

რატომ არის ქართული გზები ყველაზე ძვირი მსოფლიოში!

ნახევრადრუსული „ზიმოს“ პირველი მრავალმილიონიანი ქართული ექსპერიმენტი

1992 წლიდან მოყოლებული, საერთაშორისო დახმარების სახით საქართველო მნიშვნელოვან ფინანსურ სახსრებს იღებდა სატრანსპორტო სისტემის განვითარებისთვის. 1992-2002 წლებში სატრანსპორტო სექტორისთვის დონორი ქვეყნებისა და საერთაშორისო ფინანსური ორგანიზაციების მიერ (მსოფლიო ბანკი, ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი, არაბული ეკონომიკური განვითარების ქვეითის ფონდი, ევროკავშირი, იაპონიის მთავრობა და სხვა) გამოყოფილი სახსრების მთლიანმა მოცულობამ 675 მილიონი აშშ დოლარი შეადგინა. 2004 წელს მსოფლიო ბანკის კონსულტანტების მიერ ჩატარებული გათვლებით საქართველოს საგზაო ქსელის რეაბილიტაციისთვის 566 მლნ აშშ დოლარი ყოფილა საჭირო (ადგილობრივი მნიშვნელობის გზების გარდა), ხოლო აღდგენილი გზების სათანადო მოვლა-შენახვისთვის ყოველწლიურად - 100 მლნ აშშ დოლარი. ეს კი იმას ნიშნავს, რომ შემოსული 675 მილიონიდან თავისუფლად შეიძლება გზების სრული რეაბილიტაცია, მისი მოვლა-პატრონობა კი უკვე საქართველოს ბიუჯეტის საქმე იქნებოდა და საგზაო ფონდისა თუ სხვა საგზაო გადასახადების სწორი ორგანიზების პირობებში, თავისუფლად მოახერხებდა კიდევ ამას.



ილნარ გორანიშვილი

სოციალური ინფრასტრუქტურა

თბილისი-მარტი | 2010

მსოფლიო ბანკის გაანგარიშებით (რომელიც საზოგადოებრივი ინფრასტრუქტურის სახით ფართოდ გამოიყენება), საგზაო სამუშაოთა საშუალო ღირებულება საქართველოში შემდეგია: **საერთაშორისო გზები** - 1,3 დოლარი - კმ-ზე (მიმდინარე შეკეთება); 11 დოლარი - კმ-ზე (პერიოდული შეკეთება); 130 დოლარი - კმ-ზე (რეაბილიტაცია), 250 დოლარი - კმ-ზე (რეკონსტრუქცია). **შიდასახელმწიფოებრივი ასფალტის გზები** - 1 დოლარი - კმ-ზე (მიმდინარე შეკეთება); 9 დოლარი - კმ-ზე (პერიოდული შეკეთება); 100 დოლარი - კმ-ზე (რეაბილიტაცია), 200 დოლარი - კმ-ზე (რეკონსტრუქცია). თუმცა, თუ დღეს საქართველოში მშენებარე გზებზე დახარჯული ფულის რაოდენობას ვნახავთ, დავრწმუნდებით, რომ ქართული გზები ყველაზე ძვირია მსოფლიოში! მაგრამ, ამაზე ოდნავ ქვემოთ.

2002 წლის მდგომარეობით, საქართველოში საერთაშორისო

სო მნიშვნელობის საავტომობილო გზების 70%, შიდასახელმწიფოებრივი გზების 80% და ადგილობრივი მნიშვნელობის გზების 90% რეაბილიტაციას საჭიროებდა. მსოფლიო ბანკის გაანგარიშებით, საქართველოს მთელი ქსელის რეაბილიტაციისათვის საჭირო თანხა 566 მლნ დოლარს შეადგენდა.

„ვარდების რევოლუციის“ ტრანსპორტის სფერო საქართველოს ეკონომიკის ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს დარგად გამოცხადდა. საკითხი პრიორიტეტულ მიმართულებად არის განსაზღვრული საქართველოს მთავრობის 2007-2010, 2008-2011 წლების საშუალოვადიან სტრატეგიებში.

2005 წელს საქართველოს მთავრობამ ხანგრძლივი და ძვირადღირებული პროექტის განხორციელება გადაწყვიტა. საქართველოს პრეზიდენტის 2006 წლის 15 სექტემბრის №554 ბრძანებულებით - „საქართველოს საერთა-

შორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ნუსხის დამტკიცების შესახებ“ - თბილისი-სენაკი-ლესელიძის 552 კილომეტრი სიგრძის საავტომობილო მაგისტრალი №1 მნიშვნელობის გზად გამოცხადდა და ქვეყნის მთავარი საავტომობილო მაგისტრალის მშენებლობა-რეკონსტრუქციისთვის მზადება დაიწყო.

