

საგზაო ფონდები ცენტრალური აზიის რეგიონული ეკონომიკური თანამშრომლობის (CAREC) რეგიონში

 **CARTIERCONSULT**

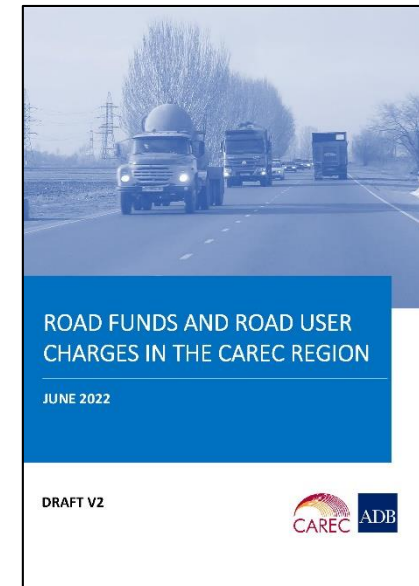
სერჯ კარტიე ვან დიზელი
თბილისი, საქართველო, სექტემბერი 2022 წელი

საგზაო ფონდები

- საგზაო ფონდების პირველი თაობა - გზით მოსარგებლეთა გადასახადებიდან მიღებული შემოსავლების მიმართვა საავტომობილო გზების სექტორში
 - მიზნობრივი უვადო სახაზინო ანგარიშები ფინანსთა სამინისტროში (ბიუჯეტის ნაწილი)
 - შექმნილია მარტივი კანონმდებლობით (ბრძანება) დაკავშირებულია არსებულ კანონებთან
 - მართავს უშუალოდ გზებზე პასუხისმგებელი დეპარტამენტი ან უწყება
 - სახელმწიფო სააღრიცხვო პროცედურების გამოყენება – შეზღუდული აუდიტი და ანგარიშგება
 - გზით მოსარგებლები მცირე მონაწილეობას იღებენ ან საერთოდ არ იღებენ მონაწილეობას პრიორიტეტების განსაზღვრისა და მონიტორინგის პროცესში
- საგზაო ფონდების მეორე თაობა - მიზნობრივი შემოსავლების გამოყენების ანგარიშვალდებულებისა და გამჭვირვალობის გაუმჯობესება
 - ზოგჯერ გარე ანგარიშები კომერციულ ბანკებში (არასაბიუჯეტო)
 - შექმნილია კონკრეტული კანონით და დამატებითი რეგულაციებით
 - მართავს განსაზღვრული უწყება - სამდივნო + საბჭო
 - ხშირად გზით მოსარგებლეთა წარმომადგენლობით
 - ბუღალტრული აღრიცხვის, აუდიტისა და ანგარიშგების გაუმჯობესებული პროცედურები
- პრაქტიკაში საგზაო ფონდები, როგორ წესი, ხასიათდებიან პირველი და მეორე თაობის ასპექტების ნაზავით

საგზაო ფონდები CAREC-ის რეგიონში

- ამჟამად, საგზაო ფონდები CAREC-ის რეგიონის 5 ქვეყანაში არსებობს
 - აზერბაიჯანი საავტომობილო გზებს საბიუჯეტო მიზნობრივი ფონდი (2006)
 - ყირგიზეთის რესპუბლიკა საგზაო ფონდი (1998-2018), ახალი საგზაო ფონდი (2021)
 - მონღოლეთი სახელმწიფო საგზაო ფონდი (1998), ახალი კანონი (2017)
 - პაკისტანი გზების მოვლა-შენახვის ანგარიში (2003)
 - უზბეკეთი რესპუბლიკის საგზაო ფონდი (2003-2019), რესპუბლიკის მიზნობრივი ფონდი გზების განვითარებისთვის (2019)
- ADB-მ 2021-2022 წლებში განახორციელა საგზაო ფონდების მიმოხილვა
- წინამდებარე პრეზენტაცია მიმოიხილავს ძირითად შედეგებს
 - კომპენსირებული დანახარჯები და თანხების გამოყოფა
 - დაფინანსების წყაროები და შემოსავლების დონე
 - საგზაო ფონდების მართვის სტრუქტურა
 - ანგარიშგებისა და ბუღალტრული აღრიცხვის მოთხოვნები



კომპენსირებული დანახარჯები და თანხების გამოყოფა

- საგზაო ფონდმა შეიძლება დააფინანსოს სხვადასხვა საქმიანობა
 - მოვლა-შენახვა და მიმდინარე/შუალედური შეკეთება
 - კაპიტალური შეკეთება
 - მშენებლობა და განახლება
 - უსაფრთხოების გაუმჯობესება
 - გზებით სარგებლობის საფასურის გადამხდელი პუნქტების მშენებლობა
 - გზისპირა ობიექტები და მომსახურებები
 - საგზაო ფონდის ფუნქციონირება
 - საგზაო უწყების ფუნქციონირება
 - საგზაო ქსელის შემოწმებები და კვლევები
 - მოწყობილობები (სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული მოვლა-შენახვის განმახორციელებელი საწარმოებისთვის)
- რა უფრო მეტ საქმიანობას აფინანსებს საგზაო ფონდი, მით მეტია ფინანსური სახსრების საჭიროება
- როგორც წესი, ადგილი აქვს გარკვეული საქმიანობების პრივატიზაციას
 - საქმიანობების დაფინანსების თანმიმდევრობა
 - დაფინანსების გამოყოფის ზედა ზღვარი გარკვეული საქმიანობებისთვის

კომპენსირებული დანახარჯები და თანხების გამოყოფა

საქმიანობა	აზერბაიჯანი	ყირგიზეთი	მონღოლეთი	პაკისტანი	უზბეკეთი*
ზამთრის + ზაფხულის მოვლა-შენახვა	++	+	++	++	+
მიმდინარე ტექ. მომსახურება / მიმდინარე შეკეთება	++	+	++	++	+
ავარიული ტექ. მომსახურება / ავარიული შეკეთება	++	+	++	++	+
პერიოდული ტექ. მომსახურება / შუალედური შეკეთება	++	+	+	++	+
რეაბილიტაცია / კაპიტალური შეკეთება	++	+	+	+	+
შემოწმებები და აქტივების მართვა	+	+	+	+	+
საგზაო ფონდის სამდივნოს ფუნქციონირება	-	+	-	-	+
გზათსარგებლობის საფასურის გადასახდელი პუნქტები	-	+	+	+ (<2.5%)	-
საგზაო უწყების ფუნქციონირება	-	+	-	-	+
მოწყობილობის შესყიდვა	-	+	+ (<10%)	-	+
უსაფრთხოების გაუმჯობესება	-	+	+	+ (<5%)	+
ჯეოთერმული გაუმჯობესება	-	+	-	+ (<6%)	+
გზისპირა ობიექტები და მომსახურებები	-	+	-	+ (<1.5%)	+
პროექტირება	-	+	-	-	+
რეკონსტრუქცია/მშენებლობა	-	+	-	-	+
სესხის დაფარვა	-	+	-	-	-

