

29.05.2026
N 5615

საქართველოს კომუნიკაციების ეროვნული კომისიის
თავმჯდომარეს გოგა გულორდავას

კომენტარები

„გამოყოფილი არხებით საბითუმო მომსახურების ბაზრის შესაბამის სეგმენტზე
კონკურენციის კვლევისა და ანალიზის შედეგების შესახებ“ საქართველოს
კომუნიკაციების ეროვნული კომისიის 2018 წლის 6 დეკემბრის N671/9 გადაწყვეტილებაში
ცვლილების შეტანის პროექტზე

წინამდებარე წერილით წარმოგიდგენთ შპს პისი მაქსის (შემდგომში „PC Max“) კომენტარებს „გამოყოფილი არხებით საბითუმო მომსახურების ბაზრის შესაბამის სეგმენტზე კონკურენციის კვლევისა და ანალიზის შედეგების შესახებ“ საქართველოს კომუნიკაციების ეროვნული კომისიის (შემდგომში „კომისია“) 2018 წლის 6 დეკემბრის N671/9 გადაწყვეტილებაში ცვლილების შეტანის პროექტზე.

მიგვაჩნია, რომ პროექტით გათვალისწინებული რიგი ვალდებულებების შესრულება, არსებული პრაქტიკული, ტექნიკური და ინფრასტრუქტურული გარემოს გათვალისწინებით, ფაქტობრივად შეუძლებელია და საჭიროებს არსებითად გადახედვას და დამატებით შეფასებას.

პირველ რიგში, აღვნიშნავთ, რომ წარმოდგენილი პროექტი აშკარად არ ასახავს ბაზარზე არსებული ინფრასტრუქტურული გარემოსა და საოპერაციო რეალობის სრულ სურათს. გვრჩება შთაბეჭდილება, რომ პროექტით გათვალისწინებული ვალდებულებების მნიშვნელოვანი ნაწილი ფორმირებულია თეორიული დაშვებების საფუძველზე, რეალური საოპერაციო პრაქტიკისა და ბაზარზე არსებული გამოწვევების სათანადო შეფასების გარეშე.

ქვემოთ შევეცდებით აღვწეროთ რეალური სურათი, რაც აუცილებელია წინამდებარე ცვლილებების პროექტით გათვალისწინებული სიახლეების რეალური შინაარსის აღსაქმელად.

1. მომსახურების ხელმისაწვდომობის (uptime) მიზნობრივი მაჩვენებლები

დღევანდელი მდგომარეობით, ჩვენი ქვეყნის ტერიტორიაზე პრაქტიკაში შეუძლებელია ქსელის ხელმისაწვდომობის ფიქსირებული და გარანტირებული მაჩვენებლების განსაზღვრა იმ პირობებში, როდესაც ქვეყნის მასშტაბით მუდმივად მიმდინარეობს ფართომასშტაბიანი ინფრასტრუქტურული და სამშენებლო სამუშაოები ქალაქური და არაკოორდინირებული ფორმით.

ავტორიზებული პირები ყოველდღიურად დგანან იმ რეალობის წინაშე, როდესაც ხდება ოპტიკურ-მოჭკოვანი კაბელების მრავალჯერადი დაზიანება, რის შედეგადაც ათეულობით და ზოგ შემთხვევაში ასეულობით კილომეტრი კაბელი საჭიროებს გადატანას, რეაბილიტაციას ან ხელახლა მოწყობას. დღეს საქართველოში მიმდინარე ინფრასტრუქტურული პროექტების მნიშვნელოვანი ნაწილი ხორციელდება საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურის სათანადო გათვალისწინების, კომუნიკაციისა და კოორდინაციის გარეშე. დღევანდელი მდგომარეობით, არ არსებობს ეფექტიანი კოორდინაცია შესაბამის საჯარო უწყებებსა და ინფრასტრუქტურულ ორგანიზაციებს შორის, მათ შორის, არ არის კოორდინაცია ინფრასტრუქტურის სამინისტროსთან, გზების დეპარტამენტთან, ენერგო პრო გორჯიასთან, გაზგამანაწილებელ კომპანიებთან, მუნიციპალურ თუ სხვა შესაბამის ორგანოებთან.

პრაქტიკაში ხშირია შემთხვევები, როდესაც ერთი ინფრასტრუქტურული პროექტის განხორციელება იწვევს უკვე არსებული საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურის დაზიანებას ან სრულ განადგურებას, რისი რეაბილიტაციაც, როგორც იცით, დაკავშირებულია უკიდურესად მაღალ ხარჯებთან. დაზიანებისგან კომპანიებს რეალურად არ იცავს არც არსებული ნებართვები, არც ქონებრივი უფლებების რეგისტრაცია საჯარო რეესტრში და არც სტანდარტების დაცვით მოწყობილი ინფრასტრუქტურა. საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურის მფლობელი მაშინაც არ არის დაცული, როდესაც სარემონტო სამუშაოების განმახორციელებელ სუბიექტს წარუდგენს დეტალურ და ზუსტ რუკას, თუ სად მდებარეობს მისი ქსელის კაბელები და უწყევს დეტალურ რეკომენდაციას, თუ რომელ არეალებში არ უნდა განხორციელდეს ან/და რა ფორმით (ვისი თანდასწრებით) უნდა განხორციელდეს გათხრითი სამუშაოები.

მაგალითის სახით შეიძლება დასახელდეს რიკოთის ავტობანის მშენებლობა, გომი-საჩხერე-ჭიათურის გზის რეაბილიტაცია, ისევე როგორც გომორის გზის სარეაბილიტაციო სამუშაოები, სადაც წლების განმავლობაში მიმდინარე სამშენებლო პროცესების ფარგლებში მრავალჯერ მოხდა PC Max-ის საკუთრებაში არსებული ოპტიკურ-მოჭკოვანი ინფრასტრუქტურის გადატანა, დაზიანება და ხელახალი მოწყობა. გარდა ამისა, ხშირია შემთხვევები, რომ თავად ავტორიზებული პირები საკუთარი ქსელის მონტაჟის დროს აზიანებენ სხვების ინფრასტრუქტურას.

ამ პირობებში კომპანიები ფაქტობრივად მუდმივ ფორს-მაჟორულ და კრიზისულ ოპერაციულ რეჟიმში ფუნქციონირებენ, რაც დაკავშირებულია უკიდურესად მაღალ და არაპროგნოზირებად საოპერაციო ხარჯებთან.

შესაბამისად, სანამ სახელმწიფოს მხრიდან არ შეიქმნება ეფექტიანი კოორდინაციისა და ინფრასტრუქტურის დაცვის მექანიზმები, პრაქტიკულად შეუძლებელია მომსახურების ხელმისაწვდომობის გარანტირებული მაჩვენებლების დადგენა.

2. მომსახურების შესაბამისი მახასიათებლები (ჯიტერი, დაყოვნება, დაკარგული პაკეტების კოეფიციენტი, სიგნალის მიღების კოეფიციენტი)

ზემოაღნიშნული პრობლემებიდან გამომდინარე, აღნიშნული ხარისხობრივი პარამეტრების სტაბილური და გარანტირებული მაჩვენებლებით ერთმნიშვნელოვნად განსაზღვრავ პრაქტიკულად შეუძლებელია, ვინაიდან ინფრასტრუქტურის მუდმივი დაზიანება, გადატანა და საგანგებო რეჟიმში ოპერირება პირდაპირ გავლენას ახდენს ქსელის ტექნიკურ სტაბილურობაზე.

3. მომსახურების პირველადი ინსტალაციისა და აღდგენის ვადები

ინსტალაციის ვადების სტანდარტიზაცია პრაქტიკულად შეუძლებელია, ვინაიდან თითოეული პროექტი ინდივიდუალურ ტექნიკურ, გეოგრაფიულ და ადმინისტრაციულ პირობებზეა დამოკიდებული და მნიშვნელოვნად განსხვავდება ერთმანეთისგან.

პრაქტიკაში ინსტალაციის პროცესსა და ხანგრძლივობაზე გავლენას ახდენს არაერთი ფაქტორი, მათ შორის, რა ტიპის ინფრასტრუქტურის ინსტალაცია ან/და აღდგენა ხორციელდება, - საჭიროა თუ მიწისქვეშა; საჭიროა თუ არა დამატებითი ბოძების მონტაჟი; რა ტიპისა და სტრუქტურის ნიადაგში უნდა განხორციელდეს სამუშაოები; საჭიროა თუ არა გზის, ხიდის, მდინარის, რკინიგზის, კერძო საკუთრების ან სხვა ინფრასტრუქტურული ობიექტის კვეთა; არსებობს თუ არა შესაბამის ტერიტორიაზე სხვა საკომუნიკაციო ან საინჟინრო ქსელები; რა ტექნიკური პირობებით და რა სიღრმეზე უნდა განთავსდეს კაბელი; რა მოცულობის სამშენებლო ან გათხრითი სამუშაოებია საჭირო; ასევე, რა საწარმოო პროცედურებია გასაგებელი კონკრეტულ ლოკაციაზე.

გარდა ამისა, პრაქტიკაში ხშირია შემთხვევები, როდესაც სამუშაოების დაწყება ან დასრულება დამოკიდებულია მესამე პირებზე, მათ შორის მუნიციპალიტეტებზე, გზების დეპარტამენტზე, ინფრასტრუქტურის მფლობელ სხვა კომპანიებზე, ელექტროენერგიის ან გაზგამანაწილებელ ორგანიზაციებზე, ასევე კონკრეტულ ტერიტორიაზე დაშვების ან შესაბამისი ნებართვების მიღებაზე. აღნიშნული გარემოებები სრულად არ ექვემდებარება მომსახურების მიმწოდებლის კონტროლს და შეუძლებელს ხდის წინასწარ ფიქსირებული და ყველა შემთხვევაზე გავრცელებადი ინსტალაციის ვადების განსაზღვრას.

ანალოგიურად, დაზიანების აღდგენის ვადებისა და ღირებულების წინასწარ განსაზღვრაც პრაქტიკულად შეუძლებელია, რადგან თითოეული შემთხვევა ინდივიდუალურია და დამოკიდებულია დაზიანების მასშტაბზე, ინფრასტრუქტურის ტიპზე, დაზიანების მიზეზზე, დაზიანებული მონაკვეთის სიგრძეზე, ტერიტორიის გეოგრაფიულ მდებარეობაზე, ამინდის პირობებზე, საჭირო ტექნიკასა და მასალებზე, სპეციალიზებული სამუშაო ძალის მოხილვების შესაძლებლობაზე, ასევე კონკრეტულ მომენტში მოქმედ საბაზრო ფასებსა და მასალების ხელმისაწვდომობაზე.

შესაბამისად, მიგვაჩნია, რომ მსგავსი ვადებისა და პირობების უნივერსალურად და წინასწარ ოფერტაში ფიქსირება ვერ ასახავს ბაზარზე არსებულ პრაქტიკულ რეალობას და შექმნის ისეთ ვალდებულებებს, რომელთა შესრულება რიგ შემთხვევებში ობიექტურად შეუძლებელი იქნება თავად მომსახურების მიმწოდებლისგან დამოუკიდებელი გარემოებების გამო.

4. ხარვეზის დაფიქსირების, რეგისტრაციის, კვალიფიკაციისა და პრიორიტეტიზაციის წესები

აღნიშნული საკითხი მეტწილად მისაღებია და პრაქტიკაში უკვე გამოიყენება კომპანიების მიერ.