საქართველოს სინამდვილისთვის „ავტობანი“ ნოვატორულია თავისი მასშტაბებითა და ცემენტო-ბეტონის საფარველის თვალსაზრისით.

გარდა ამისა, მისი განხორციელება საკმაოდ დიდი საბიუჯეტო სახსრების ათვისებასთან არის დაკავშირებული. საქართველოს გზების დეპარტამენტის წინასწარი გათვლებით, პროექტი, რომლის მშენებლობის დასრულება 2010 წლისთვის არის ნაპირაუდევო, 2 მილიარდ ევროს საჭიროებს.

პროექტის მნიშვნელოვნებიდან და მასშტაბებიდან გამომდინარე, ვფიქრობთ, საზოგადოებისთვის საინტერესო იქნება იმის გაგება, თუ რამდენად სწორად ჩატარდა სახელმწიფო შესყიდვებზე გამოცხადებული ტენდერები ამ პროექტის ფარგლებში და რამდენად აღმოიფხვრა ის მავნე პრაქტიკა, რამაც წინა ხელისუფლების დროს გზების მშენებლო-რეაბილიტაციისთვის განკუთვნილი მილიონები გაურკვეველი მიმართულებით აისხლიტა...

ახალგაზრდა იურისტთა ასოციაციის მიერ ჩატარებული თბილისი-სენაკი-ლესელიძის საავტომობილო მაგისტრალის ნატახტარი-ალაიანის 27-43 კმ მონაკვეთის მშენებლობის სამართლებრივი და ფინანსური ანალიზი ამის გარკვევაში მნიშვნელოვანწილად დაგვეხმარება.

გზის ამ 16-კილომეტრიანი ზოლის მშენებლო-რეკონსტრუქციისთვის 80 მლნ 500 ათასი ლარია იყო გათვალისწინებული.

საქართველოს მთავრობის

2005 წლის №580 თბილისი-სენაკი-ლესელიძის საავტომობილო გზის ოთხზოლიან ჩქაროსნულ ავტომაგისტრალად გარდაქმნის პროცესი აქტიურ ფაზაში შევიდა - 2006-2007 წლებში უნდა მომხდარიყო ამ მონაკვეთის პირველი რიგის გადაკეთება ოთხზოლიან მაგისტრალად, ხოლო მონაკვეთის მეორე რიგისა - 2007-2008 წლებში.

აღსანიშნავია, რომ ამ მშენებლობას აქტიურად უჭერენ მხარს საერთაშორისო ფინანსური ინსტიტუტები, მაგალითად, მსოფლიო ბანკი, თუმცა ნატახტარი-ალაიანის 16-კილომეტრიანი მონაკვეთის რეკონსტრუქცია მთლიანად საქართველოს სახელმწიფო ბიუჯეტის სახსრებით დაფინანსდა.

2006 წელს ბიუჯეტის შესახებ კანონის შესაბამისად აღნიშნული პირველი მონაკვეთის პირველი რიგის მშენებლობისთვის 46 მილიონ 847 ათასი ლარი გამოიყო. 2006 წლის ბოლოსთვის ამ თანხიდან ათვისებული იყო 46 მილიონ

207 ათასი, ანუ 640 ათასი ლარით ნაკლები.

2007 წლის ბიუჯეტში ამ მშენებლობისთვის ბიუჯეტიდან 33 მილიონი გამოიყო. ამ თანხიდან ათვისებული იქნა 28 მილიონ 116 ათასი ლარი, ანუ 4 მლნ 884 ათასი ლარით ნაკლები.

ამ მშენებლობის დასკვნითი ეტაპისთვის, ანუ 2008 წლისთვის სახელმწიფო ბიუჯეტში 7 მილიონ 65 ათასი ლარი იქნა გათვალისწინებული.

საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა გზის ამ მონაკვეთის მშენებლობა-რეკონსტრუქციისთვის აუცილებელი შესყიდვები თავის 2006, 2007 და 2008 წლების შესყიდვების გეგმებში გაითვალისწინა. კერძოდ: 2006 წელს ამ მშენებლობისთვის უნდა განეხორციელებინა სამუშაოს შესყიდვა 35 მლნ 300 ათასი ლარის ფარგლებში, 2007 წელს - პირველი რიგის სამუშაოებისთვის 46 მლნ 320 ათასის, მეორე რიგის სამუშაოებისთვის კი 31 მლნ 992 ათას 400 ლარის ფარგლებში; 2008 წელს შესყიდვები 6 მლნ 761 ათას 100 ლარის ფარგლებში უნდა განხორციელებულიყო, რასაც დაემატებოდა „ნატახტარი-ალაიანის გზის 16-24 კმ. მონაკვეთში წყლის აცილების მიზნით ჩასატარებელი სამშენებლო სამუშაოებისთვის განსახორციელებელი შესყიდვები 458 ათას 500 ლარზე“. ანუ, საგზაო დეპარტამენტს ამ პროექტის ფარგლებში 2006-2008 წლებში უნდა განეხორციელებინა სახელმწიფო შესყიდვები 120 მლნ 832 ათას ლარზე.

2006 წლის 9 იანვარს ჩატარდა სატენდერო კომისიის პირველი სხდომა, რომელმაც გადაწყვიტა სამ ლოტად დაეყო შესყიდვის ობიექტი.

ტენდერში მონაწილეობის სურვილი გამოთქვეს შემდეგმა კომპანიებმა: 1. შპს „დ და გ ტექნოლოგი“, 2 შპს „ზიმო“ და „კავკასუს როუდ პროფექტი“, 3. შპს „ემი-ოილი“, 4. ს/ს „ოზტამ ინშაათ ინშაათ მაზემელერი თიჯარეთ“, OZTAS, 5. შპს „როლიდერი“, 6. შპს სამშენებლო კომპანია „115 პლი-



უსი“, 7. შპს „გზამშენი 4“, 8. შპს „ონური ტაჭუტ თაშიმალიჯი“, 9. თურქულ-ქართული ერთობლივი კომპანია „ბლექ სი გრუპი“, 10. შპს „გზა-2005“, 11. შპს ჰოლდინგ „იმედი“, 12. სამშენებლო კომერციული კორპორაცია „ზიდი“

ექსპერტთა და სამუშაო ჯგუფის რეკომენდაციით და კომისიის გადაწყვეტილებით, ტენდერში მონაწილეობის პრეტენდენტებად დამტკიცდნენ შემდეგი ფირმები: **ლოტი I** - შპს „ბლექ სი გრუპი“, შპს „დ და გ ტექნოლოგი“, შპს „ზიმო“, შპს „ონური ტაჭუტ თაშიმალიჯი“, შპს „გზამშენი 4“; **ლოტი II** შპს „ბლექ სი გრუპი“, შპს „დ და გ ტექნოლოგი“, შპს „ზიმო“, შპს „ონური ტაჭუტ თაშიმალიჯი“, შპს „გზამშენი 4“, **ლოტი III** შპს „ბლექ სი გრუპი“, შპს „დ და გ ტექნოლოგი“, შპს „ზიმო“, შპს „ონური ტაჭუტ თაშიმალიჯი“.

დალუქული კონვერტების გახსნის შემდეგ დაფიქსირდა, ტენდერის პირველ ლოტზე ყველაზე მაღალი თანხა დაასახელა შპს „ონური ტაჭუტ თაშიმალიჯი“-მა, ყველაზე დაბალი კი, შპს „გზამშენი 4“-მა. მეორე ლოტზე - შპს-მ „ზიმო“ წარმოადგინა ყველაზე ძვირადღირებული წინადადება, შპს-მ „დ და გ ტექნოლოგი“ კი ყველაზე ნაკლები ფასი დააფიქსირა. მესამე ლოტისათვის ყველაზე ძვირადღირებული წინადადება შპს „ონური ტაჭუტ თაშიმალიჯი“-მა წარმოადგინა, ყველაზე ნაკლები თანხა კი ისევ შპს-მ „დ და გ ტექნოლოგი“ შესთავაზა საგზაო დეპარტამენტს.

სამივე ლოტზე ყველაზე დაბალი ფასი პრეტენდენტებს შორის შეთავაზებული ჰქონდა შპს-ს „დ და გ ტექნოლოგი“ - საერთო ღირებულებით, 32 368 555 ლარი. დაბალი ფასის შემოთავაზების მხრივ, მომდევნო საუკეთესო შედეგის მქონე კომპანიაა შპს „ბლექ სი გრუპი“ - საერთო ღირებულებით, სამ ლოტზე 45 897 201 ლარი; მესამე - შპს „ზიმო“ - საერთო ღირებულებით, სამ ლოტზე 47 132 547 ლარი; ყველაზე ძვირადღირებული შემოთავაზება ჰქონდა შპს-ს „ონური ტაჭუტ თა-

შიმალიჯი“ - საერთო ღირებულებით, სამ ლოტზე 55 450 236 ლარი (საია, „თბილისი-სენაკი-ლესელიძის საავტომობილო მაგისტრალის ნატახტარი-ალაიანის 27-43 კმ მონაკვეთის რეკონსტრუქციის მონიტორინგის ანგარიში“, 2009).

ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, სატენდერო კომისიის მიერ წინასწარ დადგენილი კრიტერიუმების თანახმად, ტენდერში საუკეთესო შედეგების მქონე ფირმას წარმოადგენდა შპს „დ და გ ტექნოლოგი“. თუმცა, ეს ფირმა საბოლოო ჯამში, წინადადების შეფასების ეტაპამდეც კი არ მიუშვეს იმ მიზეზით, რომ „კომპანიის სატენდერო წინადადება არასრულად მოიცავდა ობიექტის ტექნიკურ და ხარისხობრივ მონაცემებს“ და საერთოდ გამოეთიშა ამ პროცესს.

აღსანიშნავია, რომ მსგავსი დაკიდევ უარესი შენიშვნები ჰქონდა ექსპერტთა ჯგუფს ტენდერში მონაწილე თითქმის ყველა ფირმის მიმართ, მაგრამ სატენდერო კომისიამ ზოგისთვის ეს მისაღებად ჩათვალა, ზოგისთვის - არა. ტენდერის პირველივე ეტაპზე გამოიკვეთა სატენდერო კომისიისა და ექსპერტთა ჯგუფის ცალსახად კეთილგანწყობილი შეფასება შპს „ზიმოს“ მიმართ.

მაგალითად, მისანოდებელი ობიექტის ტექნიკური და ხარისხობრივი მონაცემების სრული აღწერილობის წარუდგენლობა შპს „ბლექ სი გრუპის“, შპს „ონური ტაჭუტ თაშიმალიჯი“-ისა და შპს „გზამშენი-4“-ის შემთხვევაში „მნიშვნელოვან ხარვეზად“ დაკვალიფიცირდა, თუმცა, იგივე დოკუმენტის წარუდგენლობა შპს „ზიმოს“ შემთხვევაში ხარვეზად არ იქნა მიჩნეული.

2006 წლის 11 მარტის სატენდერო კომისიის №5 სხდომის ოქმის თანახმად ორმა პრედენდენტმა, შპს „გზამშენი-4“ და შპს „ზიმომ“ წარმოადგინეს ალტერნატიული წინადადებები. „გზამშენი-4“-ის მიერ წარმოდგენილი ალტერნატიული წინადადება მილიონ 409 ათას 898 ლარით ნაკლები იყო ძირითად წინადადე-

ბაზე, შპს „ზიმოს“ ალტერნატიულ წინადადებას კი იგივე ფასი ჰქონდა და გამოირჩეოდა იმით, რომ გულისხმობდა თბილისი-სენაკი-ლესელიძის საავტომობილო გზის 27-43 კმ მონაკვეთის „რეკონსტრუქცია-მოდერნიზაციის სამუშაოებზე საგზაო სამოსის კონსტრუქციის მოწყობას ცემენტობეტონის საფარით“.

ტენდერი მოულოდნელი შედეგით დაგვირგვინდა, კერძოდ, ტენდერში გამარჯვებული აღმოჩნდა არა ის წინადადებები, რომლებსაც კომისიის წევრებმა მიანიჭეს უპირატესობა (I ლოტზე შპს „გზამშენი-4“-ის ალტერნატიული წინადადება; II და III ლოტებზე შპს „ზიმო“-ს ძირითადი წინადადება), არამედ წინადადება, რომელიც კომისიის წევრთა შეფასების ცხრილში თითქმის ბოლო ადგილზე იმყოფებოდა, ანუ შპს „ზიმო“-ს ალტერნატიული წინადადება, რაც გულისხმობდა მთელ 16 კილომეტრიან მონაკვეთზე ასფალტის საფარის ნაცვლად ცემენტობეტონის საფარის მოწყობას.

№1 ლოტზე გამარჯვებული შპს „გზამშენი-4“ იძულებული გახდა, უარი ეთქვა ტენდერის მოგებაზე (???), რადგან საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მოულოდნელად შეცვალა მოთხოვნის კრიტერიუმები და ასფალტის საფარს ცემენტობეტონის გზა ამჯობინა.

აშკარაა, რომ გამარჯვებულად გამოცხადდა არა ის წინადადება, რომელსაც კომისიის წევრების უმრავლესობამ მისცა ხმა, არამედ ერთ-ერთ ბოლო ადგილზე მყოფი „ზიმოს“ ალტერნატიული წინადადება, რითაც სატენდერო კომისიამ დაარღვია როგორც გამარჯვებული პრედენდენტის გამოვლენის პროცედურა, ასევე შეფასებისთვის გამოიყენა სრულიად ახალი კრიტერიუმი - ტექნოლოგიური სიახლე - რისი უფლებაც მას კანონით არ ჰქონდა, რადგან საგზაო დეპარტამენტის მიერ დადგენილი სატენდერო წინადადებების შეფასების კრიტერიუმებში ყველაზე მაღალი

კოეფიციენტი – 0,7, წინადადების ფინანსურ ნაწილს ეკუთვნის, ტექნიკური ნაწილის შეფასების ყველაზე მაღალი კოეფიციენტი – 0,3 კი პრეტენდენტის კონკრეტული გამოცდილება და ძირითადი მომსახურე პერსონალის გამოცდილებაზე მოდის. შეფასების კრიტერიუმებში არსად ჩანს ინოვაციური ტექნოლოგიები.

არადა, ბოლო ადგილზე მყოფი „ზიმო“ კომისიის მიერ გამარჯვებულად იმ არგუმენტზე დაყრდნობით გამოცხადდა, რომ სატენდერო წინადადება ითვალისწინებდა ტექნოლოგიური სიახლის დანერგვას და სასურველი იყო, „საცდელად მონაწილეობის ცემენტობე-ტონიანი საფარის საავტომობილო გზის მონაკვეთი“.

სატენდერო კომისია „მოიხიბლა“ შპს „ზიმო“-ს წინადადებით, რომელიც ითვალისწინებდა ცემენტობეტონის გზის მშენებლობას, თუმცა, კომისიამ ყურადღება არ მიაქცია იმ ფაქტს, რომ ამგვარი ტექნოლოგიით მშენებლობის არანაირი გამოცდილება ამ კომპანიას არ გააჩნდა და ავტომობილისტების მისი პირველი ექსპერიმენტი იქნებოდა.

ამის სანაცვლოდ, სატენდერო კომისიამ I რიგის სამუშაოს შესყიდვისას შპს „ზიმო“-სთან მიმართებით დაადგინა, რომ აღნიშნულ კომპანიას „ნამდვილად შესწევს უნარი, შეასრულოს ასეთი მნიშვნელოვანი კონტრაქტი მეტად შემჭიდროვებულ ვადებში, რაც მას განვლილი გამოცდილების ანალიზის გათვალისწინებით უკვე საქმით აქვს დადასტურებული“ (საავტომობილო გზების დეპარტამენტის სატენდერო კომისიის 2006 წლის 11 მარტის №5 სხდომის ოქმი).

ნიშანდობლივია, რომ ზუსტად ერთი წლის შემდეგ, იმავე სატენდერო კომისიამ იგივე საგზაო მონაკვეთის II რიგის მშენებლობისას გამოცხადებულ ტენდერში შპს „ზიმო“ არ გამოაცხადა ტენდერში გამარჯვებულად შემდეგი მოტივით - შპს „ზიმოს“ „საკმარისი გამოცდილება არ გააჩნია“.

ახალგაზრდა იურისტთა ასოციაციამ მოიძია ინფორმაცია შპს „ზიმოს“ შესახებ და გაარკვია, რომ „შპს „ზიმო“ დაფუძნდა 1997 წელს თბილისის საბურთალოს რაიონის სასამართლოს დადგენილებით. მისი დამფუძნებლები იყვნენ: 1. შპს „ზიარი“; 2. შპს „სტროიმოსტი“. 2004 წელს განხორციელებული ცვლილებების შემდეგ ერთ-ერთი დამფუძნებელი კომპანია შპს „ზიარი“ შეერწყა (მიუერთდა) შპს „ზიმოს“ და დამფუძნებლებად განისაზღვრნენ: 1. შპს „სტროიმოსტი“ - 50%; 2. ლევან მარშანია - 10%; 2. გიორგი ეგოიანი - 10%; 4. ილია ქავთარაძე - 10%; 5. გია ურუტაძე - 10%; 6. ზურაბ კიკნაძე - 10%.

