



„ელექტრომობილებთან დაკავშირებით მთავრობამ ბიზნესთან საუბარი უნდა დაიწყოს“

მხუთავი ქალაქი: „ავტობარკი თავისით არ განახლდება“

2018-11-20 14:48:57

403

ევროპარლამენტმა 14 ნოემბერს 528 ევროპარლამენტარის მხარდაჭერით საქართველოს შესახებ მორიგი რეზოლუცია მიიღო. მართალია, ქვეყნის სახელისუფლებო ელიტაში ის „ქართველი ხალხის გამარჯვებად“ შეფასდა, თუმცა უნდა ითქვას, რომ რეზოლუციაში პოზიტიურ შეფასებებთან ერთად მრავლად არის შენიშვნები, კრიტიკული შეფასებები და საქართველოს ხელისუფლებისადმი მოწოდებები, გააქტიურდეს ევროკავშირთან შეთანხმებით ნაკისრი მთელი რიგი ვალდებულებების აღსრულების მიმართულებით. ამ შემთხვევაში ჩვენ ყურადღებას ერთ-ერთი მოწოდებაზე შევანერებთ, რომელიც ქართული საზოგადოებისთვის აქტუალურ საკითხს – ჰაერის დაბინძურებას შეეხება. კერძოდ, ევროპარლამენტი საქართველოს ჰაერის დაბინძურების წინააღმდეგ სტრატეგიის შემუშავებისკენ მოუწოდებს.

როგორასრულებს საქართველო ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულებით აღებული ვალდებულებებს

საქართველოში ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების კუთხით არსებული გამონვევების შესახებ დოკუმენტი „მწვანე ალტერნატივის“ დამფუძნებელმა და ხელმძღვანელმა, **მანანა ქოჩლაძემ მოამბადა.**

როგორც დოკუმენტში აღნიშნული, საქართველოში გარემოს დაბინძურების მხრივ ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება ერთ-ერთ ყველაზე მწვავე საკითხს წარმოადგენს. თუმცა, როგორც ანგარიშში ვკითხულობთ, საქართველოში ჰაერის ხარისხის მართვის კანონმდებლობის გაუმჯობესებისა და მისი ევროკავშირის კანონმდებლობასთან დაახლოების კუთხით გადადგმული ნაბიჯები არაეფექტურია და ნელი ტემპით მიმდინარეობს.

ამის საილუსტრაციოდ კიმოტანილიას ტატისტიკური მონაცემები

ჯანმრთელობის მსოფლიო ორგანიზაციის ინფორმაციით, საქართველოს ქალაქისა და სოფლის ტიპის დასახლებული პუნქტებისთვის ჰაერის მთავარი დამაბინძურებლების (მყარი შენონილი ნაწილაკების) კონცენტრაცია ორჯერ მეტია რეკომენდებულ საშუალო წლიურ რაოდენობაზე.

2017 წლის ჯანმრთელობის მსოფლიო ორგანიზაციის ანგარიშში „ჯანმრთელობის მონიტორინგი მდგრადი განვითარების მიზნებისთვის“ აღნიშნულია, რომ საქართველო ევროპაში მესამე ადგილზეა შენობაში და შენობის გარეთ არსებული დაბინძურებული ჰაერით გამოწვეული სიკვდილიანობით (ყოველ 100 000 ადამიანზე).

დოკუმენტში ჰაერის დაბინძურების ერთ-ერთ მთავარ წყაროდ ტრანსპორტი სახელდება. კერძოდ, საქართველოს გარემოს მდგომარეობის შესახებ ეროვნული ანგარიშის თანახმად, ჰაერის დაბინძურების სულ მცირე 75% ტრანსპორტზე მოდის.

სატრანსპორტო საშუალებებიდან, კერძოდ, ავტომანქანებიდან გამონაბოლქვის გაზრდილი ოდენობა გამოწვეულია იმ ფაქტით, რომ სატრანსპორტო საშუალებების მხოლოდ 9% არის 1-დან 9 წლამდე, არ არის განვითარებული საზოგადოებრივი ტრანსპორტი და სანავის ხარისხიც პრობლემურია.

| „სახელმწიფოს ჰაერის გაჯანსაღების ჩამოყალიბებული ხედვა არააქვს“

მიმდინარე წლის 28 ივლისს საქართველოს პრემიერ-მინისტრმა მამუკა ბახტაძემ გარემოსდაცვითი კონცეფცია – „მწვანე ეკონომიკა“ წარადგინა. კონცეფციის ერთ-ერთ კომპონენტს ავტოპარკის ტექნიკური შემონეშვა, ასევე ავტოპარკის ელექტრომობილებით ჩანაცვლება წარმოადგენს. „აქცენტი“ დაინტერესდა, როგორ მიმდინარეობს პრემიერის დაანონსებული ინიციატივების აღსრულება და საკითხზე არასამთავრობო ორგანიზაცია „საქართველოს ტრანსპორტისა და გზების ასოციაციის“ პრეზიდენტ დავით მესხიშვილს ესაუბრა.