5. 24/7 ტექნიკური მხარდაჭერისა და ესკალაციის პროცედურები

აღნიშნული პირობებიც გათვალისწინებულია მოქმედ საოპერაციო პრაქტიკაში და მისაღებია.

6. დაგეგმილი ტექნიკური სამუშაოების შესახებ წინასწარი შეტყობინების პირობები

აღნიშნული საკითხიც პრაქტიკაში უკვე რეგულირდება მხარეთა შორის ხელშეკრულებებით.

7. სარეზერვო (backup) კავშირების უზრუნველყოფის პირობები

სარეზერვო კავშირი წარმოადგენს დამატებით და ინდივიდუალურ მომსახურებას, რომელიც დამოკიდებულია კლიენტის ჩართვის წერტილზე, ქსელის ტოპოლოგიაზე, კაბელის გეოგრაფიულ მდებარეობაზე, კლიენტის ტექნიკურ მოთხოვნებზე, და უმთავრესად, ალტერნატიული ინფრასტრუქტურის არსებობაზე. სარეზერვო კავშირის

რეალური დანიშნულება სწორედ ძირითადი ქსელისგან დამოუკიდებელი ინფრასტრუქტურის არსებობას ეფუძნება. ხშირ შემთხვევაში კი ტექნიკურად შეუძლებელია რეალურად დამოუკიდებელი სარეზერვო მარშრუტის ორგანიზება, რადგან კონკრეტულ ტერიტორიაზე ფიზიკურად არ არსებობს მეორე დამოუკიდებელი ინფრასტრუქტურა, ალტერნატიული საკაბელო ტრასა, დამატებითი საკანალიზაციო სისტემა ან სხვა შესაბამისი ტექნიკური რესურსი.

ამასთან, სარეზერვო კავშირის ორგანიზება მნიშვნელოვან დამატებით ფინანსურ და ტექნიკურ რესურსებს საჭიროებს, მათ შორის, დამატებითი კაბელის, ტრასის, პორტების, მოწყობილობების, ენერგომომარაგების, ტექნიკური პერსონალისა და ინფრასტრუქტურის გამოყენებას. შესაბამისად, ასეთი მომსახურების ღირებულება და განხორციელების პირობები თითოეულ შემთხვევაში ინდივიდუალურად ფასდება.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, სარეზერვო მომსახურების პირობების, ვადების, ტექნიკური პარამეტრებისა და პასუხისმგებლობის სტანდარტულად და წინასწარ ოფერტაში განსაზღვრა პრაქტიკულად შეუძლებელია, ვინაიდან აღნიშნული მომსახურება თავისი ბუნებით საჭიროებს თითოეულ შემთხვევაზე ინდივიდუალურ ტექნიკურ და კომერციულ შეფასებას.

8. მომსახურების საგარანტიო პირობები (SLGs) და კომპენსაციის პირობები

ზემოაღნიშნული გარემოებების გათვალისწინებით კომპანიებს პრაქტიკულად არ აქვთ შესაძლებლობა, წინასწარ გასცენ ისეთი გარანტიები ან განსაზღვრონ ისეთი კომპენსაციის მექანიზმები, რომლებიც სრულად იქნება მათ კონტროლს დაქვემდებარებული.

დღევანდელი პრაქტიკის პირობებში ინფრასტრუქტურის დაზიანებისას კომპანიები თავად ატარებენ სრულ ფინანსურ ტვირთს და არ არსებობს ზიანის ანაზღაურების ეფექტიანი მექანიზმები. ინფრასტრუქტურული პროექტების განმახორციელებელი ორგანიზაციებიდან კომპენსაციის მიღება პრაქტიკულად შეუძლებელია.

