



Հավելված
Հաստատվել է ՀՀ ՎՊ խորհրդի
2013 թվականի հունիսի 1-ի
թիվ 11/1 որոշմամբ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՎԵՐԱՀՄԿԻՉ ՊԱԼԱՏ

ՀՅՈՒՄԻՍ-ՀԱՐԱՎ ՃԱՆԱՊԱՀՐԱՅԻՆ ՄԻՋԱՆՅՔԻ ՆԵՐԴՐՈՒՄԱՅԻՆ ԾՐԱԳՐԻ
ԻՐԱԳՈՐԾՄԱՆ ՇՐՋԱՆԱԿՆԵՐՈՒՄ ԽՈՐՀՐԴԱՏՎԱԿԱՆ ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ
ՄԱՏՈՒՑՄԱՆ ԳՈՐԾԸՆԹԱՑԻ ՕՐԻՆԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՈՒ ԱՐԴՅՈՒՆԱՎԵՏՈՒԹՅԱՆ
ՆԿԱՏՄԱՍԲ ԻՐԱԿԱՆԱՑՎԱԾ ՎԵՐԱՀՄԿՈՂՈՒԹՅԱՆ ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԻ
ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

ԸՆԹԱՑԻԿ ՀԱՇՎԵՏՎՈՒԹՅՈՒՆ

Վերահսկողության հիմքը՝ ՀՀ վերահսկիչ պալատի 2013 թվականի գործունեության տարեկան ծրագրի 6-րդ կետը և ՀՀ վերահսկիչ պալատի խորհրդի 2013թ. հունվարի 10-ի թիվ 2/19 որոշումը:

Վերահսկողության նպատակը՝ - ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության կողմից պետական բյուջեի միջոցներով իրականացվող ճանապարհային ցանցի բարելավման և պահպանման ծրագրերի իրագործման օրինականության ու արդյունավետության ուսումնասիրությունը:

Վերահսկողության առարկան՝ Ծրագրի միջոցների օգտագործմանն ուղղված գործարքներն ու ընթացակարգը:

Վերահսկողության օբյեկտը՝ ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարություն, «Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի իրականացման կազմակերպություն» ՊՈԱԿ և համակարգում գործող այլ կազմակերպություններ:

Վերահսկողությունն ընդգրկող ժամանակահատված՝ 08.01.2013թ-ից մինչև 2013թ. մայիսի 30-ը:

Վերահսկողության ծավալը՝ Մինչև 2013թվականի մայիսի 29-ը ընկած ժամանակահատվածում Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի վերակառուցման և բարելավման աշխատանքները:

Վերահսկողության կատարման ժամկետը՝ 11.01.2013թ.ից մինչև 2013թ. մայիսի 30-ը:

Վերահսկողության մեթոդաբանությունը՝ Վերահսկողության իրականացման ընթացքում կիրառվել են դիտարկման և համապատասխանության վերահսկողության տեսակները:

Վերահսկողության ընթացքում իրականացվել է «Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի իրականացման կազմակերպություն» ՊՈԱԿ-ից ստացված տեղեկատվության ուսումնասիրություն: Կիրառվել են ընտրանքի, տարբեր տվյալների համադրման, համեմատման մեթոդներ, կատարվել է տարբեր փաստաթղթերի և տվյալների ուսումնասիրություն: Ձևման աշխատանքները կատարվել են ծրագրի իրականացման ընթացիկ փուլում:

Վերահսկողությամբ արձանագրվել է.

