



ეფექტიანობის აუდიტის ანგარიში





სახელმწიფო აუდიტის სამსახური

„ვამბაძე“

ეკონომიკური საქმიანობის სფეროს აუდიტის
დეპარტამენტის უფროსი
თორნიკე შერმადინი

28 თებერვალი 2020 წელი

N 15/36

ეგზ. N1

საავტომობილო გზების დეპარტამენტის
მეორე განხორციელებული გზების
მოვლა-შენახვისა და რეაბილიტაციის
უფლებიანობის აუდიტის
ანგარიში

საჩივრი

ტერმინთა განმარტებები და შემოკლებანი	4
შემაჯამებელი მიმოხილვა და რეკომენდაციები	5
1. შესავალი	9
აუდიტის მოტივაცია.....	9
აუდიტის მიზანი და მთავარი კითხვები	10
აუდიტის მასშტაბი და მეთოდოლოგია	10
შეფასების კრიტერიუმები	11
2. ზოგადი ინფორმაცია.....	13
აუდიტის მიგნებები	18
3. შესასრულებელი სამუშაოების გეგმის მომზადების ნაკლოვანებები	18
3.1 გზების მართვის კომპიუტერული პროგრამის უსაფრთხოებისა და მისი გამოყენების პროცესის ნაკლოვანებები	18
3.2 სამუშაო გეგმების შედგენისთვის მონაცემების შეგროვების ხარვეზები	22
4. მიმდინარე და პერიოდული შეკეთების პროცესების ნაკლოვანებები	25
4.1 გაფორმებული ხელშეკრულებების შესრულების ხარვეზები	25
4.2 ზამთრის პერიოდში გზების მოვლის ღონისძიებების ნაკლოვანებები	30
4.3 მძიმეწონიანი ავტოტრანსპორტით გზის საფარის დაზიანება.....	31
4.4 მონიტორინგის პროცესის ხარვეზები.....	33
დანართები	39
ბიბლიოგრაფია	41

შენიშნული ტერმინები და შემოკლევანი

ადგილობრივი მნიშვნელობის გზა – რაიონების ადმინისტრაციული ცენტრების დამაკავშირებელი გზები რაიონების დასახლებულ პუნქტებთან და მათი საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებთან დამაკავშირებელი გზები.

შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზა – თბილისის მნიშვნელოვან სამრეწველო და კულტურულ ცენტრებთან, აგრეთვე ავტონომიური რესპუბლიკების დედაქალაქებთან და რაიონების ადმინისტრაციულ ცენტრებთან დამაკავშირებელი გზები, მათი შემოსავლელები და მათთან მისასვლელები.

საერთაშორისო მნიშვნელობის გზა – ადმინისტრაციული, მნიშვნელოვანი სამრეწველო და კულტურული ცენტრების დამაკავშირებელი გზები.

სამინისტრო – საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო.

შსს – საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო.

დეპარტამენტი – საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება საავტომობილო გზების დეპარტამენტი.

ადმინისტრირების სამსახური – რეორგანიზაციამდე – საავტომობილო გზების ადმინისტრირების სამსახური, ხოლო რეორგანიზაციის შემდეგ – ინფრასტრუქტურის განვითარებისა და პარტნიორებთან ურთიერთობის სამსახური.

აღმოსავლეთის სამსახური – აღმოსავლეთ საქართველოში სახელმწიფო ბიუჯეტით დაფინანსებული პროექტების მართვის სამსახური.

დასავლეთის სამსახური – დასავლეთ საქართველოში (მათ შორის, აფხაზეთსა და აჭარის ავტონომიურ რესპუბლიკებში) სახელმწიფო ბიუჯეტით დაფინანსებული პროექტების მართვის სამსახური.

დირექცია – შპს „საავტომობილო გზების რეაბილიტაციისა და მოდერნიზაციის ზედამხედველობის დირექცია“.

იგპ – უცხოური სანარმოს ფილიალი – სს „ინსტიტუტი იგპ, სააქციო საზოგადოება სამოქალაქო მშენებლობის კვლევებისა და განვითარების საკითხებში“.

AADT (Annual Average Daily Traffic) – ავტოტრანსპორტის ინტენსივობა, ანუ გზის კონკრეტულ მონაკვეთზე გავლილი სატრანსპორტო საშუალებების დღიური საშუალო რაოდენობა

HDM-4 (Highway Development and Management Model) – გზების საფარის განვითარებისა და მართვის მოდელი.

IRI (International Roughness Index) – გზების უსწორმასწორობის საერთაშორისო ინდექსი.

BDD (Basic Data and Directions Document) – ქვეყნის ძირითადი მონაცემების და მიმართულებების დოკუმენტი.

GIS (Geographic Information System) – გეოგრაფიული საინფორმაციო სისტემა.



შემაჯავებელი მიმოხილვა და ჩაპოვნადიათი

განვითარებული საგზაო ინფრასტრუქტურა ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების მნიშვნელოვანი საფუძველია. მისი განვითარება ერთ-ერთ პრიორიტეტად არის განსაზღვრული საქართველოს ძირითადი მონაცემების და მიმართულებების დოკუმენტის (BDD) და გაეროს მდგრადი განვითარების მიზნების მიხედვით (UN Sustainable Development Goals, Goal 9), რომლის თანახმადაც მაღალი ხარისხის, საიმედო, მდგრადი და ყველასათვის ხელმისაწვდომი ინფრასტრუქტურის, მათ შორის, რეგიონული და ტრანსსასაზღვრო ინფრასტრუქტურის ჩამოყალიბება ხელს უწყობს ეკონომიკურ განვითარებასა და ადამიანთა კეთილდღეობას. საქართველოში, სატრანზიტო ქვეყნის მნიშვნელობიდან გამომდინარე, აუცილებელია მაღალი დონის და სტანდარტების შესაბამისი საგზაო ქსელის არსებობა.

სახელმწიფო აუდიტის სამსახურმა ჩაატარა საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ მის ბალანსზე არსებული საავტომობილო გზების მდგომარეობის აღდგენაზე, განახლებაზე და შემდგომ შენარჩუნებაზე ორიენტირებული ღონისძიებების ეფექტიანობის აუდიტი. აუდიტის პერიოდი მოიცავდა 2014–2018 წლებში განხორციელებულ საქმიანობებს, ხოლო შესწავლის მთავარ ობიექტს წარმოადგენდა საავტომობილო გზების დეპარტამენტი.

შემოწმებისას ყურადღება გამახვილდა დაგეგმარების, შესრულებისა და მონიტორინგის პროცესებზე და მათი სრულყოფის გზებზე. აუდიტის ფარგლებში გამოვლინდა ნაკლოვანებები და გაიცა სათანადო რეკომენდაციები.

გზების მართვის კომპიუტერული პროგრამის უსაფრთხოებისა და მისი გამოყენების პროცესის ნაკლოვანებები

- გზების ხარისხის ანალიზისთვის შეგროვებული ინფორმაცია დაუცველია. ამასთანავე, კომპიუტერულ პროგრამებს შორის ინფორმაციის არაავტომატიზებული გადატანა რისკის მატარებელია. დეპარტამენტს არ აქვს დანერგილი კონტროლის მექანიზმები, რაც უნდა უზრუნველყოფდეს მოპოვებული მონაცემების უსაფრთხო შენახვას;
- არ არსებობს ადმინისტრირების სამსახურის საქმიანობის, ხელმძღვანელობის მიერ ფორმალურად დამტკიცებული, დეტალურად გაწერილი პროცედურები. შედეგად, სამსახურიდან კადრების დენადობამ შესაძლებელია გეგმების შედგენის პროცესი მნიშვნელოვნად შეაფერხოს;
- არ არსებობს შესაკეთებელი მონაკვეთების შერჩევის დამტკიცებული მეთოდოლოგია. გზების მართვის თანამედროვე კომპიუტერული პროგრამების მეშვეობით შედგენილი შესაკეთებელი გზების სია საბოლოოდ ზუსტდება სხვადასხვა წყაროებიდან მიღებული ინფორმაციის გაანალიზების საფუძველზე, ისე, რომ ცვლილებები სათანადოდ არ არის დოკუმენტურად დასაბუთებული. შესაბამისად, აუდიტის ჯგუფი ვერ დარწმუნდა რამდენად ოპტიმალური იყო შესაკეთებელი გზების სიის კორექტირებასთან დაკავშირებით, დეპარტამენტის მიერ მიღებული გადაწყვეტილებები.



ჩაკომენდაციები

- საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მნიშვნელოვანი ინფორმაციის დაცულობისთვის უზრუნველყოს გზების უსწორმასწორობის შესახებ შეგროვებული მონაცემების უსაფრთხო შენახვა, სასერვერო ინფრასტრუქტურის მონაცემების გზით;
- საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა დაგეგმვის პროცესში სპეციალიზებული კომპიუტერული პროგრამების შეუფერხებლად გამოყენების მიზნით, გაზარდოს HDM4-ის მცოდნე თანამშრომელთა რაოდენობა;
- საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა დაგეგმვის ეტაპის გაუმჯობესების მიზნით, განეროს და ოფიციალურად დაამტკიცოს შესაკეთებელი გზების შერჩევასთან დაკავშირებული შიდა ინსტრუქცია, სადაც გათვალისწინებული იქნება გეგმაში შესული გზების დეტალური დასაბუთების საკითხები.

საშუალო გზების უზრუნველყოფის მონაცემების შეგროვების ხაზგაშთი

- საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ავტოტრანსპორტის მოძრაობის ინტენსივობის გაზომვისათვის უქმე დღეების მონაცემების გათვალისწინება უზრუნველყოფს ინფორმაციის მეტი სიზუსტით მიღებას.
- გარდა ზემოაღნიშნულისა, ძვირადღირებული ტექნიკის დაზღვევის ხელშეკრულებები დაგვიანებით ფორმდებოდა, რის შედეგადაც რამდენიმე შემთხვევაში დეპარტამენტმა ტექნიკა დაზღვევამდე გამოიყენა. დაზღვევის დაგვიანებამ, შესაძლებელია მომავალში გარკვეული გავლენა მოახდინოს გზების შეკეთების გეგმის შედგენის პროცესზე.

ჩაკომენდაციები

- საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის ინტენსივობის გაზომვა უზრუნველყოს არა მხოლოდ კვირის სამუშაო დღეების, არამედ უქმე დღეების გათვალისწინებითაც.
- საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სავლეთ ლაბორატორიის ეფექტიანი სარგებლობისთვის და შემოწმების შეფერხების თავიდან აცილების მიზნით, დროულად გააფორმოს დაზღვევის ხელშეკრულებები;

გაუმჯობესება ხელშეკრულების შესრულების ხაზგაშთი

- გზების მოვლა-შეკეთებასთან დაკავშირებული ტენდერების გამოცხადებისას, სავარაუდო სახელშეკრულებო ღირებულებები დეპარტამენტმა განსაზღვრა, დაახლოებით, 200 მლნ ლარის ოდენობით. სამუშაოები უნდა განხორციელდებოდა 3 წლის განმავლობაში, თუმცა 2 წელიწადში კონტრაქტორებს ზემოაღნიშნული თანხის 86% უკვე ათვისებული ჰქონდათ. აღნიშნული შესაძლოა გამოწვეული იყოს ზედამხედველი კომპანიის და დეპარტამენტის მიერ არასათანადოდ განხორციელებული კონტროლით. შედეგად, საჭირო გახდა 2019



წლისათვის კონტრაქტორების მიერ აღებული ვალდებულებების შესასრულებლად დამატებითი სახსრების მობილიზება.

- კონტრაქტორების მიერ შესრულებული სამუშაოების ხარისხის კონტროლის მიზნებისთვის საგარანტიო პერიოდში IRI-ის მონაცემების გამოყენებამ შესაძლოა გააუმჯობესოს შესრულებული სამუშაოების ხარისხი.

რეკომენდაცია¹

- საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა ხელშეკრულებების ვადაზე ადრე ათვისების თავიდან აცილების მიზნით, დანერგოს ადეკვატური კონტროლის მექანიზმები.
- საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა განიხილოს შესაძლებლობა შესრულებული სამუშაოების ხარისხის კონტროლის მიზნებისთვის საგარანტიო პერიოდში IRI-ის მონაცემების გამოყენებასთან დაკავშირებით. აღნიშნული მიზნებისთვის, საჭირო იქნება IRI-ის შეფასება, როგორც სამუშაოების მიღება-ჩაბარების ეტაპზე, ასევე საგარანტიო პერიოდის ბოლოს.

ზამთრის პერიოდში გზების მოვლის ღონისძიებების ნაკლავანება

- ზამთრის პერიოდში განხორციელებული სამუშაოები ხასიათდებოდა ხარვეზებით. სტანდარტული ხელშეკრულებები, რომლებსაც დეპარტამენტი წლების განმავლობაში კონტრაქტორებთან აფორმებდა, შეიცავდა ზოგად განმარტებებს, რის შედეგად, რთულდებოდა შესრულებული სამუშაოების ხარისხის გადამოწმება. ამასთანავე, დეპარტამენტი 2014–2018 წლებში სისტემატურად არ ახორციელებდა დანერგილი კონტროლის მექანიზმის მონიტორინგს, რაც ზრდიდა სამუშაოების არაჯეროვნად შესრულების რისკს.

რეკომენდაცია

- საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა განსაზღვროს გზის სანმენდი ტექნიკის მახასიათებლები, რაც გაამარტივებს კონტრაქტორების მიერ ნაკისრი ვალდებულებების შესრულების მონიტორინგს და უზრუნველყოფს ზამთარში გზების მოვლის ხარისხის შესახებ რწმუნების მიღებას.

¹ შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტის (SRAMP) ეფექტიანობის აუდიტის ანგარიშში სახელმწიფო აუდიტის სამსახურმა გასცა რეკომენდაცია, რომელიც ასევე რელევანტურია წინამდებარე ანგარიშის მიზნებისთვის: შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის ეფექტიანობის გაზრდის მიზნით, სასურველია საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა შეიმუშაოს და დანერგოს ისეთი მექანიზმები, რომლებიც უზრუნველყოფს გზების სასარგებლო მომსახურების ვადის შეფასებას სამუშაოების ტიპის მიხედვით. შეფასების გაკეთება შესაძლებელია წარსული გამოცდილების, სამუშაოების ტიპის, წლის საშუალო დღიური ნაკადისა და რეგიონული კლიმატის საფუძველზე. აუცილებელია სხვადასხვა სამუშაოს (მოვლა-შენახვა, პერიოდული მოვლა-შენახვა და რეაბილიტაცია) მოსალოდნელი შედეგების ურთიერთშედარება, შემდგომში მათგან ყველაზე ოპტიმალური ვარიანტის შესარჩევად.



მკითხველნიანი ავტორიანსპორტით გზის საფარის დაზიანება

- დეპარტამენტს არ აქვს შესწავლილი ზენორმატიული წონის მექანიკური სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის საკითხი, რაც მნიშვნელოვნად აზიანებს გზის საფარს. აღნიშნულთან დაკავშირებით სტატისტიკის წარმოება დეპარტამენტს მისცემს საშუალებას გამოავლინოს გზის მონაკვეთები, რომლებიც ყველაზე ხშირად ზიანდება და დაზიანების გამომწვევი მიზეზები (კონკრეტული კარიერი, მშენებლობა, სტიქიური შემთხვევები თუ სხვა ფაქტორები). დეპარტამენტს ასევე მიეცემა შესაძლებლობა მიმართოს შსს-ს, დარღვევების პრევენციული ღონისძიებების ჩასატარებლად.

ჩაკომენდაცია

- საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა აღრიცხოს გზის საფარის დაზიანების მიზეზები და აწარმოოს სტატისტიკური ინფორმაცია, რათა შესაძლებელი იყოს გზების იმ მონაკვეთების იდენტიფიცირება შემდგომი მონიტორინგისა და სათანადო რეაგირებისთვის, რომლებიც ყველაზე ხშირად ზიანდება; აგრეთვე იმ ზონებში, სადაც მძიმეწონიანი მექანიკური სატრანსპორტო საშუალებების მხრიდან ყველაზე დიდია გზის საფარის დაზიანების რისკი, შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტთან თანამშრომლობით შეიმუშაოს სათანადო ღონისძიებები ზემოაღნიშნული რისკების შესამცირებლად.

