



Հավելված
Հաստատվել է ՀՀ ՎՊԻ խորհրդի
2013թ. մարտի 28 -ի թիվ 6/2 որոշմամբ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ

ՎԵՐԱՀՄԿԻՉ ՊԱԼԱՏ

ՀՀ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ ԵՎ ԿԱՊԻ ՆԱԽԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ ՊԵՏԱԿԱՆ
ՆՇԱՆԱԿՈՒԹՅԱՆ ԱՎՏՈՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ՀԻՄՆԱՆՈՐՈԳՄԱՆ,
ԱՎՏՈՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ՊԱՀՊԱՆՄԱՆ ԵՎ ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ,
ՀԵՌԱՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ԿԱՊԻ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳՄԱՆ
ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ, ՀՀ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՊԱՀՈՒՍՏԱՅԻՆ ՖՈՆԴԻՑ
ՀԱՏԿԱՅՎԱԾ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ՕԳՏԱԳՈՐԾՄԱՆ ԾՐԱԳՐԵՐԻ ՈՒՂՂՈՒԹՅԱՄԲ
ՀՀ ՊԵՏԱԿԱՆ ԲՅՈՒՋԵԻՑ ՀԱՏԿԱՅՎԱԾ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ՕԳՏԱԳՈՐԾՄԱՆ ԵՎ
ԲՅՈՒՋԵՏԱՅԻՆ ՍՈՒՏՔԵՐԻ ԱՊԱՀՈՎՄԱՆ, ԻՆՉՊԵՍ ՆԱԵՎ ՊԵՏԱԿԱՆ
ՍԵՓԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ԿԱՌԱՎԱՐՄԱՆ ԵՎ ՕԳՏԱԳՈՐԾՄԱՆ ՆԿԱՏԱՄԲ
ԻՐԱԿԱՆԱՅՎԱԾ ՎԵՐԱՀՄԿՈՂՈՒԹՅԱՆ ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

ԸՆԹԱՑԻԿ ՀԱՇՎԵՏՎՈՒԹՅՈՒՆ

Վերահսկողության հիմքը՝ ՀՀ վերահսկիչ պալատի 2012թ.-ի գործունեության տարեկան
ծրագրի 2.6 կետը և Վերահսկիչ պալատի խորհրդի 2012 թ.-ի հունվարի 24-ի թիվ 2/8 որոշումը:

Վերահսկողության նպատակը՝ Պետական պատվերի և ծրագրերի կատարման
նպատակով ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարությանը պետական բյուջեից հատկացված
միջոցների օգտագործման համապատասխանությունը ՀՀ օրենսդրությանը և պետական
սեփականության կառավարման և օգտագործման ուսումնասիրություն:

Վերահսկողության առարկան՝ ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարությանը ՀՀ
պետական բյուջեից հատկացված միջոցներ:

Վերահսկողության օբյեկտը՝ ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն՝ ներառյալ
դրա ենթակայությամբ գործող կազմակերպությունները:

Վերահսկողության ծավալը՝ Վերահսկողությունն ընդգրկել է նախարարությանը
պետական բյուջեից 2010-2012թ.թ. հատկացված միջոցները՝ ըստ հետևյալ ծրագրերի՝

- Պետական նշանակության ավտոճանապարհների հիմնանորոգում
- Ավտոճանապարհների պահպանում և շահագործում
- Հեռահաղորդակցության և կապի կանոնակարգման ծառայություններ
- ՀՀ կառավարության պահուստային ֆոնդից հատկացված միջոցների օգտագործում

Վերահսկողության կատարման ժամկետը՝ 25.01.2012-31.12.2012թթ.

Վերահսկողությունն ընդգրկող ժամանակահատվածը՝ 01.01.2010 – 12.12.2012թ.թ.:

Վերահսկողության մեթոդաբանությունը՝ Վերահսկողության իրականացման ընթացքում կիրառվել են դիտարկման, ստուգման և վերլուծության ձևը, ինչպես նաև համապատասխանության, ֆինանսական և արդյունավետության վերահսկողության տեսակները:

Վերահսկողության իրականացման ընթացքում յուրաքանչյուր ծրագրի համար սահմանվել է էականության մակարդակ, պայմանավորված՝ ծավալով և ծախսերում հնարավոր ռիսկերի առկայությամբ:

Ապացույցների ստացման մեթոդներից կիրառվել են փաստաթղթերի ու ակտիվների ստուգման, ընթացակարգի և գործընթացների ուսումնասիրության, հարցման և հաշվարկման մեթոդները: Իրականացվել է ֆինանսական հաշվետվությունների և համապատասխան տեղեկատվության տարրերի միջև փոխկապակցվածության և/կամ համեմատության վերլուծություն:

Ստուգման ընթացքում կիրառվել են ընտրանքի, տարբեր տվյալների (քանակական և որակական) համադրման մեթոդներ, կատարվել է նախապես պատրաստված հարցաշարով տարբեր փաստաթղթերի և տվյալների մանրամասն ուսումնասիրություն:

Վերլուծության փուլում ամփոփվել են դիտարկման և ստուգման փուլերում արձանագրված փաստերը:

Վերահսկողության արդյունքները՝

Պետական նշանակության ավտոճանապարհների հիմնանորոգում

Ծրագրի նպատակն է Հանրապետության տարածաշրջանների միջև բնականոն կապը ապահովելու, երթևեկությունը ավելի անվտանգ, դյուրին և արագ դարձնելու համար իրականացնել տարիներ շարունակ շարքից դուրս եկած, դժվար անցանելի և վտանգավոր դարձած միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների

քայքայված ծածկի վերականգնման, մաշված ծածկերի փոխարինման և հիմնանորոգման աշխատանքներ:

Նշված աշխատանքներն իրականացվել են պետական նշանակության ավտոճանապարհների հիմնանորոգման ծրագրի և ՀՀ կառավարության պահուստային ֆոնդից հատկացված միջոցների հաշվին:

Նախագծանախահաշվային փաստաթղթերի ուսումնասիրությամբ պարզվել է՝

- մինչ օրս Լիազոր մարմնի կողմից սահմանված կարգով չեն մշակվել և հաստատվել ճանապարհաշինարարական աշխատանքներում էական տեսակարար կշիռ ունեցող մի շարք աշխատանքների՝ բնահողի տեղափոխման, ասֆալտի կտրման (ֆրեզ), ռեսայկլեռով ասֆալտբետոնե ծածկի սառը վերամշակմամբ հիմքի կառուցման, մեխանիզմով (Կամացու) բնահողի փխրեցման աշխատանքների նախահաշվային միավոր արժեքները: Արդյունքում նախագծային կազմակերպությունների կողմից բեռների տեղափոխման աշխատանքների համար կիրառվել են նախկին ԽՍՀՄ-ում օգտագործված, սակայն ՀՀ արդարադատության նախարարության կողմից չգրանցված և ՀՀ-ում չգործող Շինարարական Նորմերով և Կանոններով (ՇՆուԿ IV-4.82) սահմանված արժեքը՝ 1տ բնահողի 1կմ հեռավորությամբ տեղափոխելու արժեքը ընդունելով շուրջ 900 դրամ: Ռեսայկլեռով գոյություն ունեցող ասֆալտբետոնե ծածկի ռեգենացիոն մեթոդով սառը վերամշակմամբ հիմքի կառուցման աշխատանքների 1քմ-ի մեքենա-մեխանիզմի շահագործման ծախսերի նախահաշվային արժեքը, առանց որևէ հիմնավորող հաշվարկի, տարբեր օբյեկտների նախահաշիվներում ընդունվել են տարբեր՝ միմյանցից գրեթե կրկնակի անգամ տարբերվող արժեքներ՝ 1130 դրամ, 1700 դրամ և 2200դրամ: Ընդ որում 2200դրամի համար հիմք է ընդունվել ՀՀ քաղաքաշինության նախարարության կողմից տրված տեղեկանքում նշված արժեքը, որը սակայն նույնպես որևէ հաշվարկով չի հիմնավորվել:

Մեխանիզմով ժայռային բնահողերի փխրեցման աշխատանքի արժեքը հաշվարկվել է կամ որպես պայթեցման միջոցով փխրեցման, կամ հետահար մուրճով փխրեցման արժեք:

Ծածկի կտրման (ֆրեզ) աշխատանքի միավորի արժեքները ընդունվել են 350 դրամից մինչև 800 դրամ, կամ կիրառվել է միմյանցից շուրջ երկու անգամ տարբերվող արժեքներ:

ՀՀ քաղաքաշինության նախարարի 15.02.2008թ.-ի թիվ 20-Ն հրամանով հաստատված ՀՀՇՆ IV-16.01.01-2008-ի պահանջներով՝ շինարարական մեքենաների և մեխանիզմների շահագործման տարրային նորմերի հաշվարկի դեպքում, ուղղակի ծախսերում, 1տ բնահողի 1կմ հեռավորությամբ տեղափոխելու արժեքը կազմում է շուրջ 170 դրամ, իսկ գոյություն ունեցող ասֆալտբետոնե ծածկի ռեգենացիոն մեթոդով սառը վերամշակմամբ հիմքի

կառուցման աշխատանքների 1քմ-ի նախահաշվային արժեքը շուրջ 570 դրամ կամ նախահաշիվներում առանց որևէ հիմնավորմամբ ընդունված արժեքները շուրջ հինգ անգամ գերազանցել են այդ աշխատանքների իրական արժեքները:

- Հիմքից վերակառուցվող ճանապարհատվածների հիմնանորոգման աշխատանքների նախագծա-նախահաշվային փաստաթղթերով նոր կառուցվող հիմքի վրա նախատեսվել է մակերևույթի 30%-ի չափով ասֆալտբետոնյա հարթեցնող շերտի տեղադրում, ինչը որևէ շինարարական նորմով չի նախատեսվում (այն նախատեսվում է գոյություն ունեցող ասֆալտբետոնյա ծածկի վրա նոր ասֆալտբետոնե շերտի տեղադրման ժամանակ, գոյություն ունեցող անհարթությունները վերացնելու և ճանապարհածածկը նախագծային պրոֆիլի բերելու համար):

- Նախագծերում չեն նշվել օգտագործվող նյութերի ծագման աղբյուրը, ինչը հնարավորություն է տվել կապալառուին փաստացի օգտագործել նախահաշվում հաշվարկվածից ավելի էժան նյութ: Մասնավորապես՝ նախահաշվում հաշվարկվել է Փարաքարի բազալտից եզրաքարի գին, իսկ տեղում տեղադրվել է Սիսիանի կամ Մարտունու բազալտե եզրաքար:

- Նախագծերում չեն նշվել երկաթբետոնյա կոնստրուկցիաների, մասնավորապես ջրահեռացման վաքերի, բետոնի դասը, ինչը կապալառուներին հնարավորություն է տվել տեղում օգտագործել իրարից էականորեն տարբերվող բետոնե դասեր ունեցող վաքեր, այն տատանվում է Մ170-ից մինչև Մ400:

- Նախագծային աշխատանքների իրականացման պայմանագրի տեխնիկական բնութագրով և նախագծային առաջադրանքով, պատվիրվել է նախագծել «...ասֆալտեզրային երկկողմանի շերտի վերականգնում, հարթեցնող շերտի տեղադրում, միաշերտ մանրահատիկ ասֆալտբետոնի տեղադրում, եզրաքարերի տեղադրում...», այնինչ նախագծային կազմակերպության կողմից նախագծվել է առանց կապակցանյութի (ցեմենտի) ավելացմամբ գոյություն ունեցող ծածկի սառը վերամշակմամբ հիմքի կառուցում, ինչը ՀՀ-ում գործող որևէ նորմատիվային ակտով չի նախատեսվում, այսինքն նախագծվել և իրականացվել են աշխատանքներ, որոնց համար չկան սահմանված տեխնոլոգիական ցիկլեր և որակական չափանիշներ:

Հարկ է նշել, որ նախագծանախահաշվային փաստաթղթերի փորձաքննությունն իրականացրած կազմակերպությունները որևէ անդրադարձ չեն կատարել նշված թերություններին և բացթողումներին:

Առանձին դեպքում աշխատանքների կատարման պայմանագրային գինը ի սկզբանե գերազանցել է այդ օբյեկտի՝ փորձաքննություն անցած նախահաշվի շինամոնտաժային աշխատանքների նախահաշվային արժեքը:

Լաբորատոր հետազոտությունների անարժանահավատության վերաբերյալ

Որոշ դեպքերում ասֆալտբետոնյա խառնուրդը արտադրվել է առանց հանքային փոշու օգտագործմամբ, այնինչ լաբորատոր հետազոտության արձանագրությունում նշվել է, որ խառնուրդում առկա է հանքային փոշի և նրա քանակությունը համապատասխանում է ԳՕՍՏ-ով սահմանված քանակությանը:

Լաբորատոր հետազոտությամբ ցույց է տրվել, որ տեղում օգտագործվել է Ա տիպի ասֆալտբետոն, այնինչ փաստացի օգտագործվել է Բ տիպի ասֆալտբետոն:

Խտացված ասֆալտբետոնյա հանուկի լաբորատոր հետազոտության արձանագրությունում ասֆալտբետոնի վերին շերտի հաստությունը ցույց է տրվել հանուկի ընդհանուր հաստությունից ավելի մեծ:

Առանձին դեպքում օբյեկտում իրականացվել էր զգալի ծավալի ասֆալտապատման աշխատանքներ՝ շուրջ 24000քմ, սակայն դեռ որևէ լաբորատորիայի հետ լաբորատոր հետազոտություններ իրականացնելու պայմանագիր կնքված չէր և առ ստուգման օրը պահանջվող լաբորատոր հետազոտությունից ոչ մեկը չէր կատարվել:

Ընտրանքային կարգով իրականացված ուսումնասիրություններով և հանդիպակաց ստուգումներով արձանագրվել է՝

Շինարարության ընթացքում աշխատանքների ծավալների և տեսակների փոփոխությունները կատարվել են օրենսդրական պահանջների խախտմամբ, մասնաորապես՝

- Աշխատանքների իրականացման ընթացքում կատարվել է ծավալների փոփոխություններ, առանձին դեպքում մինչև 53%-ի չափով, սակայն փոփոխված նախագիծ չի կազմվել կամ աշխատանքներն իրականացնելիս խախտվել են ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 741 հոդվածի 1-ին կետի, Քաղաքաշինության մասին ՀՀ օրենքի 9-րդ հոդվածի 2-րդ ենթաբաժնի գ) կետի, 6-րդ հոդվածի 2-րդ ենթաբաժնի ա), գ) և թ) կետերի, ՀՀ կառավարության 21.12.1998թ.-ի թիվ 812 որոշմամբ հաստատված «Բնակելի, հասարակական, արտադրական շենքերի ու շինությունների նախագծերի մշակման, փորձաքննության համաձայնեցման, հաստատման և փոփոխության» կարգի 17-րդ կետի, ՀՀ քաղաքաշինության նախարարի 28.04.1998թ.-ի թիվ 44 հրամանով հաստատված «Շինարարության որակի տեխնիկական հսկողության իրականացման» կարգի, ՀՀ

քաղաքաշինության նախարարի 28.09.2008թ.-ի թիվ 143 հրամանով հաստատված «Շինարարության նկատմամբ հեղինակային հսկողության իրականացման» կարգի պահանջները:

- Նոր մետաղական խողովակների փոխարեն տեղադրվել են նախկինում օգտագործված՝ հավաստագրված խողովակներ, սակայն գինը վերանայվել է, ոչ թե ՀՀ կառավարության կողմից սահմանված կարգով, այլ կապալառուի հետ բանակցությունների միջոցով:

- Խճային հիմքի կառուցման աշխատանքի փոխարեն, առանց համապատասխան նախագծային փոփոխության, կառուցվել է ավագախճային խառնուրդով հիմք:

- Նախագծով նախատեսված Ա տիպի ասֆալտբետոնի փոխարեն օգտագործվել է Բ տիպի ասֆալտբետոն:

Աշխատանքներն իրականացնելիս թույլ են տրվել շինարարական նորմերի և ԳՕՍՏ-երի պահանջներից շեղումներ

