დაფინანსდეს ქალაქის ბიუჯეტიდან.

წარმოებისგან განსხვავებით ტრანსპორტი არ ქმნის რაიმე პროდუქციას, იგი არის უბრალოდ დამხმარე საშუალება, დამხმარე მომსახურება, რომლის გარეშეც შეუძლებელია წარმოებული საქონლის დანიშნულების ადგილამდე მიწოდება. პირველწარმოებულ პროდუქციას აქვს ე.წ. პოტენციური გამოსაყენებელი ღირებულება. მაგალითად, ავტომობილების მწარმოებელი კომპანია BMW, რომელსაც საწარმოები აქვს გერმანიაში, ქმნის პოტენციურ გამოსაყენებელ ღირებულებას აზიური ქვეყნებისთვის, თუკი ავტომობილები ტრანსპორტის საშუალებით არ მიეწოდა მათ, მაშინ იგი საბოლოო ღირებულებას ვერ შეიძენს და მომხმარებლისთვის ღირებული ვერ გახდება. გადაადგილების პროცესში, ცხადია, იხარჯება მატერიალური და ადამიანური რესურსები, რაც პროდუქციის ღირებულებას კიდევ უფრო ზრდის და აისახება თვითღირებულებაში. საბოლოოდ, მომხმარებლამდე მიწოდებული პროდუქცია კი იძენს საბოლოო ღირებულებას, რომლის გადასახდელად მზად არის მომხმარებელი.

ტრანსპორტი აგრძელებს წარმოების პროცესს და წარმოების ადგილიდან მომხმარებლამდე მიტანაში დიდ როლს თამაშობს. ამგვარად, სატრანსპორტო სფეროში დასაქმებულ პირთა შრომაც არის მწარმოებლური და ერთიანი ეროვნული

პროდუქტის შექმნაში მნიშვნელოვანი წვლილი შეაქვს. სატრანსპორტო მომსახურების განვითარება დამოკიდებულია, ერთი მხრივ, შესაბამის ინფრასტრუქტურასა და მანქანებზე, მეორეს მხრივ კი საკუთარ თანამშრომლებსა და მომხმარებლებზე. ჩვენი აზრით, სატრანსპორტო დარგის მიმართ სრულიად სამართლიანია მოსაზრება, რომ მის განვითარებას, პირველ რიგში, თანამშრომლები, მათი კვალიფიკაცია და მომხმარებლების მიმართ გამოჩენილი დამოკიდებულება განსაზღვრავს. ერთ-ერთი მსხვილი ტურისტული კომპანიის მფლობელმა საქმიანი მსოფლიო გააკვირვა თავისი წიგნის სახელწოდებით „კლიენტი - მეორე ადგილზე“ *[Котлер Ф. (2016), გვ.166]*. ეს, განსაკუთრებით, სამართლიანია მომსახურების სფეროს საწარმოების შემთხვევაში, წერს ფ. კოტლერი წიგნში „Marketing Insights from A to Z“. მისი აზრით, ამას განაპირობებს კლიენტებთან ინტენსიური კონტაქტი *[Котлер Ф. 2016, გვ.166]*. ჩვენი აზრით, ეს მოსაზრება ვრცელდება საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მომსახურების სფეროზეც. თუ მძლოლი უხეშად მიმართავს მგზავრებს, ისინი შეეცდებიან მომავალში სხვა ტრანსპორტით ისარგებლონ. ამიტომ საჭიროა, რომ სატრანსპორტო კომპანიებმა საკუთარ თანამშრომლებზე იზრუნონ და უზრუნველყონ მათი მოთხოვნილებების დაკმაყოფილება. კმაყოფილი თანამშრომელი თავისთავად საწინდარია იმისა, რომ კლიენტიც კმაყოფილი დარჩეს. მაშასადამე, სატრანსპორტო კომპანიის მიერ თანამშრომლების შერჩევას არ არის საკმარისი მხოლოდ მათი პროფესიონალიზმი, საჭიროა პიროვნული თვისებების გათვალისწინებაც. ამასთან, სატრანსპორტო კომპანიების მუშაობისთვის მნიშვნელოვანია, რომ თანამშრომლებმა იგრძნონ, რომ ისინი მუშაობენ ღირსეულ კომპანიაში, რომელიც ზრუნავს მათზე და თავის მხრივ, მათი ვალია, თავიანთი წვლილი შეიტანონ საერთო საქმის წარმატებულად კეთებაში.

თუმცა, სატრანსპორტო ინდუსტრიის წარმომადგენლებს არ უნდა დაავიწყდეთ, რომ „დღეს ჩვენ ვცხოვრობთ სამომხმარებლო ეკონომიკის სამყაროში, რომელსაც მართავს მომხმარებელი“ *[Котлер Ф. 2016, გვ.123]*. საჭიროა მუდმივი

ზრუნვა მომხმარებელზე (მგზავრზე - საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მომსახურების შემთხვევაში).

მომხმარებელი შეიძლება ითქვას, თანამედროვე პირობებში, კომპანიების ერთგვარი ბურჯია. ამის გაცნობიერება აუცილებელია, თუ „თანამშრომლები არ ფიქრობენ მომხმარებლებზე, ეს ნიშნავს იმას, რომ ისინი საერთოდ არაფერს არ ფიქრობენ. თუ ისინი არ მუშაობენ უშუალოდ მომხმარებლებზე, უკეთესია შეიცვალონ სამუშაო. თუ ისინი არ იზრუნებენ თავიანთ კლიენტებზე, ამას მათ ნაცვლად სხვები გააკეთებენ“ [Kotler *Φ.* 2016, გვ.123].

ჩვენი აზრით, სატრანსპორტო სფეროსთვის სრულიად სამართლიანია ფ. კოტლერის მოსაზრება, რომ მომხმარებელი ფინანსურ აქტივს მიეკუთვნება და როგორც ყოველი აქტივი, ისიც უნდა იმართოს.

სატრანსპორტო სისტემა არის ქსელი, რომელმაც უნდა შექმნას როგორც ქვეყნის შიგნით გადაადგილებისა და გადატანის საშუალება, ასევე უნდა დააკავშიროს ქვეყანა გარე სამყაროსთან.

იმ ფაქტმა, რომ ამიერკავკასიის რეგიონი მთელ საქართველოსთან ერთად წარმოადგენს ევროპისა და აზიის გამყოფს, განაპირობა უძველესი დროიდან სავაჭრო გზების არსებობა. ჯერ კიდევ ქრისტეს შობამდე VI-IV საუკუნეში სწორედ საქართველოზე გადიოდა სატრანზიტო გზა ინდოეთიდან შავ ზღვამდე - ე.წ. „აბრეშუმის გზა“. „აბრეშუმის გზის“ გარდა საქართველოს კვეთდა სხვადასხვა სავაჭრო გზები. ისინი ერთმანეთთან აკავშირებდნენ როგორც აღმოსავლეთსა და დასავლეთს, ასევე ჩრდილოეთსა და სამხრეთს. კავკასიონის ქედის გავლით, ახალი წელთაღრიცხვით III-IV საუკუნეში, ხორციელდებოდა სამხედრო, სავაჭრო და სხვა სახის ურთიერთობები საქართველოსა და ჩრდილოელ მეზობლებს შორის. თუმცა, უნდა აღინიშნოს, რომ ამგვარ ურთიერთობებში, ძირითადად, დღევანდელი იმერეთის, კახეთის და შიდა ქართლის მაცხოვრებლები ებმებოდნენ. ამგვარ კავშირებს ხელს უწყობდა როგორც საქართველოს გეოგრაფიულ-ბუნებრივი

მდებარეობა, ასევე ისტორიულ-პოლიტიკური ფაქტორები *[მამულაძე რ., გაბაიძე მ. (2015), გვ. 6-7]*.

მთელი კავკასიის და მათ შორის საქართველოს სატრანსპორტო მეურნეობაში არსებითი ცვლილებები მოხდა მე-19 საუკუნის მეორე ნახევარში. აღნიშნული ცვლილებები განაპირობა ქვეყანაში სამრეწველო კაპიტალიზმის შემოჭრამ და განვითარებამ. კაპიტალიზმი, რომელმაც დასაბამი მისცა ახალი სამეურნეო ურთიერთობების ჩამოყალიბებას, იყო ერთგვარი სტიმული ტრანსპორტის განვითარებისა, გაჩნდა აუცილებლობა ახალი სატრანსპორტო გზების მშენებლობისა. პირველი რკინიგზა საქართველოში 1871 წელს გაიხსნა, რომელიც ფოთისა და ყვირილას სადგურს აკავშირებდა ერთმანეთთან, რასაც შემდეგ მოყვა მთელი რიგი სხვა სარკინიგზო გზების მშენებლობა და საბოლოოდ დაკავშირება რუსეთთან. რკინიგზას იმ დროისთვის მნიშვნელოვანი სამხედრო და ეკონომიკური ფუნქცია ეკისრებოდა *[მამულაძე რ., გაბაიძე მ. (2015), გვ. 6-7]*.

საქართველოს მნიშვნელოვანი გეოგრაფიული მდებარეობა უკავია სატრანზიტო კუთხით. აქ გადის როგორც ყოფილი საბჭოთა კავშირის ქვეყნების, ასევე აზიაში გამავალი ტვირთებიც. ჩვენი აზრით, საქართველოს, თავისი მდებარეობისა და ბუნებრივი პირობების გათვალისწინებით, აქვს უნიკალური შანსი, რომ ინტეგრირდეს მსოფლიოს საერთაშორისო სატრანსპორტო სისტემაში. ეკონომიკური მნიშვნელობის პორტები, სარკინიგზო გზები, ნავთობსადენი მიწები და სხვა სატრანსპორტო ელემენტები საქართველოს წარმოგვიდგენს როგორც მსოფლიოში ეკონომიკურად ძლიერი რეგიონების დამაკავშირებელ რგოლს.

ქართული სატრანსპორტო სისტემა ხასიათდება მეტნაკლებად განვითარებული სატრანსპორტო დარგების ერთობლიობით. უდავოა, რომ საქართველოს სატრანსპორტო პოტენციალის მთლიანად ათვისება და სატრანზიტო მაგისტრალის მთელი დატვირთვით ამუშავება ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებას

ხელს შეუწყობს, თუმცა, ამის პარალელურად სტაბილურად უნდა მუშაობდეს ქვეყნის შიდა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა.

საქართველოში თითქმის ყველა სახის ტრანსპორტია წარმოდგენილი, რასაც ხელი შეუწყო როგორც ქვეყნის გეოგრაფიულმა მდებარეობამ, ასევე ჰავამ, ჰიდროგრაფიული ქსელის თავისებურებებმა და რელიეფმაც. ასევე, მნიშვნელოვანია, განვიხილოთ მოსახლეობის სიმჭიდროვე და გადაადგილებისუნარიანობა.

მნიშვნელოვან ეკონომიკურ როლს ქვეყანაში რკინიგზა ასრულებს. საქართველოს სარკინიგზო სისტემა ერთგვარი კვანძია, რომელსაც შეუძლია უმოკლესი გზით დააკავშიროს ევროპისა და აზიის ქვეყნები ერთმანეთთან. იგი უერთდება სომხეთის, აზერბაიჯანისა და რუსეთის სარკინიგზო სისტემებს. ხოლო შავი ზღვის პორტების საშუალებით შესაძლებელია საბორნე გადასასვლელებით დაკავშირება სხვადასხვა შავიზღვისპირა ქვეყანასთან.

საქართველო აქტიურ მოლაპარაკებებს აწარმოებს მეზობელ სახელმწიფოებთან, რათა გაიზარდოს რკინიგზის საშუალებით გადატანილი ტვირთების მოცულობა. ამგვარად, შესაძლებელი იქნება ქვეყნის სარკინიგზო რესურსის უფრო მეტად ათვისება და ეკონომიკური დანიშნულებით გამოყენება.

დღეისთვის საქართველოს რკინიგზის სიგრძე 1576 კილომეტრია. ბოლო პერიოდში ის არ შეცვლილა, თუმცა 2011 წელთან შედარებით რამდენიმე კილომეტრით გაიზარდა. 2011 წელს რკინიგზის სიგრძე 1486 კილომეტრი იყო *[საქართველოს სტატისტიკური წელიწადი (2018)]*.

მსოფლიო ეკონომიკურ კრიზისამდე, რომელმაც განსაკუთრებულად თავი 2008 წელს იჩინა, საქართველოში შეიმჩნეოდა ეკონომიკური წინსვლები, რამაც, ცხადია, გაზარდა ტრანსპორტის დატვირთვა. განსაკუთრებით გაიზარდა რკინიგზის დატვირთვა ეკონომიკური კრიზისის გადალახვის შემდეგ. დღეს, უნდა ითქვას, რომ

რკინიგზას ქვეყნის სატრანსპორტო კომუნიკაციებში, ტვირთის გადაადგილების კუთხით, მნიშვნელოვანი წილი უჭირავს.

რაც შეეხება საავტომობილო ტრანსპორტს. 2018 წლის მონაცემებით საავტომობილო გზების სიგრძე ქვეყანაში ასე გამოიყურება: 2011 წელი - 18854კმ, 2015 წელი - 20553კმ, 2016 წელი - 20727კმ, 2017 წელი - 20741კმ. საქართველოს მთავარი გზატკეცილის რეკონსტრუქცია საქართველოს მთავრობის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის რეაბილიტაციის ერთ-ერთი მთავარი პრიორიტეტია *[საქართველოს სტატისტიკური წელიწადეული (2018), გვ. 202]*.

მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ქვეყნის განვითარებაში საზღვაო ტრანსპორტიც, საქართველოს ამ კუთხით ფოთისა და ბათუმის პორტები ემსახურება. ფოთის პორტი 49 ჰა ფართობზეა გაშენებული და 14 ნავმისადგომისაგან შედგება, რომელიც 2650 მეტრის სიგრძისაა. ფოთის პორტი პირდაპირი საბორნე-სარკინიგზო სისტემებით უკავშირდება ვარნისა და ილიჩევსკის პორტებს. ასევე საავტომობილო-საბორნე გადასასვლელით რიზეს და ბურგასის პორტებს. რაც შეეხება ბათუმის პორტს, ის, საქართველოს გავლით ყაზახური და აზერბაიჯანული ნავთობის გადინებამ ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელ ხიდად აქცია. ბათუმში ნავთობი იტვირთება 8 ჰექტარ ფართობზე, 775 მეტრის სიგრძის 4 ნავსადგომზე *[მამულაძე რ., გაბაიძე მ. (2015), გვ. 6-7]*.

რაც შეეხება თბილისის მოსახლეობის სატრანსპორტო მომსახურებაში მნიშვნელოვან როლს ასრულებს მეტროპოლიტენი. მისი სიგრძე 2017 წლის ბოლოსთვის 27 კმ იყო.

როგორც ვხედავთ, საქართველოს ეკონომიკურ განვითარებაში და მოსახლეობის უსაფრთხოდ გადაადგილებაში ტრანსპორტი უმნიშვნელოვანეს როლს ასრულებს. ყველა ადამიანი მოგზაურობს იმის მიუხედავად თუ რას საქმიანობს. ნედლეული გადაეცემა საწარმოს, სადაც იგი გაივლის დამუშავებას, იქცევა საქონლად, რომელიც მიეწოდება ბაზარს. ყოველივე ეს შეუძლებელია ტრანსპორტის

გამოყენების გარეშე. ტრანსპორტი არის ერთგვარი შემაკავშირებელი რგოლიც, რომელიც ერთმანეთთან აკავშირებს სოციალურ ჯგუფებსა და მათ აქტივობებს. ტრანსპორტს ეს ამოცანა ყოველთვის ჰქონდა და ყოველთვის ექნება.

საქართველოშიც, ისევე როგორც სხვა ქვეყნებში, ტრანსპორტის განვითარება გამოწვეული იყო სოციალურ–ეკონომიკური მოთხოვნილებების ცვლილებით, ადამიანთა ცხოვრების სტილის შეცვლით და ახალი სამუშაოების გაჩენით. აღნიშნულმა დროთა განმავლობაში ძველი სატრანსპორტო სისტემები ჩანაცვლა ახლით. მომავლის შესახებ კი შეგვიძლია ვთქვათ, რომ ამგვარი ინტერაქტიული ცვლილებები ყოველდღიურად გაგრძელდება და აუცილებელია საგზაო ინჟინრები და ადამიანები, რომლებიც გეგმავენ სატრანსპორტო მომსახურებას, გაუმკლავდნენ მას.

ტრანსპორტის არსებობა, ცალსახად დამოკიდებულია გზების არსებობაზე. სწორედ გზების განვითარებამ დაუდო საფუძველი სხვადასხვა სახეობის ტრანსპორტის არსებობას. თუ რა მდგომარეობაა დღეს საქართველოში ამ მხრივ, უკვე ითქვა, მაგრამ როგორ განვითარდა სატრანსპორტო გზები, ასევე ძალიან მნიშვნელოვანია.

გზის წარმოშობის ისტორია ანტიკურ ეპოქაში იწყება. დაახლოებით 9000 წლის წინ გაჩნდა პირველი მუდმივი დასახლება და პირველად მოიშინაურეს ცხოველები ადამიანებმა. სწორედ მაშინ შეიქმნა ბილიკები, რომელიც სამოგზაუროდ და გადასადგილებლად გამოიყენებოდა. ეს ანტიკური ბილიკები შეიძლება ჩაითვალოს დღევანდელი გზებისა და ქუჩების წინამორბედად. მიუხედავად იმისა, რომ პირველი ბორბალი გამოიგონეს შუამდინარეთში, ქრისტეს შობამდე 5000 წლით ადრე, ამ უკანასკნელის აქტიური გამოყენება მხოლოდ ქრისტეს შობიდან 2000 წლის შემდეგ დაიწყო. ათასწლეულების განმავლობაში ტრანსპორტის დანიშნულებას თავად ადამიანები და ცხოველები ასრულებდნენ, რომელთაც თავად მიჰქონდათ სხვადასხვა ტვირთი დანიშნულების ადგილას და თავად, საკუთარი ფეხით,

გადაადგილდებოდნენ. ხანგრძლივი მოგზაურობების დროს ხშირად 40 კილომეტრზე მეტის გავლაც კი უწევდათ. ცხადია, ამგვარი მოგზაურობის დროს ისინი კარგად სწავლობდნენ სხვადასხვა გარემოს და არჩევდნენ წყლითა და საკვებით უხვ ადგილებს მუდმივი დასახლებების შესაქმნელად. შემდეგ ეს დასახლებები ფართოვდებოდა და იწყებდნენ მიმოსვლას ერთმანეთთან. ის დასახლებები, რომლებიც მდიდარი იყო წყლით ან რომლებზეც გადიოდა განსაკუთრებულად ბევრი ტურისტული მარშრუტი, მალევე გარდაიქმნა სოფლებად ან ქალაქებად. ინდუსტრიულ რევოლუციამდე ასეთ დასახლებებში გარეუბნიდან ცენტრამდე მიღწევას ფეხით მხოლოდ 45 წუთი სჭირდებოდა.

პირველი გზა შუა აღმოსავლეთშია აღმოჩენილი, რომელიც ქრისტეს შობამდე 4000 წლით ადრე არსებობდა. ის ქვით იყო დაგებული. აღმოჩენილია ასევე პირველი ქვითა და ხით ნაგები ბილიკები ინგლისში, გლასტონბურის შესასვლელთან, რომელიც ქრისტეს შობამდე 3300 წლით თარიღდება და აგურით ნაშენები გზა ინდოეთში ქრისტეს შობამდე 3000 წლით ადრე.

გლასტონბურის შესასვლელთან აღმოჩენილი გზა დაახლოებით 2 კმ სიგრძის იყო. მსგავსი გზები აღმოჩენილია ევროპის სხვა ნაწილებშიც. ცხადია, ამგვარი გზები გარკვეული მიზნებისთვის იქმნებოდა. ეს იყო ერთგვარი სავაჭრო ქსელი, ისინი ერთმანეთთან აკავშირებდნენ ვაჭრებსა და მყიდველებს.

პირველი ქვის გზა ევროპაში ქრისტეს შობამდე 2000 წლით ადრე აშენდა კუნძულ კრეტაზე. იგი დაახლოებით 50 კმ სიგრძის იყო და ერთმანეთთან აკავშირებდა კუნძულის ჩრდილოეთით მდებარე კნოსოსს, სამხრეთით მდებარე ლებენის პორტთან, რაც საშუალებას იძლეოდა გასულიყვნენ სავაჭროდ ხმელთაშუა ზღვაში. მიუხედავად იმისა, რომ მსოფლიოს სხვადასხვა კუთხეში პირველი გზების უამრავი მაგალითია აღმოჩენილი, გზების მშენებლების სახელი მაინც რომაელებს ეკუთვნით.



რომის გზების სისტემა ეფუძნებოდა 29 მთავარ გზას, რომელიც ჯამურად სიგრძეში 78 000 კმ იყო და ერთმანეთთან აკავშირებდა როგორც რომს, ასევე იმპერიის განაპირა ზონებს. გზები ჩვეულებრივ იყო 4.25 მეტრის სიგანის, რათა ორ ეტლს ერთმანეთისთვის გვერდი თავისუფლად აევილო და არმიის გადაადგილების შემთხვევაში, შესაძლებელი ყოფილიყო 6 რიგად მოძრაობა. გზა საშუალებას იძლეოდა, თავისუფლად გადაადგილებულიყვნენ მონათმფლობელები და ლეგიონერები, რათა ხშირად არსებული აჯანყებები ჩაეხშოთ. გზების უმეტესობა მიწაყრილებზე შენდებოდა, 1–დან 2 მეტრამდე სიმაღლეზე, რათა ამით თავი დაეცვათ ადგილობრივი მოსახლეობის ხშირი შემოტევებისგან. მიწაყრილს ორივე მხარეს მიყვებოდა სადრენაჟო თხრილები. რბილი ნიადაგის შემთხვევაში კი მაგრდებოდა ხის ბოძებით [O'Flaherty CA, 2006, 2-4].

საზღვაო, სარკინიგზო, საჰაერო და საავტომობილო გზებმა დიდი როლი შეასრულეს საქართველოს განვითარებაში. თბილისში მათ ემატება მეტროპოლიტენი, რომლის სიგრძე, როგორც უკვე ითქვა, 27კმ-ია. ქალაქებში და მათ შორის თბილისშიც 5 ძირითადი სახეობის სამგზავრო ტრანსპორტია განვითარებული: ფეხით, ველოსიპედით, მოტოციკლეტით, კერძო ავტომობილით და საზოგადოებრივი ტრანსპორტით. ფეხით და ველოსიპედით ადამიანები, ძირითადად, მოკლე მანძილზე გადაადგილდებიან ხოლმე. იმ შემთხვევაში, თუ საზოგადოებაში დამკვიდრებული აზრის მიხედვით, მოტოციკლეტიც აღიარებულია, როგორც მოკლე მანძილებზე გადასადგილებელი ტრანსპორტი, მაშინ მხოლოდ საკუთარი ავტომობილი და საზოგადოებრივი ტრანსპორტით გადაადგილება რჩება ურბანულ ზონებში ერთგვარ კონკურენტებად (თუმცა ეს არ გამორიცხავს იმას, რომ ზოგიერთი ადამიანი შორ მანძილზეც გადაადგილდება ფეხით, ველოსიპედითა და მოტოციკლეტით, ამის კარგი მაგალითია ცნობილი ქართველი მოგზაური ჯუმბერ ლეჟავა, რომელმაც მსოფლიოს შემოუარა გარშემო საკუთარი ველოსიპედით).

ადამიანები გადასაადგილებლად სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებას ირჩევენ, მათი არჩევანი ხშირად განპირობებულია პირადი შეხედულებებითა და ინტერესებით, ასევე ცხადია, რომ ეკონომიკური ფაქტორიც დიდ გავლენას ახდენს გადაწყვეტილების მიღებისას. 2017 წლის მონაცემებით საქართველოში 1228,1 ათასი ავტომობილია რეგისტრირებული, ეს მაჩვენებელი მკვეთრად გაიზარდა ბოლო წლებში (იხ. ცხრილი 1.1.1.).

ცხრილი 1.1.1.

### საავტომობილო პარკი საქართველოში 2011-2017 წლებში

(წლის ბოლოსთვის, ათასი ერთეული)

წლები	ავტომობილები სულ	მათ შორის			
		სატვირთო	ავტობუსი და მიკროავტობუსი	სპეციალური	მსუბუქი
2011	762.2	73.0	49.2	19.1	620.9
2015	1081.4	96.2	53.0	37.5	894.7
2016	1167.2	99.5	53.4	40.7	973.6
2017	1228.1	99.8	53.5	44.2	1030.6

წყარო: საქართველოს სტატისტიკური წელიწადი: 2018, საქ. სტატისტიკის ეროვნული სამსახური, თბილისი, 2018, გვ.202.