მონიტორინგის პროცესის საჩვენებელი

- დეპარტამენტი არ ითხოვდა ზედამხედველისგან მათი თანამშრომლების მიერ შემოწმებებზე ყოველდღიური გაცვლის დამადასტურებელი მონაცემების წარმოდგენას. შესაბამისად, დეპარტამენტი არ ფლობდა განახლებულ ყოველდღიურ სანდო ინფორმაციას ზედამხედველების მიერ განხორციელებული შემოწმებების შესახებ. მობილური ტელეფონის აპლიკაციით ინფორმაციის გაცვლის პრაქტიკა არ იყო სათანადო კონტროლის მექანიზმი.
- გარდა ზემოაღნიშნულისა, არსებობს ინტერესთა კონფლიქტის მნიშვნელოვანი რისკი ზედამხედველი კომპანიების საქმიანობასთან მიმართებით, რადგან ზედამხედველების ანაზღაურება პირდაპირ დაკავშირებულია კონტრაქტორი კომპანიებისთვის მათ მიერ დადასტურებული სამუშაოების მოცულობასთან.

შესაბამისად, შესრულებული სამუშაოების ზედამხედველობასთან მიმართებით, დეპარტამენტში არსებული კონტროლის გარემო ვერ ქმნის რწმუნების სათანადო დონეს და საჭიროებს მნიშვნელოვან გაუმჯობესებას.

ჩაკომენდაცია

- საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საქმიანობის ეფექტიანად წარმართვისათვის, ზედამხედველი კომპანიის მიერ ვალდებულებების ჯეროვნად შესრულების შემოწმების და პროცესში ჩართულ მხარეებს შორის ინტერესთა კონფლიქტის თავიდან აცილების მიზნით, მნიშვნელოვნად გააუმჯობესოს ან დანერგოს ახალი კონტროლის მექანიზმები.



1. შესავალი

აუდიტის მოტივაცია

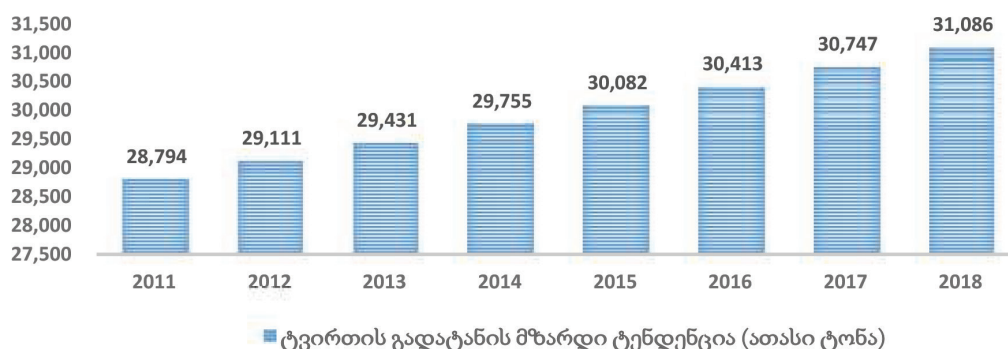
თანამედროვე სტანდარტების შესაბამისი საავტომობილო გზები ქვეყნის განვითარების მნიშვნელოვანი საფუძველია. სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა ხელს უწყობს მდგრად ეკონომიკურ ზრდას, ურბანიზაციას, ინდუსტრიალიზაციას და საერთაშორისო ვაჭრობას. ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება საქართველოს რეგიონების განვითარების, საერთაშორისო სატრანზიტო პროექტებში ქვეყნის მაქსიმალური ინტეგრირების და ტურიზმის განვითარების მნიშვნელოვანი წინაპირობაა. მოწესრიგებული ინფრასტრუქტურა უზრუნველყოფს ხელმისაწვდომობას სოციალურ, ჯანდაცვისა და განათლების ცენტრებთან.

დაზიანებული საგზაო ინფრასტრუქტურა ზღუდავს გადაადგილებას, ზრდის ავტოსაგზაო შემთხვევების რაოდენობას და სატრანსპორტო ხარჯებს. BDD-ის მიხედვით, გეოგრაფიული მდებარეობიდან და სახმელეთო სატვირთო გადაზიდვების რაოდენობიდან გამომდინარე, გზების ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება ყოველწლიური პრიორიტეტია. აღნიშნული შესაძლებელია არსებულ საგზაო ქსელში შემავალი საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების რეკონსტრუქციის, საექსპლუატაციო მდგომარეობის გაუმჯობესების და მოდერნიზების მეშვეობით. გარდა ამისა, საგზაო ინფრასტრუქტურის მდგომარეობა განეკუთვნება საზოგადოების მაღალი ინტერესის სფეროს.

2014–2018 წლებში აუდიტის მასშტაბით განსაზღვრული საგზაო სამუშაოების 3 სახეობაზე – რეაბილიტაციის, პერიოდული შეკეთებისა და მოვლა-შენახვის სამუშაოებზე ჯამურმა საკასო ხარჯმა 965,513,989 ლარი შეადგინა.² გამოყოფილი სახსრების ოდენობა წლების განმავლობაში ზრდის დინამიკით გამოირჩევა.

საქართველოში არსებული საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებით სარგებლობენ სატრანზიტო გადაზიდვისას, რაც განაპირობებს მოძრაობის მაღალ ინტენსივობას და გზის საფარის უფრო სწრაფ ცვეთას. სტატისტიკური მონაცემების მიხედვით, 2011 წლიდან საავტომობილო გზებზე წლის განმავლობაში გადაზიდული ტვირთის მოცულობები სტაბილურად იზრდება, რის ფონზეც აუცილებელია გზების სათანადო საექსპლუატაციო მდგომარეობაში შენარჩუნება.

დიაგრამა №1. საქართველოს გზებზე ტვირთის გადაზიდვის მოცულობის მზარდი ტენდენცია³



² დეტალური ინფორმაციისთვის იხ. ქვეთავი 2.1.

³ საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური – 2019 წლის 3 სექტემბერს არსებული ინფორმაცია.

გზების საექსპლუატაციო ვადის გაზრდის მიზნით, მნიშვნელოვანია არსებობდეს გონივრული სტრატეგია, რათა სხვადასხვა უწყებას პასუხისმგებლობები ადეკვატურად დაეკისროს და შესაძლებელი ღონისძიებები სათანადოდ გადანაწილდეს. მსგავს საკითხებზე რწმუნების მისაღებად, დეტალურ შესწავლას საჭიროებს გადანაცვებების მიღების პროცესები, მათი საფუძვლები და შემდგომი რეალიზაციის ეტაპები.

გამომდინარე იქიდან, რომ ხარისხიანი საგზაო ინფრასტრუქტურის არსებობა მნიშვნელოვან ზეგავლენას ახდენს ქვეყნის განვითარებაზე, გზების შეკეთებაზე დახარჯული სახსრების მოცულობა ყოველწლიურად იზრდება, საქართველოში შეიმჩნევა სატრანზიტო მოძრაობის მზარდი დინამიკა და მაღალია საზოგადოებრივი ინტერესი, სახელმწიფო აუდიტის სამსახურმა მიზანშეწონილად მიიჩნია საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ გზების მოვლა-შეკეთებისა და რეაბილიტაციის მიზნით განხორციელებული საქმიანობის ეფექტიანობის აუდიტის ჩატარება.

აუდიტის მიზანი და მთავარი კითხვები

აუდიტის მთავარი მიზანია არსებული გზების მდგომარეობის გაუმჯობესებაზე ორიენტირებული ღონისძიებების ეფექტიანობის შეფასება და რეკომენდაციების გაცემა. აუდიტის მიდგომა ეფუძნება სისტემასა და პრობლემაზე ორიენტირებულ აუდიტის კომბინაციას.

აუდიტის მთავარ კითხვებად განისაზღვრა შემდეგი:

1. რამდენად ადეკვატურია გზების მონაკვეთების შერჩევის პროცესი შემდგომი შეკეთებისთვის?

- რამდენად სანდო, სრულ და ზუსტ ინფორმაციას აგენერირებს დეპარტამენტი გონივრული სამოქმედო გეგმის შესადგენად?
- რა მიდგომებით შეირჩევა შესაკეთებელი მონაკვეთები და რამდენად გაითვალისწინება გზების მართვის პროგრამის მონაცემები წლიური სამოქმედო გეგმის მომზადებისას?

2. რამდენად ქმედითი კონტროლის მექანიზმებია დანერგილი გზების ხარისხის შენარჩუნებაზე?

- რამდენად უმჯობესდება შეკეთებული გზების ხარისხი მოვლა-შეკეთების მზარდი ბიუჯეტის ფონზე?
- რამდენად ადეკვატურია ზამთრის პერიოდში გზების ზედაპირის გასუფთავების მეთოდები?
- რამდენად კონტროლდება მძიმეწონიანი ავტოტრანსპორტის მიერ გზის საფარის დაზიანება?
- რამდენად ეფექტიანია საგზაო სამუშაოების მონიტორინგის ღონისძიებები?

აუდიტის მასშტაბი და მეთოდოლოგია

ეფექტიანობის აუდიტის ობიექტია საქართველოს რეგიონალური განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს დაქვემდებარებაში არსებული საავტომობილო გზების დეპარტამენტი. აუდიტის პერიოდი მოიცავს 2014–2018 წლებს. აუდიტორული პროცედურებისთვის გამოყენებულია შემდეგი მეთოდოლოგია:



- საერთაშორისოდ მიღებული პრაქტიკის შესწავლა;
- აუდიტის ობიექტის მიერ მოწოდებული ინფორმაციის რაოდენობრივი და თვისობრივი ანალიზი;
- შესაბამისი პასუხისმგებელი პირების გამოკითხვა;
- სამუშაო შეხვედრები დარგის სპეციალისტებთან, მათ მიერ იდენტიფიცირებული პრობლემების და შესაბამისი რეკომენდაციების გაანალიზების მიზნით;
- აუდიტორული მსჯელობა.

აღსანიშნავია, რომ აუდიტის პერიოდის შესწავლის საგანი არ იყო საავტომობილო გზების დეპარტამენტის კონტრაქტორების მიერ შესრულებული სამშენებლო სამუშაოების ხარისხი და სახელმწიფო შესყიდვების საკითხების საკანონმდებლო მოთხოვნებთან შესაბამისობა. აუდიტი კონცენტრირებული იყო გზების შესაკეთებელი მონაკვეთების და შეკეთების მეთოდების შერჩევის პროცესებზე, ასევე დაკავშირებული კონტროლის მექანიზმების ფუნქციონირებაზე.

აუდიტის კითხვებზე პასუხის გასაცემად ჩატარდა შემდეგი პროცედურები:

1. ჩამოვანდა აღეკვეთა გზების მონაკვეთების შეჩერების პროცესი შემდგომი შეკეთებისთვის?

აუდიტის ჯგუფმა შეისწავლა დეპარტამენტის მფლობელობაში არსებული აღჭურვილობის და კომპიუტერული პროგრამების მეშვეობით მონაცემების შეგროვების, ანალიზისა და შემდგომი შენახვის, ასევე მომავალი წლის გეგმების შედგენის პროცესები.

2. ჩამოვანდა ქვეითი კონსტრუქციის მექანიზმები ღანჯილი გზების ხარისხის შენარჩუნებაზე?

უკვე შეკეთებული გზების მონაკვეთების შემდგომი მოვლა-პატრონობის შესაფასებლად, აუდიტის ჯგუფმა შეისწავლა გაფორმებული ხელშეკრულებების პირობები, არსებული საერთაშორისო საუკეთესო პრაქტიკები, ნორმატიული ბაზები, აგრეთვე დეტალურად გაეცნო და გააანალიზა დანერგული კონტროლის მექანიზმები.

შეჯამების კონკლუზიები

დეპარტამენტის საქმიანობის მთავარი მიზანია გზების ხარისხის მუდმივი გაუმჯობესება, შეკეთებული გზების მდგომარეობის მაქსიმალური შენარჩუნება, დაზიანებული მონაკვეთების სათანადო მდგომარეობაში მოყვანა და გზების ზედაპირის უსწორმასწორობის კოეფიციენტის (IRI) დაბალ დონეზე შენარჩუნება.

აუდიტის განხორციელებისას კრიტერიუმებად განისაზღვრა სხვადასხვა ქვეყნის კარგი პრაქტიკის მაგალითები, ადგილობრივი და საერთაშორისო ნორმატიული აქტები:

კანონები:

- საქართველოს კანონი „სავტომობილო გზების შესახებ“;
- საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი, მუხლი 1291.



ბიძანებები:

- საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის მინისტრის 2017 წლის 13 იანვრის ბრძანება №1/ნ, „საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების – საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის დებულების დამტკიცების შესახებ“;
- საავტომობილო გზების დეპარტამენტის 2018 წლის 7 აგვისტოს ბრძანება №43/ნ ახალი დებულების დამტკიცების თაობაზე.

დადგენილებები:

- საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 21 ივლისის №459 დადგენილება „გზაზე არაგაბარითული (მსხვილგაბარითიანი) ან ზენორმატიული (მძიმეწონიანი) სატრანსპორტო საშუალების სამოძრაოდ დაშვებისათვის უფლებამოსილ ორგანოსთან (უწყებასთან) შეთანხმების წესისა და პირობების დამტკიცების შესახებ“;
- საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 14 იანვრის დადგენილება №52, „საქართველოს ტერიტორიაზე სამშენებლო სფეროს მარეგულირებელი ტექნიკური რეგლამენტების აღიარებისა და სამოქმედოდ დაშვების შესახებ“.

საერთაშორისო პრაქტიკა:

- გაეროს 2015 წლის 25 სექტემბრის რეზოლუცია A/RES/70/1 „ჩვენი სამყაროს გარდაქმნა: 2030 წლის დღის წესრიგი მდგრადი განვითარებისათვის“;
- ესტონეთის 2015 წლის პირველი ივლისის სამშენებლო კოდექსი;
- ესტონეთის ეკონომიკური საქმიანობისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს 2015 წლის 5 აგვისტოს რეგულაცია №106 საგზაო სტანდარტების შესახებ.



2. ზოგადი ინფორმაცია

საავტომობილო გზების დეპარტამენტი საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულებაა, რომელსაც მინისტრის ბრძანებით,⁴ ევალება მის ბალანსზე არსებული გზების მოვლა-პატრონობა.

კანონის მიხედვით (საავტომობილო გზების შესახებ), საქართველოში 3 სახეობის საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზა არსებობს:

1. **საერთაშორისო მნიშვნელობის** – მიეკუთვნება საქართველოს და სხვა სახელმწიფოების ადმინისტრაციული, მნიშვნელოვანი სამრეწველო და კულტურული ცენტრების დამაკავშირებელი გზები, მაგალითად: ს-1 „თბილისი-სენაკი-ლესელიძე“.

2. **შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის** – საქართველოს დედაქალაქის, მნიშვნელოვან სამრეწველო და კულტურულ ცენტრებთან, აგრეთვე ავტონომიური რესპუბლიკების დედაქალაქებთან და რაიონების ადმინისტრაციულ ცენტრებთან დამაკავშირებელი გზები, მათი შემოსავლელები და მათთან მისასვლელები, მაგალითად: შ-20 „ბორჯომი-ბაკურიანი-ახალქალაქი“.

3. **ადგილობრივი მნიშვნელობის** – რაიონების ადმინისტრაციული ცენტრების დამაკავშირებელი გზები რაიონების დასახლებულ პუნქტებთან და მათი საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებთან დამაკავშირებელი გზები, მაგალითად: ყვარლის მუნიციპალიტეტის ა-4 „სოფ. გრემი – სოფ. გრძელი ჭალა – თელავის მუნიციპალიტეტი“.

აღსანიშნავია, რომ ადგილობრივი მნიშვნელობის გზებს განკარგავენ თვითმმართველი ერთეულები, ხოლო საავტომობილო გზების დეპარტამენტი მართავს საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზებს, რომელთა ჯამური სიგრძე 6,000 კმ-ზე მეტია. დეტალური ინფორმაცია იხ. ცხრილში №1. ამასთანავე, სურათზე №1 წარმოდგენილია დეპარტამენტის ბალანსზე არსებული საგზაო ქსელის რუკა.

ცხრილი №1. საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი გზების რაოდენობა და კილომეტრაჟი

გზის სახეობა ⁵	გზების რაოდენობა	სულ ბალანსზე	ფაქტობრივ განკარგულებაში ⁶
საერთაშორისო	13	1,520 კმ	1,283 კმ
შიდასახელმწიფოებრივი	205	5,371 კმ	4,809 კმ
სულ:	218	6,891 კმ	6,092 კმ

⁴ საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს 2017 წლის 13 იანვრის ბრძანება №1/6, „საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულებების – საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის დებულების დამტკიცების შესახებ“.

⁵ ადგილობრივი მნიშვნელობის გზები მუნიციპალიტეტების მმართველობაშია და არ იმართება დეპარტამენტის მიერ.

⁶ ოკუპირებულ ტერიტორიებზე არსებული გზების გამოკლებით.



სურათი №1. საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ბალანსზე არსებული გზები



საერთაშორისო მნიშვნელობის გზების ხარისხი, ძირითადად, შეესაბამება საერთაშორისო ნორმებს და გამოირჩევა გამტარუნარიანობის მაღალი დონით, ხოლო შიდასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი მნიშვნელობის გზების დიდი ნაწილი საჭიროებს შეკეთებას/რეაბილიტაციას. შესაბამისად, სახელმწიფო აუდიტის სამსახურმა ზემოთ მითითებული 2 სახეობის გზებიდან აუდიტის მასშტაბად განსაზღვრა მხოლოდ შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზები.

საავტომობილო გზებთან მიმართებაში დეპარტამენტი ახორციელებს შემდეგი ტიპის სამუშაოებს:⁷ მიმდინარე და პერიოდული შეკეთება, რეაბილიტაცია, მშენებლობა და რეკონსტრუქცია-მოდერნიზაცია, სტიქიური და სხვა ფორსმაჟორული მოვლენების შედეგების სალიკვიდაციო და პრევენციული მიზნით ჩატარებული სამუშაოები, ნაპირსამაგრი სამუშაოები. საქართველოში არსებული გზების უმეტესობა დიდი ხნის წინ არის აშენებული და მათი საწყის პარამეტრებთან შესაბამისობაში შენარჩუნება ხორციელდება ზემოთ ჩამოთვლილი აქტივობების პირველი 3 სახეობით, რაც ქვეყანაში მაღალი ხარისხის გზების არსებობის აუცილებელი წინაპირობაა და ყოველწლიურად მნიშვნელოვანი ოდენობის თანხებს საჭიროებს.

გემოლნიშნულიდან გამომდინარე, აუდიტმა შეისწავლა სამუშაოების მხოლოდ შემდეგი სახეები:

- **რეაბილიტაცია** არის გზის ძირეული და სრულყოფილი აღდგენა, რის შედეგადაც მთლიანად უნდა აღდგეს გზის ტექნიკური და საექსპლუატაციო მაჩვენებლები და გაიზარდოს გამტარუნარიანობა;

⁷ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 10 ივლისის დადგენილება №172, „საქართველოს საავტომობილო გზების საგზაო სამუშაოების კლასიფიკაციის ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე“.

- **პერიოდული შეკეთება** გულისხმობს გზის ზედაპირის აღდგენას და რეაბილიტაციისგან განსხვავებით, ტარდება ნაკლები სირთულის სამუშაოები. მათი შესრულება, ძირითადად, ხორციელდება საპროექტო დოკუმენტაციით განსაზღვრული მოცულობების და ღირებულებების მიხედვით. პერიოდული შეკეთების შედეგად, მთლიანად უნდა აღდგეს საგზაო პირობები;
- **მიმდინარე შეკეთება** გულისხმობს ყოველდღიურ, სისტემურ საქმიანობას – გზის სისუფთავისა და წესრიგის უზრუნველყოფას, მათ შორის, წყალამრიდი და წყალგამტარი ნაგებობების მოვლას, მოძრაობის რეგულირების ნიშნულების მოწყობას, მცირე დეფორმაციებისა და დაზიანებების სისტემატურ აღმოფხვრას, ზამთარში გზის შენახვას, რომლის შესრულება მიმდინარეობს ფაქტობრივი მდგომარეობიდან გამომდინარე განსაზღვრული მოცულობებისა და ღირებულებების მიხედვით.

განვითარებული ქვეყნები, მაგალითად: კანადა, ირლანდია, ახალი ზელანდია, ავსტრია იყენებენ გზებზე ჩასატარებელი სამუშაოების სხვადასხვა მოდელირების სისტემას,⁸ რითაც უზრუნველყოფენ:

- გზების მდგომარეობის აღრიცხვას და მონაცემთა ბაზების შექმნას;
- გზების მოვლის ეკონომიკურად ოპტიმალური სტრატეგიების შემუშავებას ალტერნატიული ვარიანტების შედეგების მოდელირების საფუძველზე;
- გზების ხარისხის გარკვეულ დონეზე შენარჩუნებისთვის მრავალწლიანი შენახვის მეთოდის შემუშავებას.

საქართველოში აღნიშნული მიზნების მისაღწევად, 2007 წლიდან გამოიყენება მსოფლიო ბანკის მიერ შემუშავებული კომპიუტერული პროგრამა HDM-4, რომელიც შექმნილი იყო აზიის განვითარების ბანკის, ბრიტანეთის საერთაშორისო განვითარების ფონდისა და შვედეთის ნაციონალური გზების ადმინისტრაციის დაფინანსებით. პროგრამა მსოფლიოში ერთ-ერთი ყველაზე დახვეწილია და გამოიყენება ისეთ განვითარებულ ქვეყნებში, როგორებიცაა: ავსტრალია, ბრიტანეთის გაერთიანებული სამეფო, ჩინეთი და სხვ.

ანალიზის დროს HDM-4 ითვალისწინებს შემდეგ მნიშვნელოვან პარამეტრებს:

- უსწორმასწორობის კოეფიციენტი (IRI): ზომავს გზის უსწორმასწორობის დონეს, რომელიც 4 ჯგუფად იყოფა:

შეფასება	კარგი	დამაკმაყოფილებელი	სუსტი	ცუდი
უსწორმასწორობის დონე	IRI < 4	4 < IRI < 6	6 < IRI < 8	IRI > 8

- **ავტოტრანსპორტის ინტენსივობა (AADT)¹⁰** – გზის კონკრეტულ მონაკვეთზე სატრანსპორტო საშუალებების დღიური საშუალო რაოდენობა. პროგრამა ასახავს აგრეთვე სატრანსპორტო საშუალებების ტიპებს: მძიმე ტექნიკა, ავტობუსები, მსუბუქი ავტომანქანები და სხვ.
- **კლიმატური ზონა** – პროგრამაში ჩაშენებულია სტანდარტული კლიმატური ზონები;
- **მოსახლეობის სიმჭიდროვე** – მოსახლეობის რაოდენობა 1 კვ. კმ-ზე;

⁸ მაგალითად: Deighton's Total Infrastructure Asset Management System.

⁹ International Roughness Index.

¹⁰ Annual Average Daily Traffic.



- **ტექნიკური პარამეტრები** – ზედაპირის, გზის საფარის და სადრენაჟო სისტემის მდგომარეობა;
- **ცვეთის დასათვლელი ინდიკატორები** – საწვავის ფასი, სახეობა, ავტომანქანის სახეები, საბურავის ფასი, ცვეთის კოეფიციენტები.

ზემოაღნიშნული პარამეტრების პირველადი მონაცემების შეგროვება სხვადასხვა წყაროდან არის შესაძლებელი:

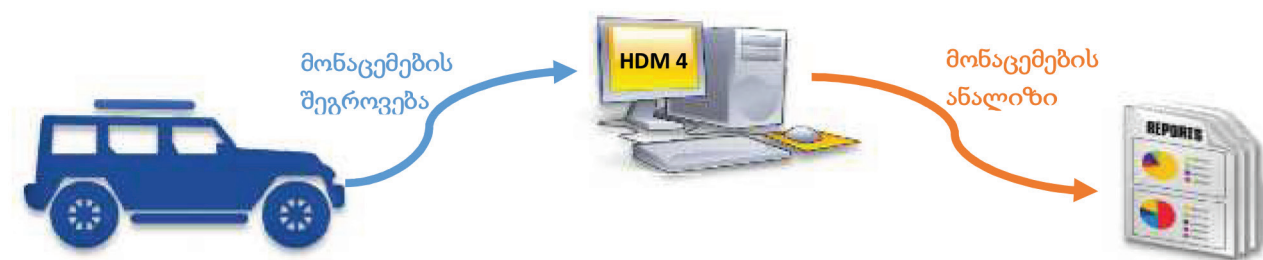
გზების უსწორმასწორობის შესაფასებლად, დეპარტამენტს გააჩნია ე.წ. „საველე ლაბორატორია“, რომელიც წარმოადგენს ავტომანქანაზე დამაგრებულ გზების მდგომარეობის ხარისხის გამომწვევ ლაზერს. თითოეულ გზის მონაკვეთზე შეფასებული უსწორმასწორობის კოეფიციენტი იძლევა შემდგომში მასზე შესასრულებელი ამა თუ იმ სახის შეკეთებების დაგეგმვის საფუძველს. აგრეთვე მანქანა აღჭურვილია ვიდეოკამერებით, რომლებიც იღებს 360°-იან სივრცით ფოტო- და ვიდეომასალებს.

ავტოტრანსპორტის ინტენსივობის პარამეტრის მოპოვება ხორციელდება სპეციალური ვიდეოკამერების მეშვეობით, რომლებიც დეპარტამენტის დავალებით მონტაჟდება საქართველოში გარკვეულ ადგილებში და ზომავს გზის დატვირთულობას.

რაც შეეხება დანარჩენ პარამეტრებს, ნაწილი მოიპოვება სხვადასხვა სტრუქტურიდან, ნაწილი კი დეპარტამენტის თანამშრომლების მიერ განისაზღვრება.

მოპოვებული ინფორმაციის პროგრამული დამუშავების შედეგად მზადდება სხვადასხვა სახის ანგარიშები და გრაფიკები. აღნიშნული ინფორმაცია გამოიყენება დამხმარე საშუალებად მომავალი წლის შესაკეთებელი გზის მონაკვეთების სიების შესადგენად.

დიაგრამა №2. ინფორმაციის შეგროვების და კომპიუტერული ანალიზის პროცესი



„საველე ლაბორატორია“ ყოველწლიურად ფარავს არსებული გზების ნაწილს.¹¹ განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა ახლად რეაბილიტირებულ გზებს სამუშაოების ჯეროვნად შესრულების შემოწმების მიზნით. დეპარტამენტის წარმომადგენლების განმარტებით, არ არის მიზანშეწონილი ძალიან დაზიანებული გზის მონაკვეთების ან გრუნტიანი გზების გაზომვა, რადგან დაზიანების გარკვეულ ზღვარს ზემოთ არსებულ ყველა კოეფიციენტს პროგრამა აღიქვამს ერთნაირად უარყოფითად, ხოლო ძვირად ღირებული ტექნიკის დაზიანების რისკი ასეთ გზებზე – მაღალია.

¹¹ დეტალური ინფორმაცია იხ. თავში 1.2, ცხრილი №2.

IRI-ს მონაცემის შეგროვება ხორციელდება გზების ყოველ 100-მეტრიან მონაკვეთზე, რომლებიც შემდგომ ერთიანდებიან ე.წ. „ჰომოგენურ სექციებად“ – თანმიმდევრული მსგავსი მახასიათებლების მქონე გზის მონაკვეთებად. გაერთიანების 2 მთავარი კრიტერიუმია: ინტენსივობა (AADT) და უსწორმასწორობის (IRI) დონეები. ამ პარამეტრების ცვალებადობა იწვევს ყოველწელს ჰომოგენური სექციების კილომეტრაჟის ცვლილებასაც. თითო სექციის ზომა მერყეობს 1-დან 10 კმ-მდე და HDM-4-ის სახელმძღვანელოს მიხედვით, „ჰომოგენური სექციების“ მაქსიმალური რაოდენობა არ უნდა აღემატებოდეს 1000-ს,¹² რათა პროგრამამ შეძლოს მათი ხარისხიანად დამუშავება. მიღებულ სექციებზე HDM-4 ამზადებს შესაკეთებელი მონაკვეთების სიას იმის მითითებით, თუ როდის და რა სახის სამუშაოებია ჩასატარებელი.

დეპარტამენტის მართვაში არსებული პროგრამები, დეტალური ინფორმაციის შეყვანის შემთხვევაში, იძლევა იმის საშუალებას, რომ ეკონომიკურის გარდა დამატებით იქნეს განხილული სოციალური პარამეტრებიც: სამედიცინო დაწესებულებების, რაიონული ცენტრების, ტურისტული ღირსშესანიშნაობების და სკოლების ხელმისაწვდომობა.

¹² 1000-ზე მეტ ჰომოგენურ სექციებად დაყოფის შემთხვევაში, რეპორტების გენერირება და ანალიტიკა დროის არაეფექტიან და არაპრაქტიკულ ხარჯვას წარმოადგენს, შესამჩნევი სარგებლის მიღების გარეშე.



ჯეოინფორმაციის მიზნობრივი

3. ჯეოინფორმაციის საფუძვლის გეგმის მომზადების ნაპოვნები

3.1 გეგმის მართვის კომპიუტერული პროგრამის უსაფრთხოებისა და მისი გამოყენების პროცესის ნაპოვნები

დეპარტამენტის მფლობელობაში არსებული გეგმის მართვის კომპიუტერული პროგრამა HDM-4-ისგან მაქსიმალური სარგებლის მისაღებად საჭიროა მისი ყველა პრაქტიკული ფუნქციის სრულად გამოყენება და ადგილობრივ თავისებურებებზე სათანადოდ მორგება. მნიშვნელოვანია, პროგრამა იყოს დაცული არავტორიზებული ჩარევებისგან, პროცესები იყოს ავტომატიზებული, მინიმუმამდე იყოს დაყვანილი ინფორმაციის მანუალური¹³ მოდიფიცირების შესაძლებლობა, პროგრამაში აგრეგირებული მონაცემები იყოს სანდო და სრული, მათზე დაფუძნებით სწორი გადაწყვეტილებების მიღების მიზნით. HDM-4-ის გამოყენებასთან დაკავშირებული პროცესი უნდა იყოს გამჭვირვალე, ხოლო თითოეული გადაწყვეტილება დასაბუთებული და დოკუმენტირებული. გეგმის მართვის პროგრამის პოტენციალის მაქსიმალურად ათვისების შემთხვევაში, მიღებული შეფასებები უზრუნველყოფს საგზაო სამუშაოების ეფექტიანად დაგეგმვისა და კონტროლის შესაძლებლობას, რაც მნიშვნელოვნად დაეხმარება ინფორმაციის მომხმარებლებს საუკეთესო გადაწყვეტილებების მიღებაში.

დეპარტამენტმა მსოფლიო ბანკის დაფინანსებით შეიძინა¹⁴ გეგმის ზედაპირის უსწორმასწორობის გამზომი თანამედროვე ტექნიკური დანადგარი, რომლის დანიშნულებაცაა გზის საფარის თითოეული 100-მეტრიანი მონაკვეთისთვის შეაფასოს მისი ხარისხი – IRI და მოათავსოს ეს პარამეტრი GIS (Geographic Information System) სივრცითი რუკების¹⁵ ბაზებში. აღნიშნული ინფორმაციის ექსპორტი შესაძლებელია სხვადასხვა სახის ელექტრონულ ფაილებში, რომელთა დამუშავება დეპარტამენტის ადმინისტრირების სამსახურის ფუნქციაა.

მონაცემების უზრუნველყოფის რისკები

მონაცემების დამუშავების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ასპექტს წარმოადგენს მათი გადატანა GIS-დან HDM-4-ში. GIS-ში შესული ინფორმაცია ექსპორტირდება MS Access-ის ბაზების სახით. ზემოაღნიშნულ პროგრამებთან დაკავშირებით, არ არსებობს პროცესის აღწერა.

ინფორმაციული ბაზები დიდი მოცულობისაა და მათი დამუშავება HDM-4-ს არ შეუძლია. ანალიზისთვის სავალდებულოა თითოეული 100-მეტრიანი მონაკვეთების გაერთიანება ჰომოგენურ სეგმენტებად. ასეთი პროცესი ძალიან შრომატევადია და მისი ხელით შესრულების თავიდან აცილების მიზნით, ხელშეკრულებით¹⁶ დაქირავებულმა კონსულტანტმა შექმნა კომპიუტერული

¹³ მონაცემების ე.წ. „ხელით შეცვლა“.

¹⁴ ახალგელანდიური კომპანია ROMDAS-ისგან 288,162 აშშ დოლარად.

¹⁵ საინფორმაციო სისტემა, რომელიც შეიცავს სივრცულ მონაცემებს, ინახავს და აანალიზებს მათ, აგრეთვე იძლევა შესაძლებლობას შეიქმნას გეოგრაფიული თემატური რუკები რელიეფის, გეგმის მონაკვეთების ასახვით და თითოეულ მონაკვეთზე დაგეგმილი შესაკეთებელი სამუშაოების მითითებით.

¹⁶ 2013 წლის 15 ივნისის ხელშეკრულება №SLRPII/CS/SSS-05.



პროგრამა, რომლის ალგორითმების საფუძველზე ხორციელდება სხვადასხვა პარამეტრების გათვალისწინება და მონაკვეთების გაერთიანება HDM-4-ისთვის დამუშავებად 1000 სექციად. ეს მონაცემები ეკონომიკური ანალიზისთვის იმპორტირდება HDM-4-ში MS Excel-ის ფაილის სახით.

HDM-4 ანალიზისთვის ითვალისწინებს ავტომობილის ექსპლუატაციის ხარჯებს, მათ შორის:¹⁷ ავტომობილის ცვეთა, საწვავის ღირებულება, საბურავების ცვეთა და ა.შ. ამასთანავე, პროგრამა საბოლოო შედეგის გამოსაყვანად იყენებს გზებზე მოძრაობის დროის ხარჯს. აღწერილი ეკონომიკური ინდიკატორები იძლევა საშუალებას შეფასდეს თითოეული მონაკვეთის ხარჯეფექტურობა. ანალიზის შემდეგ მონაცემები ისევ გადაიტანება GIS სივრცით რუკებში, სადაც მიღებულ შედეგებს ემატება სოციალური ინდიკატორები – მოსახლეობის სიმჭიდროვე, ღირსშესანიშნაობების, სამედიცინო და ზოგადსაგანმანათლებლო დაწესებულებების რაოდენობები, აგრეთვე მანძილი ასეთ ორგანიზაციებსა და ადმინისტრაციულ ცენტრებამდე. მიღებულ მონაცემებს ითვალისწინებენ დეპარტამენტში შემოსულ სატელეფონო შეტყობინებებთან, წერილებთან და მთავრობის დადგენილებით დაკისრებულ მოთხოვნებთან ერთად და დგება შესაკეთებელი მონაკვეთების საბოლოო სიები, რომლებიც დაიტანება სივრცით რუკებზე და გენერირდება სამუშაო 5-წლიანი გეგმები.

დიაგრამა №3. მონაცემების შეგროვებისა და ანალიზის პროცესი



¹⁷ პარამეტრების ნაწილი გზების დეპარტამენტის თანამშრომლებმა შეიყვანეს პროგრამის დანერგვის ეტაპზე.

აუდიტის მსვლელობისას გამოვლინდა, დიაგრამა №3-ში წარმოდგენილი მონაცემების შეგროვებისა და ანალიზის თითოეული ეტაპი შეიცავს ხარვეზებს, რომელთა აღმოფხვრის შემთხვევაში, პროცესი უფრო გამჭვირვალე, სანდო და ქმედითი გახდება:

- მონაცემების შეგროვების შემდგომ ეტაპზე არ ხდება მოპოვებული ინფორმაციის სათანადოდ დაცვა. დეპარტამენტს არ გააჩნია მონაცემთა შენახვისთვის განკუთვნილი სერვერები. ინფორმაცია ინახება თანამშრომლების სამსახურებრივ კომპიუტერებზე, მყარ დისკებზე ან/და მეხსიერების ბარათებზე, რაც ზრდის მათი დაკარგვის ან დაზიანების რისკებს;
- სპეციალიზებულ კომპიუტერულ პროგრამებს შორის მონაცემთა გაცვლა არ ხდება ავტომატურად, რაც ინფორმაციის არასწორად გადატანის რისკის მატარებელია;
- დეპარტამენტში არ არის ხელმძღვანელობის მიერ დამტკიცებული სამუშაო პროცესების აღწერილობები, მეთოდოლოგია ან რაიმე სახის შიდა ინსტრუქცია, თუმცა ასეთი სახის დოკუმენტის შექმნაზე მუშაობა დაწყებულია;
- დეპარტამენტში მხოლოდ 2 თანამშრომელს გააჩნია HDM-4-თან მუშაობის სათანადო ცოდნა და გამოცდილება – ადმინისტრირების სამსახურის წარმომადგენელსა და ხელშეკრულებით დაქირავებულ კონსულტანტს. შესაბამისად, მსგავსი მდგომარეობა მნიშვნელოვნად ზრდის კადრების დენადობის შემთხვევაში აღნიშნული პროგრამით სარგებლობის შეფერხების რისკებს.

აღსანიშნავია, რომ სასერვერო ინფრასტრუქტურის მოსაწყობად საავტომობილო გზების დეპარტამენტს დაწყებული აქვს ტექნიკური დავალების შემუშავების პროცესი, რაც ასევე მოიცავს საინფორმაციო ტექნოლოგიების საჭიროებების განსაზღვრას.

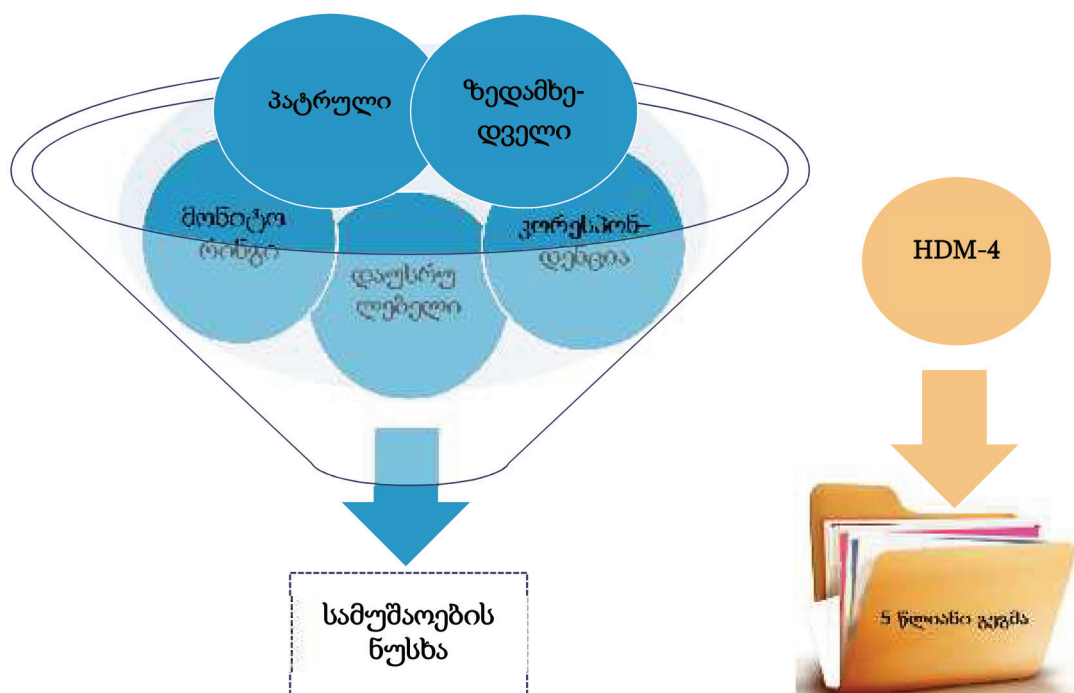
გეგმის უაღრესი საჩუქარი

დეპარტამენტში მონიტორინგის სამსახურის წარმომადგენლებისა და ტექნიკური ზედამხედველობის სამსახურის მხრიდან სისტემატურად შედის ინფორმაცია საავტომობილო გზებისა და ხიდებზე არსებული მდგომარეობის შესახებ მოხსენებითი ბარათისა და ტელეფონოგრამების სახით, აგრეთვე კორესპონდენცია საქართველოს მთავრობის ადმინისტრაციიდან, ადგილობრივი თვითმმართველობებიდან, მოქალაქეებისგან, საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის და სხვადასხვა დაინტერესებული უწყებიდან. მონიტორინგის სამსახურის სპეციალისტები კორესპონდენციის საფუძველზე შემოსულ ინფორმაციაში წარმოდგენილ საკითხებს სწავლობენ ადგილზე.

გემოაღნიშნული ინფორმაციის გაანალიზების შემდეგ ხდება პროექტების პირველადი შერჩევა, რომლებიც აისახება ჩასატარებელი სამუშაოების ნუსხაში და სავარუდო ღირებულებები განისაზღვრება წარსული გამოცდილების გათვალისწინებით.



დიაგრამა №4. გეგმის შედგენის ფაქტობრივი პროცესი



მიღებული განმარტების თანახმად, 2016 წლის შემდგომ მზადდება 5-წლიანი გეგმები, რომლებიც მოქმედია გეგმის შედგენის ყოველი პირველი წლისთვის. გეგმაში შესული თითოეული გზის მონაკვეთისთვის მზადდება ფაქტობრივი ინფორმაციის ბარათები,¹⁸ სადაც ასახულია დეტალური ინფორმაცია არჩეული გზის მონაკვეთის მახასიათებლების შესახებ, წარმოდგენილია რუკა და ახსნა-განმარტება, თუ რატომ შეირჩა შესაკეთებლად კონკრეტული მონაკვეთი.

შემოწმების შედეგად გამოვლინდა, რომ 2016 წლამდე ფაქტობრივი ინფორმაციის ბარათებში წარმოდგენილი ახსნა-განმარტებები არ იყო საკმარისი და ტოვებდა განსხვავებული ინტერპრეტაციების შესაძლებლობას, ხოლო 2016 წლის ბარათებს არ ერთვოდა პროექტის დასაბუთება და არ იყო დაფიქსირებული ამა თუ იმ მონაკვეთის შეკეთების აუცილებლობა.¹⁹ შესაბამისად, აუდიტის ჯგუფი ვერ დარწმუნდა რამდენად ოპტიმალური იყო შესაკეთებელი გზების სიის კორექტირებაზე დეპარტამენტის მიერ მიღებული გადაწყვეტილებები.

დასკვნა

- გზების ხარისხის ანალიზისთვის შეგროვებული ინფორმაცია დაუცველია. ამასთანავე, კომპიუტერულ პროგრამებს შორის ინფორმაციის არაავტომატიზებული გადატანა რისკის მატარებელია. დეპარტამენტს არ აქვს დანერგილი კონტროლის მექანიზმები, რაც უნდა უზრუნველყოფდეს მოპოვებული მონაცემების უსაფრთხო შენახვას;
- არ არსებობს ადმინისტრირების სამსახურის საქმიანობის, ხელმძღვანელობის მიერ ფორმალურად დამტკიცებული, დეტალურად განვრცოლი პროცედურები. შედეგად, სამსახური-

¹⁸ Project Fact Sheet.

¹⁹ დეპარტამენტის განმარტებით, 2016 წელს მიმდინარეობდა განახლებული ტექნიკის ტესტირება და ტრენინგები, შესაბამისად, ინფორმაცია ვერ იქნებოდა სრულყოფილი.

დან კადრების დენადობამ შესაძლებელია გეგმების შედგენის პროცესი მნიშვნელოვნად შეაფერხოს;

- არ არსებობს შესაკეთებელი მონაკვეთების შერჩევის დამტკიცებული მეთოდოლოგია. გგების მართვის თანამედროვე კომპიუტერული პროგრამების მეშვეობით შედგენილი შესაკეთებელი გგების სია საბოლოოდ ზუსტდება სხვადასხვა წყაროდან მიღებული ინფორმაციის გაანალიზების საფუძველზე, ისე, რომ ცვლილებები სათანადოდ არ არის დოკუმენტურად დასაბუთებული. შესაბამისად, აუდიტის ჯგუფი ვერ დარწმუნდა რამდენად ოპტიმალური იყო შესაკეთებელი გგების სიის კორექტირებასთან დაკავშირებით დეპარტამენტის მიერ მიღებული გადაწყვეტილებები.

ჩაკომენდაციები

- საავტომობილო გგების დეპარტამენტმა მნიშვნელოვანი ინფორმაციის დაცულობისთვის უზრუნველყოს გგების უსწორმასწორობის შესახებ შეგროვებული მონაცემების უსაფრთხო შენახვა, სასერვერო ინფრასტრუქტურის მოწყობის გზით;
- საავტომობილო გგების დეპარტამენტმა, დაგეგმვის პროცესში სპეციალიზებული კომპიუტერული პროგრამების შეუფერხებლად გამოყენების მიზნით, გაზარდოს HDM4-ის მცოდნე თანამშრომელთა რაოდენობა;
- საავტომობილო გგების დეპარტამენტმა დაგეგმვის ეტაპის გაუმჯობესების მიზნით განეროს და ოფიციალურად დაამტკიცოს შესაკეთებელი გგების შერჩევასთან დაკავშირებული შიდა ინსტრუქცია, სადაც გათვალისწინებული იქნება გეგმაში შესული გგების დეტალური დასაბუთების საკითხები.

3.2 საუშაო გგების შედგენისთვის მონაცემების შეგროვების ხაზგაშეიშა

გგების მდგომარეობის შესახებ რეალური და სრული ინფორმაციის არსებობა მნიშვნელოვანია ეფექტიანი სამოქმედო გეგმების მომზადებისთვის და დაინტერესებული პირებისთვის რელევანტური ანალიზის მისაწოდებლად. ამისთვის აუცილებელია ყოველ წელს განახლებული მონაცემების გათვალისწინება.

ადმინისტრირების სამსახური ყოველწლიურად აწარმოებს საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გგებზე²⁰ IRI-ს გაზომვას საველე ლაბორატორიით. საველე სამუშაოების მარშრუტის შერჩევა ხორციელდება სამსახურის მიერ ამინდის და დროის ოპტიმალურად გამოყენების გათვალისწინებით, მზადდება მოხსენებითი ბარათი და მტკიცდება მივლინების შესახებ ბრძანებით.

სრული ქსელის შესახებ მონაცემების შეყვანა HDM-4-ში სავალდებულოა, რათა პროგრამაში ჩაიტვირთოს მთლიანი კილომეტრაჟი და შესაძლებელი გახდეს ქსელის სრულყოფილი ანალიზი, შესაბამისად, იმ მონაკვეთებისთვის, სადაც არ გაიზომა უსწორმასწორობის დონე, მონაცემების შევსება ხორციელდება მექანიკურად, წინა წლების ინფორმაციის გამოყენებით.

²⁰ „ადგილობრივი მნიშვნელობის“ გგებს განკარგავენ ადგილობრივი თვითმმართველობები და არა საავტომობილო გგების დეპარტამენტი.



IRI-ს გაზომვი ტექნიკის დაგვიანებული დაზღვევა

საველე ლაბორატორია ძვირად ღირებული ტექნიკაა და დეპარტამენტის პასუხისმგებელი პირების განმარტებით, დაზღვევის გარეშე მისი გამოყენება არ არის სასურველი. მიუხედავად ზემოაღნიშნულისა, გამოვლინდა რამდენიმე შემთხვევა, როდესაც დეპარტამენტმა ტექნიკა გამოიყენა დაზღვევის გარეშე. მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ დაზღვევის ტენდერები დაგვიანებით ცხადებოდა. კერძოდ, 2015 წელს ტენდერი გამოცხადდა 7 აგვისტოს, 2016 წელს – 23 თებერვალს და 2018 წელს – 23 მარტს. აღწერილი მდგომარეობის შესაფასებლად, აუდიტის ჯგუფმა შეისწავლა IRI-ს გაზომვის მიზნით განხორციელებული მივლინებები, მათი სიხშირე და გასვლის პერიოდები – იხ. ცხრილი №2.

ცხრილი №2. IRI-ს გასაზომად განხორციელებული მივლინებები

	2014	2015 ²¹	2016	2017	2018
მივლინების ჯამური დღეები	67	18	93	71	87
წლის პირველი მივლინება	02.07	13.05	28.03	30.03	30.01
წლის ბოლო მივლინება	26.12	11.12	19.11	20.12	31.12
დაზღვევის გაფორმება	-	30.10	09.03	04.07	24.07
შემონმებული კმ	4,239 კმ	-	3,102 კმ	3,744 კმ	4,434 კმ
პროცენტი ჯამური კმ-დან ²²	85%	-	62%	75%	89%

ცხრილიში №2 ნათლად ჩანს, რომ ყოველ წელს IRI-ის გაზომვები დაგვიანებით იწყებოდა, თუმცა ბოლო სამი წლის განმავლობაში დაფარვის მაჩვენებელი მნიშვნელოვნად გაიზარდა.

სტატისტიკური ინფორმაციის გამოყენების ნაკლოვანებები

პროგრამის ეკონომიკურ მონაცემებზე მნიშვნელოვნად მოქმედებს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის ინტენსივობა კონკრეტულ გზის მონაკვეთზე, რომელიც იზომება სხვადასხვა წერტილში წელიწადში 3-ჯერ (თითოეულ ჯერზე 48 საათის განმავლობაში) დეპარტამენტის ავტომატური დამთვლელი ხელსაწყოებით. 2014–2016 წლებში გაზომვები ჩატარდა – 100, ხოლო 2017-2018 წლებში - 200 ადგილზე.

აღსანიშნავია, რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის ინტენსივობა ძირითადად მოწმდება ორშაბათიდან პარასკევის ჩათვლით. გამომდინარე იქიდან, რომ საავტომობილო გზებზე მოძრაობის ინტენსივობა უქმე დღეებში განსხვავდება სამუშაო დღეებისგან დეპარტამენტის მიერ მიღებული ინფორმაცია იქნება უფრო ზუსტი თუ დეპარტამენტი გაითვალისწინებს ასევე შაბათ-კვირის მონაცემებს.

²¹ დეპარტამენტმა 2015 წელს სულ რამდენიმე შემონმება განახორციელა სხვადასხვა პროექტისთვის. ინფორმაცია შემონმებული კმ-ების შესახებ არ არის შესაძარისი სხვა წლებთან, შესაბამისად, არ არის შეტანილი ცხრილში.

²² შემონმებას ექვემდებარება 6,092 კმ გზა, რაც დეპარტამენტის ბალანსზე არსებული სრული კილომეტრაჟის 88%-ს შეადგენს. შესაბამისად, ანალიზისას ყოველწლიური შემონმებების მოცულობა დადარებულია 6,092 კმ-ს, სრული ქსელიდან ასფალტის საფარით დაფარულია 4985.8 კმ.

დასკვნა

საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ავტოტრანსპორტის მოძრაობის ინტენსივობის გაზომვისათვის უქმე დღეების მონაცემების გათვალისწინება უზრუნველყოფს ინფორმაციის მეტი სიზუსტით მიღებას.

გარდა ზემოაღნიშნულისა, ძვირადღირებული ტექნიკის დაზღვევის ხელშეკრულებები დაგვიანებით ფორმდებოდა, რის შედეგადაც რამდენიმე შემთხვევაში დეპარტამენტმა ტექნიკა დაზღვევამდე გამოიყენა. დაზღვევის დაგვიანებამ, შესაძლებელია მომავალში გარკვეული გავლენა მოახდინოს გზების შეკეთების გეგმის შედგენის პროცესზე.

რეკომენდაციები

- საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის ინტენსივობის გაზომვა უზრუნველყოს არა მხოლოდ კვირის სამუშაო დღეების, არამედ უქმე დღეების გათვალისწინებითაც.
- საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სავალე ლაბორატორიის ეფექტიანი სარგებლობისთვის და შემონმების შეფერხების თავიდან აცილების მიზნით, დროულად გააფორმოს დაზღვევის ხელშეკრულებები;



4. მიმდინარე და პერიოდული შეკეთების პროცესების ნაკლოვანებები

4.1 გაუმართაობა ხელშეკრულების შესრულების ხარვეზები

ძვირად ღირებული რეაბილიტაციის პროცესების თავიდან აცილების მიზნით ან ახლად დაგებული გზის სათანადო მდგომარეობაში შესანახად, ტარდება მიმდინარე შეკეთებები და ყოველდღიური მოვლა-გასუფთავება, რაც მნიშვნელოვნად ახანგრძლივებს გზის საფარის სიცოცხლისუნარიანობას. დროული და შესაფერისი შეკეთება გზის მომსახურების პერიოდის გაზრდისა და სახელმწიფო ბიუჯეტის ეფექტიანი გამოყენების საფუძველია.

დეპარტამენტს უნდა გააჩნდეს ინფორმაცია საორიენტაციო საექსპლუატაციო ვადების შესახებ შეკეთების თითოეული სახეობის²³ მიხედვით. სათანადო მოვლა-შენახვის პირობებში, გზის მონაკვეთი უნდა ინარჩუნებდეს თავის მახასიათებლებს ზემოაღნიშნულ პერიოდში.

აღნიშნულ პერიოდზე უფრო ადრე გზის დაზიანება დიდწილად იმის მანიშნებელია, რომ არასათანადოდ ჩატარდა აღდგენითი ან მოვლა-შენახვის სამუშაოები. ნებისმიერ შემთხვევაში, ასეთი ორიენტირი შესაძლოა განხილულ იქნეს, როგორც კონტრაქტორის და დეპარტამენტის საქმიანობების ხარისხის შეფასების კრიტერიუმი.

საერთაშორისო პრაქტიკის მიხედვით, გზების ხარისხის სტანდარტები რეგულირდება კანონმდებლობით. მაგალითად, ესტონეთში არსებობს ეკონომიკისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს მიერ დამტკიცებული რეგულაცია, რომელიც ქვეყანაში ანესრიგებს გზების პროექტირების საკითხებს (ესტონეთის რეგულაცია), მათ შორის, გზის სხვადასხვა ტიპის ზედაპირისთვის მოთხოვნილ მინიმალურ მომსახურების პერიოდებს. აღნიშნული პერიოდები მერყეობს 7-დან 15 წლამდე და დამოკიდებულია ისეთ ფაქტორებზე, როგორიცაა: მოძრაობის ინტენსივობა, გადაადგილების წონა, ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის სიჩქარე და ა.შ.

კონტრაქტორებს პერიოდული შეკეთებების ფარგლებში ევალებათ საგზაო ნიშნების მოწყობა და უსაფრთხოების უზრუნველყოფა. აღნიშნული საკითხი რეგულირდება საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 14 იანვრის №52 დადგენილებით „საქართველოს ტერიტორიაზე სამშენებლო სფეროს მარეგულირებელი ტექნიკური რეგლამენტის აღიარებისა და სამოქმედოდ დაშვების შესახებ“, რომლის თანახმად, სამშენებლო სფეროს ტექნიკური რეგულირების მიზნით აღიარებული და საქართველოს ტერიტორიაზე დროებით სამოქმედოდ უნდა იქნეს დაშვებული ყოფილი საბჭოთა კავშირის 1992 წლამდე მოქმედი და შემდგომ პერიოდში მოდიფიცირებული სამშენებლო ნორმები და წესები. შესაბამისად, დღესდღეობით გამოიყენება 1987 წლის ГОСТ23457-86 და 1980 წლის ГОСТ10807-78, რაც მოძველებულია და არ შეესაბამება თანამედროვე მოთხოვნებს. მნიშვნელოვანია, რომ აღნიშნული მიმართულებით სახელმწიფოში დაიწყო მოძველებული სტანდარტების განახლების პროცესი.

დეპარტამენტის განმარტებით, გარდა ზემოთ აღნიშნული ნორმებისა და წესებისა, ასევე გამოიყენება საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 7 მარტის №50 დადგენილების დანართით განსაზღვრული ევროკავშირის და ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორ-

²³ პერიოდული და მიმდინარე შეკეთება.



განიზაცის წევრ ქვეყნებში მოქმედი ტექნიკური რეგლამენტები. ამასთანავე, მიმდინარეობს მოლაპარაკებები საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტებთან არსებული სტანდარტების განახლების პროცესისთვის ტექნიკური დავალების შედგენის თაობაზე.

გარდა ამისა, დეპარტამენტის შესაბამისი პასუხისმგებელი სტრუქტურების – აღმოსავლეთისა და დასავლეთის სამსახურების მიერ დაკისრებული ვალდებულებების (დეპარტამენტის დებულება, 2018) ჯეროვნად შესრულების შეფასებისათვის შეიძლება გამოვიყენოთ მათთვის დებულებით გაწერილი ამოცანებისა და კომპეტენციების ჩამონათვალი, რომელიც მოიცავს შემდეგს:

- საგზაო სამუშაოების მიმდინარეობის გეგმა-გრაფიკების შესრულების კონტროლი;
- საგზაო სამუშაოებზე გაფორმებული ხელშეკრულების პირობებით განსაზღვრული ვალდებულებების შესრულების მუდმივი მონიტორინგი. სამუშაოების მიმდინარეობაზე ანგარიშის მომზადება და დეპარტამენტის ხელმძღვანელობისათვის შესაბამისი ინფორმაციის წარდგენა პროექტის მიმდინარე მდგომარეობის შესახებ;
- ყოველი თვის დასაწყისში დეპარტამენტის კონტრაქტორი ორგანიზაციებისგან მიმდინარე და პერიოდული შეკეთების შესასრულებელ სამუშაოებზე დეპარტამენტში წარდგენილი გეგმა-პროგნოზის მიღება და შეთანხმება.

ახალი დებულების დამტკიცებამდე, საავტომობილო გზების ტექნიკური ზედამხედველობის, ასევე აუდიტის სამმართველოს ძირითადი ფუნქციები და ამოცანებია:

ა) საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი დანიშნულების საავტომობილო გზების მიმდინარე შეკეთების სამუშაოების შესრულების მონიტორინგი, ტექნიკური ზედამხედველობა და კონტროლი;

ბ) ყოველი თვის დასაწყისში დეპარტამენტის კონტრაქტორი ორგანიზაციების მიერ მიმდინარე შეკეთების შესასრულებელ სამუშაოებზე მიღებული ინფორმაციის მომზადება და საავტომობილო გზების ადმინისტრირების სამმართველოში ანალიზისათვის გადაცემა;

გ) მიმდინარე შეკეთების სამუშაოების მიმდინარეობის მონიტორინგი, აგრეთვე ანალიტიკური ინფორმაციის წარმოდგენა თითოეულ ობიექტზე არსებული ვითარების შესახებ, ყოველთვიურად შესრულებული სამუშაოების შესაბამისად;

დ) ყოველი თვის ბოლოს მიმდინარე შეკეთების შესრულებული სამუშაოების შეთანხმებულ გეგმებთან და ხელშეკრულებებთან შესაბამისობის დადასტურება, შესრულებული სამუშაოების მიღების აქტების დამონშება და დეპარტამენტის შესაბამისი სტრუქტურული ერთეულებისათვის წარდგენა შემდგომი რეაგირებისათვის.

აუდიტის შედეგად გამოვლინდა, რომ ნორმატიულ აქტებსა და კონტრაქტორებთან საგზაო სამუშაოების შესახებ გაფორმებულ ხელშეკრულებებში არ არის განსაზღვრული IRI-ს კონკრეტული დონე ან დიაპაზონი, რომელსაც უნდა აკმაყოფილებდეს ახალი რეაბილიტირებული გზა და რომელიც იქნებოდა ჩატარებული სამუშაოების ხარისხის დამადასტურებელი ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ინდიკატორი.²⁴ გარდა ამისა, დეპარტამენტს არ გააჩნია გზების მინიმალური მომსახურების პერიოდის მოთხოვნილი ნორმა – რა პერიოდის განმავლობაში უნდა ინარ-

²⁴ დეპარტამენტის განმარტებით, განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა ახლად რეაბილიტირებულ გზებს, სამუშაოების ჯეროვნად შესრულების შემთხვევების მიზნით.



ჩვენებდეს გზა მაღალ ხარისხს. დეპარტამენტში არსებული მიდგომის თანახმად, არსებობს 2-წლიანი საგარანტიო პერიოდი, რომლის განმავლობაში კონტრაქტორები ვალდებული არიან ნებისმიერი დაზიანება ანაზღაურონ საკუთარი ხარჯებით.

საავტომობილო დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილი, 2014–2018 წლების, ინფორმაციით, ერთი კილომეტრი გზის რეაბილიტაციის ფაქტობრივი ღირებულება, დაახლოებით, 650,000 ლარს შეადგენს. აღსანიშნავია, რომ სარეაბილიტაციო სამუშაოების ღირებულება დამოკიდებულია მრავალ ფაქტორზე, მაგ.: სარეაბილიტაციო მონაკვეთის სირთულე და რაოდენობა, შესასრულებელი სამუშაოს სახეობა და ა.შ.

ცხრილ №3-ში წარმოდგენილია ინფორმაცია გზების რეაბილიტაციის და პერიოდული შეკეთებების დაფინანსების შესახებ.

ცხრილი №3. ფაქტობრივი შეკეთებები აუდიტის პერიოდში (ათასი ლარი)

შეკეთებული გზები	2014	2015	2016	2017	2018
რეაბილიტაცია					
ჯამური კილომეტრაჟი	146	130	118	153	140
გზების მონაკვეთების რაოდენობა	62	76	69	87	141
გადახდილი ჯამური ღირებულება	93,059	92,803	88,434	146,145	164,790
პერიოდული შეკეთებები					
ჯამური კილომეტრაჟი	54	45	47	7	46
გზების მონაკვეთების რაოდენობა	14	13	19	3	13
გადახდილი ჯამური ღირებულება	26,100	17,471	17,033	4,624	9,405

პერიოდული შეკეთებების თანხებისა და რაოდენობის შემცირება ბოლო წლებში გამოწვეულია დეპარტამენტში განხორციელებული ცვლილებებით, კერძოდ, პერიოდული სახის სამუშაოების ნაწილი გაერთიანდა მოვლა-შენახვის სამუშაოებთან და შესასრულებლად გადაეცათ ზონების მომვლელ კონტრაქტორებს. დეპარტამენტის ბალანსზე არსებული გზები 2016 წლის სექტემბრამდე დაყოფილი იყო 35 ზონად (2014 წელს – 34 ზონად), რომელიც მოიცავდა 6,078 კმ-ს და საშუალო კილომეტრაჟი შეადგენდა 174 კმ-ს. ამ ზონებზე მოვლა-შენახვის პროცედურების განსახორციელებლად 2017 წლამდე ფორმდებოდა ერთწლიანი ხელშეკრულებები, ხოლო შემდგომ – 3-წლიანი (სწორედ ამ ტიპის ხელშეკრულებებმა მოიცვეს პერიოდული შეკეთებების სამუშაოების ნაწილი).

კონტრაქტორები ზედამხედველთან შეთანხმებით ამზადებენ გეგმა-პროგნოზებს, სადაც დეტალურად არის გაწერილი მიმდინარე თვეში შესასრულებელი სამუშაოები. აღნიშნულ გეგმებს შემდგომ წარუდგენენ დეპარტამენტის აღმოსავლეთისა და დასავლეთის სამსახურებს დასამტკიცებლად. ყოველი თვის ბოლოს კი კონტრაქტორები ვალდებული არიან მოამზადონ ფორმა №2 ფაქტობრივად შესრულებული სამუშაოების მითითებით, რაც დადასტურებული უნდა იყოს ზედამხედველის მიერ. 2014–2016 წლებში ზედამხედველობას ახორციელებდა დეპარტამენტის „მიმდინარე და პერიოდული შეკეთების სამუშაოების კონტროლისა და მონიტორინგის სამსახური“, ხოლო 2017 წლის პირველი იანვრიდან – სს „ინსტიტუტი იგპ, სააქციო საზოგადოება სამოქალაქო მშენებლობის კვლევებისა და განვითარების საკითხებში“.

2014–2016 წლებში გაფორმებული ერთწლიანი ხელშეკრულებების 33% (ჯამური ღირებულებით – 42,746,569 ლარი) შეწყდა წინასწარ განსაზღვრულ ვადაზე ადრე, თანხის ამოწურვის გამო (იხ. დანართი №1) და საჭირო გახდა ტენდერის ხელშეკრულებით გამოცხადება დარჩენილ პერიოდზე მომსახურების მისაღებად. აღსანიშნავია, რომ უმრავლეს შემთხვევაში, ტენდერში

სხვა კონტრაქტორები არ იღებდნენ მონაწილეობას და მომსახურებას კვლავ იგივე კომპანიები აგრძელებდნენ. თითოეული ხელშეკრულების საპროგნოზო ღირებულების განსაზღვრაში მონაწილეობას იღებდნენ დეპარტამენტის შესაბამისი სამსახურების წარმომადგენლები და გამოიყენებოდა წინა წლების პრაქტიკა. მიუხედავად ამისა, ვადამდე ათვისებები კვლავ გრძელდებოდა მთელი აუდიტის პერიოდის განმავლობაში.

დეპარტამენტის ვარაუდით, არსებული ვითარება უნდა გამოსწორებულიყო 2017 წლიდან, როდესაც გაერთიანდა ზონები²⁵ და გაფორმდა 3-წლიანი მოვლა-შენახვის ხელშეკრულებები, თუმცა გაფორმებული 22 ერთეული 3-წლიანი ხელშეკრულებიდან, 2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (ანუ პირველი ორი წლის გასვლის შემდგომ), საშუალოდ, დაფიქსირდა თანხების 86%-იანი ათვისება, მათ შორის. მე-4 და მე-11 ზონების ხელშეკრულებები თითქმის სრულად, ხოლო ხუთი ზონის – 90%-ზე მეტადაა ათვისებული – იხ. დანართი №1.

3-წლიან კონტრაქტებთან დაკავშირებით, გეგმა-პროგნოზების შედგენა, მიღება და შეთანხმება ხორციელდებოდა მნიშვნელოვანი ხარვეზებით, კერძოდ, 2017 წლის ყოველთვიური გეგმა-პროგნოზის დამტკიცებულ დოკუმენტებს არ გააჩნდა შედგენის თარიღი, შესაბამისად, ვერ დგინდება თვის რომელ პერიოდში ხორციელდებოდა კონტრაქტორის და სამედამხედველო ორგანიზაციის მიერ გეგმა-პროგნოზების შედგენა, მონიტორინგის სამსახურის მიერ მათი მიღება, განხილვა და შედეგად, დეპარტამენტის მიერ დამტკიცება.

2017 წლის განმავლობაში შედგენილ გეგმა-პროგნოზებში, ხშირ შემთხვევაში, იცვლებოდა როგორც დაგეგმილი სამუშაოების მოცულობები, ასევე მათი სახეობები. კონტრაქტორებს თანხები უნაზღაურდებოდათ დაუგეგმავი სამუშაოების მიზნობრიობის დეპარტამენტთან შეთანხმების გარეშე. ამასთანავე, არც ზედამხედველის²⁶ მიერ წარმოდგენილ ანგარიშებში არ იყო ინფორმაცია ცვლილებების აუცილებლობის თაობაზე. წარმოდგენილი ანგარიშები შედგენილია შერჩევით სამუშაოებზე, რომელთა წილი საერთო მოცულობაში მცირეა. ზემოაღნიშნულს შედეგად მოჰყვა კონტრაქტორების მიერ 2017 წელს დაუგეგმავი სამუშაოების შესრულება და ხელშეკრულებით გათვალისწინებული თანხების გადაჭარბებით ათვისება.

დეპარტამენტის გადაწყვეტილება მოვლა-შენახვის 3-წლიან ხელშეკრულებებზე გადასვლასთან დაკავშირებით, არ აღმოჩნდა ეფექტიანი, რადგან ვერ იქნა მიღწეული დეპარტამენტის ერთ-ერთი მთავარი მიზანი – ხელშეკრულებებით გათვალისწინებული სახსრების ვადამდე ათვისების თავიდან აცილება.

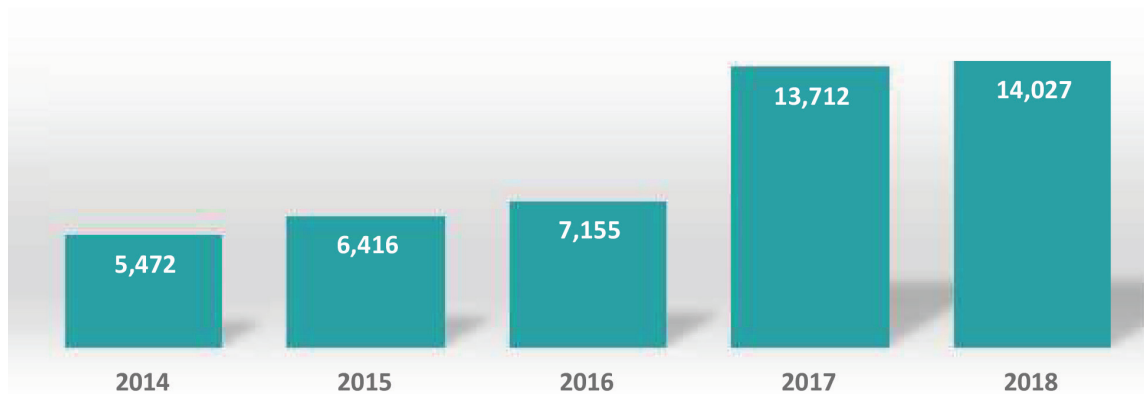
ქვემოთ წარმოდგენილია გზის 1 კმ-ზე მოვლა-შენახვის და პერიოდული შეკეთების ჯამური ხარჯის საშუალოს ცვლილება წლების განმავლობაში:

²⁵ მოვლა-შენახვა გავრცელდა 5,960 კმ-ზე, თითო ზონაზე, საშუალოდ, 271 კმ-ით. კახეთის რეგიონის 118 კმ-ზე გაფორმდა ევროპაში აპრობირებული მოვლა-შენახვის ხელშეკრულების ახალი სახეობა – PBC (Performance Based Contract), რომლის მოვლას ახორციელებდა მსოფლიო ბანკის მიერ დაქირავებული გარე კონტრაქტორი. ასეთი ხელშეკრულება გულისხმობს გარკვეული მოთხოვნების განსაზღვრას, რომელთა მიღწევა სავალდებულოა, რათა მომსახურება შესრულებულად ჩაითვალოს. ასეთი კრიტერიუმების მიუღწევლობის შემთხვევაში, არ ხორციელდება თანხების გადარიცხვა კონტრაქტორისთვის და მას ეკისრება სხვადასხვა სახის სანქციები.

²⁶ იგპ.



დიაგრამა №5. საშუალო ხარჯი 1 კმ-ზე (ლარებში)



2017 წელს 87%-ით გაზრდილი საშუალო ხარჯი გამოწვეულია როგორც ბიუჯეტის ზრდით, ასევე პერიოდული შეკეთებების ჩართვით 3-წლიან ხელშეკრულებებში.

დასკვნა

ყოველივე ზემოაღნიშნული მიუთითებს შემდეგ მნიშვნელოვან ნაკლოვანებებზე:

- გზების მოვლა-შეკეთებასთან დაკავშირებული ტენდერების გამოცხადებისას სავარაუდო სახელშეკრულებო ღირებულებები დეპარტამენტმა განსაზღვრა, დაახლოებით, 200 მლნ ლარის ოდენობით. სამუშაოები უნდა განხორციელებულიყო 3 წლის განმავლობაში, თუმცა 2 წელიწადში კონტრაქტორებს ზემოაღნიშნული თანხის 86% უკვე ათვისებული ჰქონდათ. აღნიშნული შესაძლოა გამოწვეული იყოს ზედამხედველი კომპანიის და დეპარტამენტის მიერ არასათანადოდ განხორციელებული კონტროლით. შედეგად, საჭირო გახდა 2019 წლისათვის კონტრაქტორების მიერ აღებული ვალდებულებების შესასრულებლად დამატებითი სახსრების მოზიდვება;
- კონტრაქტორების მიერ შესრულებული სამუშაოების ხარისხის კონტროლის მიზნებისთვის საგარანტიო პერიოდში IRI-ის მონაცემების გამოყენებამ შესაძლოა გააუმჯობესოს შესრულებული სამუშაოების ხარისხი.

რეკომენდაცია²⁷

- საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა ხელშეკრულებების ვადაზე ადრე ათვისების თავიდან აცილების მიზნით, დანერგოს ადეკვატური კონტროლის მექანიზმები;
- საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა განიხილოს შესაძლებლობა შესრულებული სამუშაოების ხარისხის კონტროლის მიზნებისთვის საგარანტიო პერიოდში IRI-ის მონაცემების გამოყენებასთან დაკავშირებით. აღნიშნული მიზნებისთვის, საჭირო იქნება IRI-ის შეფასება, როგორც სამუშაოების მიღება-ჩაბარების ეტაპზე, ასევე საგარანტიო პერიოდის ბოლოს.

²⁷ შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტის (SRAMP) ეფექტიანობის აუდიტის ანგარიშში სახელმწიფო აუდიტის სამსახურმა გასცა რეკომენდაცია, რომელიც ასევე რელევანტურია წინამდებარე ანგარიშის მიზნებისთვის: შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის ეფექტიანობის გაზრდის მიზნით, სასურველია საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა შეიმუშაოს და დანერგოს ისეთი მექანიზმები, რომლებიც უზრუნველყოფს გზების სასარგებლო მომსახურების ვადის შეფასებას სამუშაოების ტიპის მიხედვით. შეფასების გავრცელება შესაძლებელია წარსული გამოცდილების, სამუშაოების ტიპის, წლის საშუალო დღიური ნაკადისა და რეგიონული კლიმატის საფუძველზე. აუცილებელია სხვადასხვა სამუშაოს (მოვლა-შენახვა, პერიოდული მოვლა-შენახვა და რეაბილიტაცია) მოსალოდნელი შედეგების ურთიერთშედარება, შემდგომში მათგან ყველაზე ოპტიმალური ვარიანტის შესარჩევად.

4.2 ზამთრის პერიოდში გზების მოვლის ღონისძიებების ნაკლავანებაები

ზამთრის პერიოდში გზების მაღალი გამავლობის შესანარჩუნებლად აუცილებელია მათი განმენდა ყინულისა და თოვლისგან, რადგან ამ დროს იზრდება მოცურების და ავტოსაგზაო შემთხვევების რაოდენობა. ყინულის გასაღებლად საქართველოში დღესდღეობით გამოიყენება მარილისა და ქვიშის კონცენტრატები, რაც მსოფლიოს მრავალ ქვეყანაში მიჩნეულია ყინულის წინააღმდეგ ერთ-ერთ ყველაზე ეფექტიან საშუალებად. ზამთრის პერიოდში მოვლა-შეკეთებისთვის გამოსაყენებელ ქვიშა-მარილის ნარევის პროცენტულობა და ქვიშის ფრაქციის ზომები განსაზღვრულია სტანდარტულ ხელშეკრულებებში. მარილის გამოყენება საჭირო მოცულობებით და სათანადო მეთოდებით უზრუნველყოფს გზებზე უსაფრთხო გადაადგილებას.

დეპარტამენტი ზამთრის სეზონის დაწყებას, სტანდარტულად, 15 ნოემბრიდან²⁸ აცხადებს, რის შესახებაც ატყობინებს ზონების კონტრაქტორებს და თითოეული მათგანი, მოვლა-შენახვის სათანადოდ განხორციელების მიზნით, ვალდებულია მოახდინოს შესაფერისი ტექნიკისა და ქვიშა-მარილის მარაგების მობილიზაცია და 24-საათიან სამუშაო რეჟიმზე გადასვლა. დეპარტამენტის თანამშრომლებმა დააფიქსირეს შემთხვევები, როდესაც კონტრაქტორები არ იყვნენ მომზადებული ხელშეკრულებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად, რის გამოც დაჭარიმდნენ. ჭარიმა შეეხო როგორც შემსრულებელ, ასევე ზედამხედველ კომპანიებს.

გემოლნიშნული საკითხთან დაკავშირებით, არსებობს კონტროლის ერთადერთი მექანიზმი – ზედამხედველის მიერ შესრულებული სამუშაოების დადასტურება. დეპარტამენტის თანამშრომლების მხრიდან 2014-2018 წლებში სისტემატურად არ ხორციელდებოდა დანერგილი კონტროლის მექანიზმის მონიტორინგი, რაც ზრდიდა სამუშაოების არაჭეოვნად შესრულების რისკს.

ხელშეკრულების პირობა მანქანა-მექანიზმების შესახებ მოიცავდა ზოგად განმარტებას მათი ასაკის თაობაზე – „პოსტსაბჭოთა წარმოების“. შესაბამისად, ასეთი პირობა დასაშვებს ხდიდა გამოყენებული ყოფილიყო 22-25 წლის მძიმე ტექნიკაც. სამინისტროს შიდა აუდიტის ანგარიშის მიხედვით, ტექნიკა იყო მოძველებული, ზოგ შემთხვევაში – დაზიანებული და შეუფერებელი გზის განმენდისთვის. შესაბამისად, ასეთი ამორტიზებული ტექნიკის გამოყენება ზრდიდა გზის საფარის დაზიანების ალბათობას და რისკს, რომ გადაუდებელი აუცილებლობის შემთხვევაში, კონტრაქტორი ვერ უზრუნველყოფდა შესაბამისი საგზაო სამუშაოების განხორციელებას დროულად და ხარისხიანად.

დეპარტამენტის განმარტებით, მონიტორინგის სამსახურის მიერ აუდიტის პერიოდში არ მონდებოდა, იმ ტექნიკით ხორციელდებოდა თუ არა ზამთარში გზების მოვლა-შენახვა, რაც დაფიქსირებული იყო სატენდერო პირობებში. აგრეთვე აღმოსავლეთისა და დასავლეთის სამსახურების თანამშრომლებს კონტრაქტორები წარმოუდგენდნენ „შესრულებული სამუშაოების მიღების აქტებს“ და მათ საფუძველზე შედგენილ ანაზღაურების ბარათებს, რომლებსაც უდასტურებდა ზედამხედველი. არცერთ მათგანში არ იყო მითითებული ტექნიკის რაიმე განმასხვავებელი საიდენტიფიკაციო პარამეტრი (შემოიფარგლება მხოლოდ ტექნიკის დასახელებით – ბულდოზერი, გრეიდერი, ა.შ.). აღნიშნული ზრდიდა რისკს, რომ განმენდითი სამუშაოები ჩატარებულიყო სრულიად განსხვავებული ტექნიკით (მაგ. გაუმართავი ან უფრო იაფი საათობ-

²⁸ ძირითადად, მაღალმთიან რეგიონებში, ხოლო სხვა ზონებში ზამთრის სეზონის გამოცხადების თარიღი დამოკიდებულია ამინდზე.



რივი ანაზღაურების მქონე, ვიდრე დაფიქსირებულია შესრულების აქტებში). დეპარტამენტის თანამშრომლები ეყრდნობოდნენ ზედამხედველის მიერ დადასტურებულ ფორმებს, რაც კონტროლის მექანიზმების სისუსტეზე მიუთითებს. ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, არსებული დოკუმენტაციით შეუძლებელია შესრულებული სამუშაოების დადასტურება მაღალი ხარისხის რწმუნებით.

დასკვნა

- ზამთრის პერიოდში განხორციელებული სამუშაოები ხასიათდებოდა ხარვეზებით. სტანდარტული ხელშეკრულებები, რომლებსაც დეპარტამენტი წლების განმავლობაში აფორმებდა კონტრაქტორებთან, შეიცავდა ზოგად განმარტებებს, რის შედეგად, რთულდებოდა შესრულებული სამუშაოების ხარისხის გადამოწმება. ამასთანავე, დეპარტამენტი 2014–2018 წლებში სისტემატურად არ ახორციელებდა დანერგილი კონტროლის მექანიზმის მონიტორინგს, რაც ზრდიდა სამუშაოების არაჭეროვნად შესრულების რისკს.

რეკომენდაცია

- საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა განსაზღვროს გზის საწმენდი ტექნიკის მახასიათებლები, რაც გაამარტივებს კონტრაქტორების მიერ ნაკისრი ვალდებულებების შესრულების მონიტორინგს და უზრუნველყოფს ზამთარში გზების მოვლის ხარისხის შესახებ რწმუნების მიღებას.

4.3 მძიმეწონიანი ავტომანქანებით გზის საფარის დაზიანება

საავტომობილო გზების მდგომარეობის გაუარესების ერთ-ერთ მიზეზია დასაშვებზე ბევრად მძიმე ტვირთის გადაადგილება. კანონმდებლობის (საქართველოს მთავრობის დადგენილება, 2014) შესაბამისად, ზენორმატიული ტვირთების გადაზიდვა ხორციელდება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც ტვირთი არ ექვემდებარება დაშლა-დანაწილებას. საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებზე საავტომობილო ტრანსპორტით არაგაბარიტული (მსხვილგაბარიტიანი) და ზენორმატიული (მძიმეწონიანი) ტვირთის გატარება დასაშვებია საპატრულო პოლიციასა და დეპარტამენტთან შეთანხმებით.

შეთანხმებების გარეშე ზენორმატიული ტვირთის გატარება წარმოადგენს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევას (კოდექსი), რაც განისაზღვრება თითო გადაჭარბებულ ტონაზე – 500-ლარიანი ჯარიმით. აღნიშნული ადმინისტრაციული სამართალდარღვევისათვის, ქვეყნის საზღვრების შიდა სივრცეში ოქმებს ადგენენ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს, ხოლო საბაჟო გამშვები პუნქტის გავლით ავტოსატრანსპორტო საშუალების საქართველოს ტერიტორიაზე შემოსვლისას ან საქართველოს ტერიტორიის დატოვებისას – საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს შესაბამისი სამსახურის საამისოდ უფლებამოსილი თანამდებობის პირები.

დეპარტამენტის წარმომადგენლებისგან მიღებული განმარტებებით, გზის საფარს მნიშვნელოვნად აზიანებს დასაშვებ ნორმაზე მეტად დატვირთული მძიმეწონიანი ავტომანქანების გადაადგილება, რაც იწვევს დეფორმაციას და წარმოშობს ტალღოვან ზედაპირს. მსგავსი შემთხვევებ-



ბი ფიქსირდება, უმეტესწილად, კარიერების მიმდებარე ტერიტორიებზე, საიდანაც მომავალი დატვირთული ტრანსპორტი არ შეესაბამება გზაზე მოძრაობის ნორმებს და აჭარბებს დასაშვებ წონას. მონიტორინგის სამსახური და მოვლა-შენახვაზე პასუხისმგებელი კონტრაქტორები ვერ აღრიცხავენ საფარის დაზიანების გამომწვევ მიზეზებს, აქედან გამომდინარე, არ გააჩნიათ შესაბამისი სტატისტიკური ინფორმაცია.

2017 წლის 19 ივნისის №2-14/6449 და №2-14/6450 წერილებით, გზების დეპარტამენტმა მიმართა ცენტრალური კრიმინალური პოლიციისა და საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტებს, სადაც აღნიშნეს, რომ მნიშვნელოვნად იმატა კარიერებიდან მომავალი ზენორმატიულად დატვირთული მძიმეწონიანი ავტოტრანსპორტის გადაადგილებამ, რის შედეგადაც გზის სავალი ნაწილი დეფორმირდა, გაჩნდა ნაკვალევები, მათ შორის, ახლად რეაბილიტირებულ მონაკვეთებზეც. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, დეპარტამენტი სათანადო რეაგირებას ითხოვს შესაბამისი დანაყოფებისგან.

დეპარტამენტის შეფასებით, საპატრულო პოლიციის მიერ მსგავსი სამართალდამრღვევი მძღოლების დაჭარიმება ხორციელდება არარეგულარულად. ცხრილში №4 წარმოდგენილია 2014–2018 წლებში შსს-ს მიერ დაჭარიმების ფაქტები – 4,071 ავტომანქანა.

ცხრილი №4. დაჭარიმებული ავტომანქანების რაოდენობა (შსს-ს მონაცემებით)

რეგიონი	2014	2015	2016	2017	2018 ²⁹	სასწორების რაოდენობა
აჭარა	95	1	4	-	1	2
იმერეთი	628	254	162	201	96	1
სამეგრელო-ზემო სვანეთი	175	184	4	-	-	2
გურია	33	99	33	-	8	1
სამცხე-ჯავახეთი	173	684	1	-	-	-
შიდა ქართლი	173	266	71	-	2	1
ქვემო ქართლი	365	226	66	-	-	3
მცხეთა-მთიანეთი	-	-	-	-	-	-
თბილისი	1	1	2	-	-	-
კახეთი	19	-	23	-	20	1
ჯამი:	1,662	1,715	366	201	127	11

გამოკვლევას საჭიროებს 2016-2017 წლებში დაჭარიმებების მნიშვნელოვანი შემცირების მიზეზები. ამ ეტაპზე შეუძლებელია მხოლოდ მოპოვებულ მონაცემებზე დაყრდნობით შეფასდეს საპატრულო პოლიციის მუშაობის ეფექტიანობა დაჭარიმებების კუთხით, რამეთუ დეპარტამენტს არ გააჩნია რაიმე შესადარისი ინფორმაცია/სტატისტიკა. აღსანიშნავია, რომ 2017 წელს ზემოთ ჩამოთვლილი 10 რეგიონიდან მხოლოდ იმერეთში ფიქსირდება ტვირთის დასაშვები წონის გადაჭარბების გამო ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძღოლის დაჭარიმება.

შსს-ს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის მიერ მოწოდებული ინფორმაციის თანახმად,³⁰ მათ ბალანსზე ირიცხება 29 ავტომანქანის ღერძული დატვირთვის მზომი პორტატული ელექტროსასწორი, რომელთაგან 10 ცალი დაზიანებულია, ხოლო 19 – მუშა მდგომარეობაშია. სასწორების რაოდენობა არ არის საკმარისი მოთხოვნის სრულად დასაკმაყოფილებლად.

²⁹ 2018 წლის პირველი დეკემბრის მდგომარეობით.

³⁰ 2018 წლის 7 მარტის წერილი საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტიდან №1 18 00547425.



დასკვნა

დეპარტამენტს არ აქვს შესწავლილი გენორმატიული წონის მექანიკური სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის საკითხი, რაც მნიშვნელოვნად აზიანებს გზის საფარს. აღნიშნულთან დაკავშირებით სტატისტიკის წარმოება დეპარტამენტს მისცემს საშუალებას გამოავლინოს გზის მონაკვეთები, რომლებიც ყველაზე ხშირად ზიანდება და დაზიანების გამომწვევი მიზეზები (კონკრეტული კარიერი, მშენებლობა, სტიქიური შემთხვევები თუ სხვა ფაქტორები). დეპარტამენტს ასევე მიეცემა შესაძლებლობა მიმართოს შსს-ს დარღვევების პრევენციული ღონისძიებების ჩასატარებლად.

ამასთანავე, შსს-ს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტმა 2016–2018 წლებში წინა წლებთან შედარებით მნიშვნელოვნად ნაკლები ჯარიმები გამოწერა, რაც ნიშნავს, რომ ჯარიმის, როგორც პრევენციის მექანიზმის ეფექტიანი გამოყენება ვერ ხდება.

რეკომენდაცია

- საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა აღრიცხოს გზის საფარის დაზიანების მიზეზები და აწარმოოს სტატისტიკური ინფორმაცია, რათა შესაძლებელი იყოს გზების იმ მონაკვეთების იდენტიფიცირება შემდგომი მონიტორინგისა და სათანადო რეაგირებისთვის, რომლებიც ყველაზე ხშირად ზიანდება; აგრეთვე იმ ზონებში, სადაც მძიმეწონიანი მექანიკური სატრანსპორტო საშუალებების მხრიდან ყველაზე დიდია გზის საფარის დაზიანების რისკი, შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტთან თანამშრომლობით შეიმუშაოს სათანადო ღონისძიებები ზემოაღნიშნული რისკების შესამცირებლად.

4.4 მონიტორინგის პროცესის საჩვენებელი

ზედამხედველი კომპანიების მომსახურება

დეპარტამენტში მიმდინარე სხვადასხვა სახის სამუშაოებზე ზედამხედველობის მომსახურების შესყიდვის მიზანს წარმოადგენდა კონტრაქტორების მიერ შესრულებულ სამუშაოებზე მონიტორინგი და მაღალი რწმუნების მიღება ჩატარებული სამუშაოების ხარისხისა და სანდოობის თაობაზე. საგზაო სამუშაოებზე ზედამხედველობის მომსახურება უნდა შეესაბამებოდეს დადგენილებით (რეგლამენტის აღიარების შესახებ, 2014) განსაზღვრულ წესებსა და ნორმებს, ზედამხედველთან გაფორმებული ხელშეკრულებისა და ტექნიკური დავალებით განსაზღვრულ მოთხოვნებს.

გამომდინარე აქედან, ზედამხედველი კომპანია ვალდებულია მასზე დაკისრებული პასუხისმგებლობები სათანადოდ შეასრულოს დადგენილ ვადებში და იმ ხარისხით, რაც მოთხოვნილია დეპარტამენტის მიერ.

2014–2016 წლებში კონტრაქტორი კომპანიების მიერ შესრულებულ პროცესებს ზედამხედველობას უწევდნენ:

- მოვლა-შენახვის პროცესებს – დეპარტამენტის „მიმდინარე და პერიოდული შეკეთების სამუშაოების კონტროლისა და მონიტორინგის სამსახური“;



- პერიოდულ შეკეთებებს, ნაპირსამაგრ სამუშაოებსა და სტიქიის ლიკვიდაციის სამუშაოებს – შპს „გზამშენპროექტი“. თითოეულ ობიექტზე გასაწევი საზედამხედველო მომსახურების ღირებულება განისაზღვრებოდა ფაქტობრივად შესრულებული სამუშაოების ღირებულების 1.4%-ით;
- რეაბილიტაციის სამუშაოებს – შპს „საავტომობილო გზების რეაბილიტაციისა და მოდერნიზაციის ზედამხედველობის დირექცია“ (შემდგომ – დირექცია), თითოეულ ობიექტზე გასაწევი საზედამხედველო მომსახურების ღირებულება განისაზღვრებოდა ფაქტობრივად შესრულებული სამუშაოების ღირებულების 1.4%-ით.

2017-2018 წლებში ყველა ტიპის სამუშაოებზე ზედამხედველობას ახორციელებდა საერთაშორისო კომპანია სს „ინსტიტუტი იგპ, სააქციო საზოგადოება სამოქალაქო მშენებლობის კვლევებისა და განვითარების საკითხებში“ (შემდგომ – იგპ) 40,590,000 ლარის ხელშეკრულების³¹ საფუძველზე, რომლის 2.2 პუნქტის თანახმად, თითოეულ ობიექტზე გასაწევი საზედამხედველო მომსახურების ღირებულება განისაზღვრებოდა თითოეულ კონტრაქტორთან ფაქტობრივად შესრულებული სამუშაოების ღირებულების 5.5%-ით.

აღსანიშნავია, რომ 2017 წლამდე საზედამხედველო მომსახურებას სარეაბილიტაციო სამუშაოების შესრულებაზე დეპარტამენტს უწევდა დირექცია, რომელიც 2016 წლის 31 დეკემბრიდან იგპ-ს ქვეკონტრაქტორი გახდა, რითაც იგპ-მ დეპარტამენტის წინაშე ნაკისრი ყველა ვალდებულების დელეგირება დირექციაზე განახორციელა. იგპ დირექციას გაწეული მომსახურებისათვის უნაზღაურებდა დადასტურებული შესრულებული სამუშაოების ღირებულების 1.5%-ს.

იგპ-ს წარმომადგენლები სხვადასხვა სახის სამუშაოებზე ინფორმაციას აწვდიდნენ ხელშეკრულებით განსაზღვრულ აღმოსავლეთისა და დასავლეთის სამსახურებს. სამუშაოთა განსხვავებულ სახეებს ზედამხედველთა სხვადასხვა ჯგუფები აკონტროლებდნენ, რომელთა მოვალეობაში შედიოდა მხოლოდ კონკრეტული სახის სამუშაოთა კონტროლი. მაგალითად, მოვლა-შენახვისა და შეკეთებების 22 ზონიდან თითოეულისთვის, გზების მოცულობიდან გამომდინარე, გამოყოფილი იყო ერთი ან ორი ზედამხედველი. ზედამხედველის ვალდებულებას წარმოადგენდა ზონებზე გზის საფარის ყოველდღიური შემოწმება ადგილზე გასვლით, შესრულებული სამუშაოების კონტროლი და აღმოჩენილი დარღვევების შესახებ ინფორმაციის მიწოდება დეპარტამენტისათვის, რაც, ძირითადად, ტელეფონოგრამების სახით ხორციელდებოდა.

აუდიტის პერიოდში გამოვლინდა ზედამხედველის კონტროლის ქვეშ არსებული მოვლა-შენახვაზე გაფორმებული ხელშეკრულებების საკმაოდ სწრაფი ათვისების დინამიკა.³² გამომდინარე იქიდან, რომ ზედამხედველის ანაზღაურება განისაზღვრებოდა მის მიერვე დადასტურებული ფაქტობრივი სამუშაოების ღირებულების პროცენტით, ხელშეკრულებების სწრაფი ათვისება ხელსაყრელი იყო ზედამხედველი კომპანიისთვის – რაც მეტი იქნებოდა ფორმა №2-ებში დაფიქსირებული ხარჯი, მით უფრო მაღალი იქნებოდა ზედამხედველის მიერ მიღებული შემოსავალი. შესაბამისად, თანხების ადრე ათვისება როგორც კონტრაქტორების, ასევე იგპ-ს ინტერესებში შედიოდა. აღნიშნული შეიცავდა ინტერესთა კონფლიქტის მაღალ რისკს. გამომდინარე აქედან, მნიშვნელოვანია ეფექტიანი კონტროლის მექანიზმის არსებობა ზედამხედველი კომპანიის მიერ შესრულებული სამუშაოების გადამოწმებისათვის.

³¹ ელექტრონული ტენდერი №131-16, 2016 წლის 9 დეკემბერი.

³² იხ. ნაწილი 2.2.



2014–2018 წლებში საზედამხედველო მომსახურებაზე დახარჯულია 27,471,842 ლარი, საიდანაც ბოლო ორი წლის განმავლობაში აღნიშნული თანხის 83%-ია გადახდილი. დეტალური ინფორმაციისთვის იხ. ცხრილი №5.

ცხრილი №5. საზედამხედველო მომსახურებაში გადახდილი თანხები

წელი	2014	2015	2016	2017	2018
ლარი	1,553,074	1,442,634	1,569,340	11,140,671	11,766,123

2017 წლიდან ზედამხედველობის ანაზღაურების ასეთი მნიშვნელოვანი ზრდა, ძირითადად, გამოწვეულია სამი ფაქტორით:

1. შესრულებული რეაბილიტაციის სამუშაოების ზრდით.³³
2. ზედამხედველობის გადახდილი პროცენტული მაჩვენებლის ზრდით.
3. დაქირავებული ზედამხედველის ფუნქციებისთვის მოვლა-შენახვის საზედამხედველო სამუშაოების დამატებით.

აღსანიშნავია, რომ 2020 წლის იანვრიდან დეპარტამენტს საზედამხედველო მომსახურებას გაუწევს კომპანია EGIS International. ხელშეკრულება ძალაშია 2019 წლის 30 დეკემბრიდან 2023 წლის პირველ იანვრამდე. მომსახურების ჯამური თანხა შეადგენს 15 მილიონ ლარს. მომსახურების ღირებულება განისაზღვრება საზედამხედველოდ გადაცემული ხელშეკრულების ფარგლებში ფაქტობრივად შესრულებული სამუშაოების ღირებულების 2%-ით.

ზედამხედველობის დაჯარიმებები

2014–2018 წლებში დეპარტამენტმა ზედამხედველი კომპანიები დააჯარიმა 11-ჯერ, ჯამში 141,498 ლარით, მათ შორის, 97%-ს იგპ-ს ჯარიმები შედგენს. აღსანიშნავია, რომ იგპ-ს შემთხვევაში 3 დარღვევა აღმოჩენილია დეპარტამენტის თანამშრომლების მიერ, ხოლო 2 დარღვევა სხვა საჯარო უწყებებმა გამოავლინეს – იხ. ცხრილი №6.

ცხრილი №6. იგპ-ს დაჯარიმებები

დაჯარიმების თარიღი	პირგასამტეხლო (ლარი)
13.04.2018	85,622
20.04.2018	45,385
30.05.2018	1,000
23.07.2018	1,000
20.02.2018	4,433

2018 წლის 13 თებერვალს დეპარტამენტის წინააღმდეგ შედგა ადმინისტრაციული სამართალდარღვევათა ოქმი, რომლის საფუძველს წარმოადგენდა დეპარტამენტის მიერ ერთ-ერთი ხელშეკრულების³⁴ ფარგლებში საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის

³³ იხ. დანართი №1.

³⁴ №27-17, 03.05.2017, მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის გზის გვირაბისა და მისასვლელი გზების მშენებლობის დეტალური საპროექტო დოკუმენტაციის წარმოდგენასა და მის შესაბამისად სამუშაოების განხორციელების შესახებ.



მინისტრის ბრძანებით დაკისრებული ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნის პირობების დარღვევა. სასამართლოს განხილვის შემდეგ დეპარტამენტს დაევკისრა 5,000-ლარიანი ჯარიმა. იგპ-სთან დადებული ხელშეკრულების მე-5 მუხლის 5.1 პუნქტის თანახმად, ყოველდღიური მონიტორინგის და სათანადო ღონისძიებების გატარების ვალდებულება ეკისრებოდა იგპ-ს, რომლის შეუსრულებლობის გამო, დეპარტამენტმა მას დააკისრა პირგასამტეხლო ობიექტზე გასაწევი საზედამხებველო მომსახურების ღირებულების 3%-ის ოდენობით – ამ შემთხვევაში, 85,622 ლარი.

2018 წლის 20 აპრილს საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტიდან შემოსული წერილით, დეპარტამენტმა შეიტყო კონტრაქტორის მიერ (რომელიც ახორციელებდა³⁵ მე-11 ზონაში გზების მიმდინარე შეკეთებებს) თბილისი-სენაკი-ლესელიძის საერთაშორისო მნიშვნელობის გზაზე მოძრაობის თვითნებური შეწყვეტის შესახებ, რომელიც არ იყო შეთანხმებული დეპარტამენტთან და ამის შესახებ არც ზედამხედველისგან არ იყო მიღებული ინფორმაცია, რაც მათზე დაკისრებული მოვალეობების დარღვევა იყო. შედეგად, იგპ დაჯარიმდა 45,385 ლარით.

2018 წლის განმავლობაში იგპ კიდევ რამდენჯერმე დაჯარიმდა ხელშეკრულების პირობების დარღვევისთვის, ჯამში 6,433 ლარით. მათ შორის, აღმოსავლეთის სამსახურის თანამშრომლების მიერ 2019 წლის 24 იანვარს განხორციელებული შემონმებისას ადგილზე დათვალიერებით და გაზომვების შედეგად გამოვლინდა, რომ შპს „ჰერიოსთან“ გაფორმებული ხელშეკრულებით³⁶ განსაზღვრული და ზედამხედველის მიერ შესრულებული სამუშაოების აქტით დადასტურებული სამუშაოები არ იყო ჯეროვნად შესრულებული. 2018 წლის 17-23 დეკემბერს ფაქტობრივად შესრულებულ და ზედამხედველის მიერ დადასტურებულ სამუშაოებს შორის სხვაობამ შეადგინა 31,730 ლარი (დღგ-ის გარეშე), რის გამოც დეპარტამენტმა იგპ დააჯარიმა 4,433 ლარით.

მონიტორინგის სამსახურის კონსტრუქციის სისუსტეები

ზედამხედველის მიერ შესრულებული სამუშაოების ეფექტიანობის შეფასებისთვის დეპარტამენტს შემუშავებული უნდა ჰქონდეს მონიტორინგისა და კონტროლის სათანადო მექანიზმები. ამ ფუნქციას ასრულებენ აღმოსავლეთისა და დასავლეთის სამსახურები, რომელთაც დებულებით ეკისრებათ:

- საგზაო სამუშაოების მიმდინარეობის შესრულების მონიტორინგი და კონტროლი;
- ზედამხედველის მიერ დეპარტამენტში წარდგენილი დოკუმენტაციის ხელშეკრულებებთან შესაბამისობის შემოწმება, აგრეთვე საგზაო სამუშაოების მიმდინარეობაზე დეპარტამენტში წარდგენილი ანგარიშების განხილვა, გადამოწმება და შედეგების დეპარტამენტის ხელმძღვანელისათვის წარდგენა.

ზედამხედველის მიერ ვალდებულებების ჯეროვნად შესრულების შესამოწმებლად, დეპარტამენტის მონიტორინგის სამსახურის წარმომადგენლები პერიოდულად გადიან ზონებში, მიმ-

³⁵ №117-16, 10.11.2016, ზონა №11-ში შემავალი გზების მიმდინარე შეკეთების (მოვლა-შენახვა) და პერიოდული შეკეთების სამუშაოების და ტექნიკური პირობებით განსაზღვრულ მონაკვეთებზე გარე განათების ქსელის მიმდინარე შეკეთების სამუშაოების შესახებ.

³⁶ №43-18, 02.04.2018, ვაზიანი-მარტყოფი-ნორიო-ღვთაების შიდა-160 გზის მონაკვეთის სარეაბილიტაციო სამუშაოების შესახებ.



დინარე პროცესების და შემოსული ინფორმაციის გადასამოწმებლად. იმ შემთხვევაში, თუ მონიტორინგის სამსახურის თანამშრომლები აღმოაჩენენ გზების ისეთ დაზიანებებს, რომელთა შეკეთება არ იყო გათვალისწინებული გეგმებში, ისინი გეგმებს შესაბამისად აკორექტირებენ.

კონტრაქტორებთან გაფორმებული ხელშეკრულებების თანახმად, 2014–2016 წლებში მათ მიერ შესრულებული სამუშაოების მონიტორინგი ევალუბოდა გზების ტექნიკური ზედამხედველობისა და მონიტორინგის სამმართველოს, რომელიც ამავე ხელშეკრულების თანახმად, ვალდებული იყო ყოველთვიურად შეედგინა მონიტორინგის ამსახველი დოკუმენტაცია. მსგავსი დოკუმენტაცია აუდიტის ჯგუფისთვის წარმოდგენილი არ იყო. ფაქტობრივად მონიტორინგის სამმართველოს მონაწილეობა ზემოაღნიშნულ პროცესებში დასტურდება მხოლოდ კონტრაქტორის მიერ შედგენილ შესრულებულ სამუშაოთა ანაზღაურების ბარათებზე ხელის მოწერით. შესაბამისად, ვერ დავრწმუნდით ტექნიკური ზედამხედველობისა და მონიტორინგის სამმართველო სათანადოდ ასრულებდა თუ არა კონტრაქტორების მიერ შესრულებული სამუშაოების მონიტორინგს.

2017-2018 წლებში ახალი ზედამხედველის დაქირავების შემდგომ, სამუშაოების დადასტურება მთლიანად მინდობილი იყო იგპ-ზე. დეპარტამენტის მონიტორინგის სამსახურის მიერ კონტროლის მექანიზმის დანერგვის მიზნით, შეიქმნა მობილურ აპლიკაციაში საერთო ჯგუფი, სადაც დეპარტამენტის თანამშრომელს 22-ივე ზონის ზედამხედველი ყოველდღიურად უგზავნიდა ფოტომასალას იმის დასადასტურებლად, რომ ისინი იმ დღეს ნამდვილად იმყოფებოდნენ ობიექტებზე. სრულიად შეუძლებელია აღნიშნული ფოტოების სანდო მიკუთვნება კონკრეტული გზის მონაკვეთისთვის, მათ არ გააჩნდათ რაიმე მაიდენტიფიცირებელი ნიშანი ან სხვა სახის მახასიათებელი. აგრეთვე არ ხორციელდებოდა მათი შენახვა ან დოკუმენტირება.

ხელმოწერილი დოკუმენტაციის დასადასტურებლად, ზედამხედველი აღმოსავლეთისა და დასავლეთის სამსახურების წარმომადგენლებს რეგულარულად აწვდიდა ფოტომასალას, სამუშაოების აღწერას, ანგარიშ-ფაქტურებს, წარმოების ჟურნალებს. ფორმა №2-ებს ხელს აწერდნენ ზედამხედველი კომპანიის წარმომადგენელი, პროექტის მენეჯერი/მენეჯერები და კონტრაქტორი ორგანიზაციის წარმომადგენელი. საყურადღებოა ის ფაქტი, რომ მსგავსი დოკუმენტაციის შევსებას არ ესწრებოდა გზების დეპარტამენტის არცერთი თანამშრომელი – მათი ჩართულობა გამოიხატებოდა მხოლოდ გამოგზავნილი ფორმა №2-ების არითმეტიკული სიზუსტის გადამოწმებაში, გეგმასთან შედარებასა და დადასტურებაში, რომლის საფუძველზეც ხორციელდებოდა ანგარიშსწორება.

აღსანიშნავია, რომ დეპარტამენტს 2014–2018 წლებში არ გამოუთხოვია იმ სატრანსპორტო საშუალებების GPS მონაცემები, რომლის საშუალებითაც ხორციელდებოდა ზედამხედველობა. მონაცემების დამუშავებით დეპარტამენტი მიიღებდა რწმუნებას, ჩატარებული საზედამხედველო სამუშაოების შესრულებასთან დაკავშირებით. შესაბამისად, დეპარტამენტი მონიტორინგის გარეშე სრულიად ენდობოდა ზედამხედველის მიერ წარმოდგენილ ინფორმაციას. მონიტორინგის ფუნქციის დანერგვა ხელს შეუწყობს კონტროლის ყოველდღიური მექანიზმების ეფექტიანობის შეფასებას.

დეპარტამენტის განმარტებით, 2019 წლიდან დაიწერა დამატებითი კონტროლის მექანიზმები მონიტორინგის ფუნქციის გასაუმჯობესებლად, რაც გულისხმობს ადგილზე ზედამხედველი კომპანიის საქმიანობის პროცესის ხშირ შემოწმებებს, წარმოდგენილი დოკუმენტაციის და შესრულებული სამუშაოების მოცულობების გადამოწმებას და ა.შ.



დასკვნა

დეპარტამენტი არ ითხოვდა ზედამხედველისგან მათი თანამშრომლების მიერ შემოწმებებზე ყოველდღიური გასვლის დამადასტურებელი მონაცემების წარმოდგენას. შესაბამისად, დეპარტამენტი არ ფლობდა განახლებულ ყოველდღიურ სანდო ინფორმაციას ზედამხედველების მიერ განხორციელებული შემოწმებების შესახებ. მობილური ტელეფონის აპლიკაციით ინფორმაციის გაცვლის პრაქტიკა არ იყო სათანადო კონტროლის მექანიზმი.

გარდა ზემოაღნიშნულისა, არსებობს ინტერესთა კონფლიქტის მნიშვნელოვანი რისკი ზედამხედველი კომპანიების საქმიანობასთან მიმართებით, რადგან ზედამხედველების ანაზღაურება პირდაპირ დაკავშირებულია კონტრაქტორი კომპანიებისთვის მათ მიერ დადასტურებული სამუშაოების მოცულობასთან.

შესაბამისად, შესრულებული სამუშაოების ზედამხედველობასთან მიმართებით, დეპარტამენტში არსებული კონტროლის გარემო ვერ ქმნის რწმუნების სათანადო დონეს და საჭიროებს მნიშვნელოვან გაუმჯობესებას.

რეკომენდაცია

- საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა საქმიანობის ეფექტიანად წარმართვისათვის, ზედამხედველი კომპანიის მიერ ვალდებულებების ჯეროვნად შესრულების შემოწმების და პროცესში ჩართულ მხარეებს შორის ინტერესთა კონფლიქტის თავიდან აცილების მიზნით, მნიშვნელოვნად გააუმჯობესოს ან დანერგოს ახალი კონტროლის მექანიზმები.



დანართი

დანართი N 1

3-წლიანი ხელშეკრულებების ათვისება 2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (ხელშეკრულებების გაფორმებიდან 2 წლის გასვლის შემდეგ):

კონტრაქტორი	ზონა №	ხელშეკრულების ღირებულება	ფაქტობრივი ხარჯი	ათვისება
შპს „გზამშენი 2005“	1	8,582,380	6,199,361	72%
კავკასიაკომუნიკაციები	2	12,019,836	7,939,583	66%
შპს „გერალი“	3	1,236,791	1,158,926	94%
შპს „გერალი“	8	5,081,491	4,273,108	84%
ამხანაგობა „არილი“	4	12,933,968	12,856,821	99%
შპს „მექანიზატორი 2005“	5	6,143,640	5,352,227	87%
შპს „ტავახავტოგზა“	6	6,203,147	5,214,621	84%
შპს „ტავახავტოგზა“	7	8,639,878	4,891,583	57%
შპს „ტავახავტოგზა“	13	16,954,787	15,392,831	91%
შპს „საგზაო-19“	9	2,176,419	1,814,925	83%
შპს „საქართველოს სამხედრო გზა“	10	9,654,317	9,278,088	96%
შპს „იბოლია“	11	27,505,800	27,257,611	99%
შპს „საგზაო სამმართველო №1“	12	6,168,319	5,050,029	82%
ამხანაგობა „იმერეთავტოგზა 2016“	14	16,446,237	14,676,668	89%
შპს „ლატექსი“	15	14,075,184	12,501,005	89%
შპს „ამბროლაურგზა-7“	16	8,231,508	5,931,023	72%
შპს „ავტოგზა ლენტეხი 99“	17	4,727,830	4,175,513	88%
შპს „ინდიკო“	18	13,400,906	12,135,615	91%
შპს „ლიდერი +“	19	5,310,461	4,703,181	89%
შპს „გზამშენი-18“	20	5,692,306	5,151,721	91%
შპს „გიმო-7“	21	5,955,302	5,057,952	85%
შპს „იბერია ჯ“	22	3,244,261	1,872,085	58%
ჯამი:		200,384,768	172,884,478	86%



ტოპ კონტრაქტორები მოვლა-შენახვის ხელშეკრულებების ვადაზე ადრე ათვისების მიხედვით

კონტრაქტორი	2014	2015	2016	2017-2018
შპს „საქართველოს სამხედრო გზა“	8 თვე	8 თვე	8 თვე	96%
შპს „ჭავჭავაძეთა გზა“	4.5 თვე	10 თვე	9 თვე	57%
შპს „ბედუკი“	9.5 თვე	7 თვე	9 თვე	-
შპს „გზამშენებელი - 13“	10 თვე	8 თვე	7 თვე	-
შპს „იბოლია“	9 თვე	7 თვე	-	99%
შპს „არილი“	7 თვე	8 თვე	-	99%
შპს „გერალი“	9 თვე	11 თვე	-	94%
შპს „გზამშენი 18“	-	9 თვე	9 თვე	91%
შპს „მექანიზატორი 2005“	10 თვე	4.5 თვე	-	87%
შპს „ზიმო - 7“	11 თვე	11 თვე	-	85%



ბიბლიოგრაფია

(თ. გ.). მოპოვებული <https://www.fhwa.dot.gov/publications/research/safety/95202/005.cfm>, <https://engineering.purdue.edu/JTRP/Highlights/interaction-of-chloridebased-deicing-salts-with-concrete2>, <http://meltsnow.com/salt-vs-temperature/http://archplanbaltimore.blogspot.com/>-დან.

(თ. გ.). მოპოვებული <https://www.fhwa.dot.gov/publications/research/safety/95202/005.cfm>, <https://engineering.purdue.edu/JTRP/Highlights/interaction-of-chloridebased-deicing-salts-with-concrete2>, <http://meltsnow.com/salt-vs-temperature/> <http://archplanbaltimore.blogspot.com/>-დან.

#172, ს. მ. (2013). საქართველოს საავტომობილო გზების საგზაო სამუშაოების კლასიფიკაციის ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე.

დადგენილება 172 (2013). matsne.gov.ge. მოპოვებული საქართველოს საავტომობილო გზების საგზაო სამუშაოების კლასიფიკაციის ტექნიკური რეგლამენტის დამტკიცების თაობაზე: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1967127?publication=0>-დან.

დეპარტამენტის დებულება (2018). გზების დეპარტამენტის 2018 წლის 7 აგვისტოს ბრძანება №43/ნ ახალი დებულების დამტკიცების თაობაზე.

ესტონეთის რეგულაცია. (თ. გ.). რეგულაცია, პუნქტი 4.2, ქვეპუნქტი 2. მოპოვებული www.riigiteataja.ee: https://www.riigiteataja.ee/aktiisa/1070/8201/5014/MKM_m106_lisa.pdf-დან.

ვებგვერდები. (თ. გ.). მედია. მოპოვებული https://docgo.net/doc-detail.html?utm_source=comparison-between-hdm-4-dtims-ct-hers-st-tools-for-asset-management: <https://www.deighton.com/roads-highways>; <https://nzta.govt.nz/assets/resources/research/reports/303/docs/303.pdf>; <https://www.fhwa.dot.gov/publications/focus/02jul/hersst.cfm>.-დან

ინფრასტრუქტურის სამინისტრო. (თ. გ.). რეგულაცია, პუნქტი 4.2, ქვეპუნქტი 2. მოპოვებული www.riigiteataja.ee: https://www.riigiteataja.ee/aktiisa/1070/8201/5014/MKM_m106_lisa.pdf, პუნქტი 4.2, ქვეპუნქტი 2-დან.

კოდექსი (2015). საკანონმდებლო ბაზა, სამშენებლო კოდექსი, პარაგრაფი 96-99. მოპოვებული www.riigiteataja.ee: <https://www.riigiteataja.ee/en/eli/506022019002/consolide>-დან.

კოდექსი. (თ. გ.). საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის, მუხლი 1291.

მედიაწყაროები (2018). სხვადასხვა წყარო. მოპოვებული <https://www.fhwa.dot.gov/publications/research/safety/95202/005.cfm>; <https://engineering.purdue.edu/JTRP/Highlights/interaction-of-chloridebased-deicing-salts-with-concrete2>; <http://meltsnow.com/salt-vs-temperature/>; <http://archplanbaltimore.blogspot.com/>-დან.

რეგლამენტის აღიარების შესახებ (2014). საქართველოს მთავრობის დადგენილება №52, 14.01.2014; საქართველოს ტერიტორიაზე სამშენებლო სფეროს მარეგულირებელი ტექნიკური რეგლამენტების აღიარებისა და სამოქმედოდ დაშვების შესახებ.



საავტომობილო გზების შესახებ. (თ. გ.). საქართველოს კანონი „საავტომობილო გზების შესახებ“, მუხლი 3.

საქართველოს მთავრობის დადგენილება (2014). 2014 წლის 21 ივლისის №459 დადგენილება „გზაზე არაგაბარიტული (მსხვილგაბარიტიანი) ან ზენორმატიული (მძიმეწონიანი) სატრანსპორტო საშუალების სამოძრაოდ დაშვებისათვის უფლებამოსილ ორგანოსთან (უნწყებასთან) შეთანხმების წესისა და პირობების დამტკიცები შესახებ“.

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო (2017). 2017 წლის 13 იანვრის ბრძანება №1/ნ, „საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების – საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის დებულების დამტკიცების შესახებ“.

სტატისტიკის სამსახური (2018). სტატისტიკის სამსახური. მოპოვებული www.geostat.ge: http://www.geostat.ge/cms/site_images/_files/yearbook/Yearbook_2018.pdf-დან.



აუდიტორი

ხელმოწერა

შორენა თირქია

წამყვანი აუდიტორი