შედეგად, კომპანიებს უწევთ მუდმივად მნიშვნელოვანი ფინანსური რესურსების მიმართვა დაზიანებების, გადატანებისა და რეაბილიტაციის სამუშაოებზე, რაც ქმნის უზარმაზარ საოპერაციო ტვირთს.

მიგვაჩნია, რომ კომისიამ, როგორც მარეგულირებელმა ორგანომ, პირველ ეტაპზე უნდა შეისწავლოს აღნიშნული სისტემური პრობლემები და შესაბამის სახელმწიფო და ინფრასტრუქტურულ უწყებებთან თანამშრომლობით შეიმუშაოს ეფექტიანი კოორდინაციისა და ინფრასტრუქტურის დაცვის მექანიზმები. აღნიშნულიდან გამომდინარე, მიგვაჩნია, რომ კომისიამ, როგორც მარეგულირებელმა ორგანომ, პირველ ეტაპზე უნდა უზრუნველყოს შესაბამის სახელმწიფო უწყებებსა და ინფრასტრუქტურულ ორგანიზაციებთან კოორდინირებული სამუშაო ფორმატის შექმნა. მიზანშეწონილად მიგვაჩნია, კომისიის ჩართულობით შეიქმნას მუდმივმოქმედი საკოორდინაციო/მედიაციის ჯგუფი ინფრასტრუქტურის სამინისტროსთან, გზების დეპარტამენტთან, მუნიციპალურ ორგანოებთან და სხვა შესაბამის უწყებებთან, რათა შესაძლებელი გახდეს საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურის დაცვის, სამუშაოების წინასწარი შეთანხმებისა და დაზიანებების პრევენციის ეფექტიანი მექანიზმების ჩამოყალიბება.

ასევე მზად ვართ, კომისიას გავუზიაროთ ჩვენი კომპანიის სტატისტიკა:

- ინფრასტრუქტურის დაზიანებების;
- რეაბილიტაციის შემთხვევების;

- ოპტიკურ-ბოჭკოვანი ქსელის იძულებითი გადატანების;
- და აღნიშნულთან დაკავშირებული ფინანსური დანაკარგების შესახებ.

მიგვაჩნია, რომ მსგავსი სისტემური პრობლემების არსებობის პირობებში მხოლოდ დამატებითი ვალდებულებების დაკისრება, პრაქტიკული გარემოს შეფასების გარეშე, ვერ უზრუნველყოფს რეგულაციის მიზნების მიღწევას და რეალურად ქმნის არარეალისტურ და შეუსრულებელ ვალდებულებებს ავტორიზებული პირებისთვის. ამასთან, ვთლით, რომ ინფრასტრუქტურულ პროექტებთან დაკავშირებული სისტემური პრობლემების მოგვარებისა და კომპანიებისთვის არსებული არაპროგნოზირებადი საოპერაციო ხარჯების შემცირების შემთხვევაში, ბაზარზე მომსახურების პირობები და ფასები ბუნებრივად გაზდება უფრო სტაბილური, პროგნოზირებადი და კონკურენტული.

მიგვაჩნია, რომ კომისიამ, როგორც სექტორის განვითარების პასუხისმგებელმა მარეგულირებელმა ორგანომ, ახალი ვალდებულებების დაწესებამდე უშუალოდ უნდა შეისწავლოს არსებული პრაქტიკა, ბაზარზე არსებული რეალური გამოწვევები და ინფრასტრუქტურის მფლობელი კომპანიების ყოველდღიური საოპერაციო გარემო, რათა განსაჯოს, რამდენად რეალურია შესაბამისი ვალდებულებების შესრულება.

ყოველივე ზემოხსენებულიდან გამომდინარე, შეუძლებლად მიგვაჩნია ხსენებული პროექტით გათვალისწინებული ახალი მოთხოვნების ოფერტაში ფიქსირება არსებული გარემოს პირობებში.

პატივისცემით,
შპს „პისი მაქსი“-ს
დირექტორი
ეკატერინე კახიძე