საქართველოში, ურბანულ ზონებში მოსახლეობა გადასაადგილებლად უპირატესობას ანიჭებს სწორედ საკუთარ ავტომობილს. სამწუხაროა ის ფაქტი, რომ მოკლე მანძილზე გადასაადგილებლადაც კი ავტომობილს იყენებენ. ჩვენი აზრით, მომხმარებელთა სოციალური პასუხისმგებლობის პრობლემასთან გვაქვს საქმე. საზოგადოების დიდ ნაწილს ჯერ კიდევ არ აქვს გააზრებული, თითოეული მათგანის როლი თუ რამდენად მნიშვნელოვანია სოციუმში. თუ თითოეულმა ადამიანმა არ გაიაზრა ეკოლოგიური პრობლემის სიმძიმე, რაც ქვეყნისა და განსაკუთრებით თბილისის წინაშე დგას, მაშინ ერთი და ორი ადამიანის ბრძოლა შედეგის მომცემი ვერ იქნება.

ავტოტრანსპორტს თან ახლავს მავნე ნივთიერებების ატმოსფეროში გაფრქვევა, რაც დიდ საფრთხეს უქმნის მოსახლეობის ჯანმრთელობას. 2010-2016 წლებში მავნე ნივთიერებების ატმოსფეროში გაფრქვევის მაჩვენებელი ქვეყანაში საკმაოდ გაიზარდა, რაც კარგად ჩანს ქვემოთ მოტანილი ცხრილიდან (იხ. ცხრილი 1.1.2.) .

საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სისტემის განვითარება და სრულყოფა ეს ის მნიშვნელოვანი ფაქტორია, რამაც შესაძლოა ხელი შეუწყოს, როგორც ურბანულ ზონებში, ასევე არაურბანულ ზონებში ტრანსპორტით გამოწვეული პრობლემების მოგვარებას [*Steven L. Jones, Jr., Ph.D. , 2013, 14-15*].

სატრანსპორტო სისტემების მოწესრიგების კუთხით, თბილისში მნიშვნელოვანი ცვლილებები მიმდინარეობს, დედაქალაქის მერიამ ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკთან (EBRD) საგრანტო ხელშეკრულება გააფორმა. გრანტის ფარგლებში, ტენდერში გამარჯვებული ფრანგული კომპანია „სისტრა“ თბილისის მერიას შესთავაზებს ავტობუსების ქსელის რესტრუქტურირების გეგმას. ის იქნება მთავარი დოკუმენტი დედაქალაქის სატრანსპორტო სისტემის განვითარებისა და დახვეწის ხელშესაწყობად.

**ავტოტრანსპორტის მიერ ატმოსფეროში გაფრქვეული მავნე ნივთიერებები  
სახეობების მიხედვით**

(ათასი ტონა)

	2010	2015	2016
ნახშირორჟანგი(CO)	118.0	93.8	132.0
აზოტის დიოქსიდი	20.1	25.8	28.5
ნახშირწყალბადი	15.5	14.2	18.0
მყარი ნაწილაკები PM10	1.1	1.4	1.5
მყარი ნაწილაკები PM2.5	0.9	1.2	1.3
ჰვარტლი	0.4	0.5	0.6
ამიაკი	0.2	0.4	0.6
გოგირდის დიოქსიდი	0.4	0.3	0.2

წყარო: საქართველოს ბუნებრივი რესურსებისა და გარემოს დაცვა. სტატისტიკური პუბლიკაცია. 2017, თბილისი 2018, გვ 57

ხელშეკრულების თანახმად „სისტრა“ ვალდებულია, აღნიშნული დოკუმენტი შეთანხმების დადებიდან 15 თვის განმავლობაში შეიმუშაოს და წარუდგინოს მერიას. აღნიშნული დოკუმენტის მიღებამდე „სისტრა“ შეისწავლის ავტობუსებისა და მიკროავტობუსების მოძრაობის სქემებს და მარშრუტებს და შეეცდება მის სრულყოფას, რაშიც ასევე გათვალისწინებული იქნება მეტროპოლიტენის მოძრაობის სპეციფიკაც.

ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკთან დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე გაუმჯობესდება თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის ფუნქციონირება, კერძოდ, მნიშვნელოვანი ყურადღება დაეთმობა უსაფრთხოების პარამეტრებსა და გენდერულ თანასწორობას. ამ მხრივ, მართლაც, მნიშვნელოვანი ღონისძიებები გატარდა ბოლო ერთი წლის მანძილზე. გადაიდგა ნაბიჯები გენდერული თანასწორობის მიღწევის გზაზე. სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებად ხშირად შეხვდებით ქალბატონებსაც, რაც წარსულში მართლაც რომ დიდი იშვიათობა იყო.

გათვალისწინებულია „სისტრას“ მიერ კვლევის ჩატარება, რათა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაუმჯობესების ყველა ხერხის მოძიება მოხდეს. რამდენიმე თვის განმავლობაში „სისტრა“ ჩაატარებს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომხმარებლების გამოკითხვას იმის გასარკვევად, თუ სად იწყება მათი მგზავრობა, სად მთავრდება, რამდენად კმაყოფილები არიან მარშრუტებით, არის თუ არა ისინი მოსახერხებელი და საზოგადოებაზე მორგებული. „სისტრა“ გაიგებს საზოგადოების ძირითად პრობლემებს ტრანსპორტთან მიმართებით და შემდეგ დასკვნებს წარუდგენს თბილისის მერიას. ხელშეკრულების ფარგლებში „სისტრამ“ მერიას უნდა წარუდგინოს თითოეული მარშრუტის გეგმა, გაჩერების ადგილები, გადაჯდომის არეალები, ფეხით სავალი მანძილები და სხვა ყველა მნიშვნელოვანი ასპექტი.

მერია გეგმავს ახალი ვაგონების შეძენას მეტროპოლიტენისთვის, შედეგად მერია ქალაქში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიმართ მომხმარებლების მიერ წაყენებული მოთხოვნების სრულად დაკმაყოფილებას შეეცდება. აღნიშნული პროექტის ჯამური ღირებულება 800 000 ევროა, საიდანაც 500 000 ევროკავშირის გრანტია, ხოლო 300 000 მერიის მიერ გამოყოფილი თანხა [<http://tbilisi.gov.ge/news/5091>].

## 1.2 სატრანსპორტო მომსახურების რეგულირება

საქართველოში სატრანსპორტო მომსახურება რეგულირდება სახელმწიფო კანონებითა და ნორმატიული აქტებით. ტრანსპორტის სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების შესახებ საქართველოს კანონის მიხედვით, ტრანსპორტი განისაზღვრება, როგორც საავტომობილო, სპეციალური, საზღვაო/სამდინარო ტრანსპორტისა და სამოქალაქო მართვის სისტემათა ერთობლიობა [9, მუხლი 1, პუნქტი ა)]. ამ კანონის ძირითადი მიზანია უზრუნველყოს სატრანსპორტო სისტემებით, სატრანსპორტო საშუალებებითა და მომსახურებით ნებისმიერი პირი მიუხედავად მისი სამართებრივი ფორმისა. სწორედ აღნიშნული კანონი არეგულირებს საქართველოში საავტომობილო, საზღვაო/სამდინარო და საჰაერო ტრანსპორტის სისტემების შექმნას და ნებისმიერი დაკავშირებული პირის უზრუნველყოფას სატრანსპორტო მომსახურებით. ეს კანონი არ ვრცელდება სარკინიგზო ტრანსპორტზე, მილსადენ ტრანსპორტზე და მათთან დაკავშირებულ ინფრასტრუქტურაზე [9, მუხლი 4, პუნქტი 2].

ქვეყანაში ტრანსპორტის სფეროში ერთიან სახელმწიფო პოლიტიკას შეიმუშავებს და ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო [9, მუხლი 5, პუნქტი 1]. ამ კანონით გათვალისწინებულია ქვეყანაში უსაფრთხო და საიმედო გარემოს შექმნა ტრანსპორტირების კუთხით. ამასთან, ყურადღება გამახვილებულია ისეთ ასპექტებზე, ტრანსპორტის სფეროში ტექნოლოგიური სიახლეების დანერგვა, სამეცნიერო სამუშაოების წარმოება ამ კუთხით და სხვა. ერთი სიტყვით, სწორედ შემუშავებული სატრანსპორტო პოლიტიკა უზრუნველყოფს მის მოწესრიგებულ მუშაობას.

მნიშვნელოვანია სატრანსპორტო სფეროში ძირითადი პრინციპების განსაზღვრა, რაც გულისხმობს უპირველეს ყოვლისა ქვეყანაში მოწესრიგებული და უსაფრთხო სატრანსპორტო სისტემის შექმნას. ცხადია, ხშირია ტრანსპორტის

კუთხით სხვადასხვა სახის დავები. ამ პროცესების მიმდინარეობისას ნებისმიერი მხარის უფლება-მოვალეობები დაცული უნდა იყოს დემოკრატიული პრინციპების გათვალისწინებით. თანაბარი უფლებებით სარგებლობს ნებისმიერი იურიდიული და ფიზიკური პირი და დაუშვებელია მონოპოლია ან ოლიგოპოლია ბაზარზე. ჩვენი აზრით, ეს პრინციპი სათანადოდ არ არის დაცული. თბილისში სატრანსპორტო სისტემა ორი საწარმოს ხელშია, ესენია: „თბილისის სატრანსპორტო კომპანია“ და „თბილისის მიკროავტობუსი“, ე.ი. ბაზარზე არის ოლიგოპოლია.

ტრანსპორტის სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების შესახებ საქართველოს კანონის შესაბამისად განსაზღვრულია ძირითადი პრინციპები, რომლითაც უნდა იმართოს ეს სფერო. კანონი ითვალისწინებს საერთაშორისო თანამშრომლობას *[9, მუხლი 6, პუნქტი 2]*. აღნიშნულზე დაყრდნობით დაიდო ხელშეკრულება „სისტრასთან“. საერთაშორისო თანამშრომლობის ფარგლებში იქმნება ერთობლივი პროექტი თბილისის სატრანსპორტო სისტემის მოწესრიგებისთვის. საერთაშორისო თანამშრომლობაში სახელმწიფოს ამ კუთხით წარმოადგენს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო *[9, მუხლი 6, პუნქტი 1]*.

მნიშვნელოვანია იმის აღნიშვნაც, რომ კანონი უზრუნველყოფს სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების სამსახურებრივ მოკვლევას. სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში მომხდარი სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების სამსახურებრივ მოკვლევას ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო *[9, მუხლი 5(1), პუნქტი 1]*. სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში მომხდარი სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების (გარდა ამ მუხლის მე-3 პუნქტით გათვალისწინებული ინციდენტებისა) სამსახურებრივი მოკვლევის წესს ამტკიცებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრი *[9, მუხლი 5(1), პუნქტი 4]*.

ტრანსპორტის სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების შესახებ საქართველოს კანონი არ ითვალისწინებს სატრანსპორტო მომსახურების სფეროში საქმიანობის განმახორციელებელ ფიზიკურ და იურიდიულ პირთა შეზღუდვას გარემოს დაბინძურების კუთხით, რაც ძალიან სამწუხაროა. მაგრამ ამ კუთხით მისასალმებელია ის ფაქტი, რომ თბილისში მნიშვნელოვანი ნაბიჯები უკვე გადაიდგა. თბილისის მთავრობამ შემოიყვანა თანამედროვე ევრო-6 სტანდარტის ავტობუსები, რომლებიც ბუნებრივ აირზე ან დიზელზე მუშაობს და გარემოს დაბინძურების მაჩვენებელიც მაქსიმალურადაა შემცირებული. თუმცა, „თბილისის მიკროავტობუსის“ შემთხვევაში ამას ვერ ვიტყვით. აქ სიტუაცია ძალიან მძიმეა - მოძველებული მიკროავტობუსები ვეღარ უზრუნველყოფენ ვერც მგზავრთა უსაფრთხოდ გადაადგილებას და ვერც გარემოს დაცვას. უსაფრთხოდ მომსახურებისთვის საჭიროა - მძღოლების კვალიფიკაციის სათანადო დონე. მნიშვნელოვანია საქმიანობის განმახორციელებელ პირს დაეკისროს ვალდებულება სამსახურში აიყვანოს მაღალი კვალიფიკაციის მქონე კადრი ან უზრუნველყოს მისი კვალიფიკაციის ამაღლება.

თანამედროვე სამყაროში ყველაზე გავრცელებული სატრანსპორტო საშუალება საავტომობილო ტრანსპორტია, ამიტომ მნიშვნელოვანია განვიხილოთ, თუ ვის აძლევს, საქართველოს კანონი საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ, უფლებას, განახორციელოს ამ კუთხით საქმიანობა. საქმიანობის განხორციელება შეუძლია ნებისმიერ პირს შემდეგი მიმართულებებით: მგზავრთა ადგილობრივი ან საქალაქთაშორისო გადაყვანა; საქართველოს დედაქალაქში ტაქსით მგზავრთა გადაყვანა; საქართველოს კანონის შესაბამისად შედგენილი დოკუმენტით, საერთაშორისო თანამშრომლობის ფარგლებში ტვირთის გადატანა და მგზავრთა გადაყვანა. აღნიშნულ საქმიანობებზე ნებართვა გაიცემა არანაკლებ ერთი წლის ვადით. ერთი წლის გასვლის შემდეგ შესაძლებელია მისი გაგრძელება ან შეწყვეტა, ხოლო ნებართვის გარეშე საქმიანობის წარმართვა აკრძალულია და და კონტროლდება საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის



მიერ, გარდა საბაჟო გადაზიდვებისა, რომელსაც საჯარო სამართლის პირი - შემოსავლების სამსახური აკონტროლებს [10, მუხლი 5(1), პუნქტი 1].

საექსპლუატაციოდ არ დაიშვება სატრანსპორტო საშუალება, რომელსაც არ აქვს შესაბამისი სარეგისტრაციო დოკუმენტი ან ვერ გაივლის ტექ-დათვალიერებას და თავის მხრივ მის მართვას ვერ შეძლებს პიროვნება, რომელსაც არ აქვს შესაბამისი მართვის მოწმობა, კვალიფიკაცია და ჯანმრთელობის მდგომარეობა. ამ მხრივ კანონი მართლაც ზრუნავს მგზავრებზე. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მგზავრისთვის ძალიან დიდი კომფორტია, როცა იცის, რომ სატრანსპორტო საშუალებას კვალიფიკაციის მქონე, ჯანმრთელი პიროვნება მართავს. გარდა ამისა, მძღოლი ვალდებულია, დაიცვას უსაფრთხოების ნორმები და უზრუნველყოს მგავრთა და ტვირთის უსაფრთხო გადაადგილება [10, მუხლი 8, პუნქტი 1-2].

საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ საქართველოს კანონის შესაბამისად საავტომობილო ტრანსპორტის ძირითადი ამოცანებია:

ა) გადაიყვანოს მგზავრები და გადაზიდოს ტვირთი;

ბ) გაუწიოს ფიზიკურ და იურიდიულ პირებს სატრანსპორტო-საექსპედიციო და სხვა სახეობის მომსახურება;

გ) უზრუნველყოს გადაზიდვის პროცესში ტვირთის დაცვა [10, მუხლი 3, პუნქტი 2].

საავტომობილო დარგში მოქმედი საკანონმდებლო და კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტების მოთხოვნათა დაცვის სახელმწიფო ზედამხედველობასა და კონტროლს ახორციელებს სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტო საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით [10, მუხლი 4, პუნქტი 2].

მნიშვნელოვანია, ასევე, განვიხილოთ საქართველოს კანონი საგზაო მოძრაობის შესახებ. ეს კანონი განსაზღვრავს საქართველოს ტერიტორიაზე საგზაო მოძრაობის ორგანიზებისა და საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების რიგ საფუძვლებს,

საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების სფეროში სახელმწიფო პოლიტიკის ძირითად მიმართულებებს, სახელმწიფო ხელისუფლების ორგანოების უფლება-მოვალეობებს, საგზაო მოძრაობის წესებს და პირობებს, საგზაო მოძრაობის მონაწილეთა უფლება-მოვალეობებს, სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების მინიჭებისა და სატრანსპორტო საშუალების რეგულირებისა და სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის ზოგად მოთხოვნებს [11, მუხლი 1 პუნქტი 1].

აღნიშნული კანონი გარკვეულწილად ეხმიანება ეკოლოგიურ პრობლემებს და მძღოლს ავალდებულებს, უზრუნველყოს, მის მფლობელობაში მყოფმა სატრანსპორტო საშუალებამ მინიმალური ზიანი მიაყენოს გარემოს [11, მუხლი 16, პუნქტი 1]. აღნიშნული კანონის ფარგლებში საგზაო მოძრაობის მონაწილეს ეკრძალება: ა) გზის საფარის და გზის მიმდებარე ტერიტორიის დანაგვიანება/დაზინძურება; ბ) გარემოს დაზინძურება საწვავ/საპოხი მასალით; გ) სატრანსპორტო საშუალების მართვა ისეთი ნივთიერების გაჟონვის შემთხვევაში, რომელიც აზინძურებს გარემოს [11, მუხლი 16, პუნქტი 3].

იმისთვის, რომ სატრანსპორტო მომსახურება იყოს სათანადო, სატრანსპორტო ორგანიზაციებმა მძღოლის უფლებები აუცილებლად უნდა დაიცვან. აღნიშნულთან დაკავშირებით მოცემულ საკანონმდებლო აქტში ნათქვამია, რომ „საწარმო, რომელიც საქართველოს ტერიტორიაზე ახორციელებს სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციას, ვალდებულია დაიცვას საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი მძღოლის შრომისა და დასვენების რეჟიმი“ [11, მუხლი 18, პუნქტი 1, ქვეპუნქტი ა)].

## თავი 2. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარება თბილისში

### 2.1 საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების თანამედროვე მდგომარეობა თბილისში

თბილისი საქართველოს უმნიშვნელოვანესი ადმინისტრაციული ცენტრია. დედაქალაქის შეუფერხებელი ცხოვრება მნიშვნელოვნადაა დამოკიდებული საზოგადოებრივ ტრანსპორტზე. ამჟამად თბილისში ფუნქციონირებს როგორც მიწისზედა, ისე მიწისქვედა ტრანსპორტი. ბოლო პერიოდში კარგად მუშაობს საბაგირო ტრანსპორტიც.

დღეისთვის მსოფლიოში მოსახლეობის მზარდი ნაწილი დიდ ქალაქებსა და მის გარეუბნებში ცხოვრობს. სტატისტიკურად, მოსალოდნელია, რომ მომავალში მსოფლიოს მოსახლეობის 80% გარეუბნებში იცხოვრებს. 2050 წლისთვის ეს მაჩვენებელი 68% იქნება და დაახლოებით 9 მილიარდს მიაღწევს. ტრანსპორტი დიდ გავლენას ახდენს ქალაქების ცხოვრებაზე, რომელიც სწორედ მისი გავლენით უკვე საკმაოდ დაბინძურებულია. ევროპის რამდენიმე დედაქალაქში საინტერესო კონცეფციებს აყენებენ ქალაქების მანქანებისგან გაწმენდის კუთხით. თუმცა, მსგავსი კონცეფციები ხშირად რეალობასთან ახლოს არაა ხოლმე [\[https://www.un.org/development/desa/en/news/population/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html\]](https://www.un.org/development/desa/en/news/population/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html). თანამედროვე მსოფლიოს მსგავსად ქალაქებში ცხოვრობს საქართველოს მოსახლეობის დიდი ნაწილი. ეს, პირველ რიგში, თბილისს ეხება. გამომდინარე აღნიშნულიდან, დიდი მნიშვნელობა ენიჭება საქალაქო ტრანსპორტის გამართულად მუშაობას. თუმცა, არ აქვს მნიშვნელობა სად ცხოვრობენ ადამიანები, A პუნქტიდან B პუნქტში გადაადგილების ხელმისაწვდომობა და გამარტივება მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს ცხოვრების ხარისხზე. გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის მდგრადი განვითარების მიზნები ხაზს უსვამს მდგრადი

ტრანსპორტის განვითარების აუცილებლობას: „2030 წლისთვის უნდა იყოს ხელმისაწვდომი, უსაფრთხო და მდგრადი სატრანსპორტო სისტემები ყველასთვის“.

საზოგადოებრივმა ტრანსპორტმა შეიძლება გამოიწვიოს როგორც გარემოს დაბინძურება, ასევე მისი დაცვა დაბინძურებისგან. ადამიანების დიდი ნაწილი ამას იაზრებს. ე.ი. საჭიროა, განვითარდეს ტრანსპორტის ისეთი სისტემები, რომ მათი გამოყენებით გარემო არ დაბინძურდეს.

თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების მიწოდებას მომხმარებელთათვის ორი კომპანია უზრუნველყოფს „თბილისის სატრანსპორტო კომპანია“ და შპს „თბილისის მიკროავტობუსი“.

თბილისის სატრანსპორტო კომპანია, ყოფილი თბილისის მეტრო, არსებობს 1966 წლიდან, როცა პირველად გაიხსნა მეტროს ხაზი დიდუბე–რუსთაველის მიმართულებით. კომპანიის 100%-ის მფლობელია თბილისის მთავრობა. 2009 წელს ავტობუსები და სხვა ქონება გადავიდა ამ კომპანიის საკუთრებაში. 2012 წლიდან კი თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის მუშაობის არეალი ფართოვდება და დაემატა საბაგირო გზებიც.

2013 წელს თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის მიერ გადაყვანილ მგზავრთა რიცხვმა შეადგინა 203.2 მილიონი: მეტრო - 96.23 მილიონი მგზავრი, ავტობუსი 105,8 მილიონი მგზავრი და საბაგირო- 1,15 მილიონი მგზავრი. 2013 წელს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მოხმარება გაიზარდა 24.1%-ით 2012 წელთან შედარებით [[http://mdf.org.ge/storage/assets/file/documents%202016/murtazi/Strategic%20Paper%20Report%20PDF%20Geo\(18\\_03\\_2016\)/Strategic%20Paper%20Report%20PDF%20Geo.pdf](http://mdf.org.ge/storage/assets/file/documents%202016/murtazi/Strategic%20Paper%20Report%20PDF%20Geo(18_03_2016)/Strategic%20Paper%20Report%20PDF%20Geo.pdf)]. რაც შეეხება შემდეგ წლებს, 2015 წელს მეტროპოლიტენის მეშვეობით გადაადგილდა 102.9 მილიონი მგზავრი, ეს მაჩვენებელი 2016 წელს 105.4 მილიონამდე, ხოლო 2017 წელს 113.8 მილიონამდე გაიზარდა. მათსადამე, მეტრო სულ უფრო დიდ როლს ასრულებს მგზავრთა გადაყვანაში.

შპს „თბილისის მიკროავტობუსი“, რომელიც 2011 წელს დაარსდა, ქ.თბილისის მერიის მიერ გამოცხადებულ კონკურსში გამარჯვებული ოთხი კომპანიის - შპს „თბილ ლაინის“, შპს „კაპიტალ გრუპის“, შპს „ფაბლიქ ქარის“ და შპს „თბილ ქარის“ მართვას ახორციელებს. აღნიშნულმა კომპანიებმა ოცი წლის ვადით ქ.თბილისის ადმინისტრაციულ საზღვრებში მგზავრთა გადაყვანის ნებართვა მოიპოვეს.

შპს „თბილისის მიკროავტობუსის“ მიზანია გამარჯვებული კომპანიების საერთო ინტერესებიდან გამომდინარე თბილისში მგზავრთა გადაყვანის კომფორტული, უსაფრთხო და ორგანიზებული სისტემის შექმნა [\[https://tm.ge/?menuid=26&lang=1\]](https://tm.ge/?menuid=26&lang=1), თუმცა, დღევანდელი მდგომარეობით შპს „თბილისის მიკროავტობუსის“ პარკი უკვე აღარ არის უზრუნველყოფილი მგზავრთათვის კომფორტული მიკროავტობუსებით. მათი დიდი ნაწილი მოძველებულია, რაც თვალისთვის ერთი შეხედვითაც კი ნათელია. მიკროავტობუსებში კონდინციონერები, ძირითადად, არ მუშაობს , იატაკი გაცვეთილია, ზოგჯერ ჰაერში დიდი ოდენობით გაიფრქვევა მავნე ნივთიერებები, მგზავრებს ხშირად აწუხებთ უსიამოვნო სუნის და უსუფთაობა. ამკარად ჩანს, რომ საჭიროა პარკის განახლება.

## 2.2 ტრანსპორტის განვითარების ისტორია საქართველოს დედაქალაქში

თბილისში ტრანსპორტის განვითარების ისტორია მე-18 საუკუნის ბოლოს იწყება. მთავარი სატრანსპორტო საშუალება ამ დროს ურემი და ცხენი იყო. 1790 წელს კი გამოჩნდა პირველი ეტლი, იგივე „კარეტა“, რომელიც პოლიტიკოსმა და დიპლომატმა გარსევან ჭავჭავაძემ ჩამოიტანა. ამას მოჰყვა „ეკიპაჟი“ 1820 წელს. რაც შეეხება დროშკებს, ისინი თბილისში 1820–30 წლებში გამოჩნდა. დროშკებითა და ეტლებით სიარულის აუცილებლობას ისიც იწვევდა, რომ იმ დროისთვის თბილისი ფარნებით არ ნათდებოდა [[http://ttc.com.ge/index.php?lang\\_id=GEO&sec\\_id=56#](http://ttc.com.ge/index.php?lang_id=GEO&sec_id=56#)].

XVIII-XIX საუკუნის მიჯნაზე ტრანსპორტის ძირითადი დანიშნულება ტვირთის გადაზიდვა და გადაადგილება იყო. ამ მიზნით დედაქალაქში იყენებდნენ, როგორც ადამიანურ რესურსებს, ასევე ცხენებს, ურმებს, აქლემების ქარავანს, სახედრებს, ჩარდახებს, ტივებს და სხვ. ამ პერიოდში თბილისი საკუთარ გალავანში იყო მოქცეული, შესაბამისად იმგვარად ვერ ვითარდებოდა, რომ საჭირო გამხდარიყო მასიური ტრანსპორტის სახეობების არსებობა. მტკვარზე ხშირად შეხვდებოდით ხილითა და სხვადასხვა პროდუქტით დატვირთულ ტივებს, რომელთაც საკუთარი გაჩერების ადგილი, ე.წ. სატივოები ჰქონდათ.

XIX საუკუნის მეორე ნახევრიდან თბილისში მგზავრთა გადაყვანა, ძირითადად, ეტლებით ხდებოდა და მათში ყველაზე გამორჩეული იყო დროშკა. „დროშკები გამწვრივებულნი იდგნენ შუა ბაზარში, მადათოვის მოედანზე. ტფილისის მედროშკენი ისე დააქროლებდნენ თავიანთ ცხენებს, რომ გამვლელებს შიშის ზარს სცემდნენ“ [<https://blogs.netgazeti.ge/2010/03/17/9678/>]. 1870 წლისთვის 439 ორცხენიანი და 117 ერთცხენიანი ეტლი და 672 საზიდარი მოძრაობდა ქალაქში.

თბილისი ოდითგანვე რეგიონის მნიშვნელოვანი ეკონომიკური ცენტრი იყო, სწორედ აქ გადიოდა დასავლეთისა და აღმოსავლეთის დამაკავშირებელი გზა. მნახველი ხშირად შეხვდებოდა აქლემების დიდ ქარავანს. როგორც ცენტრში ასევე გარეუბნებშიც გადაადგილების ძირითადი საშუალება იყო ცხენები, სახედრები, აქლემები , ჯორები [\[https://www.ambebi.ge/article/155783-pirveli-konka-tramvai-da-avtomobili-tbilisis-ucnobi-istoriebi/\]](https://www.ambebi.ge/article/155783-pirveli-konka-tramvai-da-avtomobili-tbilisis-ucnobi-istoriebi/).

XIX საუკუნის დამლევსთვის ქალაქი სწრაფად ვითარდებოდა, თავის საზღვრებს აფართოებდა, აქ საქმიანი ცხოვრება ჩქეფდა. ერთ-ერთი ფრანგი კონსული წერდა: "თბილისში ჩამოდრიოდნენ ნეგოციანტები პარიზიდან, კურიერები პეტერბურგიდან, ვაჭრები კონსტანტინოპოლიდან, ინგლისელები კალკუტიდან და მადრასიდან, სომხები სმირნიდან და უზბეკები ბუხარიდან. ასე რომ, ეს ქალაქი შეიძლება ჩათვალოს მთავარ საკვანძო პუნქტად ევროპასა და აზიას შორის". თბილისი თანდათან კავკასიის მსხვილ ადმინისტრაციულ, სავაჭრო და სამრეწველო ცენტრად ყალიბდებოდა. განვითარების კაპიტალისტურ გზაზე მყოფი მრეწველობა მასობრივ გადაზიდვებს მოითხოვდა. ამ დროისთვის, ზემოთ ნახსენებ სატრანსპორტო საშუალებებს მსუბუქი ოთხთვალა, ეტლი, "ლინეიკა", ორცხენიანი ფაეტონი დაემატა, მაგრამ არც ერთ ამ სახეობას აღარ შეეძლო დაეკმაყოფილებინა მოსახლეობის მზარდი მოთხოვნილება, მით უმეტეს, რომ სიძვირის გამო ხელმიუწვდომელი იყო. მაინც, რა ღირდა იმ დროს ტრანსპორტით გადაადგილება? მაგალითად, ფაეტონით მგზავრობა 60 კაპიკი ჯდებოდა, ე.წ. დროშკით" - 40 კაპიკი და ა.შ. [\[https://www.ambebi.ge/article/155783-pirveli-konka-tramvai-da-avtomobili-tbilisis-ucnobi-istoriebi/\]](https://www.ambebi.ge/article/155783-pirveli-konka-tramvai-da-avtomobili-tbilisis-ucnobi-istoriebi/).

იმ დროში ტრანსპორტის პრობლემა ბევრ ქალაქს აწუხებდა. XIX საუკუნის პირველ ნახევარში ევროპისა და რუსეთის დიდ ქალაქებში გავრცელდა ომნიბუსი (ლათინურად ნიშნავს - "ყველასთვის"), მაგრამ უგზოობამ თბილისში ომნიბუსის განვითარებას გასაქანი არ მისცა [\[https://www.ambebi.ge/article/155783-pirveli-konka-tramvai-da-avtomobili-tbilisis-ucnobi-istoriebi/\]](https://www.ambebi.ge/article/155783-pirveli-konka-tramvai-da-avtomobili-tbilisis-ucnobi-istoriebi/). თბილისის ფართობისა და მოსახლეობის ზრდასთან ერთად ქალაქის ხელმძღვანელობამ მიიღო გადაწყვეტილება, რომ თბილისში

შექმნილიყო საცხენოსნო რკინიგზა, ანუ ე.წ. კონკა. პირველი კონკა ქალაქში 1883 წლის 10 მარტს გამოჩნდა და მან, დავით აღმაშენებლის გამზირის (მაშინდელი მიხეილის ქუჩის) გავლით, რკინიგზის სადგური და დღევანდელი ზაარბრიუკენის მოედანი დააკავშირა ერთმანეთთან. შემდგომში მარშრუტი გაგრძელდა დღევანდელ თავისუფლების მოედნამდე, მოგვიანებით კი რუსთაველის გამზირი და ვერის ნაწილი მოიცვა, საიდანაც ვერის ხიდის გავლით მარჯანიშვილის ქუჩაზე მიდიოდა. ვინაიდან იმ დროს საგანგებო გაჩერებები დაწესებული არ იყო, ამიტომ თითოეულ ვაგონს დაჰყვებოდა კონდუქტორი, რომელიც მგზავრების მოთხოვნით აჩერებდა ვაგონს [ttc.com.ge]. კონკას, რომელიც 30-იანი წლებიდან ნიუ-იორკში დამკვიდრდა, სერიოზული ნაკლი ჰქონდა - მიწის ზედაპირიდან 15 სმ-ით ამოშვერილი რელსები ძალიან უშლიდა ხელს სხვა სახეობის ტრანსპორტის მოძრაობას. ეს პრობლემა ფრანგმა ინჟინერმა ალფონს ლუბამ 1852 წელს გადაჭრა, მან ე.წ. ჟოლობიანი რელსი გამოიგონა და ამის წყალობით, ის მიწაში ჩაფლა. 1854 წელს კონკამ პარიზი დაიპყრო; 1860 წელს პეტერბურგის ქუჩებში გამოჩნდა. რაც შეეხება თბილისს: 1883 წლის აპრილში გაზეთი "დროება" წერდა: "გუშინ ტფილისის საქალაქო მმართველობის დეპუტატთა საგანგებო კომისიამ დაათვალიერა ცხენის რკინიგზა, კუკის ხიდიდან ვაგზლამდე ცხენის რკინიგზა სრულიად მზად არის. გაიხსნება რამდენიმე დღის შემდეგ. ვაგონები, რომლებიც პირველი რიცხვიდან ივლიან, იტყვენ ოც კაცს". გაზეთი იტყობინებოდა, რომ პირველ ხანებში მოძრაობას მოემსახურებოდა 30 ვაგონი და 120 ცხენი. მუშტაიდის ზემოთ სახელოსნოებისა და საჯინბოებისთვის დიდი შენობა გამოიყო. მართლაც, რამდენიმე დღის შემდეგ ქალაქის ქუჩებში დაგებულ რელსებზე კონკამ დაიწყო მოძრაობა. კონკით მგზავრობა 3-5 კაპიკი ღირდა და ღარიბი მოსახლეობისთვის გადასაადგილებლად ძალზე ხელსაყრელი იყო. რაც მთავარია, ამ ფაქტზე დაყრდნობით შეგვიძლია ვთქვათ, რომ საქართველოს დედაქალაქი არც ისე ჩამორჩენია ევროპის განვითარებულ ქვეყნებს სატრანსპორტო სისტემის განვითარების მხრივ. თუმცა, ეს ისეთ გარემოებათა წყალობით მოხდა, რაც თბილისის საქალაქო მმართველობას შემ-



დგომში სანანებელიც კი გაუხდა. საქმე ის გახლავთ, რომ 1881 წელს ქალაქის მმართველობამ, კერძო პირებთან ზოგიერთი სავაჭრო გარიგების შემდეგ, კონკის ორგანიზაციის თაობაზე კონტრაქტი ბელგიელ მეწარმეებთან დადო. ხელშეკრულების თანახმად, ბელგიის ანონიმურ საზოგადოებას მინიჭებული ჰქონდა მონოპოლიური უფლება თბილისში კონკის შემოსაღებად. გარდა ამისა, ერთ-ერთმა ადგილობრივმა მეწარმემ - ყორღანოვმა შეძლო მიეღო კონცესია კონკის მოძრაობის მოსაწყობად ავჭალის ხაზზე, მაგრამ მდგომარეობას სრულად აკონტროლებდნენ ბელგიელები. ამასთან, ისიც მნიშვნელოვანია, რომ ბელგიელმა კონცესიონერებმა თბილისში უბრალო კონსტრუქციის ვაგონები შემოიტანეს, რომლებიც ღია ტიპის იყო და სულ 20 მგზავრს იტევდა. სურდათ, კონკა მაქსიმალური მოგების წყაროდ ექციათ [\[http://gza.kvirispalitra.ge/qveyana/2975-pirsvesli-konska-tramsvai-da-avstosmosbisli-thbislissis-quschebsshi.html\]](http://gza.kvirispalitra.ge/qveyana/2975-pirsvesli-konska-tramsvai-da-avstosmosbisli-thbislissis-quschebsshi.html).

1899 წლისთვის თბილისში კონკას გადასაადგილებლად 22.4 კმ სიგრძის ლიანდაგი იყო გაყვანილი. მე-19 საუკუნის დამლევს თბილისში უკვე თითქმის 160000 ადამიანი ცხოვრობდა. ამიტომ, ტრანსპორტზე მოსახლეობის მოთხოვნილებას კონკა სრულად ვერ აკმაყოფილებდა. გამომდინარე აღნიშნულიდან, 1910 წელს კონკამ არსებობა შეწყვიტა.

ცხადია, დროთა განმავლობაში თბილისი ვითარდებოდა, ცხოვრების ტემპიც მატულობდა, შესაბამისად ქალაქის ადმინისტრაციამ გადაწყვიტა ცხენის ძალა ელექტროენერგიით ჩაენაცვლებინა და ტრამვაის მოდერნიზება მომხდარიყო. ეს სამუშაოები ბელგიელმა სპეციალიტებმა განახორციელეს და გარკვეული პერიოდით ტრამვაის ექსპლუატაციაც მათი მოვალეობა იყო. 1904 წელს დაიწყო ელექტრო ტრამვაის მშენებლობა, რითაც ბელგიური კომპანია დაკავდა. 1904 წლის 25 დეკემბერს კი უკვე იგი ამოქმედდა, მისი ლიანდაგის სიგანე 1000 მილიმეტრი იყო, მან 1910 წელს სრულიად ჩაანაცვლა „კონკა“, რომლის ლიანდაგის სიგანე 914 მმ. იყო

ტრამვაის როლი საქალაქო გადაადგილებაში განსაკუთრებით გაიზარდა საბჭოთა რეჟიმის დამყარების შემდეგ. 1930 - იან წლებში თბილისის ცენტრი მის ახლად გაშენებულ რაიონებს ტრამვაითაც დაუკავშირდა. მნიშვნელოვანია, რომ 1940 წელს თბილისში ტრამვაიმ რეკორდული რაოდენობის მგზავრი გადაიყვანა - 194 მილიონი. მოგვიანებით ტრამვაის როლი საქალაქო ტრანსპორტში დაკნინდა, რაც ახალი ტიპის ტრანსპორტის დანერგვით იყო განპირობებული. მიუხედავად ამისა, საბჭოთა კავშირის არსებობის პერიოდში მას მეტნაკლები მნიშვნელობა ჰქონდა და წლიურად მინიმუმ 50 მილიონი მგზავრი მაინც გადაჰყავდა. 1985 წლისათვის ქალაქის ტრამვაის ქსელი 100 კილომეტრსაც კი აჭარბებდა. ტრამვაის ფუნქციის გაუფასურება 1990 წლებიდან დაიწყო და საბოლოოდ 2006 წელს მისი გაუქმებით დამთავრდა. რაც, ჩვენი აზრით, არ იყო სწორი. ტრამვაი ეკოლოგიურად სუფთა და სწრაფი ტრანსპორტია, რომელიც თანამედროვე თბილისს ნამდვილად დაამშვენებდა და ცხოვრებას უფრო გაუიოლებდა საზოგადოებას.

1933 წელს თბილისის საზოგადოებრივ სატრანსპორტო სისტემას ავტობუსიც დაემატა. მიუხედავად იმისა, რომ საწყის ეტაპზე, დღეში ხაზზე მხოლოდ 5 ავტობუსი მოძრაობდა და მისი სიგრძე დაახლოებით 10 კილომეტრი იყო, პირველივე წელს მგზავრთა რაოდენობამ 1 200 000-ს მიაღწია. მომდევნო წლებში ქსელის სრულყოფასთან ერთად იზრდებოდა მგზავრთა რაოდენობაც - 1970 წელს მათმა რიცხვმა 125 მილიონს გადააჭარბა, მომდევნო ათ წელიწადში კი თითქმის 100 მილიონით გაიზარდა. ამ ყველაფრის მიზეზი კი დინამიკურად მზარდი თბილისის მოსახლეობა და ფართობი იყო. თუ 1933 წელს თბილისის მოსახლეობა მხოლოდ 314 000 ადამიანს შეადგენდა, 1980 წელს მათმა რიცხვმა 1 მილიონს გადააჭარბა. ცხადია, მოსახლეობის ზრდა პირდაპირპროპორციულად ზრდიდა ავტობუსის მგზავრთა რიცხვსაც.

ავტობუსის გამოჩენას თბილისში სხვა მსგავსი ტრანსპორტის გამოჩენაც მოყვა. ტროლეიბუსი თბილისში 1937 წლიდან გამოჩნდა, მისი ამოქმედებისა და

მარშრუტების დასახვის შესახებ გადაწყვეტილება კი ჯერ კიდევ 1934 წელს მიიღეს, როცა თბილისის პირველი გენერალური გეგმა შედგა. ტროლეიბუსის ხაზის სიგრძე მისი გახსნის წელს 15-მდე კილომეტრს შეადგენდა. გაუქმების მომენტისთვის კი 95 კმ იყო. ტროლეიბუსის ხაზის სიგრძის ზრდას, რა თქმა უნდა, ტროლეიბუსთა რიცხვის ზრდაც მოჰყვა.

ტროლეიბუსის საერთო წილი მგზავრთა გადაყვანაში თითქმის არასოდეს არ ყოფილა მგზავრთა საერთო რაოდენობის 20%-ზე მეტი. უნდა აღინიშნოს, რომ ყველაზე დიდი კონკურენცია მას, მაინც ტრამვაისთან ჰქონდა. ტროლეიბუსმა შეძლო ცენტრალური ქუჩებიდან ტრამვაის განდევნა. აღსანიშნავია, რომ 90-იან წლებში მეტროსთან ერთად, ტროლეიბუსი ერთადერთი რეალურად მოქმედი საზოგადოებრივი ტრანსპორტი იყო. ტრამვაის მსგავსად, ტროლეიბუსებმაც არსებობა 2006 წელს შეწყვიტეს.

თბილისი საკუთარი მდებარეობითა და აქედან გამომდინარე ფორმით, არ იძლევა იმის საშუალებას, რომ სატრანსპორტო კომუნიკაციების დიდი ნაწილი მიწის ზემოთ განლაგდეს. სწორედ ეს იყო ერთ-ერთი ძირითადი მიზეზი, რამაც თბილისში მეტროპოლიტენის იდეის განხორციელებას შეუწყო ხელი. 1951 წლის 29 სექტემბერს, ყოფილი საბჭოთა კავშირის მინისტრთა საბჭოს დადგენილებით, მიღებული იქნა გადაწყვეტილება თბილისის მეტროპოლიტენის მშენებლობის შესახებ. 1952 წელს ჩამოყალიბდა თბილისის მეტრომშენის სამმართველო. 1953 წელს დაიწყო გადასარბენი გვირაბებისა და პირველი შახტების მშენებლობა. მშენებლობას სათავეში ჩაუდგა მოსკოვის მეტროს ერთ-ერთი მშენებელი ინჟინერი. პირველი მეტრო თბილისში ოფიციალურად 1966 წლის 11 იანვარს გაიხსნა და 6 სადგურისაგან შედგებოდა („დიდუბე“, „ელექტროდეპო“, „ოქტომბერი“ (შემდგომ „ნაძალადევი“), „ვაგზლის მოედანი“, „მარჯანიშვილი“ და „რუსთაველი“), ხოლო მისი სიგრძე 6.5 კილომეტრს შეადგენდა. მეტროპოლიტენის ამოქმედება, მართლაც, მნიშვნელოვანი მოვლენა იყო არა მარტო ქალაქის

ადმინისტრაციისთვის, არამედ მისი მოსახელობისთვის. 1967 წლის 7 ნოემბერს გაიხსნა მეტროპოლიტენის კიდევ სამი სადგური: სად. „თავისუფლების მოედანი“ (ყოფილი „ლენინის მოედანი“), „ავლაბარი“ (ყოფილი „26 კომისარი“) და „300 არაგველი“. 1971 წლის 10 მაისს გაიხსნა მეტროპოლიტენის ორი სადგური: „ისანი“ და „სამგორი“.

1979 წლის სექტემბერში ექსპლუატაციაში შევიდა მეტროპოლიტენის მეორე ხაზი 5,8 კილომეტრი სიგრძით. ამ ხაზმა სადგურის მოედანი საბურთალოს რაიონს დაუკავშირა. 1985 წლის 7 ნოემბერს გაიხსნა სადგურები: „ღრმაღელე“ და „გურამიშვილი“ (ყოფილი „თემქა“). 1985 წლის 9 დეკემბერს გაიხსნა სადგური „ვარკეთილი“. 1989 წლის 15 იანვარს გაიხსნა სადგურები „სარაჯიშვილი“ და „ახმეტელის თეატრი“. 2000 წლის 3 აპრილს გაიხსნა სადგური „ვაჟა-ფშაველა“.

2005 წლიდან დაიწყო მეტროს ვაგონების განახლება. ახალი ვაგონები სრულად შეესაბამება თანამედროვე სტანდარტებს - მათ მგზავრებს შესთავაზეს მეტი კომფორტი და უსაფრთხო გადაადგილება.

საქართველოს მთავრობამ დაიწყო მეტროს სადგურების მოწესრიგება. ასე, მაგალითად, 2006 წელს გარემონტდა მეტრო-სადგურები: „თავისუფლების მოედანი“, „ავლაბარი“, „ისანი“ და „წერეთელი“, ხოლო 2007 წელს კი „ახმეტელის თეატრი“, „ნამალადევი“ და „ვარკეთილი“. 2010 წელს კაპიტალურად გარემონტდა და განხლდა მეტროსადგური „დიდუბე“. მეტროს სადგურების გარემონტება დღემდე გრძელდება.

თბილისის მეტროს მართვას ახორციელებს თბილისის სატრანსპორტო კომპანია, რომლის 100 %-იანი წილის მფლობელი თბილისის მერიაა. ეს ორგანიზაცია მეტროს ამოქმედების დღიდან ფუნქციონირებს. 2009 წლიდან მას გადაეცა მუნიციპალური ავტობუსები სამი ავტოპარკით.

თბილისის მერიამ ავტობუსების გაჩერებებზე თანამედროვე სტანდარტების შესაბამისი ელექტრონული მაჩვენებლების მონტაჟი დაიწყო. პირველ ეტაპზე

ქალაქში 20 მაჩვენებელი დამონტაჟდა. მგზავრებით ყველაზე მეტად დატვირთულ 450 გაჩერებაზე მოსახლეობას შესაძლებლობა მიეცა ზუსტად განესაზღვრა სასურველი მარშრუტის მოსვლის დრო. ელექტრონული ტაბლოები ონლაინრეჟიმში მუშაობენ და მგზავრებს აბსოლუტური სიზუსტით აწვდიან ინფორმაციას, თუ რამდენ წუთში მოვა მათთვის სასურველი ავტობუსი. ელექტრონული ტაბლოების დამონტაჟების პროცესი შემდგომშიც გაგრძელდა.

თბილისში ერთ-ერთი ძველი და დღემდე მოქმედი ტრანსპორტია საბაგირო გზა, რომელიც პირველად 1957 წელს შეიქმნა და მან რუსთაველის გამზირი მთაწმინდის პარკთან დააკავშირა. საბაგირო გზის სიგრძე 906 მეტრს შეადგენდა, რომელზეც ორი, 25 ადგილიანი, ვაგონი 6 მეტრ/წამის სიჩქარით მოძრაობდა. 1966 წელს გაიხსნა 1140 მეტრიანი საბაგირო გზა ვაკესა და კუსტბას შორის. ვახუშტის ხიდის გახსნამდე დიდუბესა და საბურთალოს შორის ასევე ხორციელდებოდა საბაგირო მიმოსვლა. სულ 90-იანი წლების დასაწყისამდე თბილისში 5 ფუნქციონირებადი საბაგირო გზა არსებობდა, რომელთაგანაც ბოლო სამგორსა და ვაზისუბანს შორის გაიხსნა 1986 წელს. თბილისში სხვა საბაგირო გზებიც არსებობდა, კერძოდ, საბურთალო (ნუცუბიდის ქუჩა ) - ლისის ტბის, უნივერსიტეტის მაღლივი კორპუსისა და ბაგების საერთო საცხოვრებლის დამაკავშირებელი საბაგირო გზები.

2012 წლის 26 ივნისიდან, ქალაქის საზოგადოებრივ ტრანსპორტს რიყის პარკისა და ნარიყალას ციხე-სიმაგრის ერთმანეთთან დამაკავშირებელი საბაგირო გზა შეემატა, რომელიც აღნიშნულ ტერიტორიებს ერთმანეთთან უმოკლეს დროში აკავშირებს. ეს საბაგირო გზა საერთაშორისო სტანდარტების დაცვით აშენდა და სრულად აკმაყოფილებს უსაფრთხოების ევროპულ ნორმებს. რიყე-ნარიყალას საბაგირო გზის სიგრძე 500 მეტრია და ის 7 გონდოლას მოიცავს. თითოეული მათგანი შემინულია, ხოლო ერთ-ერთი სრულიად გამჭირვალეა, რაც მას ორიგინალობას

მატებს. ვაგონები ადაპტირებულია შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირებზეც.

საბაგიროთი მგზავრობის საფასურის გადახდა მხოლოდ „მეტრომანის“ ბარათის საშუალებით არის შესაძლებელი. საბაგიროთი მგზავრობისას სპეციალური შეღავათებით სარგებლობენ სტუდენტები, მასწავლებლები, პენსიონერები და სოციალურად დაუცველი პირები, რომლებიც მხოლოდ ღირებულების ნახევარს იხდიან, ხოლო სკოლის მოსწავლეებისა და ტერიტორიული მთლიანობისთვის მებრძოლი ვეტერანებისთვის მგზავრობა უფასოა [ttc.com.ge].

თბილისში არსებულმა საზოგადოებრივმა ტრანსპორტმა ბოლო წლების განმავლობაში მნიშვნელოვანი ცვლილებები განიცადა, განსაკუთრებით 1994–2001 წლებში.

დღესდღეობით თბილისში მოძრაობა გაძნელებულია, იქმნება ე.წ. საცობები, რაც ხელს უშლის მოქალაქეთა მოწესრიგებულ გადაადგილებას და ანელებს დიდი ქალაქის ცხოვრების რიტმს. საცობები რამდენიმე მიზეზით არის გამოწვეული. ერთ-ერთია თბილისის ისტორიულ–გეოგრაფიული განვითარების თავისებურებები. ისტორიულად თბილისი აღმოსავლური ტიპის ქალაქია, ვიწრო ქუჩებითა და ერთმანეთთან ახლოს მდებარე სახლებით, განსაკუთრებით ძველი თბილისის მიმდებარე ტერიტორია. მსგავსი პრობლემები არ აქვთ შედარებით ახალ ქალაქებს. მაგალითად, რუსთავში ვიწრო ქუჩების ნაცვლად ვხვდებით ფართო ქუჩებს და სახლებს შორის დაშორებებიც დიდია. ცხადია, ამგვარი განლაგება ხელს უწყობს საცობების აღმოფხვრას. მეოცე საუკუნის მიწურულს ქვეყანაში მიმდინარე დაძაბულმა პოლიტიკურმა მოვლენებმა ერთგვარად ხელი შეუწყო საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევის ფაქტების გახშირებას, რაც დღემდე გრძელდება. უნდა აღინიშნოს ის ფაქტიც, რომ გზები შესაკეთებელია. საგზაო პრობლემები გამოწვეულია ქვეყანაში არსებული ეკონომიკური მდგომარეობით. დღეს,

საქართველოში მოშლილია სამადაზიო ქსელები, რამაც გამოიწვია ე.წ. ბაზრებისა და ბაზრობების გაჩენა ქალაქში. ხშირად შეხვედებით ქუჩებში, ტროტუარზე და გზის სავალ ნაწილზეც კი გარემოვაჭრებს. მანქანები კი 2–3 სავალ ზოლს იკავებენ გზაზე, რაც, ცხადია, ფართო გზებსაც კი ავიწროებს და აძნელებს გადაადგილებას. არ არის სათანადოდ მოწყობილი საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერების ადგილები, სამარშრუტო ტაქსები გზის სავალი ნაწილის მეორე–მესამე ხაზშიც კი ჩერდებიან, მგზავრთა აყვანა–ჩამოსხმის მიზნით. პრობლემები მოსაგვარებელია, რასაც სამართლებრივი ბაზის მოთხოვნების გამკაცრება და მიღებული შედეგების აღსრულება სჭირდება.

### თავი 3. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მუშაობის მიმართ მომხმარებელთა დამოკიდებულების კვლევა

#### 3.1 კვლევის მეთოდოლოგია

საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურება ერთ-ერთი აქტუალური თემაა თანამედროვე თბილისის რეალობაში, სადაც ადამიანების გადაადგილება სულ უფრო და უფრო რთული ხდება. ეს, ცხადია, მათზე უარყოფით გავლენას ახდენს და საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიმართ ნეგატიური დამოკიდებულებების ჩამოყალიბებას განაპირობებს. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მუშაობისადმი მგზავრთა დამოკიდებულების გარკვევით, ჩვენი აზრით, შესაძლებელია პრობლემების გადაჭრის გზების გამოძებნა. აღნიშნულმა განაპირობა მოცემული მარკეტინგული კვლევის ჩატარება. კვლევაში ყურადღება გამახვილებულია ისეთ მნიშვნელოვან საკითხებზე როგორცაა: საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიმართ მომხმარებელთა ზოგადი დამოკიდებულება და მათი კმაყოფილების დონე; მომხმარებელთა ცოდნის დონე საზოგადოებრივი ტრანსპორტის შესახებ; ინფორმაციის ხელმისაწვდომობა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მუშაობასთან დაკავშირებით; მომხმარებლების მცდელობის მდგომარეობა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მუშაობის შესახებ ინფორმაციის მოძიებასთან დაკავშირებით. რამდენად ცდილობენ თავად მოიპოვონ და აიმაღლონ ცოდნა ამ საკითხში. კვლევის ძირითადი მიზანი იყო თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურებით მომხმარებელთა კმაყოფილების დონის გარკვევა.

კვლევის პროცესში დავეყრდენით ამ მიმართულებით არსებულ სპეციალურ ლიტერატურას (კოტლერი ფ. , კელერი ვ. (2015); თოდუა ნ. (2012) ; თოდუა ნ., უროტაძე ე. (2013)), რომელშიც დაწვრილებით არის აღწერილი მარკეტინგული კვლევის ჩატარების მეთოდები და მეთოდოლოგია. სწორედ აღნიშნული მეთოდებისა და მეთოდოლოგიის მოთხოვნების ანალიზის საფუძველზე მივიღეთ



გადაწყვეტილება, რომ ჩაგვეტარებინა რესპონდენტთა გამოკითხვა, ამასთან, ჩვენ თვითონაც დავკვირვებოდით ბაზარზე არსებულ სიტუაციას.

გამოკითხვის მეთოდის მოთხოვნების სიღრმისეული შესწავლა დაედო საფუძვლად გამოკითხვის ანკეტის შედგენას, რომელიც შედგებოდა შემდეგი 4 ბლოკისგან:

A ბლოკი. ქალაქ თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების შესახებ მომხმარებელთა ინფორმირებულობა;

B ბლოკი. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიმართ ზოგადი დამოკიდებულება;

C ბლოკი. თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების არსებული დონისა და შემდგომი სრულყოფის შესაძლო გზების მიმართ დამოკიდებულება;

D ბლოკი. რესპონდენტის სოციალურ-დემოგრაფიული მახასიათებლები.

ანკეტის შედგენაში მნიშვნელოვანი დახმარება გაგვიწია დარგის მეცნიერებისა და სპეციალისტების მიერ ჩატარებული მარკეტინგული კვლევის ანალიზის შედეგებმა.

გამოკითხვის შედეგად მიღებული მასალების გაანალიზების პროცესში გამოვიყენეთ როგორც ზოგადი, ისე სტატისტიკური მეთოდები. ზოგადი მეთოდებიდან ვისარგებლეთ ანალიზისა და სინთეზის მეთოდებით, სტატისტიკური მეთოდებიდან კი დაჯგუფების, შედარების, გრაფიკების აგების მეთოდებით.

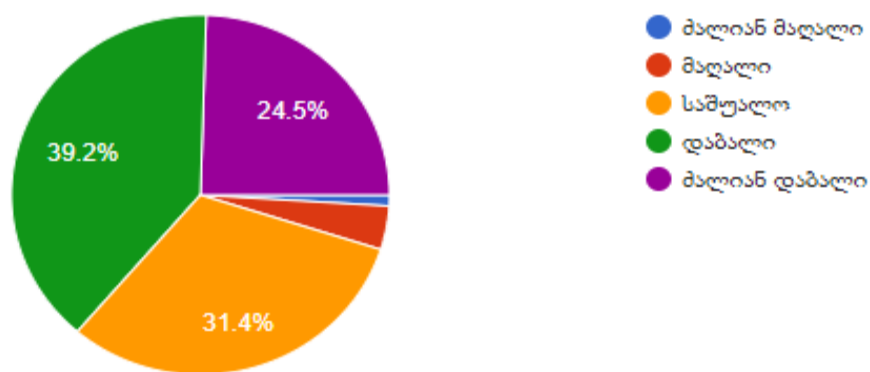
### 3.2 საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომხმარებელთა გამოკითხვა და მათი კმაყოფილების მდგომარეობის დადგენა

სულ გამოკითხა 204 რესპონდენტი, რომელთაგან 77% იყო ქალი, ხოლო 23% მამაკაცი. რესპონდენტთა ასაკობრივი სტრუქტურა განაწილდა შემდეგნაირად: გამოკითხულთა 3.4% ანუ 7 რესპონდენტი იყო 20 წლამდე, 41.2% ანუ 84 რესპონდენტი 20-25 წლის, 38.7% ანუ 79 რესპონდენტი 26-35 წლის, 7.8% ანუ 16 რესპონდენტი - 36-45 წლის, 4.9% ანუ 10 რესპონდენტი 46-55 წლის, 3.9% - ანუ 8 რესპონდენტი 56-65 წლის. გამოკითხულთა 81.9% -ს ანუ 167 რესპონდენტს ჰქონდა უმაღლესი განათლება, 15.2% ანუ 31 რესპონდენტი არის სტუდენტი, 1%-ს ანუ 2 რესპონდენტს მიღებული აქვს საშუალო განათლება, ხოლო 2%-ს ანუ 4 რესპონდენტს სპეციალური პროფესიული განათლება. რაც შეეხება სოციალურ მდგომარეობას, რესპონდენტების 73.5% -150 რესპონდენტი დასაქმებულია, 16.2% - 33 რესპონდენტი არის სტუდენტი, 5.9%- 12 რესპონდენტი უმუშევარია, 2.5% - 5 რესპონდენტი არის დიასახლისი, ხოლო 2% კი- 4 რესპონდენტი არის პენსიონერი. შემოსავლების თვალსაზრისით, რესპონდენტთა სტრუქტურას აქვს შემდეგი სახე: 1001-დან 1500 ლარამდე საშუალოთვიური შემოსავალი აქვს რესპონდენტთა 16.7%-ს -34 რესპონდენტს, 501-დან 1000 ლარამდე- 31.4%-ს, ე.ი. 64 რესპონდენტს, 2000 ლარზე მეტი - 14.7%-ს - 30 რესპონდენტს, 1501-დან 2000 ლარამდე - 10.3 %-ს- 21 რესპონდენტს, 200-დან 500 ლარამდე - 9.3%-ს - 19 რესპონდენტს, 200 ლარამდე - 6.4%-ს - 13 რესპონდენტს, რესპონდენტთა 11.3%-მა, კერძოდ 23-მა რესპონდენტმა პასუხის გაცემაზე უარი განაცხადა.

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, ანკეტის A ბლოკის მეშვეობით შევეცადეთ გამოგვეკვლია ქალაქ თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების შესახებ მომხმარებელთა ინფორმირებულობის მდგომარეობა. პირველ რიგში, ჩვენთვის მნიშვნელოვანი იყო მოსახლეობის დამოკიდებულების გარკვევა თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების დონესთან დაკავშირებით. კითხვაზე-„როგორ შეაფასებდით ქალაქ თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის

განვითარების დონეს?“ გამოკითხულთა უმეტესობამ (39.2%) უპასუხა, რომ თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების დონე დაბალია, ხოლო 31.4%-ისთვის საშუალოა (იხ. დიაგრამა 3.1.1).

### როგორ შეაფასებდით ქალაქ თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების დონეს?



*დიაგრამა 3.1.1 რესპონდენტთა სტრუქტურა თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების დონის შეფასებისგან დამოკიდებულებით*

როგორც ჩანს, გამოკითხულთა უმეტესობა - 39.2 % თვლის, რომ თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარება დაბალ დონეზეა. ახალი მარშრუტებით და ახალი სახის სატრანსპორტო საშუალებებით სავარაუდოა, რომ შესაძლებელი გახდება ამ სიტუაციის გამოსწორება და ქალაქში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების დონის ამაღლება.

ჩვენთვის საინტერესო იყო იმის გაგება, აქვთ თუ არა მომხმარებლებს ინფორმაცია ვებ-საიტის - TTC.COM.GE -ის შესახებ. ამ ვებ-გვერდზე საკმაოდ კარგი სიახლეები იდება პერიოდულად. ამ საიტის დახმარებით შესაძლებელია

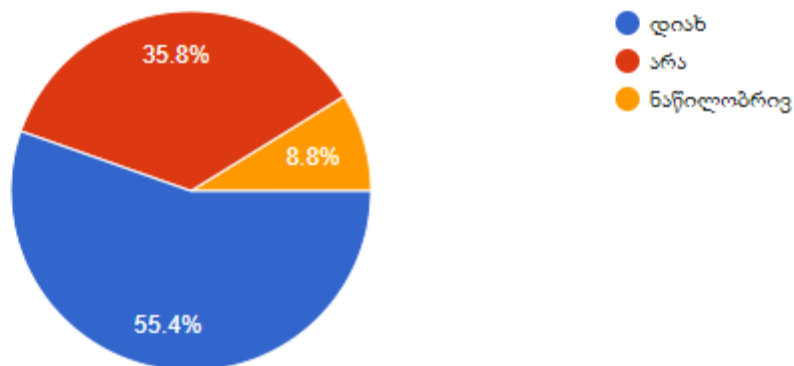
მომხმარებელთა ინფორმირებულობის დონის გაზრდა, როგორც ქალაქში არსებული საზოგადოებრივი ტრანსპორტის, ასევე სამომავლო გეგმებისა და წარსული გამოცდილების შესახებ. საიტზე განთავსებულია თბილისის რუკა, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მარშრუტები და შესაძლებელია ონლაინრეჟიმში ელექტრონული ტაბლოების ინფორმაციის მიღება. ეს იმას ნიშნავს, რომ მომხმარებელს სახლიდან გასვლამდე შეუძლია, გადაამოწმოს ტრანსპორტის მოსვლის დრო და ზედმეტი ლოდინის გარეშე, წუთობრივი სიზუსტით, ისარგებლოს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურებით.

ანკეტის მეორე კითხვა ეხებოდა სწორედ ვებ-საიტის შესახებ ინფორმირებულობის დონის გამოკვლევას, იგი ასევე იყო საინფორმაციო ხასიათის მატარებელი. კითხვით შევეცადეთ აღგვეძრა ინტერესი გამოკითხულ რესპონდენტებში, დაინტერესებულიყვნენ ამ საიტზე განთავსებული ინფორმაციით. კითხვაზე „გსმენიათ საიტის - TTC.COM.GE-ს შესახებ?“ - რესპონდენტთა 55.4 %-მა - 113-მა რესპონდენტმა გვიპასუხა „დიახ“ , 35.8%-მა - 73-მა რესპონდენტმა - „არა“ , 8.8%-მა - 18-მა რესპონდენტმა „ნაწილობრივ“ (იხ. დიაგრამა 3.1.2.).

როგორც აღვნიშნეთ, დადებითი პასუხი 113-მა რესპონდენტმა გაგვცა. საინტერესო აღმოჩნდა ის ფაქტი, რომ უმეტესი ნაწილი, კერძოდ 85 რესპონდენტი, არის დასაქმებული. სავარაუდოდ, ქალაქში გადასაადგილებლად ისინი საკმაოდ კარგად იყენებენ თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის ვებ-საიტს. ხოლო გასაკვირი აღმოჩნდა ის, რომ მხოლოდ 19 იყო მათ შორის სტუდენტი, რაც იმაზე მიუთითებს, რომ ახალგაზრდებში ინფორმირებულობის მეტი პრობლემაა ამ კუთხით. მაშასადამე, უფროსი თაობა უფრო პრაქტიკულია და ცდილობს დროს გაუფრთხილდეს.

თბილისის სატრანსპორტო კომპანია მათ, ვინც ვებ-საიტს არ იყენებს, სხვა ალტერნატივას სთავაზობს - კერძოდ სმს მომსახურებას. თუმცა, ჩვენი აზრით, ეს მომსახურება საკმარისად კომფორტული არ არის იმის გათვალისწინებით, რომ ყველა სახის საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებას ინდივიდუალური ნომერი

## გსმენიათ საიტის - TTC.COM.GE-ს შესახებ?



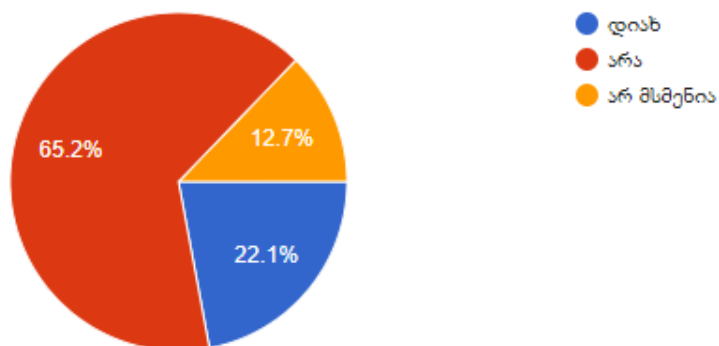
დიაგრამა 3.1.2. TTC.COM.GE ვებ-საიტის შესახებ რესპონდენტთა ინფორმირებულობის

### მდგომარეობა

აქვს და მომხმარებლებისთვის რთულია ამ ნომრების დამახსოვრება. სმს მომსახურების არაკომფორტულობას კვლევის შედეგებიც ადასტურებს. 204 გამოკითხული რესპონდენტიდან 62.5% -მა- 133-მა რესპონდენტმა გვიპასუხა, რომ აღნიშნულ მომსახურებას არ იყენებს, 22.1% - 45 რესპონდენტი სმს მომსახურების აქტიური მომხმარებელია, ხოლო 12.7 % - 26 რესპონდენტი აღნიშნულ მომსახურებას იყენებს „ნაწილობრივ“. ეს შესაძლოა, აიხსნას იმ შეფერხებებით, რაც პერიოდულად თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის ვებ-საიტს აქვს ხოლმე (იხ. დიაგრამა 3.1.3).

გვანტერესებდა, ფლობდნენ თუ არა გამოკითხული რესპონდენტები ინფორმაციას თბილისში არსებული საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სახეობების შესახებ. თბილისის მასშტაბებიდან და საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სახეობების სიმწირიდან გამომდინარე, გასაკვირი არაა, რომ რესპონდენტთა 79.9%-მა - 163-მა

## იყენებთ თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის SMS მომსახურების სერვისს?



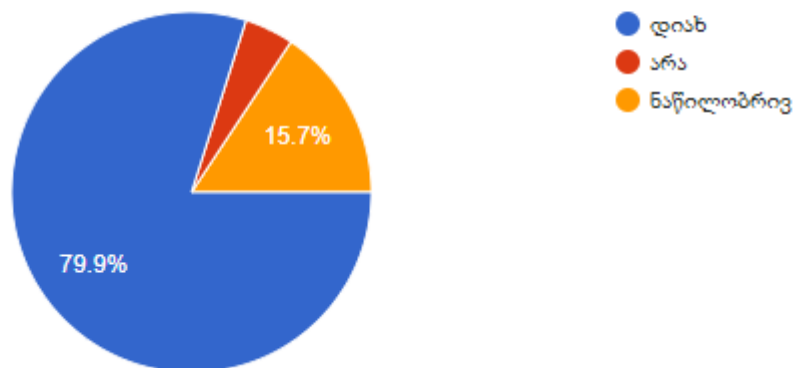
დიაგრამა 3.1.3. რესპონდენტთა მიერ თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის სმს მომსახურების გამოყენების მდგომარეობა

რესპონდენტმა გვიპასუხა „დიახ“, 15.7% - 32 რესპონდენტი ნაწილობრივ ფლობს ინფორმაციას და მხოლოდ 4.4% - 9 რესპონდენტი აღმოჩნდა ისეთი, რომელიც არ ფლობს ინფორმაციას (იხ. დიაგრამა 3.1.4).

ვფიქრობთ, რომ იმ სეგმენტის ათვისება, რომელიც ინფორმაციას არ ფლობს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სახეობების შესახებ, მარტივი სარეკლამო საშუალებებითაც შესაძლებელია, რასაც, სამწუხაროდ, თბილისში დიდი ყურადღება არ ეთმობა.

კიდევ ერთი მიგნება იყო ის, რომ საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომხმარებელი რესპონდენტები არ ფლობენ საკმარის ინფორმაციას ტრანსპორტის მარშრუტების შესახებ და ინფორმაციას ამასთან დაკავშირებით იღებენ სხვადასხვა ისეთი წყაროდან, რომელიც სულაც არ შეიძლება ჩავთვალოთ სანდოდ.

## ფლობთ თუ არა ინფორმაციას თბილისში არსებული საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სახეობების შესახებ?

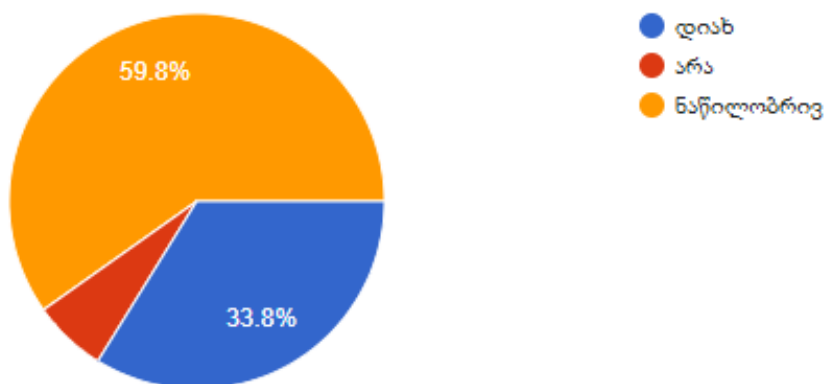


დიაგრამა 3.1.4. რესპონდენტთა სტრუქტურა თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სახეობების შესახებ ინფორმაციის ფლობის მიხედვით

ცხადია, ასეთ პირობებში ვაწყდებით ორმხრივ პრობლემას: პირველი, ეს არის უშუალოდ თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის მიერ მომხმარებლებისთვის ინფორმაციის არასწორი გზებით მიწოდება და, მეორე, თავად მომხმარებლების მხრიდან არსებული პრობლემა. ისინი ხშირად ჩივიან ტრანსპორტისა და გადაადგილების პრობლემებზე, თუმცა, ამის საპასუხოდ არ აქვთ ამომწურავი ინფორმაცია და არ ცდილობენ მოიპოვონ იგი. (იხ. დიაგრამა 3.1.5.)

თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის საკმაოდ ბევრი მარშრუტია. ამიტომ, ჩვენი აზრით, მომხმარებელი, რომელიც ხშირად მგზავრობს ტრანსპორტით, უნდა ფლობდეს ამგვარ ინფორმაციას, ხოლო თუ არ ფლობს, უნდა იცოდეს, საიდან მოიპოვოს სწორი და სანდო ინფორმაცია.

## ფლობთ თუ არა ინფორმაციას თბილისში არსებული საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მარშრუტების შესახებ?



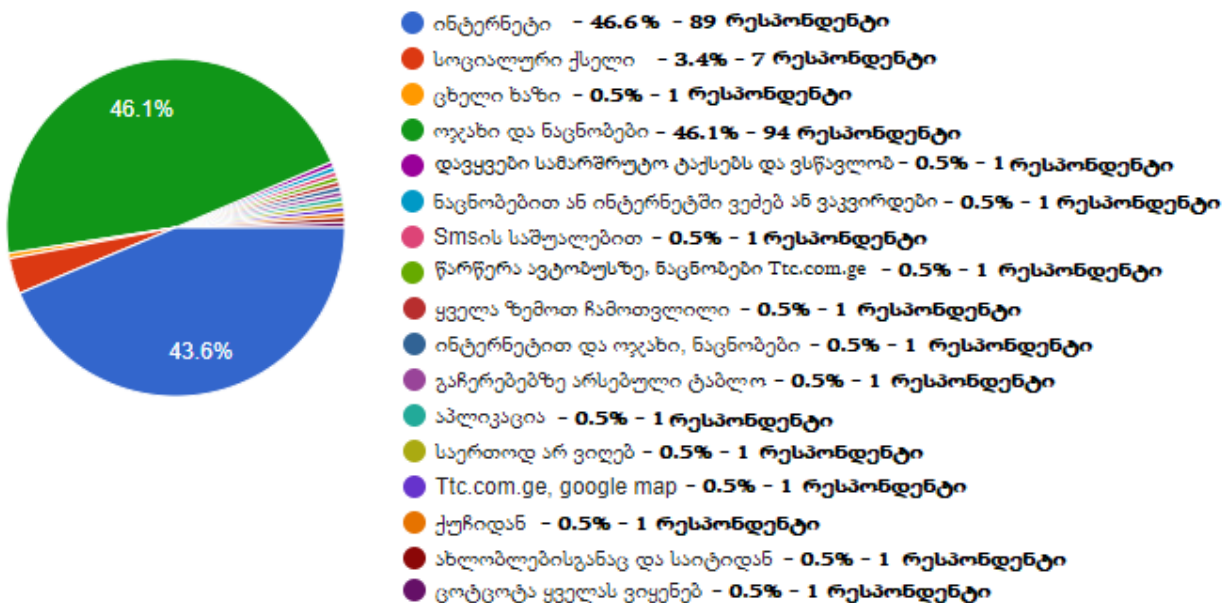
დიაგრამა 3.1.5. რესპონდენტთა სტრუქტურა თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მარშრუტების შესახებ ინფორმირებულობის მიხედვით

ჩვენი კვლევის მიზნის შესაბამისად გამოვკითხეთ რესპონდენტები იმის თაობაზე, თუ საიდან იღებენ ინფორმაციას მარშრუტების შესახებ, რაზეც საკმაოდ მრავალფეროვანი პასუხები მივიღეთ. სავარაუდოა, რომ არ არსებობს ერთიანი, ყველაზე მორგებული საინფორმაციო საშუალება, რომლის მეშვეობით შესაძლებელი იქნება მოსახლეობა გაეცნოს არსებულ და სამომავლო მარშრუტებს (იხ. დიაგრამა 3.1.6).

როგორც დიაგრამიდან ჩანს, ჩვენს მიერ დასმულ კითხვაზე- „საიდან იღებთ ინფორმაციას საზოგადოებრივი ტრანსპორტისა და მათი მარშრუტების შესახებ?“ , რესპონდენტთა 46.6%-მა - 89 რესპონდენტმა გვიპასუხა - „ინტერნეტი“, სოციალური ქსელიდან რესპონდენტთა მხოლოდ 3.4% ეცნობა ამ ინფორმაციას, ხოლო 46.1% - 94



## საიდან იღებთ ინფორმაციას საზოგადოებრივი ტრანსპორტისა და მათი მარშრუტების შესახებ?



დიაგრამა 3.1.6. რესპონდენტთა სტრუქტურა საზოგადოებრივი ტრანსპორტისა და მათი მარშრუტების შესახებ მომხმარებელთა ინფორმაციის წყაროების შესაბამისად

რესპონდენტი ინფორმაციას ოჯახისა და ნაცნობებისგან იღებს. ამ კითხვაზე რესპონდენტებს შეეძლოთ თავიანთი ინდივიდუალური პასუხებიც დაეფიქსირებინათ. ეს პასუხებია: „ცხელი ხაზი“ , „დავყვები სამარშრუტო ტაქსებს და ვსწავლობ“ , „ნაცნობებიდან ან ინტერნეტში ვეძებ ან ვაკვირდები“ , „სმს საშუალებით“ , „წარწერა ავტობუსზე, ნაცნობები, Ttc.com.ge“ , „ყველა ზემოთ ჩამოთვლილი“ „ინტერნეტით და ოჯახი, ნაცნობები“ , „გაჩერებებზე არსებული ტაბლო“ , „აპლიკაცია“, „საერთოდ არ ვიღებ“, „ Ttc.com.ge , google map“, „ქუჩიდან“ , ახლობლებისგან და საიტიდან“, „ცოტ-ცოტას ყველას ვიყენებ“. საინტერესოა

განვიხილოთ ის, თუ რამდენად არის დაკაშირებული ესა თუ ის საშუალებება, რომლითაც მომხმარებლები ინფორმაციას იღებენ, ასაკთან. ჩვენ დავითვალეთ ის რესპონდენტები, რომლებიც ინტერნეტით, სოციალური ქსელით და სხვა მსგავსი საშუალებებით იღებენ ინფორმაციას მარშრუტებისა და საზოგადოებრივი ტრანსპორტის შესახებ და წავაწყდით საკმაოდ საინტერესო ფაქტს: გამოკითხულთა ზუსტად ნახევარი, 102 რესპონდენტი ინფორმაციას სწორედ თანამედროვე ტექნოლოგიების საშუალებით ეძებს. საგულისხმოა ისიც, რომ 102-დან 85 რესპონდენტი 36 წლამდეა, ხოლო 36 წლის და ზემოთ - 17 რესპონდენტი. აღნიშნული ფაქტი კიდევ ერთხელ ხაზს უსვამს იმას, რომ ახალგაზრდებში თანამედროვე ტექნოლოგიები ბევრად უფრო დიდი პოპულარობით სარგებლობს და ინფორმაციის მოძიების კუთხით ბევრად უფრო პრაქტიკულად იყენებენ (იხ. ცხრილი 3.1.1.).

*ცხრილი 3.1.1*

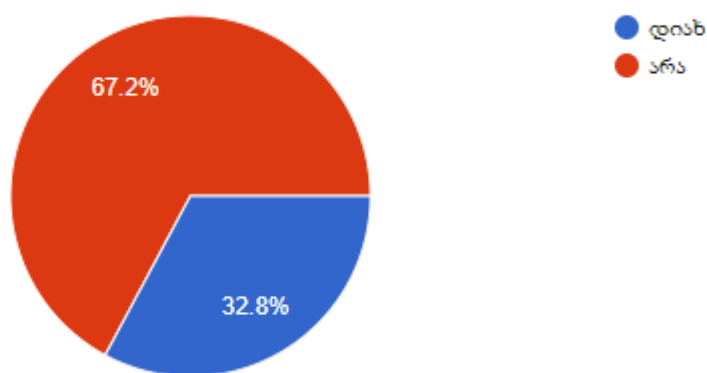
საზოგადოებრივი ტრანსპორტისა და მარშრუტების შესახებ ინფორმაციის მისაღებად, ახალი ტექნოლოგიების გამოყენებულ რესპონდენტთა დანაწილება ასაკის მიხედვით

რესპონდენტები, რომლებიც იყენებენ ინტერნეტს, ვებ-საიტებს, აპლიკაციას და სოციალურ ქსელს - 102 რესპონდენტი	36 წლამდე	36 წლის და ზემოთ
	85 რესპონდენტი	17 რესპონდენტი

მარშრუტების სწორი დაგეგმვა განსაზღვრავს იმას, თუ რამდენად არის ათვისებული საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიერ მთელი ქალაქი, რამდენად ხდება ყველა ზონის დაფარვა. სწორედ ამ პრობლემის გათვალისწინებით რესპონდენტებს დავუსვით შემდეგი კითხვა: „თვლით თუ არა, რომ თბილისში

ყველგან შეგიძლიათ მისვლა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის დახმარებით?“ , ამ კითხვაზე გამოკითხულთა 67.2%-მა -137-მა რესპონდენტმა გვიპასუხა „არა“ , ხოლო 32.8%-მა- 67-მა რესპონდენტმა „დიახ“ (იხ. დიაგრამა 3.1.7.).

**თვლით თუ არა რომ თბილისში ყველგან შეგიძლიათ მისვლა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის დახმარებით?**



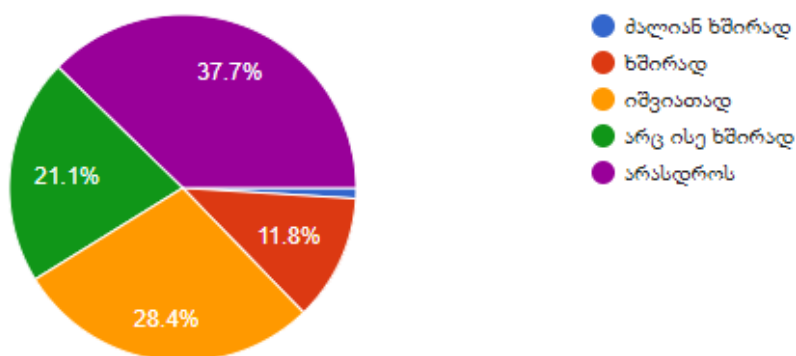
*დიაგრამა 3.1.7. რესპონდენტთა სტრუქტურა თბილისის სხვადასხვა ადგილას საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მისვლის შესაძლებლობის შეფასების მიხედვით*

კვლევის დაწყებამდე გავაკეთეთ ვარაუდი, რომ საზოგადოებრივი ტრანსპორტი მთელი თბილისის ტერიტორიას ვერ ფარავს, სწორედ ამ ვარაუდის დასამტკიცებლად დაისვა აღნიშნული კითხვა, რესპონდენტებისგან მიღებულმა პასუხებმა კი დაგვარწმუნა ჩვენი ვარაუდის სიმართლეში.

თბილისის სატრანსპორტო კომპანია პერიოდულად ამატებს ან აკლებს ავტობუსების მარშრუტებს. იმის დასადგენად, ეცნობოდნენ თუ არა მომხმარებლები მარშრუტების ცვლილების შესახებ ინფორმაციას, მათ დავუსვით კითხვა: „ეცნობით ინფორმაციას მარშრუტების დამატებას ან გაუქმებაზე?“. გამოკითხულთა 37.7%-მა - 77-მა რესპონდენტმა გვიპასუხა, რომ არასდროს ეცნობა მსგავს ინფორმაციას (რაც

ცალსახად პრობლემაა და ისევ ინფორმირებულობის ნაკლებობასთან მივყავართ) , 21.1% - 43 რესპონდენტი არც ისე ხშირად ეცნობა ამ ინფორმაციას, 28.4% - 58 რესპონდენტი იშვიათად, მხოლოდ 11.8% - 24 რესპონდენტი - ხშირად და 1% - 2 რესპონდენტი ძალიან ხშირად (იხ. დიაგრამა 3.1.8.).

### ეცნობით ინფორმაციას მარშრუტების დამატებასა ან გაუქმებაზე?

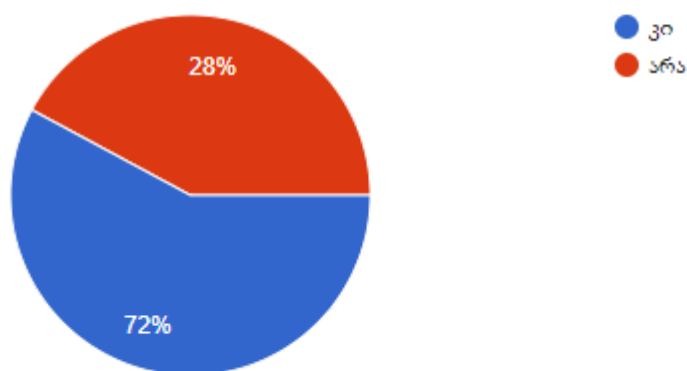


*დიაგრამა 3.1.8. რესპონდენტების სტრუქტურა მარშრუტების დამატებასა და გაუქმებაზე ინფორმაციის გაცნობისგან დამოკიდებულებით*

რამდენიმე წელია რაც თბილისის მერიამ დაიწყო კარგი პროექტი - „შენი იდეა ქალაქის მერს“, რომლის საშუალებით რეალურად არის შესაძლებელი ხმა მიეწოდოს თბილისის მერს და თუ საკმარისი ხმების რაოდენობა მოგროვდება, შემუშავებულ იდეას ხორციც შეესხას. აღნიშნული პროექტი საზოგადოებაში არც თუ ისე დიდი ცნობადობით სარგებლობს. იმის დასადგენად, თუ რამდენად ერკვევიან და იციან ამ პროექტის არსებობის შესახებ, ჩვენს რესპონდენტებს დავუსვით შემდეგი კითხვები: „გსმენიათ პროექტზე- „შენი იდეა ქალაქის მერს“?“ და „მიგილიათ მონაწილეობა პროექტში - „შენი იდეა ქალაქის მერს“ თბილისის საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების მხარდასაჭერად?“. პირველ კითხვაზე გამოკითხულთა

72%-მა -147-მა რესპონდენტმა უპასუხა „დიახ“ (სწორედ ამ რესპონდენტებმა გააგრძელეს კვლევის შემდეგ კითხვაში მონაწილეობა), ხოლო 28%-მა -57-მა რესპონდენტმა „არა“ (იხ. დიაგრამა 3.1.9.).

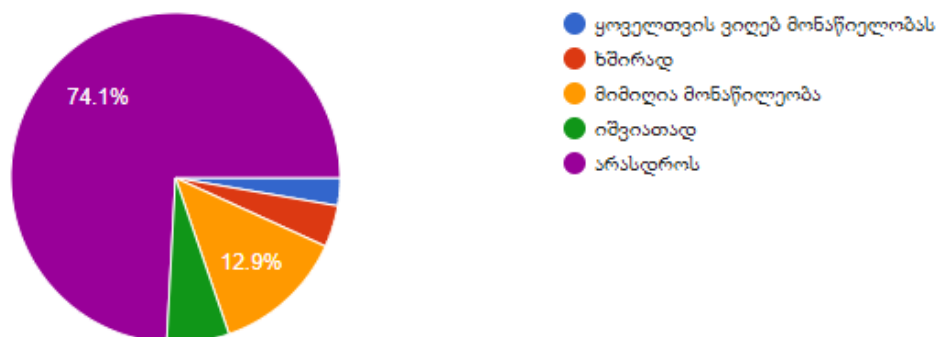
გსმენიათ პროექტზე „შენი იდეა ქალაქის მერს“? (თუ მონაწილეთ პასუხს „არა“ გადადით მე-10 კითხვაზე)



დიაგრამა 3.1.9. რესპონდენტთა სტრუქტურა პროექტის - „შენი იდეა ქალაქის მერს“ ცნობადობის მიხედვით

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, კვლევის შემდეგ კითხვაში მონაწილეობა მხოლოდ 147-მა რესპონდენტმა მიიღო, იმ ადამიანებმა, რომელთაც სმენიათ მერიის ამ პროექტის შესახებ. შემდეგი კითხვით გვანტერესებდა გაგვეჩვენა, მართალია სმენიათ, მაგრამ მიუღიათ თუ არა ამ ადამიანებს მონაწილეობა ზემოთ აღნიშნულ პროექტში. ამიტომ დავსვით შემდეგი კითხვა: „მიგიღიათ მონაწილეობა პროექტში „შენი იდეა ქალაქის მერს“ თბილისის საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების მხარდასაჭერად?“

მიგიღიათ მონაწილეობა პროექტში „შენი იდეა ქალაქის მერს“  
თბილისის საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების  
მხარდასაჭერად?



დიაგრამა 3.1.10. რესპონდენტთა სტრუქტურა პროექტში „შენი იდეა ქალაქის მერს“ თბილისის საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების მხარდასაჭერად მონაწილეობის მიღება/არმიღების მიხედვით

როგორც დიაგრამიდან ჩანს, გამოკითხული 147 რესპონდენტიდან დასმულ კითხვაზე 74.1%-მა - 109 რესპონდენტმა გვიპასუხა, რომ არასდროს მიუღია მონაწილეობა, იშვიათად იღებს მონაწილეობას 6.1%, მიუღია მონაწილეობა 12.9%-ს, ხშირად იღებს მონაწილეობას 4.1%, ხოლო საკმაოდ მცირე რაოდენობა 2.7% ყოველთვის იღებს აღნიშნულ პროექტში მონაწილეობას.

საინტერესო იყო იმის დადგენაც, თუ დაახლოებით რა ასაკის წარმომადგენლები არიან ადამიანები, რომლებმაც იციან ამ პროექტის შესახებ.

ცხრილი 3.1.2.-დან ჩანს, რომ პროექტის შესახებ ინფორმაციას, ძირითადად, ახალგაზრდები, კერძოდ კი 36 წელს ქვემოთ ადამიანები ეცნობიან, ასაკთა შორის ამგავარი სხვაობა ისევ თანამედროვე ტექნოლოგიებისადმი დამოკიდებულებით თუ აიხსნება.

ასაკობრივი შემადგენლობა რესპონდენტებისა, რომლებიც ფლობენ ინფორმაციას პროექტის - „შენი იდეა ქალაქის მერს“ შესახებ

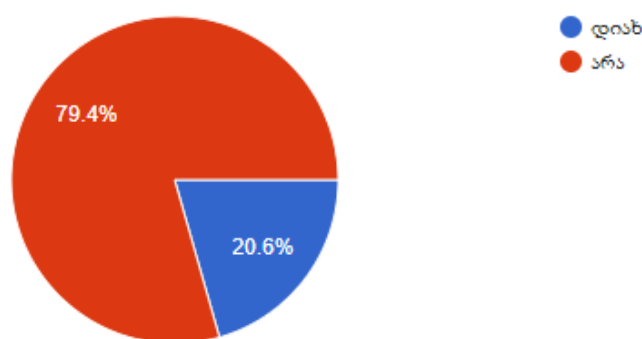
რესპონდენტების რაოდენობა	
36 წლამდე	36 წლის და ზემოთ
131 რესპონდენტი	16 რესპონდენტი

აღსანიშნავია ისიც, რომ იმ ადამიანთა დიდ ნაწილს, ვისაც ერთდროულად სმენია პროექტის შესახებ და დაბალ შეფასებას აძლევს თბილისში ტრანსპორტის განვითარების დონეს, არასდროს მიუღია პროექტში მონაწილეობა. პარადოქსია, მაგრამ ფაქტია, რომ ადამიანები, რომლებსაც არ მოსწონთ ტრანსპორტის განვითარების დონე, იციან როგორ შეიძლება შეცვალონ სიტუაცია, მაგრამ არაფერს აკეთებენ ამისთვის. აქ სავარაუდოა, რომ სოციალურ პრობლემასთან გვაქვს საქმე. ცხადია, რომ თითოეული მოქალაქე სოციუმში თავის წილ პასუხისმგებლობას საკმარისად ვერ იაზრებს.

ფაქტია, რომ ინფორმაციის მიწოდებისა და მიღებისა და აღქმის პრობლემა დგას. საკითხავი არის ის, თუ ვის მხარეს უფრო მწვავეა ეს პრობლემა, თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის მხარეს, რომელიც შესაძლოა საკმარის ინფორმაციას ვერ აწვდის საკუთარ მომხმარებელს, თუ მომხმარებლის მხარეს, რომელმაც არ იცის, როგორ მიიღოს ინფორმაცია? ამ დილემის გადასაწყვეტად რესპონდენტებს დავუსვით შემდეგი კითხვა: „თვლით, რომ თბილისის სატრანსპორტო კომპანია საკმარის ინფორმაციას აწვდის მომხმარებელს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის შესახებ?“ რაზეც არც თუ ისე მოულოდნელად რესპონდენტთა 79.4%-მა - 162-მა ადამიანმა უარყოფითი პასუხი გაგვცა, მხოლოდ 20.6% - 42 რესპონდენტი თვლის,

რომ თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის მიერ მიწოდებული ინფორმაცია საკმარისია მომხმარებლებისათვის (იხ. დიაგრამა 3.1.11.).

თვლით, რომ თბილისის სატრანსპორტო კომპანია საკმარის ინფორმაციას აწვდის მომხმარებელს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის შესახებ?



დიაგრამა 3.1.11. რესპონდენტთა სტრუქტურა თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის მიერ მომხმარებლებისთვის ინფორმაციის მიწოდების დონის შეფასებისგან დამოკიდებულებით

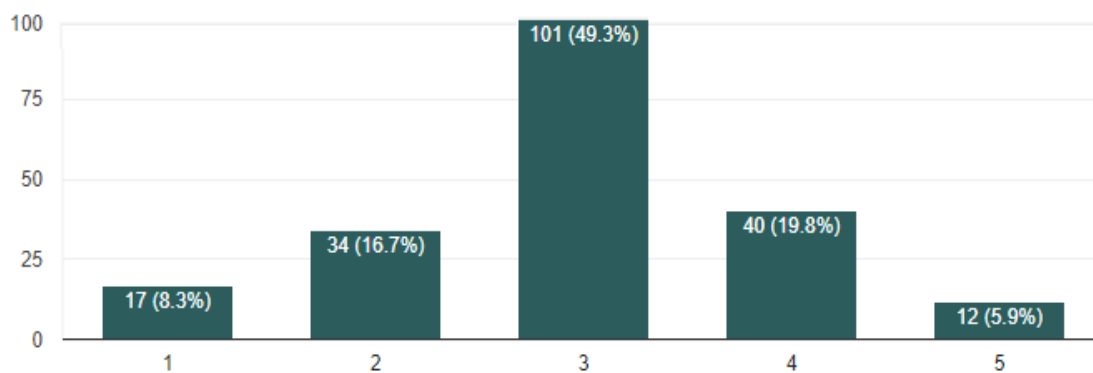
კვლევის მიხედვით გამოჩნდა, რომ მომხმარებელთა უმეტესობას საკმარისი ინფორმაცია არ მიეწოდება თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის მიერ. სავარაუდოა, რომ ეს გამოწვეულია კომპანიის მიერ რესურსების არასწორი გადანაწილებით. იშვიათად თუ შეხვდებით ქუჩაში ან თუნდაც ტელევიზიაში რეკლამებს. ჩვენი დაკვირვებით, საიტის, აპლიკაციის და სმს მომსახურების შესახებაც მომხმარებელს ინფორმაცია არ მიეწოდება. თანამედროვე კომპანიები ძალიან ხშირად მომხმარებელთა ინფორმირების მიზნით მიმართავენ მოკლე ტექსტური შეტყობინებით რეკლამირების ხერხს. სამწუხაროდ, თბილისის სატრანსპორტო კომპანია ამ ბერკეტს არ იყენებს, რეკლამებს შეხვდებით მხოლოდ საზოგადოებრივ ტრანსპორტში ან ტრანსპორტზე. თუმცა, ხშირად, კომპანიის მიერ ეს საშუალებაც



კომერციული მიზნებისთვისაა გამოყენებული და სხვა კომპანიებს ეძლევათ შესაძლებლობა, განათავსონ რეკლამა საზოგადოებრივ ტრანსპორტზე.

იმაში კიდევ ერთხელ დასაბუთებლად, რომ საზოგადოებას არასაკმარისი ინფორმაცია მიეწოდება საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების შესახებ, რესპონდენტებს ვთხოვეთ, სკალაზე მოენიშნათ თბილისში საზოგადოებრივ ტრანსპორტის შესახებ თავიანთი ინფორმირებულობის დონე (იხ. დიაგრამა 3.1.12.).

სკალაზე 1-დან 5-მდე მონიშნეთ თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის შესახებ თქვენი ინფორმირებულობის დონე (1-დაბალი, 2-საშუალოზე დაბალი, 3-საშუალო, 4-საშუალოზე მაღალი, 5-მაღალი).



დიაგრამა 3.1.12. რესპონდენტთა სტრუქტურა თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის შესახებ საკუთარი ინფორმირებულობის დონის შეფასების მიხედვით

რესპონდენტთა 49.3 %-მა, კერძოდ კი 101-მა რესპონდენტმა, თავისი ინფორმირებულობის დონე შეაფასა 3-ით, რაც საშუალო მაჩვენებელია. 17 რესპონდენტი თვლის, რომ დაბალია მისი ცოდნის დონე, 34-ის აზრით - საშუალოზე დაბალია, 40 სთვლის, რომ - საშუალოზე მაღალია, ხოლო 12-ისთვის - მაღალია.

მთლიანობაში A ბლოკით შევეცადეთ გაგვეჩვენოთ თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურებით მომხმარებელთა ინფორმირებულობის დონე. კვლევის ამ ნაწილმა საინტერესო შედეგები მოგვცა, გამოჩნდა, რომ ის ადამიანები, რომლებიც ყოველდღიურად გადაადგილდებიან საზოგადოებრივი ტრანსპორტით, სრულყოფილ ინფორმაციას არ ფლობენ იმ თანამედროვე საშუალებების შესახებ, რომელმაც შესაძლოა ბევრად გაამარტივოს მგზავრობის პროცესი. ვებ-საიტსა და სმს მომსახურებას ყველა მათგანი არ იყენებს, რა თქმა უნდა, შესაძლებელია, რომ ეს გამოწვეული იყოს თანამედროვე ტექნოლოგიური საშუალებების ხელმიუწვდომლობით, თუმცა, ასეთი ადამიანები ხომ მხოლოდ ერთეულები არიან. როცა მასიურად ჩნდება მსგავსი პრობლემა, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ საქმე გვაქვს საზოგადოებასთან ურთიერთობის პრობლემასთან. ანუ სატრანსპორტო კომპანიის PR შესაბამისად ვერ მუშაობს. საზოგადოებას არ მიეწოდება საკმარისი ინფორმაცია წარსული, არსებული და სამომავლო მდგომარეობის შესახებ. უპირანი იქნებოდა ხშირი კომუნიკაცია სატელევიზიო, რადიო და პრესის საშუალებით. რესპონდენტთა შორის იყო ბევრი დაუსაქმებელი, დიასახლისი და პენსიონერი, რომელთაც მეტი დრო აქვთ, რათა ამ სიახლეებს თვალი ადევნონ. შესაბამისად მხოლოდ მომხმარებელთა იმედზე არ უნდა იყოს სატრანსპორტო კომპანია, თვითონაც უნდა გადადგას შესაბამისი ნაბიჯები, რათა მომხმარებელს ადგილზე მიაწოდოს მარტივი და სანდო ინფორმაცია. ინფორმაციის გავრცელება კი საკმაოდ მარტივად მოხდება - მომხმარებელთა დიდმა ნაწილმა ინფორმაციის მიღების საშუალებად სწორედ ნაცნობები და ოჯახის წევრები მონიშნა.

## **B ბლოკი: საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიმართ ზოგადი დამოკიდებულება**

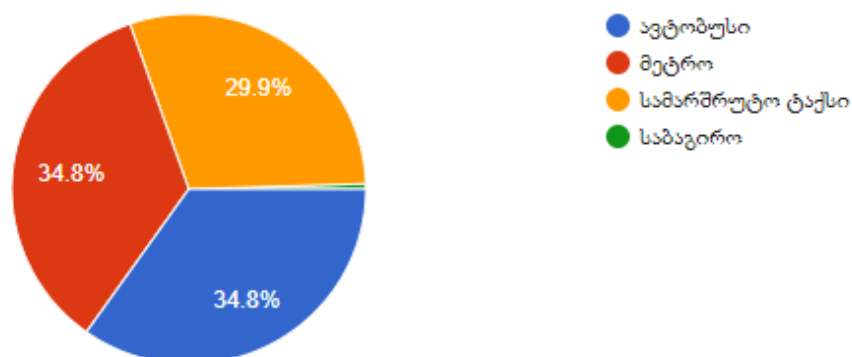
B ბლოკის საშუალებით გვანტერესებდა გამოგვეკვლია მომხმარებელთა ზოგადი დამოკიდებულება საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიმართ. რას ფიქრობენ ისინი, რომელ სატრანსპორტო საშუალებას ამჯობინებენ და ა.შ. ზოგადად მომხმარებელთა ზოგადი დამოკიდებულების კვლევა ძალიან მნიშვნელოვანია, აქ ხშირად შეიძლება წავაწყდეთ ფარულ გულის ტკივილს და ისეთ პასუხებს, რაზეც შესაძლოა პირდაპირ კითხვის დროს მომხმარებელმა არ გვიპასუხოს.

მთლიანად ჩვენი კვლევის მიზანი არის თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურებით მომხმარებელთა კმაყოფილების გამოკვლევა, შესაბამისად, მომხმარებელთა ზოგადი შეხედულებები საზოგადოებრივი ტრანსპორტის შესახებ, ის ასპექტები, რაც მათ აწუხებთ, ის პირდაპირ და ირიბად დაკავშირებული ფაქტორები, რომლებიც განსაზღვრავს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გამართულ მუშაობას, ჩვენთვის ძალიან მნიშვნელოვანი იყო.

თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის არც თუ ისე ფართო არჩევანია, ქალაქში არ არის ტროლეიბუსი, ტრამვაი, მეტროს ხაზები და ავტობუსის ხაზებიც მთელ ქალაქს ვერ ფარავს, შესაბამისად გასაკვირი არაა ის პრობლემები, რაც საზოგადოებას გადაადგილებისას ექმნება. კვლევის ამ ეტაპზე პირველი კითხვა, რაც მომხმარებლებს დავუსვით იყო: „ყველაზე ხშირად რომელი საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მგზავრობთ?“ ამით შევეცადეთ გაგვეჩვენო, რომელი ტრანსპორტია ყველაზე მოსახერხებელი მათთვის (იხ. დიაგრამა 3.1.13.).

კითხვის პასუხები ზუსტად თანაბრად გაიყო ავტობუსსა და მეტროს შორის. გამოკითხულთაგან 71-71 რესპონდენტი - 34.8% ამჯობინებს ავტობუსს ან მეტროს, 29.9% - კერძოდ 61 რესპონდენტი - სამარშრუტო ტაქსს, ხოლო 0.5% - ერთი რესპონდენტი საბაგიროს.

## ყველაზე ხშირად რომელი საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მგზავრობთ?



დიაგრამა 3.1.13. რესპონდენტთა სტრუქტურა მათ მიერ ყველაზე ხშირად გამოყენებული საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიხედვით

ბოლო რამდენიმე წელია თბილისის ავტობუსების პარკის ჩანაცვლება დაიწყო. მოძველებულ ყვითელ ავტობუსებს ეტაპობრივად ანაცვლებენ თანამედროვე ლურჯი და მწვანე ავტობუსებით, რომლებიც ე.წ. Euro-6 სტანდარტის მოწყობილობებითა და უსაფრთხოების ზომებითაა აღჭურვილი. შესაბამისად ავტობუსები დღესდღეობით დიდი პოპულარობით სარგებლობს. მითუმეტეს ზაფხულისა და ზამთრის პერიოდში, როცა კონდინციონერები გამართულად მუშაობს და უზრუნველყოფს მგზავრთა გაგრილებას და გათბობას. დაემატა ახალი სამარშრუტო ხაზებიც, გადაადგილება ბევრად უფრო კომფორტული და მოსახერხებელი გახდა თბილისის უფრო მეტ წერტილში. სავარაუდოა, რომ ამ მიზეზებმა არსებითი როლი ითამაშა რესპონდენტთა გამოკითხვისას, როცა მათ ავტობუსი დაასახელეს. ავტობუსით სარგებლობენ დიასახლისები და პენსიონერები. ამას, ცხადია, ის ფასიც განაპირობებს, რომელსაც ავტობუსი თავის მომხმარებელს

სთავაზობს. საათნახევრის განმავლობაში შესაძლებელია მხოლოდ ერთი გადახდით რამდენიმე ავტობუსში გადაჯდომა, რაც, ცხადია, უმუშევარი, სტუდენტი, პენსიონერი და დიასახლისი ადამიანებისთვის დიდი სარგებელია (იხ. ცხრილი 3.1.3.).

ცხრილი 3.1.3.

### ავტობუსით გადაადგილებული რესპონდენტების რაოდენობა

#### სოციალურ ჭრილში

რესპონდენტების რაოდენობა				
დასაქმებული	სტუდენტი	უმუშევარი	დიასახლისი	პენსიონერი
46	13	6	4	2

დღეისთვის არსებითი ცვლილებები მიმდინარეობს თბილისის მეტროს სადგურებში. ისინი ეტაპობრივად რემონტდება. 2019 წლის 1 ივლისიდან ერთწლიანი, ძალიან მნიშვნელოვანი სამუშაოები დაიწყო მთლიანად მეტროს კომუნიკაციების შეკეთება-სარეაბილიტაციოდ. პერიოდულად ემატება ახალი ვაგონები, რომლებიც მგზავრთა კომფორტულ და მოსახერხებელ გადაადგილებას უზრუნველყოფს. 2017 წელს გაიხსნა ახალი სადგური - „სახელმწიფო უნივერსიტეტი“, რომელმაც „საბურთალოს ხაზი“ კიდევ უფრო გააგრძელა და პრაქტიკულად მთელი საბურთალოს მასშტაბით გადაადგილება გაამარტივა. მართალია, რომ მეტრო მთელ თბილისს ვერ ფარავს, თუმცა ის წერტილები, სადაც თავმოყრილია ბიზნესცენტრები და სადაც ქალაქის მოსახლეობის დასაქმებული ნაწილი გადაადგილდება, თითქმის დაფარულია. შესაბამისად დასაქმებულ

ადამიანთა დიდი ნაწილი მეტროს ამჯობინებს გადასადგილებლად (იხ. ცხრილი 3.1.4).

ცხრილი 3.1.4.

**მეტროთი გადაადგილებული რესპონდენტების რაოდენობა სოციალური  
შემადგენლობის მიხედვით**

რესპონდენტების რაოდენობა		
დასაქმებული	სტუდენტი	უმუშევარი
52	14	5

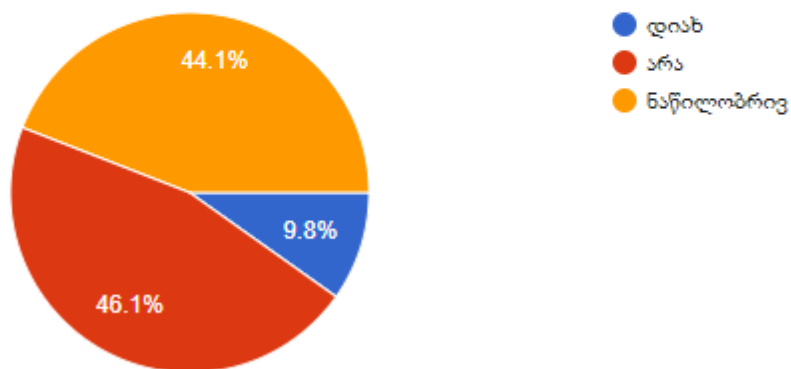
საგულისხმოა ისიც, რომ თანდათან მცირდება სამარშრუტო ტაქსებზე მოთხოვნა. კვლევის შედეგებმაც გვიჩვენა, რომ მხოლოდ 29.9% ამჯობინებს სამარშრუტო ტაქსით გადაადგილებას. ამ მდგომარეობის უპირველესი მიზეზი ის წინააღმდეგობებია, რომლებიც მომხმარებლებს სამარშრუტო ტაქსების მძღოლებთან აქვთ. მძღოლები შეგნებულად თუ შეუგნებლად არ რთავენ კონდინციონერებს, შესაბამისად მგზავრობა ძალიან არაკომფორტული და შემაწუხებელია. ამას ერთვის ისიც, რომ ფასი, ავტობუსთან და მეტროსთან შედარებით, თითქმის ორმაგია, ხშირად არ მუშაობს ბარათით გადახდის სისტემა და მგზავრებისთვის იქმნება უხერხული გარემო. ჩვენი დაკვირვებით, მძღოლების მხრიდან ხშირად შეგნებულად ხდება ბარათით გადახდის სისტემების დაზიანება. თანამედროვე მოსახლეობას კი, რომელიც ნაღდი ფულის ტარებას უნაღდო ანგარიშსწორებას ამჯობინებს, ცხადია, უხერხული მდგომარეობა ექმნება გადახდისას. გასაკვირი არაა, რომ ისინი

ავტობუსებს და მეტროს ამჯობინებენ ხოლმე, სადაც ამ მხრივ პრობლემა არასდროს იქმნება.

საბაგირო თბილისში საზოგადოებრივ ტრანსპორტად ითვლება, თუმცა, იგი უფრო ტურისტული დანიშნულებით გამოიყენება ვიდრე საზოგადოების გადასაყვანად. სწორედ ამიტომ გამოკითხულთაგან მხოლოდ 1 ადამიანი აღმოჩნდა ისეთი, რომელიც სტაბილურად საბაგიროთი გადაადგილებას ამჯობინებს.

მნიშვნელოვანია იმის გარკვევა, თუ რამდენად კმაყოფილები არიან მომხმარებლები იმ ტრანსპორტის მომსახურებით, რასაც ისინი სტაბილურად იყენებენ. სწორედ ამ მიზეზით, რესპონდენტებს დავუსვით შემდეგი კითხვა: „კმაყოფილი ხართ წინა კითხვაში მონიშნული ტრანსპორტის მომსახურებით?“

### კმაყოფილი ხართ წინა კითხვაში მონიშნული ტრანსპორტის მომსახურებით?



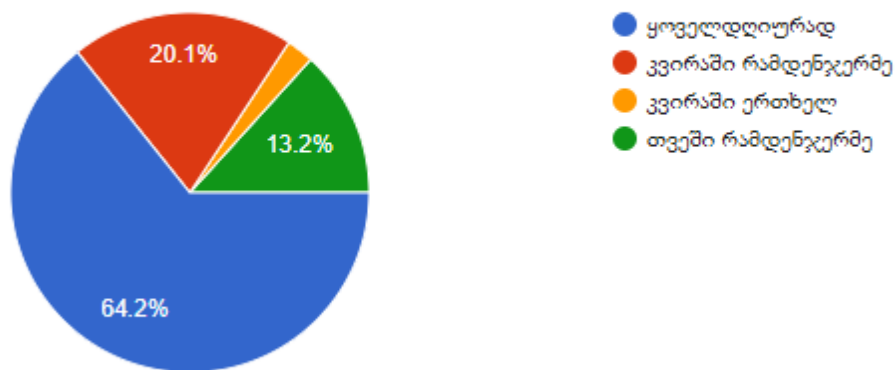
დიაგრამა 3.1.14. რესპონდენტთა სტრუქტურა მის მიერ უპირატესობამინიჭებული ტრანსპორტით კმაყოფილების დონის მიხედვით

დიაგრამიდან ჩანს, რომ კითხვაზე-„კმაყოფილი ხართ წინა კითხვაში მონიშნული ტრანსპორტის მომსახურებით?“ გამოკითხულთა 46.1%-მა - 94-მა

რესპონდენტმა გვიპასუხა „არა“, 44.1%-მა - 90-მა რესპონდენტმა ნაწილობრივ, ხოლო 9.8%-მა- მხოლოდ 20-მა რესპონდენტმა „დიახ“. როგორც ზემოთ აღინიშნა. ქალაქში ძირეული ცვლილებები მიმდინარეობს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების გაუმჯობესების კუთხით. შესაბამისად, არსებულ ეტაპზე მსგავსი პასუხი გასაკვირი სულაც არ არის. ჯერჯერობით, მომხმარებლები კმაყოფილნი არ არიან არსებული ტრანსპორტის მომსახურებით.

ადამიანთა დიდი ნაწილი საზოგადოებრივ ტრანსპორტს ყოველდღიურად იყენებს, ნაწილი შესაძლოა პერიოდულად ტაქსით ან სულაც ფეხით გადაადგილებას ამჯობინებდეს. არიან ისეთებიც, ვინც საკუთარ ავტომობილს ფლობს, თუმცა კვირაში რამდენჯერმე ხარჯების შემცირების ან სხვა მიზეზების გათვალისწინებით, მაინც საზოგადოებრივი ტრანსპორტით გადაადგილებას ამჯობინებს.

### რამდენად ხშირად მგზავრობთ საზოგადოებრივი ტრანსპორტით?



დიაგრამა 3.1.15. რესპონდენტთა სტრუქტურა საზოგადოებრივი ტრანსპორტით გადაადგილების სიხშირის მიხედვით

გამოკითხულთა დიდმა ნაწილმა - 64.2%-მა გვიპასუხა, რომ იგი ყოველდღიურად მგზავრობს საზოგადოებრივი ტრანსპორტით. რესპონდენტთა



20.1% კვირაში რამდენჯერმე გადაადგილდება საზოგადოებრივი ტრანსპორტით, 13.2% - თვეში მხოლოდ რამდენჯერმე სარგებლობს საზოგადოებრივი ტრანსპორტით, ხოლო 2.5% - კვირაში ერთხელ. დაგვანტერესა იმან, თუ ვინ არიან ის ადამიანები, რომლებიც ყოველდღიურად მგზავრობენ საზოგადოებრივი ტრანსპორტით.

ცხრილი 3.1.5.

**ყოველდღიურად საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გამომყენებელი  
რესპონდენტების რაოდენობები სოციალურ ჭრილში**

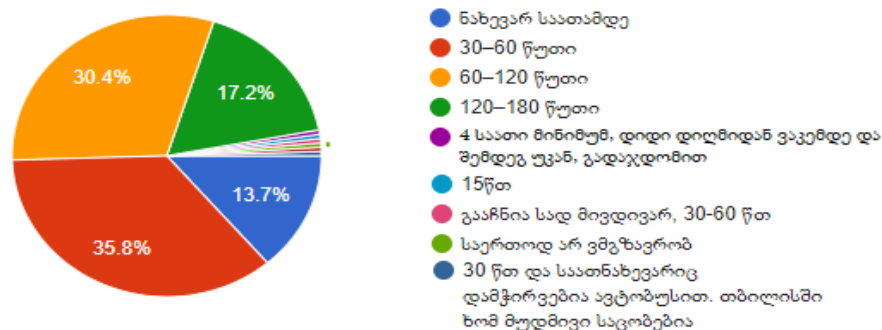
რესპონდენტების რაოდენობა სოციალური ჯგუფების მიხედვით				
დასაქმებული	დიასახლისი	პენსიონერი	სტუდენტი	უმუშევარი
102	2	1	21	7

კითხვის შედეგად დავადგინეთ, რომ ადამიანები, რომლებიც საზოგადოებრივი ტრანსპორტით ყოველდღიურად სარგებლობენ, ძირითადად, დასაქმებულები და სტუდენტები არიან ანუ ადამიანთა ის კატეგორია, რომელსაც ყოველდღიური, აუცილებელი საქმე აქვს.

დრო ისეთი რამ არის, რისი დეფიციტიც ალბათ ყველა თანამედროვე ადამიანს აქვს. ტრანსპორტირებაში დახარჯული დრო კი ალბათ ერთ-ერთი ყველაზე მტკივნეულია ყველა ადამიანისათვის.

იმის გასარკვევად თუ საშუალოდ რამდენ დროს ხარჯავენ რესპონდენტები ტრანსპორტირებაზე, მათ დავუსვით შედეგი კითხვა: „ დღიურად, მგზავრობისას საშუალოდ რამდენ დროს ხარჯავთ საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მგზავრობისას?“. პასუხები საკმაოდ მრავალფეროვანი მივიღეთ. თუმცა, უმეტესობას

დღიურად, მგზავრობისას საშუალოდ რამდენ დროს ხარჯავთ საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მგზავრობისას?



დიაგრამა 3.1.16. რესპონდენტთა სტრუქტურა ტრანსპორტირებაში დახარჯული დროის მიხედვით

საშუალოდ მაინც 30 წუთიდან ერთ საათამდე ეხარჯება ტრანსპორტირებისას. ზოგ მათგანს ზუსტი დროის განსაზღვრა საცობების გამო უჭირს და ამბობს, რომ შესაძლებელია, დაჭირდეს როგორც 30 წუთი ასევე 2 საათამდეც იგივე მანძილზე. ცხადია, რომ გადაადგილებისას ზუსტი დროის პრობლემა დგას, რაც იმას გულისხმობს, რომ დღე-ღამის სხვადასხვა მონაკვეთში ტრანსპორტირების დრო შესაძლოა განსხვავებული იყოს.

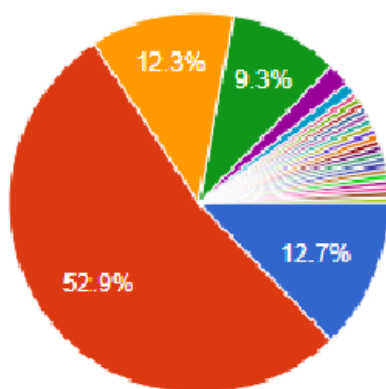
ფაქტია, რომ თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტით გადაადგილება მომხმარებლებისთვის სასიამოვნო პროცესი არ არის. პირიქით, მათ ბევრი რამ აწუხებთ მგზავრობისას. ეს შეიძლება გამოწვეული იყოს როგორც ინფრასტრუქტურული პრობლემებით, ასევე თავად მგზავრობის სიმრავლით, გაუმართავი გრაფიკებითა და ასე შემდეგ. იმის დასადგენად, თუ რა აწუხებთ რესპონდენტებს მგზავრობისას, დავსვით შემდეგი კითხვა: „ყველაზე დიდ დისკომფორტს საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მგზავრობისას რა გიქმნით?“.

რესპონდენტებს მიეცათ საშუალება ჩამოთვლილი ვარიანტების გარდა, დაეფიქსირებინათ სხვა სუბიექტური ვარიანტებიც. ამგვარად, საშუალება მოგვეცა, გაგვერკვია თითოეული ადამიანის გულისტკივილი. პასუხები, რაც მივიღეთ, საკმაოდ ამომწურავი და მრავლის მთქმელია. უმეტესობა დისკომფორტის ძირითად მიზეზად მგზავრთა დიდ რაოდენობას ასახელებს. ამ კუთხით მდგომარეობა მართლაც საგანგაშოა. ბოლო პერიოდში დედაქალაქში მოსახლეობის რაოდენობა მკვეთრად გაიზარდა, რაც, ცხადია, მგზავრთა რაოდენობასთან პირდაპირპროპორციულად ასოცირდება. მგზავრებს ასევე ძალიან აწუხებთ გამუდმებული საცობები და არეული გრაფიკები. სავალალოა სამარშრუტო ტაქსების მდგომარეობა, რომლებიც, როგორც ერთი რესპონდენტი ამბობს, შავ-ლურჯ გამონაბოლქვს გამოყოფენ და ამით ეკოლოგიურ მდგომარეობას ქალაქში კიდევ უფრო ამძიმებენ. (იხ. დიაგრამა 3.1.17.)

მართალია, ქალაქში დგას ტაბლოები, რომლითაც შესაძლებელია ავტობუსის მოსვლის დროების განსაზღვრა, მაგრამ გამუდმებული საცობების გამო ხშირად დროები ირევა. ამას თან ერთვის ქალაქში ხშირად მიმდინარე სარეაბილიტაციო სამუშაოები, რომლის გამო მარშრუტებიც არეულია ხოლმე. მომხმარებლებს არ მიეწოდებათ საკმარისი ინფორმაცია შეცვლილი, დროებითი მარშრუტების შესახებ. ჰიგიენური საკითხებიც, სამარშრუტო ტაქსების შემთხვევაში მძიმეა. ამ მხრივ უკეთესი მდგომარეობაა ავტობუსებში, რომლებიც ყოველ ღამით, იწმინდება, ირეცხება და დილით ისე ბარდება მძღოლს.

ჩვენთვის საინტერესო იყო იმის გარკვევა, თუ რამდენად კმაყოფილები არიან მომხმარებლები ტრანსპორტის ფასით. როგორც ცნობილია, სტანდარტულად ავტობუსითა და მეტროთი მგზავრობა 0.5 ლარი ღირს, ხოლო სამარშრუტო ტაქსით 0.8 ლარი. თუმცა, სოციალური სტატუსის მიხედვით, არსებობს სხვადასხვა შეღავათები სტუდენტებზე, პენსიონერებზე, სოციალურად დაუცველებზე და ა.შ.

### ყველაზე დიდ დისკომფორტს საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მგზავრობისას რა გიქმნით?



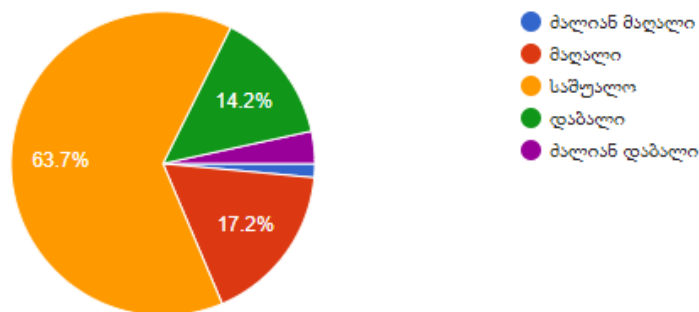
- მოუწესრიგებელი ავტობუსები და სამარშრუტო ტაქსები
- ხალხის დიდი რაოდენობა
- საცობები
- არეული გრაფიკები
- ყველა ზემოთ ჩამოთვლილი
- ყველაფერი ერთად
- ხალხი დიდი რაოდენობაც, საცობიც და არეული გრაფიკიც, შეიძლება ეწეროს 45 წუთი და მაშინვე მოვიდეს ის ნომერი და შეიძლება პირიქით, ეწეროს 8 წუთი და უცერად შეიცვალოს 45ზე
- არეული გრაფიკი და ხალხის დიდი რაოდენობა
- ყველა ზემოხსენებული და სამარშრუტო ტაქსები, რომლებიც შავ ზოლს უშვებენ ყოველ ჯერზე, უკლებლივ ყველა.
- ზემოთ ჩამოთვლილი ყველა პუნქტი
- ტრანსპორტის ნაკლებობა
- ყველაფერი ერთად ხდება ჩვენ ტრანსპორტებში, მხოლოდ 1 რთულია გამოყოფა
- ხალხის დიდი რაოდენობა, საცობი, არეული გრაფიკი
- ყველა ზემოთჩამოთვლილი
- ზოგი სამარშრუტო ტაქსი გადაჭედულია, ზოგი სამარშრუტო ტაქსი არ დადის საღამოს ან დადის გაუგებარი გრაფიკით, იგივეა ავტობუსიც, ძალიან არაპროგნოზირებადია ჩვენი ტრანსპორტი
- ყველა პუნქტი ერთად
- ყველა ზევით ჩამოთვლილი
- ყველა ზემოთ ჩამოთვლილი მიზეზი პლიუს საშინელი მძღოლები
- მხოლოდ ტაქსით და მეტროთი ვსარგებლობ, მეტრო მოუქნელია და ხანდახან ძალიან დამღლეული, ტაქსების მომსახურებით კმაყოფილი ვარ
- შავი, ლურჯი და ა.შ. გამოჩანაბოლქვის სუნთქვა!!!!
- ყველა ზემოთ აღნიშნული!
- ხალხის დიდი რაოდენობა და მოუწესრიგებელი გრაფიკი და საცობი
- ძალიან დატვირთული ხალხით, ასევე ჯერ კულტურა რადგან არ არის საზოგადოებრივი ტრანსპორტით სარგებლობის-იქმნება საცობები, რეალურად მიწის ზედა ტრანსპორტით მგზავრობისას დროა ვერ განსაზღვრავ, არასასიამოვნო სუნი
- ყველაფერი ერთად

დიაგრამა 3.1.17. რესპონდენტთა სტრუქტურა ტრანსპორტით გადაადგილებისას

დისკომფორტის მიზეზების შეფასების მიხედვით

ამას თან ერთვის ისიც, რომ ბენეფიტების პროგრამის მიხედვით, ავტობუსითა და მეტროთი მგზავრობა პირველი გადახდის შემდეგ, 1.5 საათის განმავლობაში უფასოა, გადაჯდომების რაოდენობის მიუხედავად. რესპონდენტებს ვკითხეთ, თუ როგორ

როგორ შეაფასებდით საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მგზავრობის საფასურს?

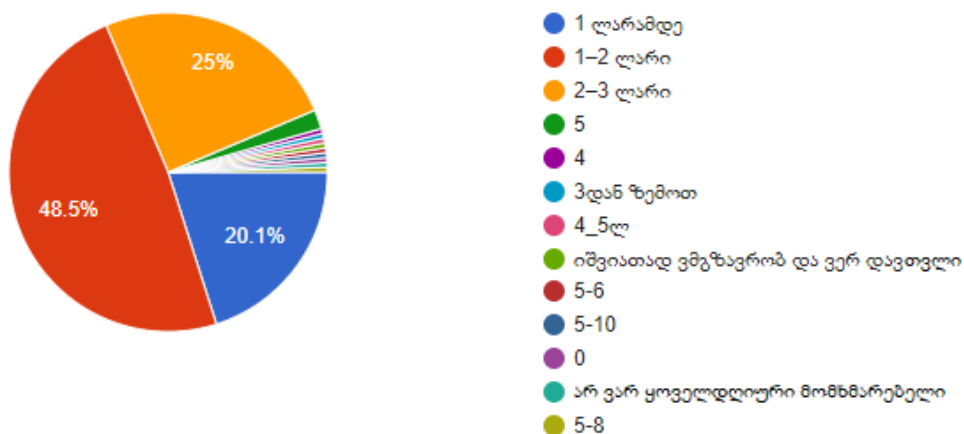


დიაგრამა 3.1.18. რესპონდენტთა სტრუქტურა მათ მიერ მგზავრობის საფასურის შეფასების მიხედვით

გამოკითხულთა 63.7%-მა - 130-მა რესპონდენტმა გვიპასუხა, რომ ფასი საშუალოა, 17.2% - 35 რესპონდენტი თვლის, რომ ფასი მაღალია, 14.2% - 29 რესპონდენტის აზრით - ფასი დაბალია, 3.4% -ს- 7 რესპონდენტს მიაჩნია, რომ ფასი ძალიან დაბალია, 1.5% -ის 3 რესპონდენტის აზრით - ფასი ძალიან მაღალია. როგორც აღმოჩნდა, უმეტესობა მიიჩნევს, რომ მგზავრობა არც თუ ისე ძვირია, მათ შორის არიან სტუდენტები და დაუსაქმებლებიც. აღნიშნული გვამღევეს საფუძველს გავაკეთოთ დასკვნა, რომ საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომხმარებლები მზად არიან გადაიხადონ ტრანსპორტის არსებული ღირებულება. საინტერესოა ისიც, თუ რამდენს ხარჯავენ საშუალოდ დღიურად ტრანსპორტის მომხმარებლები. ეს, ცხადია, დამოკიდებულია მგზავრობის დროზეც. ამის გასარკვევად რესპონდენტებს

დავუშვით კითხვა: „საშუალოდ დღიურად რამდენ ლარს ხარჯავთ საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მგზავრობისას?“

საშუალოდ დღიურად რამდენ ლარს ხარჯავთ საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მგზავრობისას?