Հայաստանի Հանրապետության և Ասիական Չարգացման Բանկի միջև 2009 թվականի սեպտեմբերի 15-ին (L2561-ARM) և 2011 թվականի մայիսի 30-ին (L2729-ARM) կնքվել են Ներդրումային ծրագրի Տրանշ 1-ի (հատված 2՝ Երևան-Արարատ (կմ 9+312 –ից մինչև կմ 47+400) և հատված 3՝ Երևան-Աշտարակ (կմ 18+370-ից մինչև կմ 29+773)) և Տրանշ 2-ի (հատված 1՝ Աշտարակ-Թալին (կմ 29+600-ից մինչև կմ 71+500), իրականացման վարկային համաձայնագրերը:

Ի կատարումը վարկային համաձայնագրի պահանջի, ՀՀ Էկոնոմիկայի նախարարության կողմից Ասիական Չարգացման Բանկին է ներկայացվել պարբերական ֆինանսավորման հայտը այդ թվում գնումների պլանը և հողի օտարման և տարաբնակեցման ծրագիրը:

Ասիական Չարգացման Բանկի պահանջներից ելնելով ՀՀ կառավարությունը համաձայնվել է Ծրագրի իրականացումը պատվիրակել պրոֆեսիոնալ միջազգային ծրագրի կառավարման խորհրդատուի, ինչը ամրագրվել է Բանկի 2011 թվականի փետրվարի առաքելության հուշագրով:

Գնումների պլանի և Ասիական Զարգացման Բանկի գնումների ուղեցույցի հիման վրա ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարությունն իրականացրել է շինարարական աշխատանքների իրականացման կապալառուի ձեռքբերման միջազգային բաց մրցույթ և խորհրդատվական ծառայությունների մատուցման միջազգային բաց մրցույթ՝ որակի և գնի վրա հիմնված ընտրության եղանակի կիրառմամբ:

Արդյունքում՝ 2012 թվականի ապրիլի-27 ին ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության և «Կորսան Կորվիամ Կոնստրուկսիոն» ընկերության (Իսպանիա) միջև կնքվել է Տրանշ 1-ի և Տրանշ 2-ի շինարարական աշխատանքների կատարման պայմանագիրը 250 մլն ԱՄՆ դոլար պայմանագրային գնով, որով 1-ին հատվածի ավարտի ժամկետ է սահմանվել 1096 օր, իսկ 2 և 3 հատվածների համար 548 օր:

Խորհրդատվական ծառայությունների մատուցման միջազգային բաց մրցույթում առաջին տեղ է զբաղեցրել Սաֆեջ Էս. Ա. (Safege (Ֆրանսիա)) և Էպտիսա (Eptisa (Իսպանիա)) համատեղ ձեռնարկությունը, որի հետ 2012 թվականի մայիսի 18-ին կնքվել է խորհրդատվական ծառայությունների մատուցման պայմանագիր՝ 6.1 մլն ԱՄՆ դոլար առանց հարկերի և 8,05 մլն ԱՄՆ դոլար՝ ներառյալ հարկերը պայմանագրային արժեքով:

Պայմանագրային գումարի 80%-ի վճարումն իրականացվելու է ժամանակի վրա հիմնված վարձատրության սկզբունքով՝ անկախ շինարարական աշխատանքների ընթացքից, իսկ 20%-ը միանվագ վճարման սկզբունքով կոնկրետ պարտականությունների կատարման համար:

Ծրագրի կառավարման գծով խորհրդատուի հիմնական առաջադրանքներն են՝

- Օժանդակություն ծրագրի կառավարմանը և գնումներին
- Ֆինանսական կառավարում
- Մոնիթորինգ
- Շինարարության վերահսկում
- Ծրագրի գնահատում և հաշվետվողականություն

2013 թվականի ՀՀ պետական բյուջեի «Ասիական զարգացման բանկի աջակցությամբ իրականացվող Հյուսիս-Հարավ տրանսպորտային միջանցքի զարգացման ծրագրեր»-ի «այլ ծախսեր» տնտեսագիտական հոդվածներով նախատեսվել է 2.6 մլրդ դրամի և «շենքերի և շինությունների շինարարություն» տնտեսագիտական հոդվածներով 40.6 մլրդ դրամի աշխատանքների իրականացում:

Ուսումնասիրությամբ պարզվել է, որ մինչ օրս դեռևս որևէ աշխատանք Խորհրդատուի կողմից չի ընդունվել և վճարման չի ներկայացվել: Բացի այդ Խորհրդատուն չունի 40.6 մլրդ դրամը հիմնավորող հաշվարկ՝ ըստ աշխատանքների տեսակների, ծավալների և կատարման վայրի:

Համաձայն պայմանագրի Ա հավելվածի (Ծառայությունների նկարագրություն՝ տեխնիկական առաջադրանք) թ) կետի, թ) բաժնի 10-րդ կետի ա) ենթակետի, Բ բաժնի ix) ենթակետի և 3-րդ ենթակետի պահանջների Ծրագրի կառավարման խորհրդատուն պետք է

✓ ծառայությունները սկսելուց հետո 1 ամսվա ընթացքում ներկայացնել նախնական հաշվետվություն

✓ ծառայությունները սկսելուց հետո, մեկամսյա ժամանակահատվածում, պետք է մշակել և պատվիրատուին ներկայացնել աշխատանքների որակի և քանակի ապահովման հսկման ձեռնարկ և վարել ամենօրյա մոնիթորինգ՝ համաձայն այդ ձեռնարկի, որը ուղղված կլինի կապալառուի կողմից իրականացվող աշխատանքների քանակային և որակային օրական վերահսկողությանը և հաստատմանը:

✓ ապահովի շինհրապարակում ամենօրյա ներկայություն, ինչպես օրինակ (սակայն չսահմանափակվելով) աշխատանքների ստուգողների, հետազոտողների, նյութերի գծով տեխնիկների և գլխավոր ինժեների աշխատակազմի տեսքով

✓ իրականացնել օրական կտրվածքով որակի հսկողություն և իրականացված աշխատանքների քանակի չափում

✓ իրականացնել որակի հսկման փորձարկումներ՝ ապահովելու համար, որ աշխատանքներն իրականացվեն պայմանագրի համաձայն

✓ հաստատել կապալառուի շինարարության ծրագրի և մեթոդի մասին հաշվետվություններն և իրականացնել մոնիթորինգ, հավաստում, որ վերջիններս համապատասխանում են ծրագրի իրականացման ժամանակացույցին և նախագծային լուծումներին, առկա նորմատիվ փաստաթղթերի պահանջներին, տեխնոլոգիական համադրումներին և շինարարության անվտանգությանը՝ այդ մասին գրավոր կերպով տեղեկացնելով Տրանսպորտի և կապի նախարարությանը և Ասիական Չարգացման Բանկին

✓ իրականացնել ստուգում, ստուգման ակտերի պատրաստում և բոլոր նյութերի և աշխատանքների փորձարկում՝ ապահովելու համար համապատասխանությունը մասնագրերին և անմիջապես ծանուցել կապալառուին այն դեպքում, երբ նման նյութերը և աշխատանքները չեն համապատասխանում մասնագրերին

✓ պահպանել, ստուգել, արձանագրել և հաստատել կապալառուի կողմից կատարված օրական առաջընթացի մասին գրառումները, որոնք վերաբերում են աշխատանքի առաջընթացին, աշխատուժին, սարքավորումներին, շինարարության հիմնական նյութերին, իրականացված աշխատանքին, եղանակին, պատահարներին, ինչպես նաև բոլոր այն իրադարձություններին, որոնք ազդում են ծրագրի արժեքի ու իրականացման պայմանների վրա

✓ սահմանել արդյունավետ ընթացակարգեր՝ կապալառուի կատարողականի հավաստման և գրանցված առաջընթացի և խնդիրների մասին ժամանակին զեկուցելու համար՝ ներառյալ որակի վերահսկման հաշվետվությունները, քանակի ուսումնասիրության մասին գրառումները, փոփոխության մասին կարգադրագրերը, ժամկետների երկարաձգման խնդրագրերը և կապալառուի պահանջները և վճարման պահանջագրերը

✓ տեղում իրականացնի ճանապարհային անվտանգության աուդիտի մոնիթորինգ

✓ ապահովել, որպեսզի ճանապարհային անվտանգության հետ կապված նախագծային պահանջներն ապահովվեն Պայմանագրի համաձայն

✓ ապահովել շինարարության ընթացքում ճանապարհային անվտանգությունը տարբեր երթևեկության, եղանակային պայմանների և ցերեկային/գիշերային պայմանների դեպքում: ճանապարհային անվտանգության սարքերի համապատասխանությունը (օրինակ՝ ժամանակավոր և շարժական պատնեշները, վթարային արգելափակոցները և այլն) և այդ սարքերի համապատասխան պահպանումը

✓ վերլուծել ծրագրի իրականացման ընթացքում ծրագրի ճանապարհների վրա տեղի ունեցած ճանապարհային բախումները (վերջիններիս առկայության դեպքում), որոշի ճանապարհի/երթևեկության կառավարմանը վերաբերող պատճառները և առաջարկի հատուկ հակազդող միջոցառումներ՝ ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության և Ասիական Զարգացման Բանկի կողմից վերանայման ու հաստատման համար:

Վերահսկողությամբ արձանագրվել է, որ Ծրագրի կառավարման գծով խորհրդատուի կողմից հիմնականում չեն կատարվել վերը նշված պահանջներից և ոչ մեկը:

Մասնավորապես՝

- սկզբնական հաշվետվությունը ծառայությունները սկսելուց մեկամսյա ժամկետում ներկայացնելու փոխարեն ներկայացվել է ընդամենը 2013 թ մարտին:

- Որակի և քանակի ապահովման հսկման ձեռնարկը, որով առաջնորդվելով պետք է վարեր մոնիտորինգ՝ ուղղված կապալառուի կողմից իրականացվող աշխատանքների քանակային և որակային օրական վերահսկողությանը և հաստատմանը, մինչ օրս չի ներկայացվել:

Չի վերլուծվել ծրագրի իրականացման ընթացքում ճանապարհների վրա տեղի ունեցած ճանապարհային բախումները, դրանց պատճառները և չի առաջարկվել հատուկ հակազդող միջոցառումներ:

Շին հրապարակ կատարված շրջայցերով պարզվել է, որ աշխատանքների կատարման տեխնոլոգիաները, ինչպես նաև դրանցում օգտագործված նյութերը

իրենց որակական հատկանիշներով, չեն համապատասխանում տեխնիկական մասնագրերով, ամերիկյան AASHTO և բրիտանական BS ստանդարտներով սահմանված նորմերին և պահանջներին: Այսպես՝

Երևան-Արարատ հատվածում

Հատիկավոր նյութով ենթահիմքը (C 7, վճարվող աշխատանքի տեսակը՝ 501.10, հարթեցնող շերտ) կառուցվում է տեխնիկական մասնագրերի Բաժին 501-ի պահանջների խախտմամբ: Մասնավորապես՝

- օգտագործված նյութի մեջ զգալի ծավալ են կազմում մինչև 30սմ չափի հատիկներ, այնինչ առավելագույն չափը պետք է լինի 3.75սմ:

- Ենթահիմքի շերտը, որի նախագծային հաստությունը 18սմ-է, փռվում և խտացվում է մեկ անգամից, այնինչ մեկ անգամից փռվող և խտացվող շերտի առավելագույն թույլատրելի հաստությունը 15սմ է: Հետևաբար, կառուցվող 18սմ հաստությամբ շերտը պետք է փռվեր և խտացվեր երկու անգամից:

- Շերտը փռվել է առանց ներքևի մակերեսի փխրեցման և նոր նյութի հետ խառնման :

- Չի ապահովվում հողային պաստառի վերին մակերևույթից մշտական ջրահեռացումը, արդյունքում՝ անձրևաջրերը հավաքվում են ենթահիմքի մակերևույթի վրա: Նման դեպքերում շերտը ենթակա է հեռացման: Ընդ որում, նշված խախտումն արձանագրելուց հետո որևէ միջոց չի ձեռնարկվել այն շտկելու ուղղությամբ և աշխատանքները շարունակվում են իրականացնել առանց ջրահեռացման ապահովվման:

Խճանյութով հիմքի շերտը (C6, վճարվող աշխատանքի տեսակը 603.10, խճանյութով հիմնաշերտ) իրականացվում է տեխնիկական մասնագրի 603.03 կետի պահանջների խախտմամբ: Մասնավորապես՝

- լցանյութի շերտը, որի նախագծային հաստությունը 18սմ-է, փռվում է մեկ անգամից, այնինչ եթե շերտի հաստությունը գերազանցում է 15սմ, ապա հիմնաշերտը պետք է փռվի երկու և ավելի հավասար շերտերով: Առավելագույն շերտի հաստությունը տոփանումից հետո չպետք է գերազանցի 15սմ-ն:

- Լցանյութը տեղադրման վայր է տեղափոխվել և տեղադրվել անմիջապես խճաջարդման կայանից (դրոբիկա)՝ առանց սահմանված հավելանյութերը ավելացնելու: Այնինչ խճին պետք է ավելացվեր տեխնիկական մասնագրերի 603.02 կետով սահմանված հավելանյութերը, որոնք պետք է խառնվեին ստացիոնար գործարանային մեթոդով՝ թևավոր խառնիչում /մեշակվա/, տոփանման համար օպտիմալ խոնավության, հավելումների հավասարաչափ բաշխման և համասեռ նյութ ստանալու նպատակին հասնելու համար: Խառնիչում նյութերը խառնվելուց հետո, նոր միայն այն անմիջապես պետք է տեղափոխվեր շին. հրապարակ և փովեր:

- Լցանյութը բետոնափոխով փռելու փոխարեն փովում է ավտոգրեյդերով:

Երևան-Աշտարակ հատվածում՝

- Բյուրականի տրանսպորտային հանգույցի ուղեանցի ափային հենարանների միաձույլ բետոնով նորոգման աշխատանքները իրականացվում են տեխնիկական մասնագրի 1212 “Բետոն և բետոնե կառուցվածքներ” կետի պահանջների խախտմամբ՝ բետոնացումն իրականացվում է առանց բետոնի թրթռման, մակերևույթի վերջնամշակման և ոչ մեկ շարունակական ցիկլով: Արդյունքում չի ապահովվելու այդ աշխատանքների տեխ. մասնագրերով սահմանված որակական չափանիշները:

- Խախտվում են տեխնիկական մասնագրի 101.18 կետի պահանջները: Այն հատվածներում, որտեղ Կապալառուն իր հարմարության համար երթևեկությունը շեղել է երթևեկելի մասից, պետք է կառուցվեր ժամանակավոր շրջանցիկ ուղի՝ 7 մ լայնությամբ (20սմ համտությամբ հատիկային ենթահիմքի, 22.5սմ հաստությամբ խճային հիմքի և 10սմ հաստությամբ խոշորահատիկ ասֆալտբետոնե շերտերով) երթևեկելի մասով և յուրաքանչյուր կողմում 2.5 մ լայնությամբ հողային կողնակներով: Այնինչ, շրջանցիկ ճանապարհները կառուցվել են բնահողի վրա բետոնի տեղադրմամբ, առանց հատիկավոր ենթահիմքի և խճային հիմքի կառուցման, իսկ Փարպիի տրանսպորտային հանգույցի Փարպի-Գյումրի թևի համար նախատեսվող բաժանարար գոտու հատման համար նախատեսվող շրջանցիկ ճանապարհ ընդհանրապես չի կառուցվել, այն գրունտային է:

Աշտարակի տրանսպորտային հանգույցի Երևան-Աշտարակ շրջանցիկ թևը 7մ լայնության փոխարեն կառուցվել է 6.3մ լայնությամբ: Չի կառուցվել ձախակողմյան կողնակը:

- ԿՄ 25+500-ից մինչև ԿՄ 29+500-ը հատվածում, որտեղ քանդվել է Երևան-Գյումրի երթևեկելի գոտին, առհասարակ բացակայում են պատնեշները և լուսային անդրադարձիչները, իսկ Երևան-Աշտարակ (Ճանապարհահատված 3) ավտոճանապարհի շինարարական աշխատանքների իրականացման հատվածում տեղադրված են միայն բետոնյա պատնեշներ: Այնինչ կանգնեցված պատնեշները պետք է լինեն ամուր՝ դիմադրելու շեղումներին և ներկված լինեն փոփոխական սև և սպիտակ գծերով: Գիշերվա ժամերին պատնեշների վրա պետք է տեղադրված լինեն կարմիր լապտերներ կամ նախազգուշացնող լույսեր, որոնք պետք է միացված լինեն մայրամուտից մինչև լուսաբաց: Գիշերային ժամերին առավելագույնը 25 մ ինտերվալով պետք է տեղադրված լինեն նաև առկայծող լապտերներ միջին լուսատվությամբ: Կորերի վրա ինտերվալը պետք է լինի 5 մ: Պատնեշները պետք է կառուցված լինեն ստանդարտ երթևեկության պլաստիկ կամ ռետինե կոներից (75սմ բարձրությամբ և 30 սմ հիմքի տրամագծով) և ունենան լուսա-անդրադարձնող կարմիր և սպիտակ գոտիներ:

Հարկ է նշել, որ աշխատանքները խախտումներով իրականացվում էին տեխնիկական հսկողությունն իրականացնող աշխատակիցների ներկայությամբ:

Եզրակացություն

ՀՀ կառավարությունը, կատարելով Ասիական Զարգացման Բանկի պահանջները, համաձայնվել է Ծրագրի իրականացումը պատվիրակել պրոֆեսիոնալ միջազգային ծրագրի կառավարման խորհրդատուի և Գնումների պլանի և Ասիական Զարգացման Բանկի գնումների ուղեցույցի հիման վրա իրականացրել է շինարարական աշխատանքների իրականացման կապալառուի ձեռքբերման միջազգային բաց մրցույթ և խորհրդատվական ծառայությունների մատուցման միջազգային բաց մրցույթ՝ որակի և գնի վրա հիմնված ընտրության եղանակի կիրառմամբ:

Խորհրդատվական ծառայություններ մատուցող Սաֆեջ Էս. Ա. (Safège (Ֆրանսիա)) և Էպտիսա (Eptisa (Իսպանիա)) համատեղ ձեռնարկության կողմից չեն կատարվում պայմանագրային պարտականությունները՝ ըստ էության աշխատանքների որակի որևէ վերահսկողություն չի իրականացվում: Արդյունքում՝

կատարված աշխատանքները չեն համապատասխանում տեխնիկական մասնագրերով, ամերիկյան AASHTO և բրիտանական BS ստանդարտներով սահմանված նորմերին, պահանջներին և որակական չափանիշներին:

Վտանգված է ծրագրի իրականացման ժամանակացույցը:

Մեկ ամսվա ընթացքում ՀՀ վերահսկիչ պալատի կողմից կազմվել են ընթացիկ աշխատանքների վերաբերյալ թվով երեք արձանագրություններ:

Առաջարկություններ

ՀՀ կառավարությանը՝

Ձեռնարկել միջոցներ մեկամսյա ժակետում խորհրդատվական ծառայությունները պայմանագրով սահմանված ողջ ծավալով իրականացնելու ուղղությամբ:

Մեկամսյա ժամկետում իրավիճակը չշտկելու դեպքում լուծել Սաֆեջ Էս. Ա. (Safege) և Էպտիսա (Eptisa) համատեղ ձեռնարկության հետ 2012 թվականի մայիսի 18-ին կնքված խորհրդատվական ծառայությունների մատուցման պայմանագիրը և կազմակերպել խորհրդատվական ծառայությունների մատուցման նոր մրցույթ:

Խորհրդի անդամ՝
Վարչության պետ՝

Գ. Մկրտումյան
Ժ. Մարգարյան