* ეხება რესპუბლიკის საგზაო ფონდს, რომელიც ადრე არსებობდა უზბეკეთში

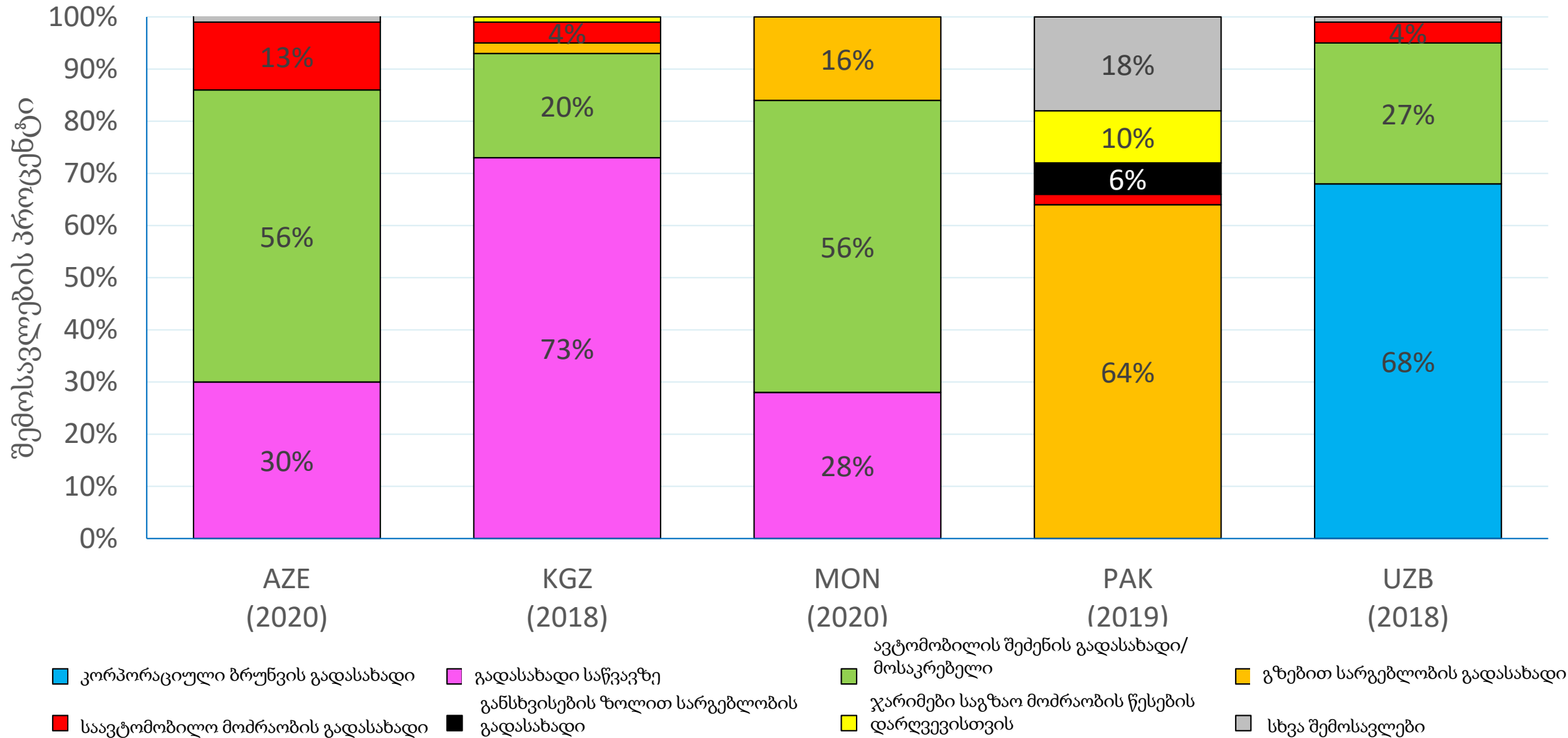
დაფინანსების წყაროები

- დაფინანსების 4 მთავარი წყარო: გადასახადი საწვავზე, ავტომობილის იმპორტის გადასახადი, გზებით სარგებლობის საფასური, (კორპორაციული ბრუნვის გადასახადი)
 - აღნიშნული წყაროებიდან სულ მცირე ერთ-ერთის გარეშე რთულია საკმარისი შემოსავლების მიღება

გზებით მოსარგებლეთა გადასახადი	აზერბაიჯანი (2020)	ყირგიზეთი (2018)	მონღოლეთი (2020)	პაკისტანი (2019)	უზბეკეთი* (2018)
კორპორაციული ბრუნვის გადასახადი	-	-	-	-	68%
საწვავზე გადასახადი	30%**	73%	28%**	-	-
ავტომობილის შეძენის გადასახადი / მოსაკრებელი	56%	20%	56%**	-	27%
გზებით სარგებლობის გადასახადი	-	2%	16%	64%	-
უცხოური ავტომობილის შესვლის გადასახადი	3%**	-	-	-	4%
საერთაშორისო ტრანსპორტის სანებართვო მოსაკრებელი	4%	-	-	-	-
ავტომობილის ტექდათვალიერების საფასური	6%	-	-	-	-
დატვირთვისა და გაბარიტების კონტროლის საფასური	-	3%	-	2%	-
განუყოფელი ტვირთის საფასური	-	1%	-	-	-
განსხვების ზოლით სარგებლობის გადასახადი	-	-	-	6%	-
ზარალის კომპენსაციის ჯარიმა	-	1%	-	-	-
ჯარიმები საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევისთვის	-	-	-	10%	-
გამარტივებული გადასახადი გადამყვანებისთვის	2%	-	-	-	-
სხვა შემოსავლები	-	-	-	18%	1%

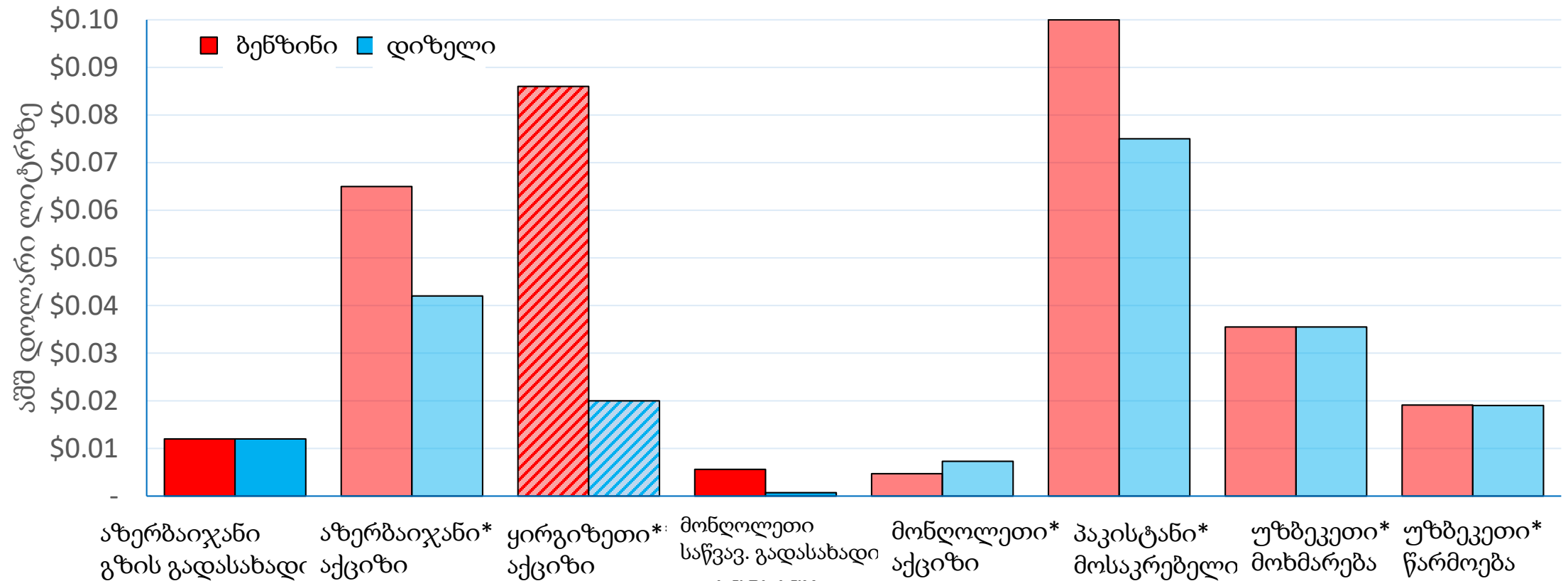
* ეფუძნება ყოფილ რესპუბლიკის საგზაო ფონდს, ** აღნიშნული შემოსავლები წარმოდგენილია ერთობლივად და მიახლოებით არის დაყოფილი.