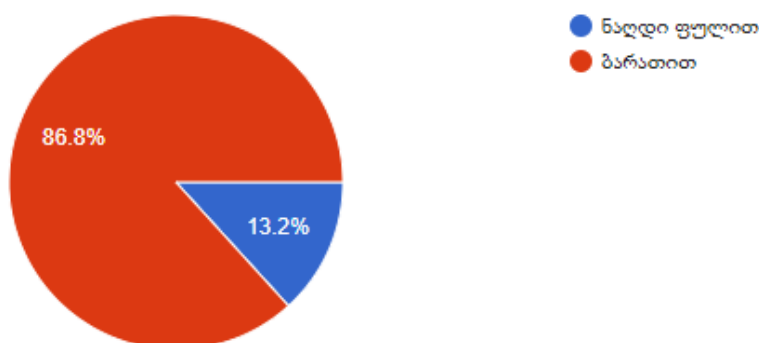
დიაგრამა 3.1.19. რესპონდენტთა სტრუქტურა ტრანსპორტით მგზავრობის საშუალო დღიური დანახარჯის მიხედვით

პასუხების შედეგად დადგინდა, რომ მომხმარებლები უმეტესად 1-2 ლარს ხარჯავენ გადაადგილებაზე, რაც ქართულ რეალობაში არც თუ ისე დიდი თანხაა დღიურად. 1-2 ლარს ხარჯავენ ის რესპონდენტებიც, ვისი შემოსავალიც 500 ლარს ზემოთაა. მათი შემოსავლების გათვალისწინებით, დღიურად ეს დანახარჯი არც თუ ისე მძიმე უნდა იყოს.

თანამედროვე ტექნოლოგიურმა საშუალებებმა შესაძლებელი გახადა საზოგადოებრივ ტრანსპორტში მგზავრობის საფასურის 2 განსხვავებული მეთოდით გადახდა, ბარათით ან ნაღდი ფულით. უდავოა, რომ ბევრისთვის ნაღდი ფულის ტარება უკვე დიდ დისკომფორტს წარმოადგენს. ასეთი ადამიანებისთვის ბევრად

უფრო მოსახერხებელია ტრანსპორტში და არა მარტო ტრანსპორტში - ბარათით გადახდა. ჩვენი რესპონდენტების უმეტესობაც სწორედ ბარათით გადახდას ამჯობინებს.

რა საშუალებით იხდით ხოლმე საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მგზავრობის ღირებულებას?

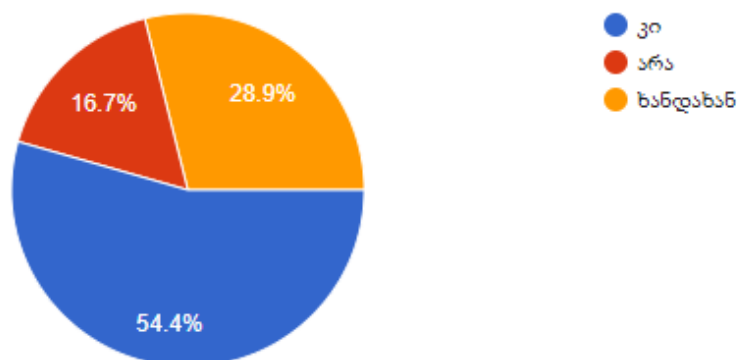


დიაგრამა 3.1.20. რესპონდენტთა სტრუქტურა საზოგადოებრივ ტრანსპორტში მგზავრობის ღირებულების გადახდის მეთოდის მიხედვით

გამოკითხულთა 86.8% - 177 რესპონდენტი ბარათით გადახდას ამჯობინებს, მხოლოდ 13.2% – 27 რესპონდენტი იხდის ნაღდი ფულით. საინტერესო იყო ის ფაქტიც, რომ 177-დან 150 რესპონდენტი 36 წლამდე ადამიანია, მხოლოდ 27-ია 36 წელს ზემოთ.

მგზავრებს დანიშნულების ადგილამდე მისაღწევად ხშირად უწევთ გადაჯდომა, გამონაკლისები არც ჩვენი რესპონდენტები აღმოჩნდნენ:

## მგზავრობისას გიწევთ ხოლმე გადაჯდომა?

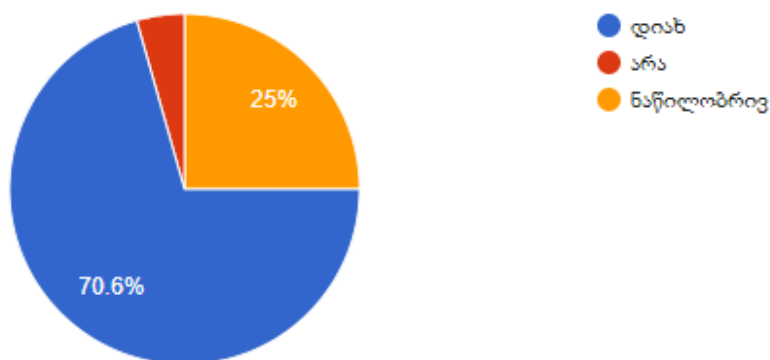


დიაგრამა 3.1.21. რესპონდენტთა სტრუქტურა მგზავრობის დროს სხვა ტრანსპორტში გადაჯდომის მიხედვით

204 რესპონდენტიდან 111-ს სტაბილურად უწევს გადაჯდომა მგზავრობისას სხვა ტრანსპორტში, 59 ადამიანს ხანდახან, ხოლო 34 ადამიანი მგზავრობს გადაჯდომის გარეშე. იმათთვის, ვისაც გადაჯდომა უწევს ძალიან მნიშვნელოვანია შეღავათი, რომელსაც თბილისის ტრანსპორტი სთავაზობს, კერძოდ 1.5 საათის განმავლობაში უფასო მგზავრობა მეტროსა და ავტობუსში პირველი გადახდის შემდეგ და ყოველი მეორე გადახდა სამარშრუტო ტაქსში 0.65 ლარი ნაცვლად 0.8 ლარისა. იმის დასადგენად, თუ რამდენად კმაყოფილები არიან და რამდენად იყენებენ ამ ბენეფიტს მომხმარებლები, მათ დავუსვით შემდეგი კითხვა: „კმაყოფილი ხართ ბენეფიტების პროგრამით, რომელსაც სატრანსპორტო კომპანია გთავაზობთ? (იგულისხმება ავტობუსსა და მეტროში 1.5 საათის განმავლობაში პირველი გადახდის შემდეგ უფასოდ მგზავრობა და სამარშრუტო ტაქსში ყოველი მეორე გადახდა 0.65 ლარი ნაცვლად 0.8 ლარისა)“.



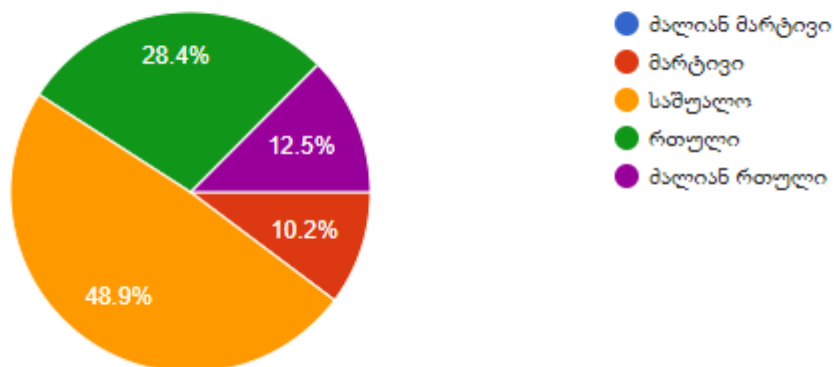
კმაყოფილი ხართ ბენეფიტების პროგრამით, რომელსაც სატრანსპორტო კომპანია გთავაზობთ? (იგულისხმება ავტობუსსა და მეტროში 1.5 საათის განმავლობაში პირველი გადახდის შემდეგ უფასოდ მგზავრობა და სამარშრუტო ტაქსში ყოველი მეორე გადახდა 0.65 ლარი ნაცვლად 0.8 ლარისა)



დიაგრამა 3.1.22. რესპონდენტთა სტრუქტურა ბენეფიტების პროგრამით კმაყოფილების დონის შესაბამისად

აღმოჩნდა, რომ 144 რესპონდენტი კმაყოფილია აღნიშნული ბენეფიტების პროგრამით, 51 ნაწილობრივ არის კმაყოფილი და მხოლოდ 9 რესპონდენტი უკმაყოფილო. აღნიშნული პროგრამა, მართლაც, კარგად მუშაობს და მომხმარებლებს მგზავრობას კიდევ უფრო უიაფებს. მართალია, ბენეფიტების პროგრამა გადაჯდომების რაოდენობის ზრდას ასტიმულირებს, მაგრამ მეორე საკითხია ის, თუ რამდენად კომფორტული და ხელმისაწვდომია გადაჯდომა მომხმარებლებისთვის. 204 რესპონდენტიდან გადაჯდომა მხოლოდ 176-ს უწევს, შესაბამისად შემდეგ კითხვაში მონაწილეობა სწორედ ამ სეგმენტმა მიიღო.

## რამდენად მარტივია თქვენთვის სხვა ტრანსპორტში გადაჯდომა?



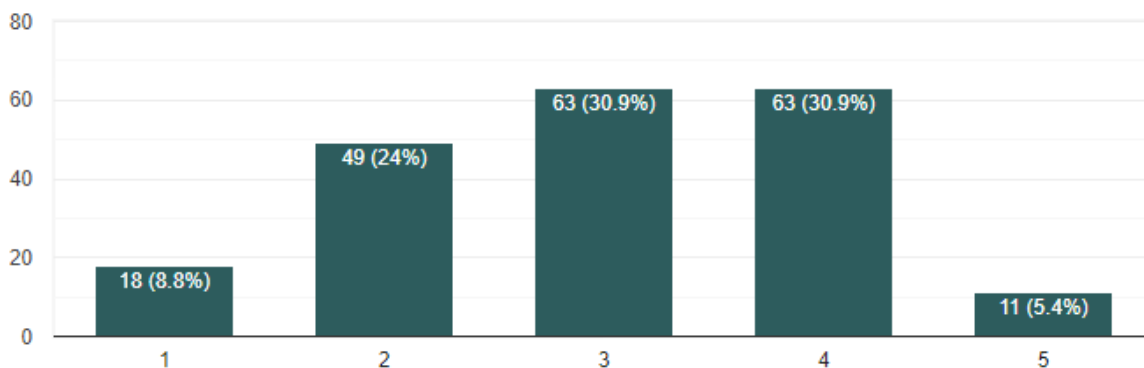
დიაგრამა 3.1.23. რესპონდენტთა სტრუქტურა სხვა ტრანსპორტში გადაჯდომის ფაქტის შეფასებისგან დამოკიდებულებით

გამოკითხული 176 რესპონდენტიდან 48.9%-სთვის გადაჯდომა საშუალო სირთულისაა, 28.4%-სთვის რთულია, 12.5%-სთვის - ძალიან რთულია, 10.2%-სთვის კი მარტივია. არ გვყავს რესპონდენტი, რომელიც მიიჩნევს, რომ თბილისში ტრანსპორტიდან ტრანსპორტში გადაჯდომა ძალიან მარტივია. ეს ცალსახად იმაზე მიუთითებს, რომ ამ კუთხით ბევრი რამ არის შესაცვლელი. თუნდაც გრაფიკები სწორად უნდა დაიგეგმოს. ცოტა ხნის წინ ქალაქის მერმა გამოთქვა ინიციატივა, რომ ავტობუსის მეტორსადგურთან მისვლის დრო და მეტროს გასვლის დრო იმგვარად ემთხვეოდეს ერთმანეთს, რომ მგზავრს ჰქონდეს საშუალება გამოიყვანოს ტრანსპორტი ზედმეტი დროის ხარჯვის გარეშე. მართლაც, შესანიშნავი იქნება თუ ლოდინში მგზავრს დრო არ დაეხარჯება, მგზავრობისას ისედაც რამდენი დრო იკარგება.

მგზავრობის პროცესის დარეგულირებაში ადამიანებს ეხმარება გაჩერებებზე დამონტაჟებული ტაბლოები. მათი გამოყენებით შესაძლებელია,

განსაზღვრო ლოდინის დრო. თუმცა, აღნიშნული ტაბლოები ხშირად არც თუ ისე ზუსტად მუშაობს, წარმოქმნილი საცობებისა და ტექნიკური შეფერხებების გამო. ჩვენთვის საინტერესო იყო იმის შესწავლა, თუ რამდენად კმაყოფილები არიან მომხმარებლები აღნიშნული ტაბლოების მუშაობით, ამიტომ ვთხოვეთ მათ 1-დან 5-მდე ბალით შეეფასებინათ, ტაბლოების მუშაობის ხარისხი.

შეაფასეთ საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაჩერებებზე ელექტრონული ტაბლოების მუშაობის ხარისხი (1-დაბალი, 2-საშუალოზე ოდნავ დაბალი, 3-საშუალო, 4-საშუალოზე ოდნავ მაღალი, 5-მაღალი)



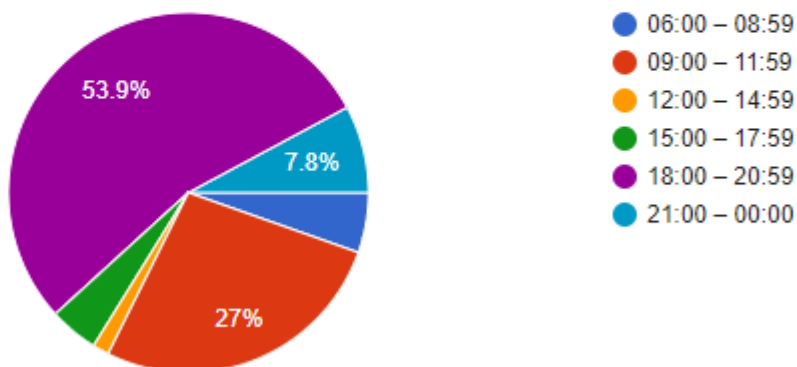
დიაგრამა 3.1.24. რესპონდენტთა სტრუქტურა ელექტრონული ტაბლოების მუშაობის ხარისხის შეფასების მიხედვით

როგორც ჩანს დიაგრამიდან, გამოკითხულთა ხმები თანაბრად გადანაწილდა „საშუალოსა“ და „საშუალოზე ოდნავ მაღალს“ შორის, კერძოდ ჯამში ამ ორ მაჩვენებელს 126-მა რესპონდენტმა მისცა ხმა. 49 რესპონდენტი სთვლის, რომ „საშუალოზე ოდნავ დაბალია“ ტაბლოების მუშაობის ხარისხი, 18-ის აზრით დაბალია, ხოლო 11-ის აზრით კი მაღალი. ტაბლოები, მართლაც, საშუალო და საშუალოზე ოდნავ მაღალი სიზუსტით მუშაობს, ავტობუსების მოსვლის დროსაც

რეალურად აჩვენებს. უბრალოდ წარმოქმნილი, გაუთვალისწინებელი მიზეზების გამო ხშირია შეცდომები. ამ საკითხზე თბილისის სატრანსპორტო კომპანიამ უნდა იმუშაოს და შეეცადოს მაქსიმალურად აღმოფხვრას მსგავსი პრობლემები.

B ბლოკის ბოლო კითხვით შევეცადეთ გაგვეჩვენოთ თუ როდის არის ყველაზე რთული რესპონდენტებისთვის გადაადგილება:

**როდის არის საზოგადოებრივი ტრანსპორტით გადაადგილება თქვენთვის ყველაზე რთული?**



*დიაგრამა 3.1.25. რესპონდენტთა სტრუქტურა საზოგადოებრივი ტრანსპორტით*

*გადაადგილების სირთულის შეფასების მიხედვით დროით ჭრილში*

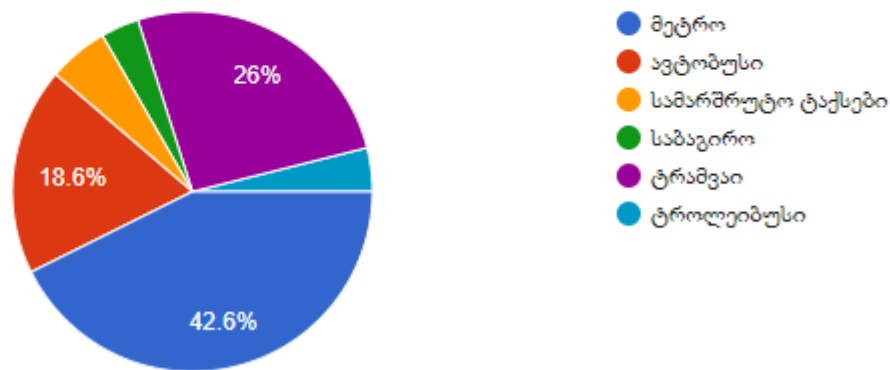
რესპონდენტთა უმრავლესობამ გადაადგილებისთვის ყველაზე რთულ დროდ მიიჩნია დილის 09 საათიდან 12 საათამდე და საღამოს 18 საათიდან 21 საათამდე დროის მონაკვეთები. ეს ის მონაკვეთებია, როცა საზოგადოების უმეტესი ნაწილი სამუშაოდ ან სასწავლებლად მიდის და შემდეგ, საღამოს უკან ბრუნდება. ამ დროს წარმოქმნილი საცობები ხელს უშლის მოქალაქეთა კომფორტულ გადაადგილებას.

## C ბლოკი: თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების არსებული დონისა და შემდგომი სრულყოფის შესაძლო გზების მიმართ დამოკიდებულება

C ბლოკის საშუალებით ვცადეთ, შეგვესწავლა თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების არსებული დონე და სამომავლო პერსპექტივები.

პირველი კითხვა შეეხო იმას, თუ რომელი სატრანსპორტო საშუალების განვითარება იქნებოდა ყველაზე ხელსაყრელი მოსახლეობის მოთხოვნილებების დასაკმაყოფილებლად.

თქვენი აზრით, თბილისში რომელი ტრანსპორტის განვითარება იქნება ყველაზე ხელსაყრელი?



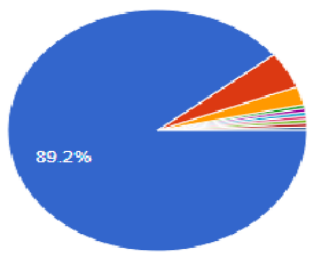
დიაგრამა 3.1.26. რესპონდენტთა სტრუქტურა თბილისში მომხმარებლებისთვის ყველაზე ხელსაყრელი ტრანსპორტის სახის შესახებ გამოთქმული მოსაზრების შესაბამისად

გამოკითხულთა უმეტესობა, 42.6% თვლის, რომ მეტროს განვითარება ყველაზე ხელსაყრელია თბილისისთვის, 26%-ის აზრით ტრამვაის განვითარება უკეთესია, 18.6%-ის შეხედულებით - ავტობუსის, 5.4% -ის მოსაზრებით სამარშრუტო ტაქსების, 3.4% -ის შეხედულებით საბაგირო ტრანსპორტის, ხოლო 3.9%-ის

მოსაზრებით კი ტროლეიბუსია ყველაზე ხელსაყრელი ტრანსპორტი თბილისისთვის.

ცხადია, ტრანსპორტი თავად ვერ განვითარდება, საჭიროა გარკვეული ხელშეწყობა მთავრობისა და საზოგადოების მხრიდან. რესპონდენტებს ვკითხეთ, თუ რამდენად მნიშვნელოვნად აღიქვამენ ისინი მთავრობის როლს ტრანსპორტის განვითარებაში.

თქვენი აზრით, რა როლი აკისრია მთავრობას ტრანსპორტის განვითარებაში?



- სახელმწიფოს როლი უმნიშვნელოვანესია, ვინაიდან სწორედ სახელმწიფომ უნდა მოიზიდოს სახსრები ტრანსპორტის განვითარებისთვის
- სახელმწიფოს როლი უმნიშვნელოა
- მიჭირს პასუხის გაცემა
- მნიშვნელოვანი როლი აკისრია ადგილობრივ თვითმმართველობას
- ბუნებრივია, სახელმწიფოს როლი არის უმთავრესი, მეტად უნდა აკონტროლოს და მოსთხოვოს სატრანსპორტო კომპანიებს (კერძოს) სტანდარტების დაცვა და მომხარებლების ინტერესების გათვალისწინება. მალიან უკონტროლო და ვერაფერს პასუხს ვერ მოსთხოვ ამ სფეროში, დაწყებული კანონმდებლობით დასრულებული კონტროლიორებით
- მთავრობამ უნდა უზრუნველყოს რამდენიმე (!) სატრანსპორტო კომპანიის შემოყვანა ბაზარზე, რომელიც გაზრდის კონკურენციას და გაუმჯობესდება ხარისხი და მომსახურება
- მხოლოდ მას აკისრია სრული პასუხისმგებლობა
- კერძო კომპანიას უნდა ჰქონდეს ვალდებულება და სახელმწიფომ მხოლოდ კონტროლი უნდა უზრუნველყოს.
- სატრანსპორტო კომპანია უნდა იყოს კერძო საკუთრება. სახელმწიფო არ უნდა იზიდავდეს სახსრებს ტრანსპორტის განვითარებისთვის. სახელმწიფომ უნდა იზრუნოს იმ ინფრასტრუქტურის შექმნაზე რაც ხელს შეუწყობს ამ ბიზნესის განვითარებას.
- როგორც ვიცი მეტროს მშენებლობა მალიან ძვირი სიაშოვდება თუმცა ფაქტია რომ მეტროს არც ერთი ტრანსპორტი არ ეკონია. სახელმწიფო მნიშვნელოვანია თუმცა შესაძლებელია მგზავრობის საფასურის უმნიშვნელო გაზრდით ანალი სადღურის ხარჯი ამოვიღოთ. ან გარე რესურსით მოხდეს დაფინანსება.

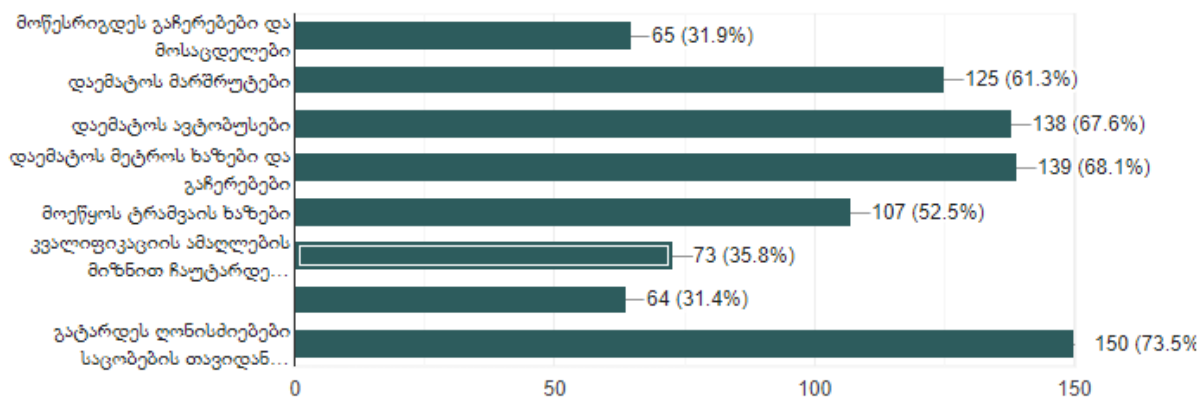
დიაგრამა 3.1.27. რესპონდენტთა სტრუქტურა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარებაში მთავრობის როლის შეფასების მიხედვით

რესპონდენტებს მივეცით საშუალება ამ კითხვაზე გაეცათ თავიანთი ინდივიდუალური პასუხებიც. გამოკითხულთა უმრავლესობამ - 182-მა

რესპონდენტმა ცალსახად მთავრობას დააკისრა უმნიშვნელოვანესი როლი ტრანსპორტის განვითარებაში. ნაწილი თვლის, რომ მთავრობა უნდა იყოს უბრალოდ მაკონტროლებელი ორგანო, ხოლო მოწესრიგება კერძო კომპანიას უნდა დაევალოს. ერთ-ერთი რესპონდენტი გამოთქვამს საინტერესო მოსაზრებას - იგი ამბობს, რომ საფასურის გაზრდით, მომხმარებელთა ხარჯზე, უნდა მოხდეს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების გზების ძიება და არა მთავრობისა და ბიუჯეტის ხარჯზე.

მნიშვნელოვანი იყო იმის გარკვევა, თუ რაში ხედავენ საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაუმჯობესების გზებს რესპონდენტები. ცხადია, შეიძლება, თითოეული მათგანი რამდენიმე გზას ხედავდეს, შესაბამისად მივეცით საშუალება რამდენიმე პასუხი მოენიშნათ.

რა შეიძლება გაკეთდეს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების გაუმჯობესების მიზნით? (შეგიძლიათ მონიშნოთ რამდენიმე პასუხი)



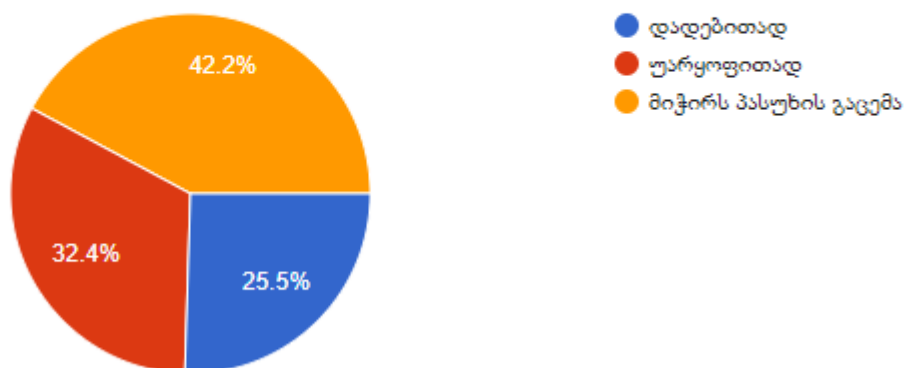
დიაგრამა 3.1.28. რესპონდენტთა სტრუქტურა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის

მომსახურების გაუმჯობესების გზების შესახებ დაფიქსირებული მოსაზრებების მიხედვით

რესპონდენტებმა, ძირითადად, ყურადღება გაამახვილეს საცობების პრობლემის მოგვარებაზე და ასევე ახალი მეტროს ხაზებისა და ავტობუსის ხაზების დამატებაზე. მათთვის ბევრად მნიშვნელოვანი აღმოჩნდა ამ ძირითადი საკითხების მოგვარება, ვიდრე ვიზუალური და ტექნიკური საკითხები.

საზოგადოებრივი ტრანსპორტი თბილისში, მართალია, ნელი ტემპით, მაგრამ მაინც ვითარდება. ჩვენ შევეცადეთ, გაგვეჩვენოთ, თუ როგორ აფასებენ რესპონდენტები საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების მიმდინარე პროცესებს. ამ მიზნით მათ დავუსვით კითხვა: „როგორ შეაფასებდით თბილისში ტრანსპორტის განვითარების მიმდინარე პროცესებს?“ (იხ. დიაგრამა 3.1.29.)

### როგორ შეაფასებდით თბილისში ტრანსპორტის განვითარების მიმდინარე პროცესებს?



დიაგრამა 3.1.29. რესპონდენტთა სტრუქტურა ტრანსპორტის განვითარების მიმდინარე პროცესების შეფასებისგან დამოკიდებულების მიხედვით

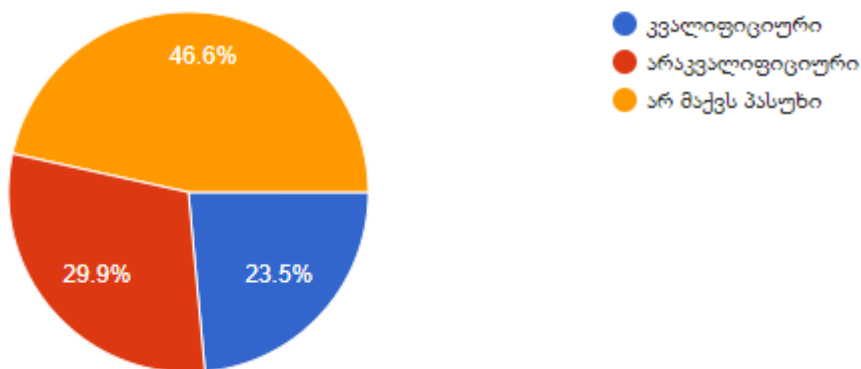
გამოკითხულთა 32.4% პროცესებს უარყოფითად აფასებს, 25.5% დადებითად, ხოლო 42.2%-ს უჭირს პასუხის გაცემა. ეს უკანასკნელი მაჩვენებელი კიდევ ერთხელ მიუთითებს იმაზე, რომ საზოგადოებაში ამ კუთხით ინფორმაციის



ნაკლებობაა, სავარაუდოა, რომ რესპონდენტთა ამ ნაწილს არ აქვს ინფორმაცია ამჟამინდელ მიმდინარე პროცესებზე და სამომავლო გეგმებზე.

საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურება არ გულისხმობს მხოლოდ ტრანსპორტის მომსახურებას, ამ პროცესში ჩართულია მომსახურე პერსონალიც: მძღოლები, კონდუქტორები და ა.შ. , რომლებიც უზრუნველყოფენ ამ მომსახურების მომხმარებლებამდე ხარისხიანად მიწოდებას. იმის გასარკვევად, თუ რამდენად კმაყოფილები არიან მომხმარებლები მომუშავე პერსონალის მომსახურებით და როგორ აფასებენ მათი კვალიფიკაციის დონეს, რესპონდენტებს დავუსვით შემდეგი კითხვა : „საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების სფეროში დასაქმებული პერსონალი, თქვენი აზრით, არის კვალიფიციური, არაკვალიფიციური, თუ გიჭირთ პასუხის გაცემა“ (იხ დიაგრამა 3.1.30.).

### საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების სფეროში დასაქმებული პერსონალი, თქვენი აზრით, არის:



დიაგრამა 3.1.30. რესპონდენტთა სტრუქტურა საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მომსახურების სფეროში დასაქმებული პერსონალის კვალიფიკაციის შეფასების მიხედვით

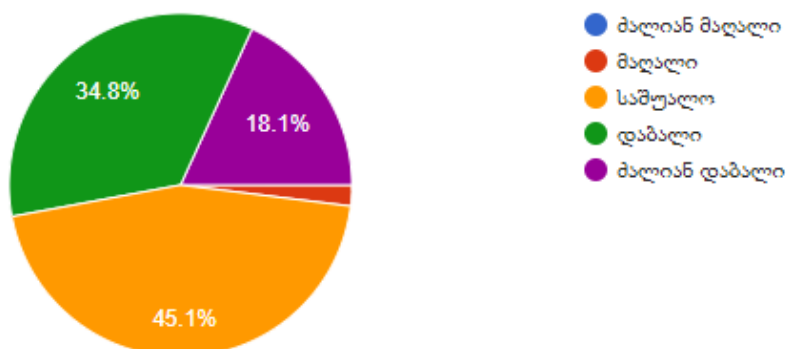
გამოკითხულ რესპონდენტთა 46.6%-ს- 95 რესპონდენტს არ აქვს აღნიშნულ კითხვაზე პასუხი. ეს, ჩვენი აზრით, გამოწვეულია იმით, რომ მომსახურების პროცესში, ძირითადად, ჩანს მხოლოდ ტექნიკის როლი, უმეტესობა მომსახურების მიღებისას კი მგზავრი ვერ აღიქვამს თუ მომსახურე პერსონალის ჩართულობა რამდენად მნიშვნელოვანია. გამოკითხულთა 29.9% - 61 რესპონდენტი თვლის, რომ საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მომსახურების სფეროში არაკვალიფიციური კადრებია დასაქმებული, ხოლო, მხოლოდ 23.5% - კერძოდ 48 რესპონდენტი აღნიშნავს, რომ პერსონალი კვალიფიციურია.

წინა კითხვის შემდეგ გაგვიჩნდა ლოგიკური კითხვა, თუ როგორ აღიქვამენ რესპონდენტები თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიერ შეთავაზებულ მომსახურების დონეს (ეს მოიცავს როგორც პერსონალის მიერ შეთავაზებულ მომსახურებას, ასევე უშუალოდ ტრანსპორტის მიერ შეთავაზებულ მომსახურებასაც). რესპონდენტებს დავუსვით შემდეგი კითხვა: „თქვენი აზრით, როგორია თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიერ შეთავაზებული მომსახურების დონე?“ (იხ დიაგრამა 3.1.31.).

გამოკითხულ რესპონდენტთა დიდი ნაწილი - კერძოდ 45.1% - 92 რესპონდენტი მიიჩნევს, რომ ეს მომსახურება „საშუალო“ დონისაა, 34.8% -ის - 71 რესპონდენტის აზრით - „დაბალი“ დონისაა, 18.1% - 37 რესპონდენტი კი მიიჩნევს, რომ საზოგადოებრივი ტრანსპორტით მომსახურების დონე „ძალიან დაბალია“ , 2% - ის შეხედულებით - 4 რესპონდენტი „მაღალია“. კითხვის პასუხების შეფასებით ნათლად ჩანს, რომ ამ კუთხით სერიოზული პრობლემა დგას, პირველ რიგში ყურადღება უნდა მივაქციოთ იმას, რომ პასუხი - „ძალიან მაღალი“ 204 გამოკითხული რესპონდენტიდან არცერთმა არ გასცა, რაც ცალსახად მიუთითებს იმ ფაქტზე, რომ არცერთი ლოიალური მომხმარებელი გამოკითხვაში არ გვყავს. „მაღალიც“ მხოლოდ 4-მა რესპონდენტმა დააფიქსირა, რაც ასევე ძალიან დაბალი მაჩვენებელია.

პრობლემები ამ კუთხით ნამდვილად არის - უნდა შეიცვალოს მიდგომები და გატარდეს რეფორმები.

თქვენი აზრით, როგორია თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიერ შეთავაზებული მომსახურების დონე?



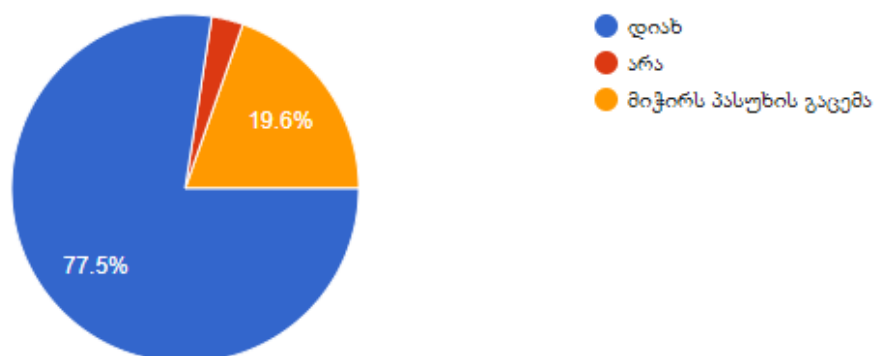
დიაგრამა 3.1.31. რესპონდენტთა სტრუქტურა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიერ შეთავაზებული მომსახურების დონის აღქმის მიხედვით

მიუხედავად ბევრი სირთულისა, რომელიც დღეს თბილისის წინაშე დგას, ამ ქალაქს აქვს უზარმაზარი პოტენციალი განვითარდეს როგორც ეკონომიკური, ასევე ინფრასტრუქტურული და სატრანსპორტო კუთხით. გასატარებელია რიგი ღონისძიებები, საჭიროა ფინანსური რესურსები და ყველაფრის მიღწევა შეიძლება. ამაში-რესპონდენტებიც დაგვეთანხმნენ გამოკითხვისას (იხ. დიაგრამა 3.1.32.).

204 გამოკითხულიდან უმეტესობა, კერძოდ 158 რესპონდენტი თვლის, რომ თბილისს აქვს პოტენციალი მოწესრიგდეს საზოგადოებრივი ტრანსპორტით გადაადგილება. ამ კუთხით ისინი ჩვენს მოსაზრებას ეთანხმებიან. მართლაც, ბოლო წლებში მნიშვნელოვანი ნაბიჯები გადაიდგა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების მოწესრიგების კუთხით. აღნიშნული ცვლილებები კვლავაც

გრძელდება და ვიმედოვნებთ, რომ მალე თბილისში გვექნება ევროპული დედაქალაქების მსგავსი მოწესრიგებული სატრანსპორტო სისტემა.

მიიჩნევთ თუ არა, რომ თბილისს აქვს პოტენციალი, მაქსიმალურად მოწესრიგდეს საზოგადოებრივი ტრანსპორტით გადაადგილება?



დიაგრამა 3.1.32. რესპონდენტთა სტრუქტურა საზოგადოებრივი ტრანსპორტით გადაადგილების მოწესრიგებაში თბილისის პოტენციალის შეფასების მიხედვით

ტრანსპორტი თანამედროვეობის ის აუცილებელი სისტემაა, რომლის გარეშეც საზოგადოების ცხოვრება წარმოუდგენელია. მითუმეტეს 21-ე საუკუნის ადამიანი, რომელიც მუდმივად შრომობს და გადაადგილდება, მოწესრიგებული ტრანსპორტის გარეშე ვერ შეასრულებს იმ როლს, რაც მას ოჯახში, სამსახურში და მთლიანად საზოგადოებაში აქვს დაკისრებული.

## დასკვნები და რეკომენდაციები

საზოგადოებრივი ტრანსპორტის თეორიული საკითხების შესწავლამ შესაძლებლობა მოგვცა გაგვეკეთებინა შემდეგი დასკვნები:

1. მსოფლიოში ტრანსპორტმა რადიკალური ცვლილებები განიცადა ბოლო ერთი საუკუნის განმავლობაში
2. ტრანსპორტის განვითარება ცალსახად დამოკიდებულია გზების განვითარებაზე
3. ტრანსპორტი, ეს არის ადამიანების ერთმანეთთან და გარე სამყაროსთან დამაკავშირებელი რგოლი, რომელიც განუწყვეტლივ ვითარდება მომხმარებელთა ინტერესების შესაბამისად

ჩვენს მიერ ჩატარებულმა კვლევამ მოგვცა შემდეგი დასკვნების გამოტანის შესაძლებლობა:

1. გამოკითხულთა უმეტესობა, (39.2%) თვლის, რომ თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების დონე დაბალია. მათი აზრით ახალი მარშრუტებით და თანამედროვე სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენებით შესაძლებელი გახდება ამ სიტუაციის გამოსწორება და ქალაქში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების დონის ამაღლება.
2. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომხმარებლები არ ფლობენ საკმარის ინფორმაციას ტრანსპორტის მარშრუტების შესახებ. ამ სახის ინფორმაციას ისინი იღებენ ხშირად ისეთი წყაროებიდან, რომლებიც შეიძლება არ ჩაითვალოს სანდოდ.
3. თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის შესახებ ინფორმირებულობის პრობლემა ორი მიმართულებით გამოიკვეთა: პირველი - თბილისის სატრანსპორტო კომპანია მომხმარებლებს

ინფორმაციას არასწორი გზებით აწვდის; მეორე - თავად მომხმარებლები არ ცდილობენ სწორი ინფორმაციის მოპოვებას.

4. არაკომფორტულია თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის SMS მომსახურება მომხმარებლებისთვის. კვლევის შედეგებით დადგინდა, რომ 204 გამოკითხული რესპონდენტიდან 62.5% - 133 რესპონდენტი აღნიშნულ მომსახურებას არ იყენებს.
5. თანამედროვე ტექნოლოგიების საშუალებით ტრანსპორტისა და ტრანსპორტირების შესახებ ინფორმაციის მოძიება მარტივია.
6. ახალგაზრდებში თანამედროვე ტექნოლოგიები ბევრად უფრო დიდი პოპულარობით სარგებლობს და ისინი მათ აქტიურად და პრაქტიკულად იყენებენ.
7. თბილისში ტრანსპორტის მომსახურებით მომხმარებლები კმაყოფილები არ არიან.
8. თბილისში ძირეული ცვლილებები მიმდინარეობს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების გაუმჯობესების კუთხით.
9. გამოკითხულთა უმრავლესობამ - 182-მა რესპონდენტმა ცალსახად მთავრობას დააკისრა უმნიშვნელოვანესი როლი ტრანსპორტის განვითარებაში.
10. თბილისში ტრანსპორტირებას ძირითადად პრობლემას უქმნის საცობები და მოუწესრიგებელი მარშრუტები.
11. პროექტში „შენი იდეა ქალაქის მერს“ თბილისის საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების მხარდასაჭერად გამოკითხული რესპონდენტიდან 74.1%-ს - 109 რესპონდენტს არასდროს მიუღია მონაწილეობა.
12. თბილისის მოსახლეობის დიდი ნაწილი ინფორმაციას საზოგადოებრივი ტრანსპორტის შესახებ ინტერნეტის საშუალებით იღებს.

13.204 გამოკითხულიდან უმეტესობა, კერძოდ 158 რესპონდენტი, თვლის, რომ თბილისს აქვს პოტენციალი, მოწესრიგდეს საზოგადოებრივი ტრანსპორტით გადაადგილება.

კვლევის შედეგად მიღებული დასკვნებიდან გამოიკვეთა შემდეგი ღონისძიებების გატარების აუცილებლობა:

1) თბილისმა ფეხი უნდა აუწყოს მსოფლიოში მიმდინარე თანამედროვე ტენდენციებს ტრანსპორტის განვითარების კუთხით;

2) უნდა მოწესრიგდეს გზები ქალაქის ყველა უბანში, რათა ტრანსპორტით გადაადგილებისას დაიზოგოს დრო და შეიქმნას მეტად უსაფრთხო გარემო;

3) უნდა შეიქმნას თანამედროვე მოთხოვნებზე დამყარებული სატრანსპორტო სისტემა;

4) თბილისში საჭიროა ახალი მარშრუტებისა და თანამედროვე სატრანსპორტო საშუალებების დამატება. მოძველებული ავტობუსები და მიკროავტობუსები საფრთხეს უქმნის როგორც ეკოლოგიას ასევე მგზავრთა უსაფრთხოდ გადაადგილებას;

5) საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომხმარებლებისთვის უნდა შემუშავდეს ინფორმაციის მიწოდების სწორი მექანიზმი. აუცილებელია ტრანსპორტის შესახებ უტყუარი და სანდო ინფორმაციის მიწოდება და მისი ხშირი განახლება;

6) თბილისის სატრანსპორტო კომპანიამ მეტი დატვირთვით უნდა იმუშაოს საზოგადოებასთან ურთიერთობის მიმართულებით. სამომავლო პროექტით იგეგმება სამარშრუტო ტაქსების რაოდენობის შემცირება და ავტობუსების რაოდენობის ზრდა, რაც, სავარაუდოდ, მნიშვნელოვნად გააუმჯობესებს ქალაქის ეკოლოგიურ მდგომარეობას. აღნიშნულის შესახებ მეტი ინფორმაცია უნდა მიეწოდოს მომხმარებელს;

7) უნდა გაუქმდეს ან გამოსწორდეს თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის სმს მომსახურება, რომელსაც პრაქტიკულად მომხმარებელი არ ყავს. კომპანია კი გარკვეულ სახსრებს კარგავს ამ მომსახურებაზე. გამოსწორება შესაძლებელი იქნება, არსებული ხშირი ტექნიკური ხარვეზების აღმოფხვრით;

8) მეტი თანხები უნდა დაიხარჯოს ინფორმაციის ხელმისაწვდომობის კუთხით. უნდა გაუმჯობესდეს სატრანსპორტო კომპანიის ვებ-საიტის მუშაობა და მობილური აპლიკაციაც უნდა გაიმართოს, რათა მომხმარებლებისთვის ინფორმაციის ხელმისაწვდომობა გაადვილდეს;

9) საზოგადოებრივი ტრანსპორტის პოპულარობის ზრდისთვის უფრო მეტი სახსრები უნდა დაიხარჯოს რეკლამებზე;

10) უნდა გაუმჯობესდეს ჰიგიენური მდგომარეობა საზოგადოებრივ ტრანსპორტში. ამისთვის უნდა მოწესრიგდეს კონდინციონერების მუშაობა და გათბობის სისტემები;

11) უნდა ჩანაცვლდეს მოძველებული სატრანსპორტო საშუალებები ახლით, რაც მკვეთრად აამაღლებს სატრანსპორტო მომსახურების დონეს;

12) საჭიროა მთავრობის მეტი ჩართულობა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მუშაობის მოსაწესრიგებლად. ქალაქის მთავრობამ უნდა უზრუნველყოს საჭირო სახსრებისა და დაფინანსების მოძიება;

13) უნდა გადაიჭრას საცობების პრობლემა ესტაკადების მშენებლობით და დაზიანებული გზების აღდგენით;

14) საზოგადოება მეტად უნდა ჩაერთოს სხვადასხვა პროექტებში, რომლებიც საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაუმჯობესების მიზნით იქმნება, მითუმეტეს რომ ქალაქის მერია ამის საშუალებას იძლევა;



15) საზოგადოებრივი ტრანსპორტისთვის გამოყოფილი რესურსების ხარჯვა უნდა მოხდეს რაციონალურად. უნდა შემუშავდეს ეფექტიანი მართვის სისტემა, რომელიც მოაწესრიგებს თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მუშაობას.

## გამოყენებული ლიტერატურა

1. თბილისის სატრანსპორტო პოლიტიკის სამოქმედო გეგმა 2018-2021  
[[https://civil.ge/wp-content/uploads/2018/07/PRESENTATION\\_transport1.pdf](https://civil.ge/wp-content/uploads/2018/07/PRESENTATION_transport1.pdf)]
2. თოდუა ნ. (2012) საქართველოს ბაზარზე მომხმარებელთა ქცევის მარკეტინგული კვლევა, გამომცემლობა „უნივერსალი“, თბილისი
3. თოდუა ნ., უროტაძე ე. (2013), მარკეტინგული კვლევის პრინციპები, ელ. ვერსია [[https://www.tsu.ge/data/file\\_db/economist\\_faculty/marketingi%20todua.pdf](https://www.tsu.ge/data/file_db/economist_faculty/marketingi%20todua.pdf)]
4. კოტლერი ფ., კელერი კ. მარკეტინგის მენეჯმენტი (2015), მე-14 გამოცემის ავტორიზებული თარგმანი ქართ. ენაზე, რედ. ნ.თოდუა, თბილისის უნივერსიტეტის გამომცემლობა, თბილისი
5. მამულაძე რ., გაბაიძე მ. (2015). ტურიზმის სატრანსპორტო უზრუნველყოფა, ბათუმი
6. ჟან-მანუელ ჟილი, (2015). თბილისის მდგრადი ურბანული ტრანსპორტის სტრატეგია
7. საქართველოს ბუნებრივი რესურსებისა და გარემოს დაცვა. (2018). სტატისტიკური პუბლიკაცია. თბილისი
8. საქართველოს სტატისტიკური წელიწადეული: 2018. საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური, თბილისი 2018
9. საქართველოს კანონი ტრანსპორტის სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების შესახებ [<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/23692?publication=9>]
10. საქართველოს კანონი საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ [<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/28510?publication=31>]

11. საქართველოს კანონი საგზაო მოძრაობის შესახებ  
[<https://police.ge/files/2016/საგზაო%20მოძრაობის%20შესახებ.pdf>]
12. CA O’Flaherty, 2006, Transport planning and traffic engineering.
13. Steven L. Jones, Jr., Ph.D. , 2013, Urban public transportation systems  
Published by ASCE, 14-15.
14. Котлер Ф. (2016). Маркетинг от А до Я , 80 концепции, которые должен  
знать каждый менеджер; пер. с англ. на русском языке М. Альтина паблишер,
- 15.<http://tbilisi.gov.ge/news/5091>
16.  
[[http://mdf.org.ge/storage/assets/file/documents%202016/murtazi/Strategic%20Paper%20Report%20PDF%20Geo\(18\\_03\\_2016\)/Strategic%20Paper%20Report%20PDF%20Geo.pdf](http://mdf.org.ge/storage/assets/file/documents%202016/murtazi/Strategic%20Paper%20Report%20PDF%20Geo(18_03_2016)/Strategic%20Paper%20Report%20PDF%20Geo.pdf)]
- 17.<https://www.un.org/development/desa/en/news/population/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html>
- 18.[http://mdf.org.ge/storage/assets/file/documents%202016/murtazi/Strategic%20Paper%20Report%20PDF%20Geo\(18\\_03\\_2016\)/Strategic%20Paper%20Report%20PDF%20Geo.pdf](http://mdf.org.ge/storage/assets/file/documents%202016/murtazi/Strategic%20Paper%20Report%20PDF%20Geo(18_03_2016)/Strategic%20Paper%20Report%20PDF%20Geo.pdf)
- 19.<https://tm.ge/?menuid=26&lang=1>
- 20.[http://ttc.com.ge/index.php?lang\\_id=GEO&sec\\_id=56#](http://ttc.com.ge/index.php?lang_id=GEO&sec_id=56#)
- 21.<https://www.ambebi.ge/article/155783-pirveli-konka-tramvai-da-avtomobili-tbilisis-ucnobi-istoriebi/>
- 22.<http://ttc.com.ge>
- 23.<http://gza.kvirispalitra.ge/qveyana/2975-pirsvesli-konska-tramsvai-da-avstosmosbisli-thbislisis-quschebsshi.html>

24. <https://www.intelligenttransport.com/transport-articles/66856/transport-today-tomorrow-making-travel-easier/>

25. <https://blogs.netgazeti.ge/2010/03/17/9678/>