- I-ին տեխնիկական կարգի ճանապարհի հանդիսացող ճանապարհի տեղամասի պատվածքի վերականգնման աշխատանքներում ասֆալտբետոնի վերին շերտի կառուցման համար օգտագործվել է «1000» մարկայի խճով պատրաստված ոչ I-ին մարկայի ասֆալտբետոն, այնինչ համաձայն ԳՕՍՏ 9128-2009-ի, տվյալ դեպքում ասֆալտբետոնի հանձնարարելի մարկան I-ին մարկան է («1200» մարկա խճով պատրաստված):

- Համաձայն լաբորատոր հետազոտությունների արդյունքների, որոշ դեպքերում ասֆալտբետոնն խառնուրդում բիտումի և հանքային փոշու պարունակությունը գերազանցել են ԳՕՍՏ 9128-2009-ով սահմանված թույլատրելի չափերը:

- Մեկ դեպքով կառուցված ճանապարհածածկի առանձին հատվածներում ասֆալտբետոնի խտությունը և հաստությունը պակաս է նորմերով սահմանված թույլատրելի չափից: Աշխատանքներն ընդունվել են պայմանով, որ այդ հատվածները առաջին 3 տարում տարին երկու անգամ մշակվեն բիտումային մաստիկայով:

- Մայթերը ավագային ասֆալտբետոնն խառնուրդով կառուցելու փոխարեն, որոշ դեպքերում կառուցվել են մանրահատիկ ասֆալտբետոնն խառնուրդով:

- Համաձայն ՀՀՇՆ IV-11.05.02-99-ի և ԳՕՍՏ 9128-2009-ի պահանջների ասֆալտբետոնի խառնուրդի պատրաստման ժամանակ բիտումի կարգը պետք է ընդունվեր կլիմայական պայմաններից և ճանապարհի կատեգորիայից ելնելով, ինչը չի կատարվել: Համատարած օգտագործվել է նույն կարգի բիտում, թե I-ից IV-րդ կարգի ճանապարհների, թե ամենատաք և ամենացուրտ կլիմայական գոտիներում կառուցվող ճանապարհների համար:

- Ասֆալտբետոնի արտադրությունում օգտագործվել են անհայտ ծագման բիտում, կապալառուները չունեն բիտումի ծագման հավաստագրեր, այնինչ ԳՕՍՏ 9128-2009-ով բիտումի պիտանելիության ժամկետը սահմանված է առավելագույնը 1 տարի: Բացի այդ, Հանրապետությունում չկա որևէ լաբորատորիա, որը կկարողանա որոշել բիտումի քիմիական բաղադրությունը և ողջ որակական հատկանիշները:

- Չեն ստուգվել աշխատանքներն ընդունելու համար ՀՀՇՆ IV-11.05.02-99-ով պարտադիր պահանջ համարվող անվադողի և ծածկի միջև կառչման գործակցը՝ Հանրապետությունում նման տեխնիկական միջոցների բացակայության պատճառով, սակայն չեն պահպանվել նաև այդ գործակիցը ստանալու համար անհրաժեշտ պայմանները, այն է՝ անվադողի և ծածկի միջև կառչման գործակցը ապահովելու համար ասֆալտբետոնի խճի ամրության մարկան պետք է լինի ոչ պակաս «1000», սակայն բազմաթիվ դեպքերում ճանապարհածածկույթը կառուցվել է «800» մարկային խճով պատրաստված ասֆալտբետոնով:

Բացի վերը նշված բացթողումները և խախտումները, թվով երկու կապալառու կազմակերպությունների՝ «Իջևանի ճՇՇ» ՓԲԸ-ի և «Արարատ ճանշին» ՍՊԸ-ի կողմից կատարված աշխատանքներում արձանագրվել են անորակ աշխատանքներ և կատարողական ակտերում փաստացի կատարվածից ավել հաշվարկված ծավալներ: Մասնավորապես՝

«Իջևանի ճՇՇ» ՓԲԸ-ի կողմից իրականացրած աշխատանքների համար կազմված կատարողական ակտերում փաստացի կատարվածից ավել են հաշվարկվել 4,834.0 հազ. դրամի աշխատանքներ, որից՝ 1,623.0 հազ. դրամը հիմնանորոգման աշխատանքներում (առանց պատվիրատուի համաձայնության և թույլտվության տեղադրվել են նախկինում օգտագործված մետաղական խողովակներ և գինը չի նվազեցվել) և 3,211.0 հազ. դրամ ճանապարհների պահպանության և շահագործման աշխատանքներում (ճանապարհներից մեկը ներառվել է հիմնանորոգման աշխատանքներում, սակայն գնի նվազեցումը պակաս է կատարվել և ձյան մաքրման աշխատանքներ չիրականացնելու պարագայում գինը չի նվազեցվել):

«Արարատ ճանշին» ՍՊԸ-ի կողմից կատարվել է 6,076.0 հազ. դրամի անորակ աշխատանք (բետոնե շաղախների պատրաստման ընթացքում սահմանվածից պակաս ցեմենտ օգտագործելու արդյունքում միաձույլ բետոնե կոնստրուկցիաների բետոնի դասը ցածր է նախագծով նախատեսվածից) և իրականացրած աշխատանքների համար կազմված կատարողական ակտերում փաստացի կատարվածից ավել են հաշվարկվել 62,591.0 հազ.