დაფინანსების წყაროები



საწვავის გადასახადი ან მოსაკრებელი

საწვავის ტიპი	აზერბაიჯანი გზის გადასახადი	აზერბაიჯანი* აქციზი	ყირგიზეთი** აქციზი	მონღოლეთი გადასახადი	მონღოლეთი* აქციზი	პაკისტანი* მოსაკრებელი	უზბეკეთი* წარმოება	უზბეკეთი* მოხმარება
ბენზინი	\$0.012	\$0.065	\$0.086	\$0.0056	\$0.0047	\$0.100	\$0.0191	\$0.0355
დიზელი	\$0.012	\$0.042	\$0.020	\$0.0007	\$0.0073	\$0.075	\$0.0190	\$0.0355



* არ არის მიმართული საგზაო ფონდში, ** მხოლოდ 50% არის მიმართული საგზაო ფონდში

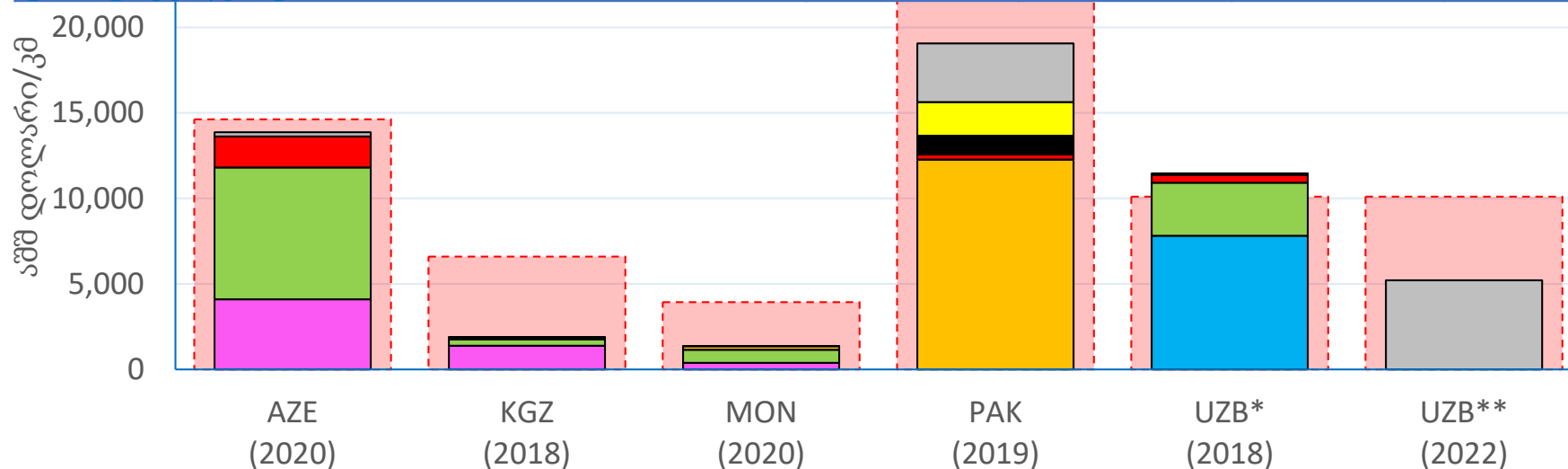
ავტომობილის იმპორტის გადასახადი/მოსაკრებელი

საწვავის ტიპი	აზერბაიჯანი აქციზის გადასახადი	აზერბაიჯანი საბაჟო გადასახადი	ყირგიზეთი რეგისტრაციის საფასური EAEU-ს შიგნით	ყირგიზეთი რეგისტრაციის საფასური EAEU-ს გარეთ	მონღოლეთი აქციზის გადასახადი	პაკისტანი* რეგისტრაციის საფასური	უზბეკეთი* რეგისტრაციის საფასური	უზბეკეთი* საბაჟო გადასახადი
მოტოციკლი 250სმ3 (\$5,000)	-	-	\$230	\$230	-	\$100**	-	\$20
ავტომობილი 1,500სმ3 (\$25,000)	\$265	\$600	\$195	\$500	\$285	\$500**	\$750**	\$3,000
ელექტრო ავტომობილი 70კვტ/სთ (\$40,000)	-	\$600**	\$180	\$180	\$145	-	\$1,200**	-
ავტობუსი 6,000 სმ3 (\$100,000)	\$9,400	\$4,200	\$435	\$810	\$5,425	\$1,000**	\$3,000**	\$12,000
სატვირთო ავტომანქანა 10,000 სმ3 (\$100,000)	-	-	\$565	\$910	\$5,425	\$1,000**	\$3,000**	\$12,000

* არ არის მიმართული საგზაო ფონდში, ** ეფუძნება იმპორტის ღირებულების პროცენტს

დაფინანსების საჭიროებების უზრუნველყოფა

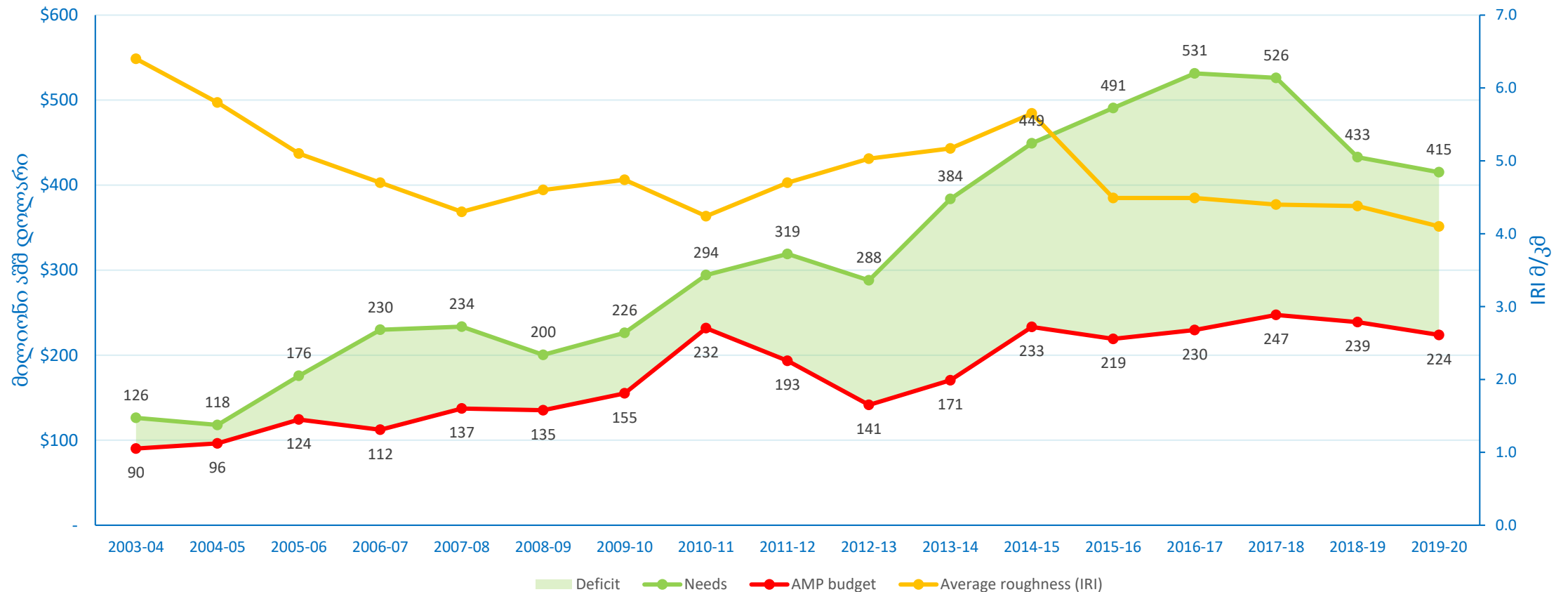
	აზერბაიჯანი (2020)	ყირგიზეთი (2018)	მონღოლეთი (2020)	პაკისტანი (2019)	უზბეკეთი* (2018)	უზბეკეთი** (2022)
საგზაო ქსელის სიგრძე (კმ)	13,671 კმ	18,942 კმ	15,249 კმ	13,570 კმ	42,869 კმ	42,869 კმ
საგზაო ფონდის შემოსავლები (მილიონი აშშ დოლარი)	\$189.6	\$35.8	\$20.8	\$258.7	\$491.6	\$223.3
მოვლა-შენახვისა და შეკეთების საჭიროებები (მილიონი აშშ დოლარი)	\$200	\$125	\$60	\$415	\$433	\$433
საგზაო ფონდის შემოსავლები (აშშ დოლარი/კმ)	\$14,000	\$1,900	\$1,400	\$19,000	\$11,500	\$5,200
მოვლა-შენახვისა და შეკეთების საჭიროებები (აშშ დოლარი/კმ)	\$15,000	\$6,600	\$4,000	\$30,000	\$10,000	\$10,000
საგზაო ფონდის საჭიროებების უზრუნველყოფა (%)	95%	29%	35%	62%	114%	52%



- დაფინანსების საჭიროება
- სხვა შემოსავლები
 - ჯარიმები საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევისთვის
 - განსხვავების ზოლით სარგებლობის გადასახადი
 - საავტომობილო მოძრაობის გადასახადი
 - გზებით სარგებლობის გადასახადი
 - ავტომობილის შეძენის გადასახადი/ მოსაკრებელი
 - გადასახადი საწვავზე
 - კორპორაციული ბრუნვის გადასახადი

დაფინანსების საჭიროებების უზრუნველყოფა დროთა განმავლობაში

- უზრუნველყოფის დონე დროთა განმავლობაში შესაძლოა შეიცვალოს
 - ინფლაციის გამო სამშენებლო ხარჯებთან დაკავშირებით
 - საავტომობილო გზების ქსელის გაფართოების ან უფრო მაღალი სტანდარტების გამოყენების გამო
- ამიტომ აუცილებელია გზით მოსარგებლეთა გადასახადების დონის რეგულარული კორექტირება საკმარისი შემოსავლების უზრუნველყოფის მიზნით



საგზაო ფონდების მართვის სტრუქტურა

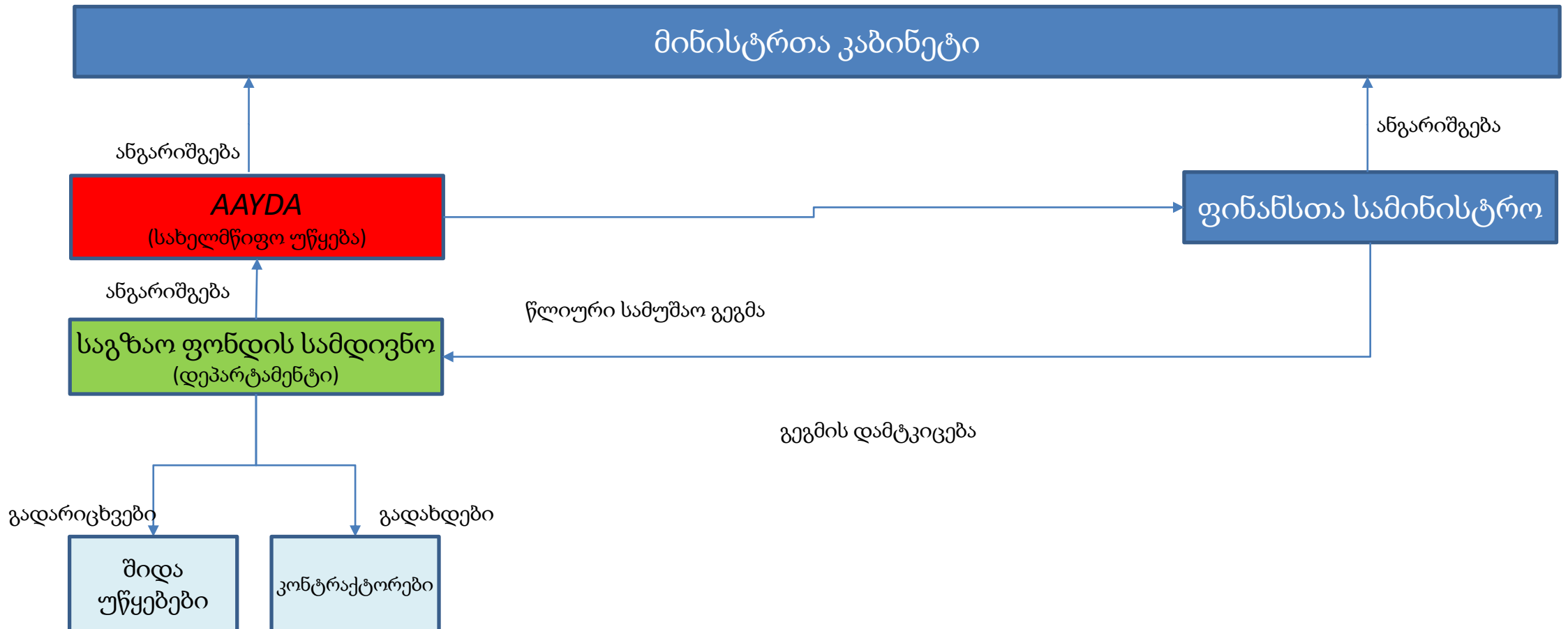
- საავტომობილო გზების უწყება/სამინისტრო (პასუხს აგებს საავტომობილო გზების მიმართულებაზე)
 - საავტომობილო გზების ქსელის მონიტორინგი და საექსპლუატაციო და სარემონტო საჭიროებების გამოვლენა
 - ყოველწლიური სამუშაო გეგმისა (მონახაზის) და ხარჯთაღრიცხვის (ბიუჯეტის მოთხოვნა) მომზადება
 - დამტკიცებული სამუშაო გეგმის განხორციელება
- ფინანსთა სამინისტრო (პასუხს აგებს ფინანსურ კონტროლზე)
 - ჩვეულებისამებრ პასუხისმგებელია გამოყოფილი ბიუჯეტის დამტკიცებაზე (პარლამენტთან შეთანხმებით)
 - ფულადი სახსრების სათანადოდ განკარგვის მონიტორინგი
- საგზაო ფონდის სამდივნო
 - საგზაო ფონდის ყოველდღიური (ფინანსური) მართვა და ანგარიშებისა და ანგარიშგების წარმოება
 - თანამშრომელთა პროფესიონალი გუნდი - კვალიფიციური კადრების მოზიდვისა და შენარჩუნების მიზნით ხშირად სამთავრობო სექტორთან შედარებით მაღალი ხელფასის შეთავაზება
- საგზაო ფონდის საბჭო
 - გადაწყვეტილების მიღების პროცესი საგზაო ფონდისთვის - ყოველწლიური სამუშაო გეგმის დამტკიცება და საავტომობილო გზებით მოსარგებლეთა გადასახადის დონის ინიცირება
 - წევრებს შორის არიან საგზაო უწყება/სამინისტრო, ხშირად ფინანსთა სამინისტრო და, სასურველია, სხვა სამინისტროებიც
 - წევრებს შორის ასევე უნდა მოიაზრებოდეს საავტომობილო გზებით მოსარგებლეთა გაერთიანებები (მაგ. სატვირთო და სამგზავრო ტრანსპორტის გაერთიანებები)

საგზაო ფონდების მართვის სტრუქტურა

- სამდივნოს ადგილი
 - სამდივნო ძირითადად პასუხისმგებელია ფინანსურ მართვაზე
 - საგზაო უწყება არ არის საუკეთესო ადგილი სამდივნოსათვის
 - ან ფინანსთა სამინისტროს დაქვემდებარებაში, ან დამოუკიდებელი უწყების სახით
- საგზაო ფონდის საბჭოსა და მისი წევრების არსებობა
 - უნდა არსებობდეს საბჭო, რომელიც დაამტკიცებს წლიურ სამუშაო გეგმას და მოახდენს საავტომობილო გზების მომხმარებელთა გადასახადების დონის ინიცირებას
 - მრავალფეროვანი წევრები განსხვავებული მოსაზრებების, საჭიროებებისა და პრიორიტეტების ასახვად
 - საბჭოში უნდა შედიოდნენ საავტომობილო გზების უწყებისა და შესაბამისი სამინისტროსგან განსხვავებული უწყებების წარმომადგენლები
 - საბჭოში უნდა შედიოდნენ სხვა სამთავრობო უწყებების წარმომადგენლები (ფინანსთა, ეკონომიკის, დაგეგმვის და სხვ.)
 - საუკეთესო შემთხვევაში, საბჭოში ასევე უნდა შედიოდნენ საავტომობილო გზებით მოსარგებლეთა წარმომადგენლები (მაგ. სატრანსპორტო გაერთიანებები)
- სათანადო სტრუქტურა, ადგილი და წევრები უზრუნველყოფს საგზაო ფონდისა და მის მიერ დაფინანსებულ სამუშაოების გამჭვირვალობასა და მათ საზოგადოებისათვის უფრო მისაღებს გახდის

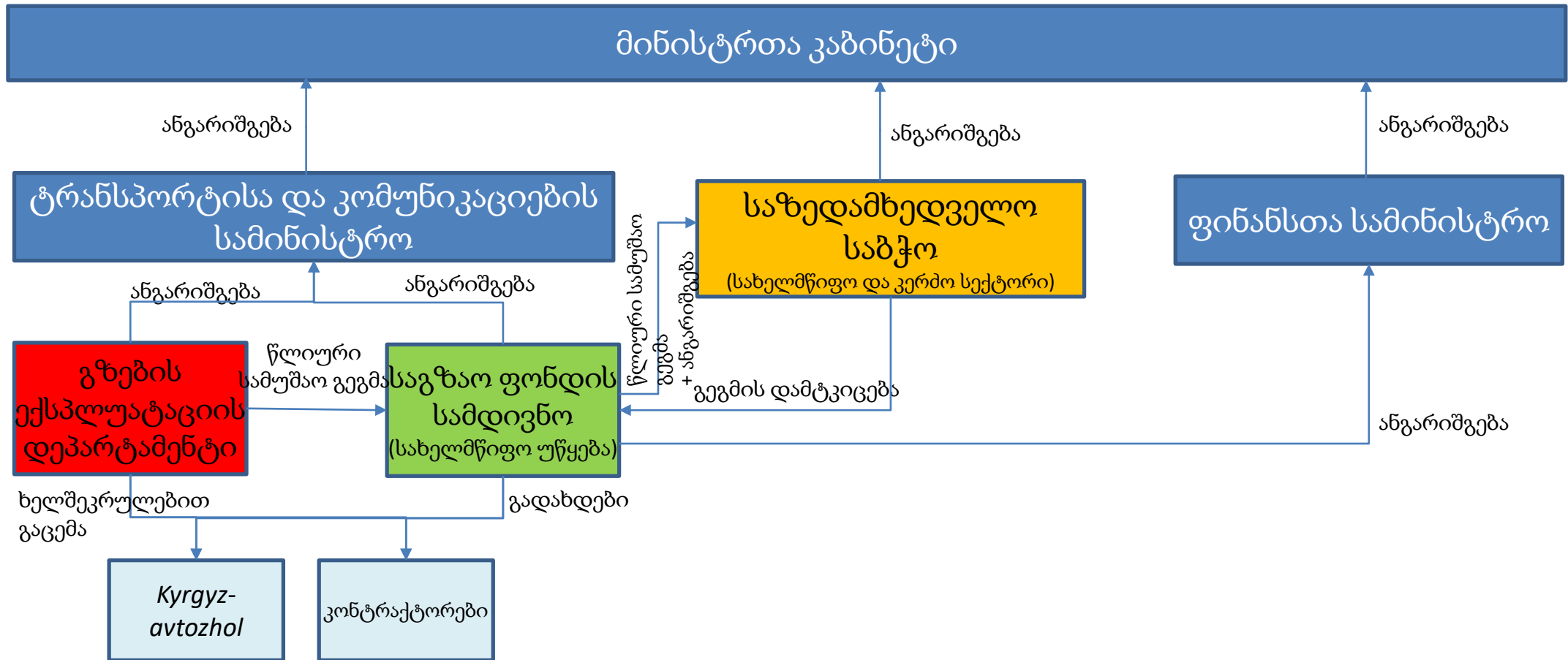
მართვის სტრუქტურის მაგალითი – აზერბაიჯანი

- არ არსებობს საგზაო ფონდის საბჭო – წლიურ სამუშაო გეგმას ამტკიცებს ფინანსთა სამინისტრო
- სამდივნო წარმოადგენს საგზაო უწყების ნაწილს



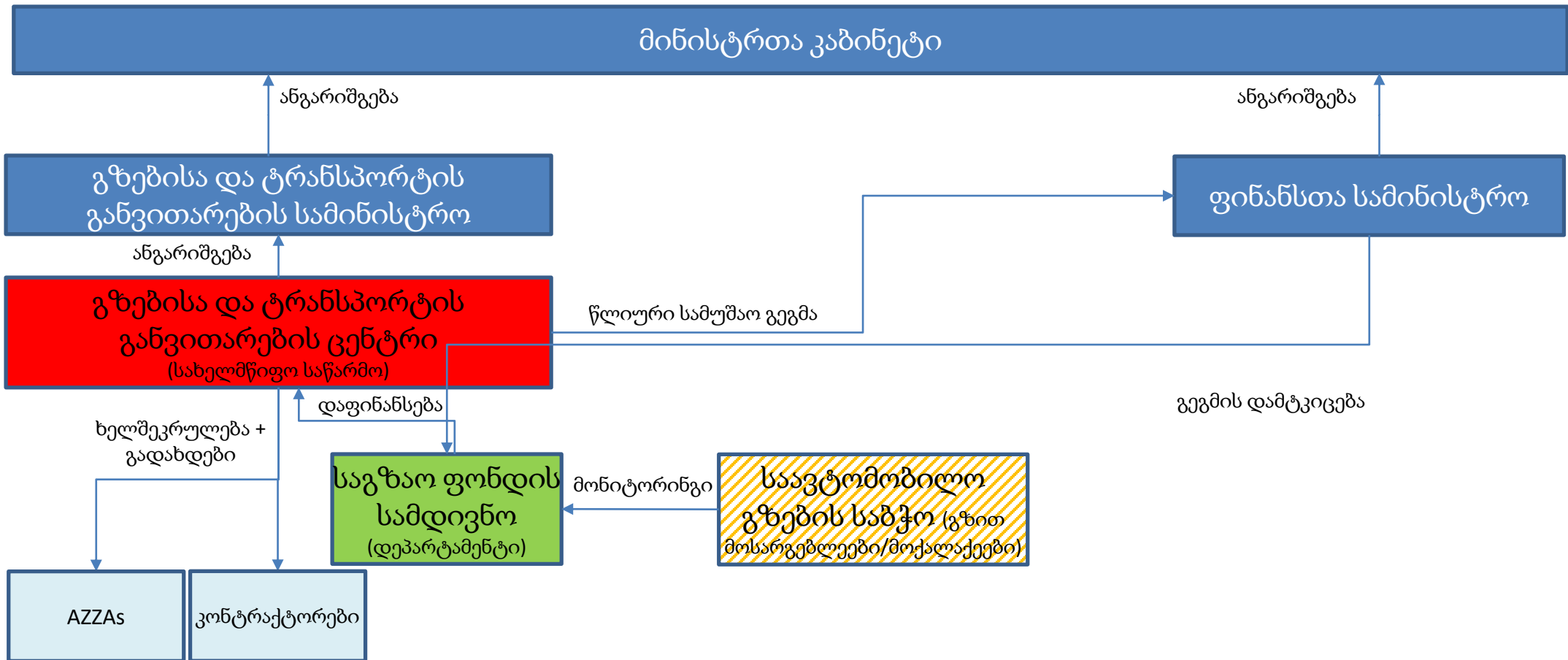
მართვის სტრუქტურის მაგალითი – ყირგიზეთის რესპუბლიკა

- ცალკე საგზაო ფონდის საბჭო სხვა სამინისტროებისა და გზებით მოსარგებლების წარმომადგენლებთან ერთად
- სამდივნო ექვემდებარება გზებზე პასუხისმგებლობის მქონე სამინისტროს



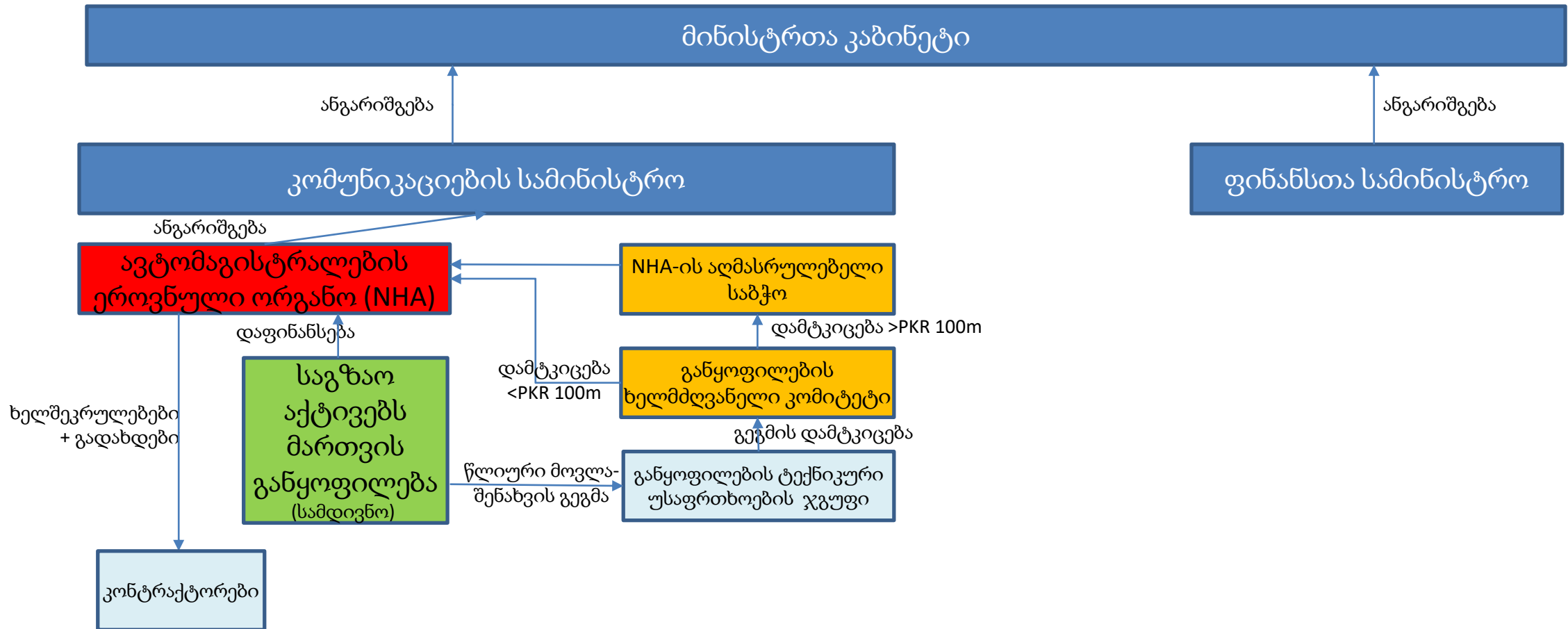
მართვის სტრუქტურის მაგალითი – მონღოლეთი

- საგზაო საბჭო გზებით მოსარგებლეთა წარმომადგენლობით მაგრამ მხოლოდ მონიტორინგის ფუნქციით
- წლიურ სამუშაო გეგმას ამტკიცებს ფინანსთა სამინისტრო
- სამდივნო ექვემდებარება საავტომობილო გზების უწყებას



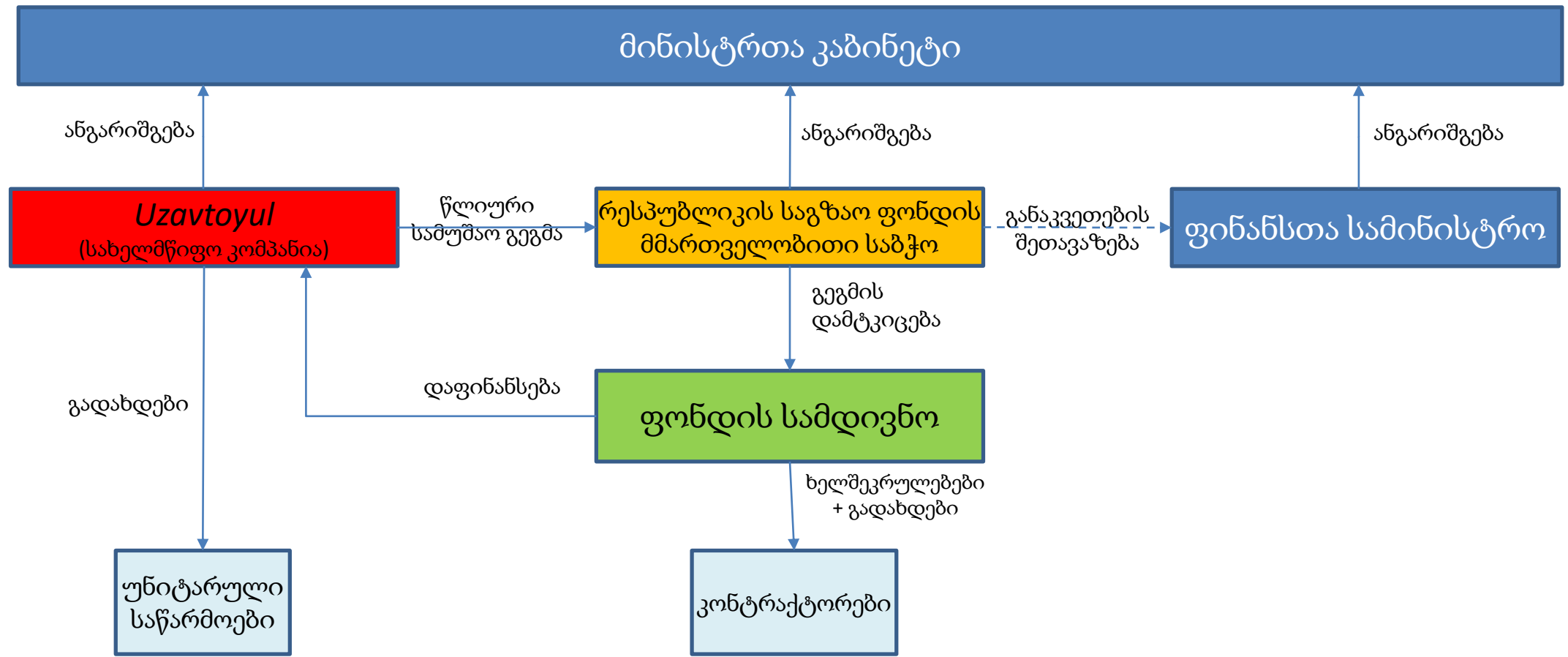
მართვის სტრუქტურის მაგალითი – პაკისტანი

- სხვადასხვა საბჭოები, მაგრამ ძირითადად საგზაო უწყება და პასუხისმგებელი სამინისტროს წარმომადგენლები
- სამდივნო შედის საგზაო უწყებაში



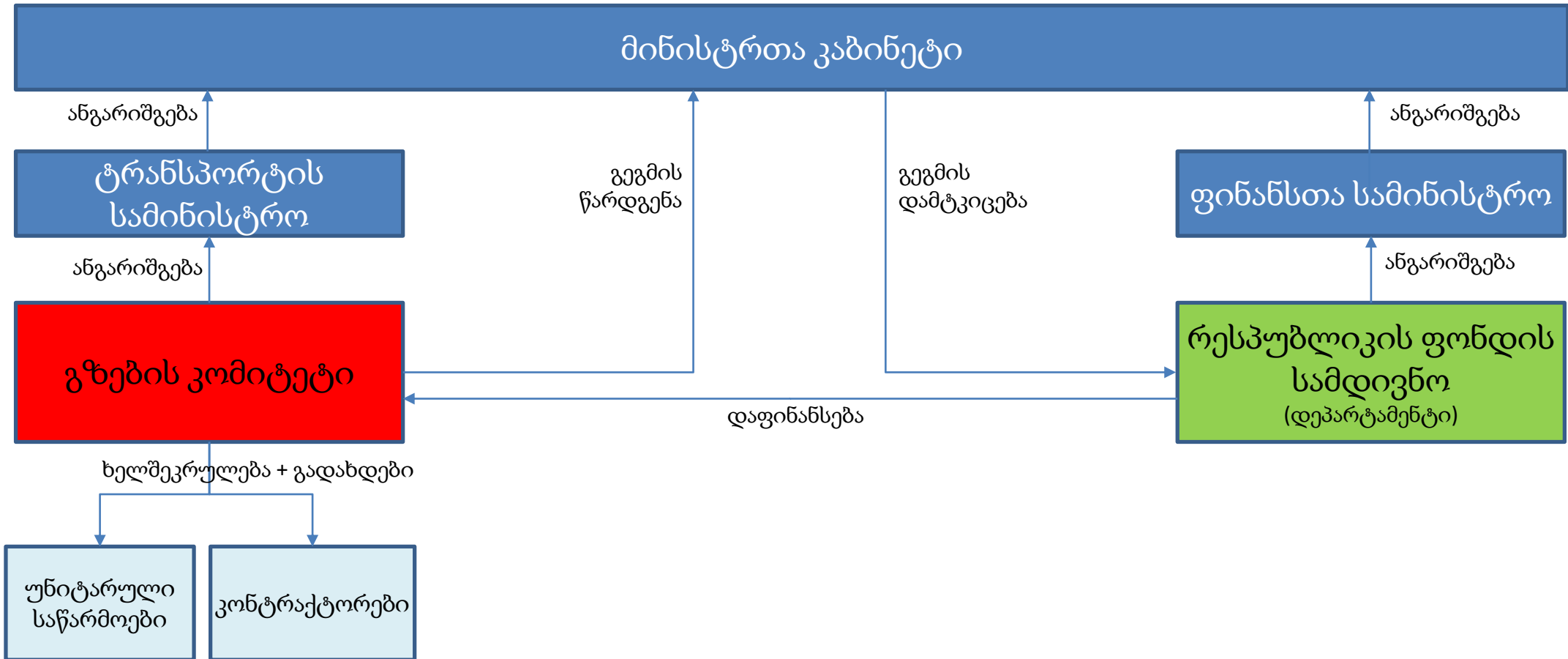
მართვის სტრუქტურის მაგალითი – უზბეკეთი (რესპუბლიკის საგზაო ფონდი)

- საგზაო ფონდი, როგორც ცალკე იურიდიული პირი, რომელსაც აქვს საბჭო და სამდივნო
- რესპუბლიკის საგზაო ფონდი ასევე მონაწილეობს წლიური სამუშაო გეგმის მომზადებისა და განხორციელების პროცესში



მართვის სტრუქტურის მაგალითი – უზბეკეთი (რესპუბლიკის მიზნობრივი ფონდი)

- ახალ რესპუბლიკის მიზნობრივ ფონდს აღარ ჰყავს საბჭო
- სამდივნო არის დეპარტამენტი ფინანსთა სამინისტროს დაქვემდებარებაში

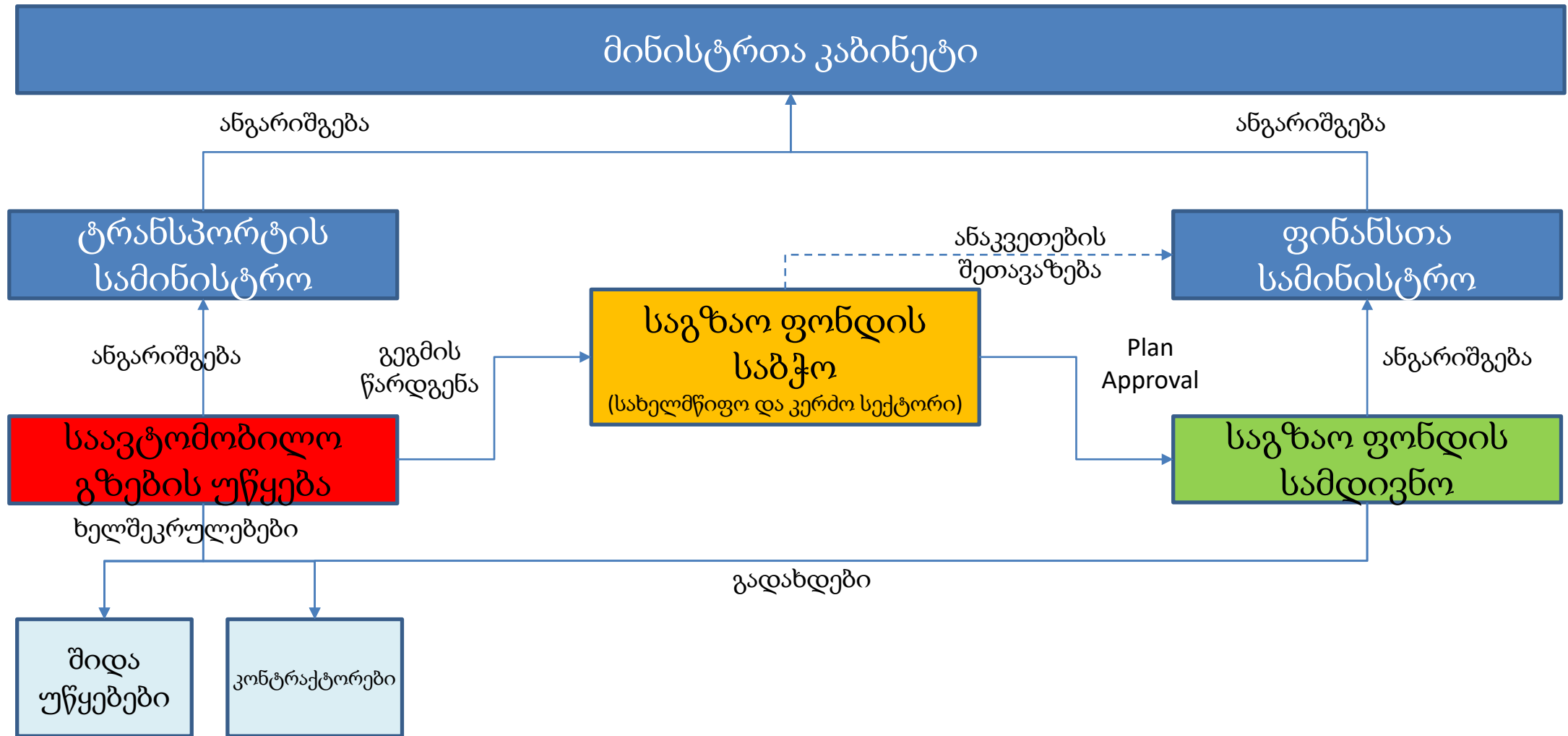


საგზაო ფონდების მართვის სტრუქტურა

წარმომადგენლობა	აზერბაიჯანი	ყირგიზეთი	მონღოლეთი	პაკისტანი	უზბეკეთი*	უზბეკეთი**
საგზაო ფონდის სამდივნო	+	+	+	+	+	+
საავტომობილო გზების უწყება	+	-	+	+	-	-
ფინანსთა სამინისტრო	-	-	-	-	-	+
დამოუკიდებელი იურიდიული პირი	-	+	-	-	+	-
ამტკიცებს საგზაო ფონდის საბჭო	-	+	+	+	+	-
საავტომობილო გზების უწყების წარმომადგენლები	-	-	+	+	+	-
ხელმძღვანელი სამინისტროს წარმომადგენლები	-	+	+	+	+	-
სხვა სამინისტროების წარმომადგენლები	-	+	-	-	+	-
გზით მოსარგებლეთა წარმომადგენლები	-	+	-	-	-	-
ამტკიცებს ფინანსთა სამინისტრო	+	-	+	-	-	+

* ეხება ადრე არსებულ რესპუბლიკის საგზაო ფონდს** ეხება ამჟამად არსებულ რესპუბლიკის ფონდს

საგზაო ფონდების შემოთავაზებული მართვის სტრუქტურა



საგზაო ფონდის ანგარიშები

- შესაძლებელია იყოს სახაზინო ანგარიში ან ანგარიში კომერციულ ბანკში
- ანგარიშები, რომელთაც ვადა არ ეწურება ფინანსური სახსრების უფრო ეფექტიანი გამოყენების შესაძლებლობას იძლევა და ხელს უწყობს მრავალწლიანი ხელშეკრულებების გამოყენებას
- შემოსავლები, ზოგადად საბიუჯეტოა, მაგრამ ზოგიერთ შემთხვევაში შესაძლებელია არასაბიუჯეტო იყოს

ანგარიშების მახასიათებლები	აზერბაიჯანი	ყირგიზეთი	მონღოლეთი	პაკისტანი	უზბეკეთი*	უზბეკეთი**
ანგარიშის ტიპი						
სპეციალური სახაზინო ანგარიში	+	+	+	-	+	+
კომერციული საბანკო ანგარიში	-	-	-	+	+	-
წლის ბოლოს გამოუყენებელი სახსრების გამოყენება						
ბრუნდება ეროვნულ ბიუჯეტში	-	+	-	-	-	-
ანგარიშები, რომლებსაც ვადა არ ეწურება გადაიტანება მომდევნო წლისთვის	+	-	+	+	+	+
შემოსავლების ტიპები						
საბიუჯეტო შემოსავლები	+	+	+	-	+	+
არასაბიუჯეტო შემოსავლები	-	-	-	+	-	-

ანგარიშგება და აუდიტი

- სათანადო ბუღალტრული აღრიცხვა უმნიშვნელოვანესია საგზაო ფონდის მდგრადობისთვის
 - წლიური ფინანსური აუდიტი, სასურველია ხორციელდებოდეს გარე მესამე მხარის მიერ
 - რეგულარული ტექნიკური აუდიტი სამუშაოს რაოდენობისა და ხარისხის დასადასტურებლად
 - დეტალური წლიური ანგარიშები სახელმწიფოსა და ფართო საზოგადოების ინფორმირების მიზნით
 - აუდიტისა და ანგარიშების გამოქვეყნება საჯარო ვებგვერდზე

ბუღალტრული აღრიცხვა და ანგარიშგება	აზერბაიჯანი	ყირგიზეთი	მონღოლეთი	პაკისტანი	უზბეკეთი*	უზბეკეთი*
ფინანსური აუდიტი						
შიდა აუდიტი	+	+	+	+	+	+
სახელმწიფო აუდიტი	+	-	+	+	+	-
დამოუკიდებელი მესამე მხარის აუდიტი	-	-	+	+	-	-
ვებგვერდზე გამოქვეყნება	+	-	+	+	-	-
ტექნიკური აუდიტი						
ტექნიკური აუდიტი	-	-	-	+	+	-
ვებგვერდზე გამოქვეყნება	-	-	-	-	-	-
წლიური ანგარიშები						
ბუღალტრული ანგარიშები	+	+	+	+	+	+
დეტალური წლიური ანგარიშები	-	-	-	+/-	-	-
ვებგვერდზე გამოქვეყნება	-	-	-	-	-	-

საქართველო

- ამჟამად საქართველოში არ არსებობს საგზაო ფონდი
 - ეს დაფინანსების დონისა და პროგნოზირებადობის საკითხია?
 - ეს გადაწყვეტილებების მიღების პროცესში წარმომადგენლობის საკითხია(მაგ. წლიურ სამუშაო გეგმასთან დაკავშირებით)?
- უნდა შეიქმნას თუ არა საგზაო ფონდი საქართველოში?
 - გააუმჯობესებს ეს დაფინანსების საჭიროების დაკმაყოფილებას?
 - გააუმჯობესებს ეს დაფინანსების დონის პროგნოზირებადობას?
 - გააუმჯობესებს ეს წარმომადგენლობას გადაწყვეტილებების მიღების პროცესში (მაგ. წლიურ სამუშაო გეგმასთან მიმართებით)?
 - საქართველოში უკვე არსებობს საგზაო აქტივების მართვის სისტემა, შესაძლებელია, რომ ამას დაეფუძნოს დაგეგმვა?
- თუ შეიქმნება საგზაო ფონდი
 - საავტომობილო გზების რომელი მომხმარებლების გადასახადები უნდა იქნა მიმართული ფონდში?
 - სად უნდა მდებარეობდეს სამდივნო?
 - უნდა შეიქმნას თუ არა საგზაო საბჭო?
 - ვინ უნდა შედიოდეს საგზაო საბჭოში?
 - რა ფუნქცია უნდა ჰქონდეს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს?
 - რა ფუნქცია უნდა ჰქონდეს ფინანსთა სამინისტროს?