შპს „ზიმოს“ საწესდებო კაპიტალი შეადგენს 4000 ლარს, ხოლო მისი საქმიანობის საგანია: სავაჭრო ოპერაციები, საცალო და საბითუმო ვაჭრობა; სასურსათო პროდუქციის წარმოება, გადამუშავება, შესყიდვა, შემოტანა და რეალიზაცია; უალკოჰოლო და ალკოჰოლიანი სასმელების მინერალური და ბუნებრივი სასმელი წყლების ჩამოსხმა; თამბაქოს ნაწარმის წარმოება, შემოტანა, შესყიდვა და რეალიზაცია; საკვები ობიექტების შექმნა და ექსპლუატაცია; ნავთობპროდუქტებისა და გაზის შესყიდვა, შემოტანა და რეალიზაცია; მშენებლობა; სატრანსპორტო მომსახურება; საქმიანობა მედიცინისა და ჯანდაცვის სფეროში; მედიკამენტებით მომარაგება, საფთვადი ქსელის შექმნა; ტურიზმი; საქმიანობა გართობის ინდუსტრიის სფეროში; ნებისმიერი სხვა საქმიანობის განხორციელება, რომელიც არ არის აკრძალული კანონმდებლობით.

როგორც ხედავთ, შპს „ზიმოს“ საქმიანობის საგანში მითითებულ კატეგორიათაგან ერთადერთი პუნქტი, რომელშიც საავტომობილო გზების მშენებლობა შეიძლება მოიაზრებოდეს, არის „ნებისმიერი სხვა საქმიანობის განხორციელება, რომელიც არ არის აკრძალული კანონმდებლობით“.

უნებურად ჩნდება კითხვა – როგორ მოახერხა 4-ათას ლარიანი საწესდებო კაპიტალის მქონე, სრულიად გამოუცდელმა ფირმამ ტენდერში უპრობლემოდ გაემარჯვა და სახელმწიფოსგან 47 მილიონზე მეტი მიეღო, რათა „საცდელად ცემენტობეტონიანი საფარის საავტომობილო გზის მონაკვეთი მოეწყო“? ამის ახსნაში, ვფიქრობთ, დაგვეხმარება კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი დეტალი შპს „ზიმოს“ შესახებ:

„ტენდერის მიკერძოებულად განხორციელების ახსნას საქართველოს ახალგაზრდა იურისტთა ასოციაციამ თავის ანტიკორუფციულ მონაცემთა ბაზაში „სამართლიანი თამაში“ მიაგნო. ბაზაში განთავსებული საჯარო ინფორმაციის მიხედვით, 2006 წლის 9 აგვისტოს ადგილობრივი თვითმმართველობის არჩევნებისათვის შპს-მ „ზიმო“ პოლიტიკურ გაერთიანება ნაციონალურ მოძრაობას 200 000 ლარი შესწირა, მისმა კონტრაქტორმა შპს „კავკასუს როუდ პროექტმა“ კი, ამავე რიცხვში დამატებით 100 000 ლარი გადარიცხა ზემოაღნიშნული პარტიის ანგარიშზე.

ასევე, საქართველოს ცენტრალური საარჩევნო კომისიის მიერ მონოდეტული ინფორმაციით, შპს „ზიმო“-მ 2007 წლის 21 ნოემბერს პ/გ „ერთიან ნაციონალურ მოძრაობას“ დამატებით კიდევ 100 000 ლარი ჩაურიცხა“.

ჩვენი მხრივ კი დავამატებთ, რომ „ზიმოს“ სადამფუძნებლო წილის 59%-ის მფლობელი სპდ „სტროიმოსტი“ მოსკოვური ფირმაა (გენერალური დირექტორი - ბარამოვ ვლადიმერ სერგის ძე), რომელიც სამშენებლო მშრალი და თხევადი მასალების დანამატებს, ბეტონისა და აგური ფუნდამენტებისა და იატაკების ჰიდროსაიზოლაციო მასალების კომპლექსებს, ბეტონის, ქვის აგურის სამშენებლო საყრდენების გამწმენდ და სხვა ამგვარ მასალებს აწარმოებს.

ხელი ხელს პბანს და ორივე ერთად - პირსო, - ხომ გაგიგონიათ...