„საქმე იმაშია, რომ სახელმწიფოს ჰაერის გაჯანსაღების ჩამოყალიბებული ხედვა არ აქვს. ელექტრომობილი შესაძლოა, ჰაერის გაჯანსაღების ერთ-ერთ კომპონენტად ჩაითვალოს. სატრანსპორტო საშუალებების უმეტესობა 91% 10 წელზე მეტი ასაკისაა, ამას ჯერჯერობით ვერსად ვერ წავიღებთ, ამიტომ სახელმწიფოს უნდა ჰქონდეს თანმიმდევრული ხედვა.“

იმედს ვამყარებდით ავტომობილების ტექნიკურ ინსპექტირებაზე, რომ ჰაერის დაბინძურების საკითხში ეს იქნებოდა ერთ-ერთი გამოსავალი, მაგრამ სამწუხაროდ, ვხედავთ, რომ ჩავარდნებია: ამ მიმართულებით კანონის აღსრულება პრაქტიკულად არ მიმდინარეობს. ცენტრები, რომლებიც შემონეშვას აწარმოებენ, საკითხავია, რამდენად მზად იყვნენ ამ პროცესისთვის, რამდენად არის პერსონალი გადამზადებული. გარდა ამისა, არსებობს კითხვა, ეკონომიკის სამინისტროდან სწორად ხორციელდება თუ არა მენეჯმენტი. მეჭვვება, რომ სწორად ხორციელდებოდეს“ – აცხადებს დავით მესხიშვილი.

| მესხიშვილის აწყისუტაპზეგანსაზორციელელებელპუნქტებსასახელებს

„პირველი ნაბიჯი უნდა ყოფილიყო ის, რომ დაგვეყნო ჩვენი სატრანსპორტო საშუალებების მონესრიგება. მეორე – ჩვენი ქვეყნის ავტოპარკის განახლება უნდა მოხდეს. ავტოპარკის განახლება დაკავშირებული იქნება ჰაერის დაბინძურების მაჩვენებლის შემცირებასთანაც, თუმცა რეალურად არც ეგ ხედვა გვაქვს. შესაბამისად, ის, რაც გვაქვს დავალებული ასოციაციების ხელშეკრულებით, მაგალითად იგივე ჰაერის გაჯანსაღების ნაწილში, (ვიცი, რომ სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური ინსპექტირება უნდა გაგვეკეთებინა), ვერ ვაკეთებთ, სახელმწიფოს ამ პროცესის აღსრულება არ შეუძლია“ – დასძენს ასოციაციის პრეზიდენტი.

რაც შეეხება ქვეყანაში ელექტრომობილების შემოყვანას, დავით მესხიშვილი ხაზსგასმით აცხადებს, რომ მთავრობამ ამ საკითხზე ბიზნესთან უნდა დაინყოს საუბარი.

„ელექტრომობილები კარგია, ეს უნდა იყოს სახელმწიფოს ხანგრძლივი პროექტი, ხედავ, მაგრამ დღეს რაც გვაქვს გასაკეთებელი, რატომ არ ვაკეთებთ? კარგია განცხადებები, მაგრამ გვანახონ პროექტი, რა გზებით უნდა შევიძინოთ მე და თქვენ ელექტრომობილები? საქართველოში ელექტრომობილებისთვის ინფრასტრუქტურაც არ არსებობს. თბილისის მერია აცხადებდა, „3 მილიონი უნდა ჩავდო დამტენების მოსაწყობად“. გაუგებარია, მერიამ რატომ უნდა დაიწყო დამტენების მოწყობა, რატომ არ ელაპარაკებიან ბიზნესს? იქნებ რომელიმე ბიზნესმენს აინტერესებს ეს საკითხი. ამ დამტენებით ბიზნესიც მიიღებს შემოსავალს. მთავრობა მოქმედებს ისე, როგორც ხდებოდა კომუნისტების დროს – სახელმწიფო თვითონ აკეთებს ყველაფერს. ჩვენ არ ვართ ასეთი მოდელების მომხრე. მეტი ორგანიზებაა საჭირო. ბიზნესთან ერთად უნდა ჩამოაყალიბონ ხედავ, რასაც ვერ ვხედავთ. მხოლოდ განცხადებები, რომ „ელექტრომობილი კარგია, წავახალისებთ“, რეალურად, მხოლოდ დაპირებებია. გარდა იმისა, რომ ელექტრომობილის განბაჟება უფასოა, რაც კარგია, კონკრეტული ღონისძიებები არ მინახავს და ეს ღონისძიებები საჭიროა“.

სხვაქვეყნებისგამოცდილება - „ავტოპარკითავისითარგანახლება“

მესხიშვილი ავტოპარკის განახლების ნაწილში ხელისუფლებას სხვა ქვეყნების გამოცდილების გაზიარებას ურჩევს:

„მაგალითად, რუმინეთში (მხოლოდ ელექტრომობილებზე არ იყო საუბარი) სახელმწიფომ ძველი ავტომობილის ჩაბარებაზე ფასდაკლების ვაუჩერები გასცა, მოილპარაკა ბიზნესთან – „რენოსთან“. კომპანიამ ფასები დაწია, პლუს, დაინტერესებულ პირებს, რომელთაც ავტომობილები ჩააბარეს, ვაუჩერები ქონდათ. სახელმწიფომ ფინანსური შემოსავალი მაინც მიიღო – ძველი ავტომობილების ნაწილი კონკრეტული მიმართულებებით გამოიყენა და ავტოპარკი განაახლა. ბიზნესმა, ავტომფლობელებმა და მთავრობამ ერთობლივად მიიღო ყველა მხარისთვის სასარგებლო გადაწყვეტილება.“

მაგალითად, ბრიტანეთს ელექტრომობილებთან დაკავშირებით საგრანტო სისტემა აქვს: თუ ელექტრომობილის ყიდვას გეგმავ, გაძლევს გრანტს და ნაწილობრივ გეხმარება პროცესში. ამდენად, ავტოპარკის განახლება, ელექტრომობილების მომრავლება თავისით არ ხდება. პროცესში სახელმწიფო ყველა შემთხვევაში აქტიურობს“.