դրամի աշխատանքներ, որից 1,219.0 հազ. դրամ հիմնանորոգման աշխատանքներում և 61,372.0 հազ. դրամ ճանապարհների պահպանության և շահագործման աշխատանքներում (փաստացի պահպանությունն իրականացվել է պայմանագրում և կատարողականներում ցույց տրվածից ավելի պակաս փոսայնություն ունեցող ճանապարհների վրա):

«Արարատ ճանշին» ՍՊԸ-ի կողմից ներկայացվել է առարկություն 17,596.0 հազ. դրամի վերաբերյալ, որտեղ նշվել է, որ 17,596.0 հազ. դրամ հավելագրումն արձանագրելու համար հիմք հանդիսացած ՀՀ կապի և տրանսպորտի նախարարության կողմից կազմված ՀՀ Արարատի մարզի միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների վիճակի ակնադիտական և գործիքային գնահատման տեղեկանքում նախարարության կողմից սխալ է ներկայացվել Ս2, Երևան-Գորիս-Մեղրի-Իրանի սահման կմ47.3-կմ91.6 ճանապարհահատվածի մակերեսը:

Մինչ օրս Պատվիրատուի կողմից չի ներկայացվել տեղեկանք և հիմնավոր հաշվարկ վերը նշված մակերեսի անճշտության վերաբերյալ:

Ավտոճանապարհների պահպանում և շահագործում ծրագրի ուսումնասիրմամբ պարզվել է՝

I. Ընթացիկ նորոգում և ձմեռային ու ամառային պահպանում

Աշխատանքների իրականացումն 2010թ.-ին կանոնակարգվել է ՀՀ կառավարության 2004թ.-ի դեկտեմբերի 9-ի թիվ 1942-Ն որոշմամբ հաստատված «Ավտոմոբիլային ճանապարհների ընթացիկ, ձմեռային պահպանության ու շահագործման մակարդակի գնահատման և կատարված աշխատանքների ընդունման մեթոդական ցուցումներ»-ով, իսկ 2011թ.-ին և 2012թ.-ին ՀՀ կառավարության 04.10.2010 թ. թիվ 1419-Ն որոշմամբ հաստատված «Հայաստանի Հանրապետության ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների ընթացիկ ամառային և ընթացիկ ձմեռային պահպանման մակարդակների գնահատման և կատարված աշխատանքների ընդունման» կարգով (այսուհետև Կարգ):

Համաձայն ՀՀ կառավարության 10.01.2008թ.-ի թիվ 112-Ն որոշման, ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհներից միջպետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների ընդհանուր երկարությունը կազմում է 1686 կմ, իսկ հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհներինը 4049.1 կմ, որից 2010 թ.-ին սպասարկման է հանձնվել 3134.1 կմ, 2011 թ.-ին՝ 3127.7 կմ, 2012 թ.-ին՝ 2744.3 կմ միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհներ:

2010թ.-ին աշխատանքներն իրականացվել են 2007թ.-ին կնքված պայմանագրերի շրջանակներում կնքված համաձայնագրերի հիման վրա, իսկ 2011թ և 2012թ-ին՝ 2011թ.-ին կնքված պայմանագրերի և դրանց շրջանակներում կնքված համաձայնագրերի հիման վրա:

Ուսումնասիրությամբ պարզվել է, որ պայմանագրերում գները ամառային պահպանության մասով 132 դեպքով գերազանցել են ՀՀ ֆինանսների նախարարության հետ համաձայնեցված սահմանային առավելագույն գները:

2011թ.-ի բյուջետային հայտի համեմատ պետական բյուջեով նշված աշխատանքների համար հատկացվել է 36%-ով պակաս գումար: Մրցութային գներով 2011թ.-ի ծավալների համար մրցույթում առաջին տեղ զբաղեցրած ընկերությունների գնառաջարկները գերազանցել են բյուջեով նախատեսված գումարը 566 մլն դրամով, ինչից ելնելով մրցույթի մասնակիցների հետ վարվել են բանակցություններ գները նվազեցնելու համար, արդյունքում կնքվել են պայմանագրեր բյուջեով նախատեսված գումարի չափով: Վերլուծությունից պարզվել է, որ բանակցությունների ընթացքում բյուջետային հայտում կիրառված սահմանային գների համեմատ նվազեցումները կատարվել են ոչ համամասնորեն: Չնայած այն հանգամանքին, որ ընդհանուր պայմանագրային գումարը սահմանային գների համեմատ նվազեցվել է 36%-ով, «Անիի ՃՇԸ» ՍՊԸ-ի պայմանագրային գինը նվազեցվել է 19%-ով, ինչը սահմանայինի համեմատ կազմում է 44%, իսկ «Աշոցքի ԱՏՃ» ՓԲԸ-ի պայմանագրային գինը նվազեցվել է 9%-ով, ինչը սահմանայինի նկատմամբ կազմում է ընդամենը 8% (մրցութային գինը նույնիսկ 1%-ով գերազանցել է սահմանայինը):

Բյուջետային հայտի հաշվարկների ճշտությունների ուսումնասիրությամբ պարզվել է, որ սահմանային գները, ըստ ճանապարհի կարգի, վիճակի և պահպանման մակարդակի, հաշվարկվել են ընդհանրական Հանրապետության ողջ տարածքի համար, այն դեպքում, երբ մրցույթն իրականացվել է ըստ տարածաշրջանների, իսկ ըստ տարածաշրջանների ճանապարհների լայնություններում, ինչը ազդում է փոսայնության տոկոսի՝ հետևաբար նաև ճանապարհի վիճակի նկարագրի վրա, կան էական տարբերություններ: Այսպես, հաշվարկներում Միջպետական I կարգի ճանապարհների լայնությունը ընդունվել է 22.5մ, այնինչ Արտաշատի, Մասիսի և Արարատի տարածաշրջաններում այն կազմում է 20մ: Միջպետական II-IV կարգի ճանապարհների լայնությունը ընդունվել է 9մ, այնինչ, օրինակ Սպիտակի տարածաշրջանում այն կազմում է 7.1մ, իսկ Աբովյանի տարածաշրջանում 10.3մ կամ 47%-ով ավելի լայն, Հանրապետական II-IV կարգի ճանապարհների լայնությունը ընդունվել է 7մ, այնինչ, օրինակ Դիլիջանի տարածաշրջանում այն կազմում է 6.3մ, իսկ Մասիսի տարածաշրջանում՝ 9.5մ կամ 58%-ով ավելի լայն:

Բացի այդ, «...ելնելով նախորդ տարիների փորձից...» հաշվարկներում 1կմ-ի համար հաշվարկվել է բաժանարար գոտիներում և օտարման շերտում ծառերի և թփերի տնկման և ոռոգման աշխատանքներ, բացակա ճանապարհային նշանների տեղադրման աշխատանքներ միջպետական ճանապարհների համար երեք հատ, իսկ հանրապետական ճանապարհների համար մեկ հատ, կամրջի բազրիքների և պաշտպանիչների ներկում և ուղղում 40քմ-ի չափով՝ այսինքն յուրաքանչյուր 1կմ-ի հաշվարկով մեկ կամուրջ, կամրջի լրիվ բացվածքի և մատույցների մաքրում 60խմ-ի չափով: Կատարված հանդիպակաց ստուգումների և կապալառու կազմակերպություններից ստացված գրավոր տեղեկատվությունների համաձայն վերջին երեք տարիներում բաժանարար գոտիներում և օտարման շերտում ծառերի և թփերի տնկման և ոռոգման աշխատանքներ ընդհանրապես չեն կատարվել, միջպետական ճանապարհների 1կմ-ի վրա տարեկան ավելացվել է 0.26 հատ նոր նշան կամ հաշվարկներում ներառվածից շուրջ 12 անգամ պակաս, իսկ հանրապետական ճանապարհների վրա 0.19 հատ կամ հաշվարկում ներառվածից հինգ անգամ պակաս, միջպետական ճանապարհների 1կմ-ի հաշվարկով առկա է ընդամենը 0.24 կամուրջ և ուղեանց, իսկ հանրապետական ճանապարհների վրա 0.27 հատ կամ հաշվարկներում ներառվածից 4 անգամ պակաս, ընդ որում նշվածներից զգալի մասը հանդիսանում են ուղեանցեր, որոնց հունի մաքրման աշխատանքներ չեն իրականացվում:

Որոշ ընկերությունների հետ կնքված պայմանագրերում ավտոմոբիլային ճանապարհների ընթացիկ ամառային պահպանման ավելի ցածր մակարդակների համար սահմանված պայմանագրային գները գերազանցել են ավելի բարձր սպասարկման մակարդակների համար սահմանված գները: Նշված փաստն անտեսելով, պատվիրատուն առանց որևէ հիմնավորման, մի շարք ճանապարհների պահպանման մակարդակները 2011թ-ի համեմատ իջեցրել է ավելի ցածր մակարդակի, ինչը նախատեսում է թերությունների վերացման ավելի երկար ժամկետ, և արդյունքում այդ ճանապարհների սպասարկման համար պատվիրելով ավելի վատ որակ, վճարել է շուրջ 60%-ով ավելի գումար:

Համաձայն ՀՀ կառավարության որոշման, նախագծողը պետք է ներկայացներ կապալի օբյեկտի, դրա առանձին մասերի և օգտագործված նյութերի երաշխիքային ժամկետներին ներկայացվող նվազագույն պահանջները, ինչը նախագծային կազմակերպությունների կողմից չի կատարվել: Պետական բյուջեի միջոցներով կառուցված ճանապարհների պայմանագրերում երաշխիքային ժամկետները սահմանվել են 3 տարի, իսկ վարկային միջոցներով կառուցվածներինը՝ մեկ տարի, ինչի արդյունքում ավտոճանապարհների ընթացիկ ամառային պահպանման ու շահագործման աշխատանքներում վարկային միջոցով

կառուցված ճանապարհի վիճակը ընդամենը մեկ տարի է գնահատվել երաշխիքային և արդեն երկրորդ տարում այն գնահատվել է լավ վիճակի, որի մեկ կիլոմետրի պահպանման և շահագործման գինը շուրջ 60%-ով բարձր է երաշխիքային վիճակի գնահատված ճանապարհի պահպանման և շահագործման գինից:

II. Մետաղական արգելափակոցների պահպանում

Պահպանման հիմնական նպատակն է՝ արգելափակոցների վնասվածքների առաջացման կանխարգելումը, վթարների հետևանքով առաջացած վնասվածքների վերացումը, գործող տեխնիկական նորմերից շեղված պարսպող հարմարանքների գործող տեխնիկական նորմերին համապատասխանեցնելը և ընթացիկ խնամքը:

2011թ.-ին պահպանման է հանձնվել 459.4կմ, իսկ 2012թ.-ին 468.9կմ մետաղական արգելափակոցներ:

Աշխատանքներն իրականացվել են ՀՀ կապի և տրանսպորտի նախարարի 24.02.2011թ.-ի թիվ 79-Ն հրամանով հաստատված «ՀՀ ընդհանուր օգտագործման միջպետական և հանրապետական նշանակության պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների վրա գտնվող՝ առանձին պահպանման հանձնվող պարսպող հարմարանքների (մետաղական արգելափակոցներ) պահպանման աշխատանքների կատարման և դրանց ընդունման կարգ»-ին համապատասխան:

III. Գծանշման աշխատանքներ

2010թ., 2011թ. և 2012թ. իրականացվել են համապատասխանաբար՝ 220500.0քմ, 229384.3քմ և 237342.4քմ գծանշման աշխատանքներ:

Ճանապարհների գծանշումն իրականացվում է երթևեկության կարգվորման, ճանապարհից օգտվողներին նախազգուշացնելու կամ կողմնորոշելու նպատակով: Գծանշումը ճանապարհային նշանների զանազան ազդանշանների հետ պետք է կազմի միասնական համակարգ այնպես, որպեսզի գծանշումը կատարելուց հետո հնարավոր լինի դրանց հեշտ ընկալումը:

Գծանշման աշխատանքները պետք է իրականացվեն ՀՀ կառավարության 10.01.2008թ.-ի թիվ 113-Ն որոշմամբ հաստատված «Ճանապարհային գծանշմանը ներկայացվող պահանջները, դրա կիրառման կանոնները»-ին համապատասխան:

Սույն կանոնների համաձայն ճանապարհների գծանշումը, բացառությամբ 4-րդ կարգի ճանապարհներինը, պետք է կատարվի լուսանդրադարձիչ նյութի կիրառմամբ: Բացի այդ սահմանված են չոր վիճակում գծանշման համար պայծառության, չոր ծածկույթի դեպքում օրվա մութ ժամերի պայմանների համար լուսանդրադարձման, անձրևի և թաց ծածկույթի դեպքում օրվա մութ ժամերի պայմանների համար լուսանդրադարձման և չոր վիճակում ցրված լույսի կամ արհեստական լուսավորության դեպքում լուսարտացումն գործակիցներ:

Ուսումնասիրությամբ պարզվել է, որ պատվիրատուի կողմից աշխատանքներն ընդունելիս չեն ստուգվել վերը նշված պայծառության, լուսանդրադարձման և լուսարտացումն գործակիցները: Բացի այդ, որևէ փաստաթղթով (սերտիֆիկատ, անձնագիր և այլն) չեն հիմնավորվել աշխատանքներն իրականացնելիս օգտագործվող ներկանյութերով վերը նշված կանոններով սահմանված պայծառության, լուսանդրադարձելիության և լուսարտացումն ապահովման հնարավորությունը:

Հեռահաղորդակցության և կապի կանոնակարգման ծառայություններ

«Հեռահաղորդակցության և կապի կանոնակարգման ծառայություններ» ծրագրի նպատակն է եթերի որակի բարելավումը, ՀՀ տարածքում չարտոնված ռադիոճառագայթման աղբյուրների, շեղումների և հատկացված ռադիոհաճախականությունների ոչ նպատակային օգտագործման հայտնաբերումը:

Ծրագրի իրականացման համար «Հեռահաղորդակցության հանրապետական կենտրոն» ՊՈԱԿ-ի հետ կնքվել են դրամաշնորհի ձևով տրամադրվող ֆինանսական աջակցության պայմանագրեր՝ «ռադիոէթերի մոնիտորինգ և չափումներ» ու «ռադիոկապի կարգավորում և կանոնակարգում» միջոցառումներն իրականացնելու համար:

Նշված միջոցառումների իրականացման արդյունքում կատարվել է ՀՀ-ում հաճախականությունների բաշխման ազգային աղյուսակի հնարավորինս համապատասխանեցումը հաճախականությունների բաշխման միջազգային աղյուսակին, ռադիոհաճախականությունների պահանջարկի համապատասխանեցումը առաջարկին, Հայաստանի Հանրապետության կառավարական, համատեղ և քաղաքացիական հաճախակային տիրույթներն օգտագործողների շահերի պաշտպանությունը միջազգային ատյաններում: Բացի այդ, ՀՀ-ում հաճախականությունների բաշխման ազգային աղյուսակի, պարբերաբար վերանայման նպատակով, իրականացվել են ուսումնասիրություններ և

հաշվարկներ, որի արդյունքում ներկայացվել են առաջարկներ «Կառավարական» և «Համատեղ օգտագործման» դասերին պատկանող հաճախականությունները «Համատեղ» և «Քաղաքացիական օգտագործման» դասեր տեղափոխելու վերաբերյալ:

Ե Ձ Ր Ա Կ Ա Ց ՈՒ Թ Յ ՈՒ Ն

- «Իջևանի ՃՇԸ» ՓԲԸ-ի և «Արարատ ճանշին» ՍՊԸ-ի կողմից իրականացրած աշխատանքների համար կազմված կատարողական ակտերում փաստացի կատարվածից ավել են հաշվարկվել 67,425.0 հազ. դրամի աշխատանքներ:

- «Արարատ ճանշին» ՍՊԸ-ի կողմից իրականացվել են 6,076.0 հազ. դրամի անորակ աշխատանքներ:

- Չունենալով որոշակի աշխատանքների համար լիազոր մարմնի կողմից հաստատված նախահաշվային միավոր արժեքներ, նախահաշիվներում կիրառվել են ոչնչով չհիմնավորված, այդ աշխատանքների իրական արժեքները զգալիորեն գերազանցող արժեքներ, ինչը հանգեցրել է նախահաշվային արժեքների էական ավելացման:

- Նախագծերում օգտագործվող նյութերի ծագումը չնշելու հետևանքով հաշվարկներում կիրառելով հնարավոր ամենաբարձր գները և նախատեսելով ՇՆուԿ-ներով չնախատեսված աշխատանքների կատարում ,էականորեն ավելացվել են նախահաշվային արժեքները:

- Նախագծվել և իրականացվել են ՀՀ-ում գործող նորմատիվային ակտերով չնախատեսված աշխատանքներ, ինչի արդյունքում հնարավոր չի եղել իրականացնել այդ աշխատանքների նկատմամբ որակի վերահսկողություն:

- Նախագծային փոփոխությունները կատարվել են ՀՀ օրենսդրության պահանջների խախտումով:

- Աշխատանքներն իրականացնելիս օգտագործվել են Գ-ՕՍՏ-ով նախատեսվածից ավելի ցածր մարկայի ասֆալտբետոնյա խառնուրդներ:

- Աշխատանքներն իրականացվել են առանց անհրաժեշտ լաբորատոր հետազոտությունների:

- Լաբորատոր հետազոտությունների արդյունքները հաճախ արժանահավատ չեն:

- Աշխատանքներն իրականացնելիս օգտագործված բիտումը չի ունեցել ծագման ու որակի հավաստագրեր:

- Խախտելով ՀՀՇՆ-ի և Գ-ՕՍՏ-ի պահանջները, ասֆալտբետոնե խառնուրդի պատրաստման ժամանակ, հաշվի չառնելով բնակլիմայական գոտիները և ճանապարհների տեխնիկական կարգերը, համատարած օգտագործվել է նույն կարգի բիտում:

- Աշխատանքներն ընդունելիս չեն իրականացվել նորմերով նախատեսված անհրաժեշտ բոլոր ստուգումները:

- Նախագծերով չեն հիմնավորվել աշխատանքների համար սահմանված երաշխիքային ժամկետները:
- Պահպանման աշխատանքների համար կազմված բյուջետային հայտի հաշվարկները արժանահավատ չեն:
- Սպասարկման մակարդակների կամայական փոփոխության արդյունքում տեղի են ունեցել աշխատանքների թանկացումներ:
- Չի հիմնավորվել և չի վերահսկվել գծանշման աշխատանքների համապատասխանելիությունը գործող ստանդարտներին:

Ա Ռ Ա Ջ Ա Ր Կ ՈՒ Թ Յ ՈՒ Ն Ն Ե Ր

ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության՝

- Միջոցներ ձեռնարկել ավել վճարված 67,425.0 հազ. դրամ գումարը ՀՀ պետական բյուջե վերականգնելու ուղղությամբ:
- Բացառել ԳՕՍՏ-երի պահանջներից շեղումով աշխատանքների իրականացումն և աշխատանքներն ընդունել միայն ԳՕՍՏ-երով՝ դրանց հանդեպ սահմանված պահանջներին բավարարելու դեպքում:
- Ասֆալտբետոնի և բիտումի ընտրությունը իրականացնել բնակլիմայական գոտիներից և ճանապարհների տեխնիկական կազմից ելնելով:
- Բացառել առանց ծագման և որակի հավաստագրեր ունեցող բիտումի օգտագործումը:
- Նախագծային փոփոխություններն իրականացնել ՀՀ օրենսդրության պահանջներին համապատասխան:
- Խստացնել լաբորատոր հետազոտությունների արդյունքների արժանահավատությանը ներկայացվող պահանջները:
- Նախագծային կազմակերպություններից պահանջել՝ ներկայացնել նախահաշիվներում կիրառված այն միավոր արժեքների հաշվարկ-հիմնավորումները, որոնց մասով չկան լիազոր մարմնի կողմից սահմանված կարգով հաստատված նախահաշվային միավոր արժեքներ:
- Ճանապարհների պահպանման մակարդակների գնահատման և աշխատանքների ընդունման ժամանակ թույլ չտալ ՀՀ կառավարության որոշմամբ հաստատված կարգից շեղումներ:

▪ Պահպանումն իրականացնող ընկերություններից պահանջել՝ ներկայացնել ամսական կատարված փոսային նորոգման աշխատանքների սխեմաները և ծավալները՝ ըստ ճանապարհահատվածների և ըստ ՊԿ-երի:

ՀՀ քաղաքաշինության նախարարությանը՝

▪ Ձեռնամուխ լինել ճանապարհաշինարարական աշխատանքներում էական տեսակարար կշիռ ունեցող բնահողի տեղափոխման, ասֆալտի կտրման (ֆրեզ), ռեսայկլեռով ասֆալտբետոնե ծածկի սառը վերամշակմամբ հիմքի կառուցման (այդ թվում կապակցանյութերի՝ բիտումի և ցեմենտի ավելացմամբ), մեխանիզմով բնահողի փխրեցման աշխատանքների նախահաշվային տարրային նորմերի շուտափույթ հաշվարկմանն ու հաստատմանը:

Համաձայն «Վերահսկիչ պալատի մասին» ՀՀ օրենքի 24-րդ հոդվածի 2-րդ մասի գ) կետի, մեկամսյա ժամկետում ՀՀ վերահսկիչ պալատին զրավոր տեղեկատվություն տրամադրել հայտնաբերված խախտումները վերացնելու նպատակով ձեռնարկված միջոցառումների վերաբերյալ:

ՀՀ պետական բյուջե վերականգնվող գումարները փոխանցել ՀՀ վերահսկիչ պալատի անվանք բացված՝ «Պետությանը պատճառված վնասների փոխհատուցումից մուտքեր» /900005281515/ հաշվին, կամ Գանձապետական համակարգի այլ եկամտային հաշվին՝ հաշվի սկզբում նշելով «96» կոդը:

