



ეჭვქვეშ აქვთ ჩაყვანილი ანგარიში

სახელმწიფო აუდიტის სამსახური



სახელმწიფო აუდიტის სამსახური

„ვაშტიკიშვიტა“

ეკონომიკური საქმიანობის სფეროს აუდიტის
დეპარტამენტის უფროსი

თორნიკე შერმადინი

28 სექტემბერი 2021 წელი

N 37/36

გვ. N 1

„შიდასახელმწიფოებრივი გზების აპტივების
მართვის პროექტის (SRAMP)“
2020 წლის ეფექტიანობის აუდიტის ანგარიში

საჩივრი

შემაჯამებელი მიმოხილვა	6
შესავალი	10
დამოუკიდებელი აუდიტის მიზნები, მასშტაბი და მეთოდოლოგია	12
პროექტის საოპერაციო პროცესის მიმოხილვა.....	13
(i) პროექტით გათვალისწინებული საქმიანობების მიმდინარეობის შემოწმება	17
(ii) სესხის მიზნობრიობასთან დაკავშირებული ინდიკატორები (DLI's)	23
(iii) სას– ის რეკომენდაციების შესრულების შემოწმება	35
დასკვნა	37
დანართი „ა“. სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორები (DLIs)	39
დანართი „ბ“. ამონარიდი IFR-ებიდან (2020)	42
დანართი „გ“. სესხად გამოყოფა.....	45
დანართი „დ“. სესხად გამოყოფა.....	46
დანართი „ე“. სესხად გამოყოფა.....	47
დანართი „ვ“. მეთოდოლოგია და აუდიტის მიმდინარეობისას შემოწმებული დოკუმენტების ჩამონათვალი	47
დანართი „ზ“. მოთხოვნები გარემოსა სოციალურ საკითხთა და ტექნიკური ექსპერტის მიმართ	50
რუკა გზის 6 მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტის ფარგლებში	52

გამოყენებული ტერმინები და შემოკლევები

AADT	წლის საშუალო დღიური ნაკადი
CQS	კვალიფიკაციის მიხედვით შერჩევა
CW	სამშენებლო სამუშაოები
DLI's	სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორები
ESMF	გარემოსა და სოციალურ საკითხთა მართვის ჩარჩო დოკუმენტი
GOG	საქართველოს მთავრობა
GRM	საჩივრების განხილვის მექანიზმი
LRPL ETCIC/TRRC	სსიპ – ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის საინვესტიციო ცენტრი
FPU	საერთაშორისო პროექტების სამმართველო
GPS	გლობალური პოზიციონირების სისტემა
HDM4	ავტომაგისტრალების განვითარებისა და მართვის მოდელი
IBRD	რეკონსტრუქციისა და განვითარების საერთაშორისო ბანკი
IFI	საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტი
IFR	შუალედური ფინანსური ანგარიშგება
IPC	შუალედური გადახდის სერტიფიკატი
IRAP	საგზაო (უსაფრთხოების) შეფასების საერთაშორისო პროგრამა
IRI	საერთაშორისო უსწორმასწორობის ინდექსი
IPF	საინვესტიციო პროექტების დაფინანსება
ISSAI	უმალღესი აუდიტორული ორგანოების საერთაშორისო სტანდარტები
MRDI	საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო
NPV	წმინდა მიმდინარე ღირებულება
OPRC	შედგსა და შესრულებაზე დაფუძნებული საგზაო კონტრაქტი
PAD	პროექტის შეფასების დოკუმენტი
POM	პროექტის მართვის სახელმძღვანელო
RAMS	გზების აქტივების მართვის სისტემა
RAP	განახლების სამოქმედო გეგმა
RD	საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი
SAOG	სახელმწიფო აუდიტის სამსახური
SLRP-II	შიდასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი გზების მეორე პროექტი
SLRP-III	შიდასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი გზების მესამე პროექტი
SRAMP	შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტი



აუდიტის მოტივაცია

სახელმწიფო აუდიტის სამსახურმა (შემდგომ – სას) ჩაატარა შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტის (შემდგომ – SRAMP ან პროექტი) დამოუკიდებელი ეფექტიანობის აუდიტი (შემდგომ – დამოუკიდებელი აუდიტი). პროექტს მსოფლიო ბანკის დაფინანსებით ახორციელებს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი (შემდგომ – გზების დეპარტამენტი ან RD). აუდიტმა მოიცვა პროექტის მეოთხე წელი, 2020 წლის 1 იანვრიდან 2020 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდი.

სახელმწიფო აუდიტის სამსახურის მიერ დამოუკიდებელი აუდიტის დასრულების შემდგომ, გზების დეპარტამენტი მსოფლიო ბანკს წარუდგენს აუდიტის დასკვნას 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით და SRAMP-ით გათვალისწინებული თანხის სესხად აღიარების მოთხოვნას. დამოუკიდებელი აუდიტი ჩატარებულია წინასწარ განსაზღვრული სამუშაო დავალების შესაბამისად.

სას-ის დამოუკიდებელი აუდიტის დასკვნის მიხედვით, 2020 წლისთვის სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორები (DLI's) სრულად არის მიღწეული, თუმცა DLI-1.3 (პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის მიზნები), რომელიც უნდა დასრულებულიყო 2019 წელს, კვლავ შესრულების ეტაპზეა. DLI-ის მიზნების მიღწევის პროცენტული მაჩვენებლის საფუძველზე, დამოუკიდებელი აუდიტის ანგარიშის მიხედვით, რეკომენდებულია 2020 წლისთვის 631,906 აშშ დოლარის სესხად აღიარება.

დამოუკიდებელმა აუდიტმა გამოავლინა მიმართულება, სადაც შესაძლებელია საქმიანობის გაუმჯობესება:

სას–მა დაადგინა, რომ გზების დეპარტამენტი არ ახორციელებს შიდასახელმწიფოებრივი გზების მოსალოდნელი სასარგებლო მომსახურების ვადის შეფასებას. ამრიგად, სას მიიჩნევს, რომ სასურველია გზების დეპარტამენტმა დანერგოს მექანიზმები, რომლებიც უზრუნველყოფს გზების სასარგებლო მომსახურების ვადის შეფასებას მათი პერიოდული მოვლა-შენახვის სამუშაოების დაწყებამდე.



შეჯამებითი მიმოხილვა

საქართველოს მთავრობამ, რომელიც წარმოდგენილია საქართველოს გზების დეპარტამენტის სახით, 2016 წელს დაიწყო შედეგზე დაფუძნებული შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტი (SRAMP ან პროექტი), რომელიც გაგრძელდება 2023 წლის 30 ივნისამდე. პროექტი დაფინანსებულია საქართველოს მთავრობისა და მსოფლიო ბანკის მიერ, რეკონსტრუქციისა და განვითარების საერთაშორისო ბანკის (IBRD) მიერ გაცემული სესხით (სესხი N8599-GE).

პროექტის მიზნებია: (i) გზით მოსარგებლეებისათვის სოციალურ სერვისებსა და ბაზრებზე ხელმისაწვდომობის მდგრადი ფორმით გაუმჯობესება, პროექტით გათვალისწინებული გზების მეშვეობით და (ii) საქართველოში შიდასახელმწიფოებრივი გზების ქსელის აქტივების მართვის გაუმჯობესება. 2016 წლის 28 მარტით დათარიღებული სასესიო ხელშეკრულების თანახმად, გზების დეპარტამენტმა უნდა უზრუნველყოს პროექტის დამოუკიდებელი მონიტორინგი და შეფასება დამოუკიდებელი ეფექტიანობის აუდიტის ჩატარებით. ამ მიზნით მსოფლიო ბანკმა სახელმწიფო აუდიტის სამსახურს სთხოვა დამოუკიდებელი ეფექტიანობის აუდიტის ჩატარება, რომელიც მოიცავს 2020 წლის 1 იანვრიდან 2020 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდს.

სას-ის აუდიტის ჯგუფმა, სადაც შედიოდნენ წამყვანი აუდიტორი ნანა ვაჩაძე და უფროსი აუდიტორი თენგიზ თევდორაძე, პროექტის ფარგლებში განეული ხარჯების გადამოწმების მიზნით, შეისწავლა შუალედური ფინანსური ანგარიშები (IFR), საგადახდო დავალებები, ინვოისები და ხელმოწერილი კონტრაქტები. აუდიტის ჯგუფმა ასევე განიხილა ორი პროექტირება-მშენებლობის პროექტის შესყიდვის პროცესი და საქართველოს მთავრობის დაფინანსებით ორი პროექტირება-მშენებლობის პროექტის შესყიდვისა და მიმდინარეობის პროცესი. გარდა ამისა, აუდიტის ჯგუფმა შეისწავლა ზედამხედველი კონსულტანტის ყოველთვიური ანგარიშები, შუალედური გადახდის სერტიფიკატები (IPC) გზის 6 მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტისთვის და მათი შესაბამისობა პროექტის მართვის სახელმძღვანელოსთან (POM) და პროექტის შეფასების დოკუმენტთან (PAD).

აუდიტის ჯგუფმა განიხილა ტექნიკური და გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტების მიერ მოწოდებული წინასწარი და საბოლოო ანგარიშები, რათა განესაზღვრა პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტების ფარგლებში, შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების რეაბილიტაციისა და გაუმჯობესების და ასევე კლიმატური მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებებისთვის შემუშავებული დეტალური დოკუმენტების განხილვის შედეგები.

ამასთანავე, აუდიტის ჯგუფმა შეისწავლა განსახლების სამოქმედო გეგმის მიხედვით საკომპენსაციოდ გადახდილი თანხები და გზების უსაფრთხოების ინტეგრაცია აქტივების მართვის პროცესში. განხილულ იქნა განახლებული ხუთწლიანი პროგრამისა და მეხუთე წლისთვის მომზადებული გეგმის შესაბამისობა „გზების აქტივების შენარჩუნებისა და გაუმჯობესებისთვის მრავალწლიანი გეგმის მომზადების სახელმძღვანელოსთან“, ასევე სას-ის წინა რეკომენდაციების შესრულების სტატუსი.

IFR-ების მიხედვით, 2020 წელს განეულმა ჯამურმა ხარჯებმა შეადგინა 2,563,614 აშშ დოლარი. აუდიტის ჯგუფმა შეაფასა სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორების (DLI's) შესრულების მდგომარეობა, რომლის საფუძველზეც გასცა რეკომენდაცია 2020 წელს 631,906 აშშ დოლარის სესხად აღიარების თაობაზე.



DLI's მიზნების პროცენტული მიღწევის დეტალები იხ. ქვემოთ წარმოდგენილ ცხრილში:

DLI-ის მიზნები	მიღწეული DLI's შედეგები, % 2020
DLI 1.1 საპროექტო გზების რეაბილიტაცია და პერიოდული მოვლა-შენახვა OPRC-ის ფარგლებში	N/A*
DLI 1.2 გურიის რეგიონში საპროექტო გზების რეაბილიტაცია	N/A**
DLI 1.3 პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის მიზნების მიღწევა (2018 წელი – 60 კმ; 2019 წელი- 40 კმ)	5.16***
DLI 2.1 გაუმჯობესებული მეთოდოლოგიის გამოყენებით, სრული ღირებულების ხუთწლიანი პროგრამის მომზადება	100
DLI 2.2 საგზაო უსაფრთხოების ინტეგრაცია აქტივების მართვაში (500 კმ – 2020 წელს)	100
DLI 2.3 კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების დანერგვა RD-ის გზების აქტივების მართვაში	N/A**

* სასესიო ხელშეკრულების ცვლილების მიხედვით აქტივობები პროექტის 4-6 წლებში DLI-1.1-ის ნაწილში აღარ არის გათვალისწინებული.

** არ არის რელევანტური 2020 წელს.

*** მონაცემი დათვლილია ფაქტობრივად რეაბილიტირებული გზის მონაკვეთების მიხედვით. 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯამურად (პირველი, მეორე და მესამე წლები) შესრულებულია 63.03%-ით.

წინა დამოუკიდებელი აუდიტის შედეგად, სას-მა გამოავლინა ორი მიმართულება, სადაც შე-საძლებელია საქმიანობის გაუმჯობესება. რეკომენდაციების შესრულების სტატუსი შემდეგია:

აუდიტის მიზნება 1 (2018-2019 წწ.)

ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების თანახმად, თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგო-რის საავტომობილო გზაზე სამშენებლო სამუშაოები განხორციელდა წინასწარ დამტკიცებული საპროექტო დოკუმენტაციის გარეშე. შესაბამისად, კონტრაქტორებისთვის მშენებლობის ოფიციალური სახელმძღვანელო მითითებები არ იყო ხელმისაწვდომი. შედეგად, ვერ მოხერხდა სარეაბილიტაციო პროცესის ხარისხის ეფექტიანი კონტროლი და ვერ შეფასდა ზედამხედველის მიერ სამუშაოების მიმდინარეობის პროცესი. აღნიშნული მიუთითებს საპროექტო დოკუმენტაციის დამტკიცების პროცესის მართვაში არსებულ ნაკლოვანებაზე.

ჩაკონკრეტა 1 აუდიტის მიზნება 1-ისთვის (2018-2019 წწ.)

მშენებლობის პროცესში შეუსაბამოების შემცირებისა და მაღალი ხარისხის საგზაო სტანდარტების შესანარჩუნებლად, გზების დეპარტამენტმა ყურადღება უნდა გაამახვილოს საპროექტო დოკუმენტაციის დამტკიცების პროცესის ხარისხზე. კერძოდ, გზების მშენებლობა უნდა განხორციელდეს წინასწარ შეთანხმებული საპროექტო დოკუმენტების პარამეტრებისა და ინდიკატორების გათვალისწინებით.



სააგმომართო პასუხი აუდიტის მიზნება 1-ისთვის (2018-2019 წწ.)

საავტომობილო გზების დეპარტამენტის თავმჯდომარის ბრძანებით¹ დამტკიცდა საპროექტო დოკუმენტაციისთვის, ტექნიკური დავალების მომზადების და დამუშავების წესი, რომელიც ასევე მოიცავს ტექნიკური დოკუმენტაციის შეთანხმების და მიღების პროცედურებს. აღნიშნულ დოკუმენტში განერილია საპროექტო დოკუმენტაციის მომზადების პროცესის ეტაპები, წესები და ტექნიკური დავალების შედგენის საფუძვლები.

ჩაქოვნდასიის განხორციელების სტატუსი 1 (2018-2019 წწ.)

გზების მშენებლობასთან დაკავშირებული რისკების შემცირების მიზნით, გზების დეპარტამენტის მიერ ახალი წესის შემუშავების შედეგად შესაძლოა მივიჩნიოთ, რომ დეპარტამენტმა დანერგა საპროექტო დოკუმენტაციის მიღების პროცესთან დაკავშირებული კონტროლის მექანიზმი. სას-ის მიერ 2020 წლის დამოუკიდებელი ეფექტიანობის აუდიტის ფარგლებში არ გამოვლენილა საპროექტო დოკუმენტაციის დამტკიცების პროცესის ხარვეზები. შედეგად აუდიტი ადასტურებს, რომ აღნიშნული რეკომენდაცია შესრულებულია.

აუდიტის მიზნება 2 (2017 წ.)

გზების სასარგებლო მომსახურების ვადა განსხვავებულია და დამოკიდებულია რამდენიმე ფაქტორზე, მათ შორის: შესრულებული სამუშაოების ტიპზე, საავტომობილო ნაკადის ინტენსივობასა და ადგილობრივ კლიმატზე. სას-მა გამოავლინა, რომ გზების დეპარტამენტის მიერ წლიური გეგმის შემუშავების პროცესში, არ ხორციელდება შიდასახელმწიფოებრივი გზების სავარაუდო, სასარგებლო მომსახურების ვადის შეფასება. შედეგად, გზების დეპარტამენტს არ აქვს შესაძლებლობა დაასაბუთოს, ირჩევს თუ არა საუკეთესო ვარიანტს მოვლა-შენახვას, პერიოდულ მოვლა-შენახვასა და სარეაბილიტაციო სამუშაოებს შორის.

ჩაქოვნდასია 2 აუდიტის მიზნება 2-ისთვის 2 (2017 წ.)

შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის ეფექტიანობის გაზრდის მიზნით, სასურველია, 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.

¹ ბრძანება N12, 2021 წლის 2 თებერვალი.



ხაზმძვანალოზის კასუხი აუდიტის მიზნაჲ 2-ისთჲს (2017 წ.)

საქართველოს კანონმდებლობის თანახმად, არ არსებობს გზების, ხიდების, მაგისტრალებისა და საგზაო გვირაბების მშენებლობასთან დაკავშირებული ეროვნული ტექნიკური რეგულაციები და სტანდარტები. გზების დეპარტამენტმა აღნიშნული სტანდარტებისა და რეგულაციების შემუშავების მომსახურების შესყიდვის მიზნით, მოამზადა ტექნიკური დავალება და მომსახურების მიღების პირობები. ტენდერის გამოცხადება დამოკიდებულია თანხების ხელმისაწვდომობაზე.

ჩაქოქენდაჭიის განხორციელების სტატუსი 2 (2017 წ.)

აუდიტის ჯგუფს გზების დეპარტამენტისგან არ მიუღია მყარი მტკიცებულებები, რომლებიც დაადასტურებდნენ წინა აუდიტის ჯგუფის მიერ 2016 წლის 6 ივლისიდან 2017 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდისათვის გაცემული რეკომენდაცია 2-ის (2017 წ.) შესრულებას.



შესავალი

საქართველოს მთავრობამ, რომელიც წარმოდგენილია საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის სახით, 2016 წელს დაიწყო შედეგზე დაფუძნებული შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტი (SRAMP ან პროექტი), რომელიც დასრულდება 2023 წლის 30 ივნისამდე.² პროექტი დაფინანსებულია რეკონსტრუქციისა და განვითარების საერთაშორისო ბანკის მიერ გაცემული სესხით (სესხი N8599-GE). პროექტის მიზნებია: (i) გზით მოსარგებლეებისათვის სოციალურ სერვისებსა და ბაზრებზე ხელმისაწვდომობის გაუმჯობესება პროექტით გათვალისწინებული გზების მეშვეობით და (ii) საქართველოში შიდასახელმწიფოებრივი გზების ქსელის აქტივების მართვის გაუმჯობესება.

პროექტის უმთავრესი ბენეფიციარები არიან გზით მოსარგებლეები და ამ პროექტით გათვალისწინებული შიდასახელმწიფოებრივი გზების მიმდებარედ მცხოვრები მოსახლეობა. პროექტის არეალი მოიცავს ოთხ რეგიონს, კერძოდ: მცხეთა-მთიანეთს, რაჭა-ლეჩხუმს, შიდა ქართლსა და გურიას. პროექტით გათვალისწინებული გზების მდგომარეობის გაუმჯობესების შედეგად, გზით მოსარგებლეებს შეუმცირდებათ მგზავრობის დრო და ავტომობილების საექსპლუატაციო დანახარჯები, ასევე გაიზრდება საგზაო უსაფრთხოება. გარდა ამისა, პროექტი უზრუნველყოფს გურიის რეგიონში გრძელვადიანი სამუშაო ადგილების შექმნას, ნაკლებად კომპლექსური მოვლა-შენახვის სამუშაოების საშუალებით, ხოლო რაჭა-ლეჩხუმის, მცხეთა-მთიანეთისა და შიდა ქართლის რეგიონებში – სარეაბილიტაციო სამუშაოებში მოკლევადიან დასაქმებას. საშუალო და გრძელვადიან პერსპექტივაში, სოციალურ-ეკონომიკური ცენტრები უფრო მეტად ხელმისაწვდომი გახდება მოსახლეობისათვის, რაც სოფლის მეურნეობის დარგების მიღმა დასაქმებისა და სოციალური სერვისებით (განათლება და ჯანდაცვა) სარგებლობის შესაძლებლობებს გაზრდის.

პროექტის ბენეფიციართა მეორე ჯგუფია გზების დეპარტამენტი და ადგილობრივი სამშენებლო ინდუსტრია. ტექნიკური დახმარების შედეგად, გზების დეპარტამენტი კიდევ უფრო გაზრდის თავის შესაძლებლობებს შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების დაგეგმარების, ბიუჯეტირების, განხორციელებისა და მონიტორინგის სფეროში. მოსალოდნელია, რომ პროექტის მეშვეობით ადგილობრივი სამშენებლო ინდუსტრია გაზრდის თავის შესაძლებლობებს ისეთი კონტრაქტების მართვასა და განხორციელებაში, სადაც რისკების დიდი ნაწილი გადაეცემა კერძო სექტორს. გარდა ამისა, პროექტი საშუალებას მისცემს სამშენებლო ინდუსტრიას, დააგროვოს სახელმწიფო და კერძო სექტორის გრძელვადიანი პარტნიორობისთვის, მათ შორის, შედეგზე დაფუძნებული საგზაო კონტრაქტების (OPRC) შესრულებისთვის საჭირო გამოცდილება.

პროექტი SRAMP შედგება ორი კომპონენტისგან, რომლის ღირებულებაც 48 მლნ აშშ დოლარია. IBRD-ის სესხის ღირებულება შეადგენს 40 მლნ აშშ დოლარს, საიდანაც 100%-ით ფინანსდება სესხით გათვალისწინებული 39.9 მლნ აშშ დოლარის ღირებულების ხარჯები (100,000 აშშ დოლარი სესხის გაცემის საკომისიო). მსესხებელი ადასტურებს, რომ უზრუნველყოფს პროექტის თანადაფინანსებას, მთლიანი ღირებულებიდან 8 მლნ აშშ დოლარის ოდენობით. პროექტი შემუშავებულია როგორც შედეგებზე დაფუძნებული საინვესტიციო პროექტების დაფინანსება (IPF), სადაც პროექტის ფარგლებში გადახდას დაქვემდებარებული ხარჯების ასახვა ხდება IFR-ებში, ხოლო სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული DLI-ის სამიზნე მაჩვენებლები აღწერილია ქვემოთ:

2 N1 ცვლილება სასესიო ხელშეკრულებაში, 2021 წლის 30 ივლისი.



კომპონენტი 1. შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების გაუმჯობესება და შენარჩუნება (სავარაუდო ღირებულება: 46.40 მლნ აშშ დოლარი; რეკონსტრუქციისა და განვითარების საერთაშორისო ბანკის დაფინანსება: 38.66 მლნ აშშ დოლარი). აღნიშნულ კომპონენტს გააჩნია ორი მიზანი: (i) შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების გაუმჯობესებისა და შენარჩუნების ხელშეწყობა და (ii) საქართველოს ღარიბ და ნაკლები კავშირის მქონე რეგიონებში საქართველოს მოქალაქეებისთვის სოციალურ მომსახურებებზე წვდომისა და მათი ეკონომიკურ აქტივობებში ჩართულობის ზრდა, პროექტირება-მშენებლობისა და რეაბილიტაციის კონტრაქტების მეშვეობით. აღნიშნული სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებულ ინდიკატორებზე დაფუძნებულ კომპონენტია და მისი დაფინანსება ხდება დადგენილი DLI-ების შესრულების შესაბამისად (იხ. დანართი „ა“).

კომპონენტი 2. შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების გაუმჯობესებული დაგეგმარება და მენეჯმენტი (სავარაუდო ღირებულება: 1.5 მლნ აშშ დოლარი; რეკონსტრუქციისა და განვითარების საერთაშორისო ბანკის დაფინანსება: 1.25 მლნ აშშ დოლარი). აღნიშნული კომპონენტის მიზანია ხელი შეუწყოს ინსტიტუციონალურ რეფორმებს, რომლებიც მიზნად ისახავს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მთლიანი გზების აქტივების მართვაში ინოვაციური მენეჯმენტის პრაქტიკის ინტეგრირებასა და შესაძლებლობების გაფართოებას არა მხოლოდ პროექტით გათვალისწინებული, არამედ მთლიანი შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მრავალწლიანი პროგრამების შემუშავებასა და წლიურ დაგეგმარებასთან მიმართებით. ეს არის DLI-ზე დაფუძნებული კომპონენტი და დაფინანსება დაკავშირებულია დადგენილი ინდიკატორების შესრულებასთან. კომპონენტი ეფუძნება მთელ რიგ საქმიანობას, რომლებიც ხორციელდება მსოფლიო ბანკის მიერ დაფინანსებული მიმდინარე პროექტების ფარგლებში და მოიცავს: (i) შიდასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი გზების მეორე პროექტის (SLRP-II) ფარგლებში – გზების აქტივების მართვის სისტემის (RAMS) განვითარებას, (ii) საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მეთოდოლოგიის გაუმჯობესებას, შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების ხუთწლიანი პროგრამის და წლიური გეგმის მომზადებას, ასევე (iii) შიდასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი გზების მესამე პროექტის ფარგლებში (SLRP-III) საგზაო (უსაფრთხოების) შეფასების საერთაშორისო პროგრამის (iRAP) პილოტირებას.

2016 წლის 28 მარტით დათარიღებული სასესიო ხელშეკრულების თანახმად, გზების დეპარტამენტმა უნდა უზრუნველყოს პროექტის ინდივიდუალური მონიტორინგი და შეფასება ეფექტიანობის დამოუკიდებელი აუდიტის განხორციელების მეშვეობით.



დამოუკიდებელი აუდიტის მიზნები, მასშტაბი და მეთოდოლოგია

2020 წლის 1 იანვრიდან 2020 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდის დამოუკიდებელი ეფექტიანობის აუდიტის მიზანი შედგებოდა ოთხი ძირითადი კომპონენტისაგან:

(i) პროექტის ფარგლებში გაწეული ხარჯების დადასტურება. აღნიშნულის მიზანი იყო იმის დადასტურება, რომ პროექტის ფარგლებში განხორციელებული ხარჯები ექვემდებარება ანაზღაურებას და გაწეულ იქნა საქართველოსა და რეკონსტრუქციისა და განვითარების საერთაშორისო ბანკს შორის 2016 წლის 28 მარტს დადებული სესხის ხელშეკრულების პირობებით გათვალისწინებული შესყიდვების განხორციელებისთვის.

აღნიშნული კომპონენტის კიდევ ერთი მიზანი იყო კომპენსაციის გაცემის დადასტურება განსახლების სამოქმედო გეგმების მიხედვით (RAP), ასეთის არსებობის შემთხვევაში.

(ii) პროექტით განსაზღვრული აქტივობების მიმდინარეობის შემოწმება. აღნიშნულის მიზანი იყო გზების დეპარტამენტის მიერ პროექტით განსაზღვრული აქტივობების შესრულების მიმდინარეობის შემოწმება მეოთხე წელს, 2020 წლის 1 იანვრიდან 2020 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდში. კომპონენტი ასევე მოიცავდა იმ საქმიანობებს, რომლებიც დაგეგმილი იყო მესამე წელს, 2019 წლის 31 დეკემბერს დასრულებული წლისთვის, მაგრამ გადატანილ იქნა მეოთხე წელს. კომპონენტი მოიცავდა:

(ა) 1.1 ქვეკომპონენტის მიმდინარეობის მიმოხილვა – შერჩეული შიდასახელმწიფოებრივი გზის მონაკვეთების რეაბილიტაცია გურიის რეგიონში;

(ბ) 1.2 ქვეკომპონენტის მიმდინარეობის მიმოხილვა – შიდასახელმწიფოებრივი საავტომობილო გზების აქტივების რეაბილიტაცია და გაუმჯობესება პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტების ფარგლებში.

(iii) 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორების მიმდინარეობისა და შესრულების შემოწმება.

აღნიშნულის მიზანი იყო სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორების შესრულებისა და იმ თანხის განსაზღვრა, რომელიც ოფიციალურად უნდა აღიარდეს სესხად. 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორები განისაზღვრა შემდეგნაირად:

- DLI 1.3 პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის მიზნების მიღწევა;
- DLI 2.1 გაუმჯობესებული მეთოდოლოგიის გამოყენებით, სრული ღირებულების ხუთწლიანი პროგრამის მომზადება;
- DLI 2.2 საგზაო უსაფრთხოების ინტეგრაცია აქტივების მართვაში.



(iv) სას-ის რეკომენდაციების განხორციელების შემოწმება.

ამოცანის მიზანი იყო, სას-ის მიერ წინა ეფექტიანობის აუდიტის ანგარიშში, რომელიც მოიცავს SRAMP-ით გათვალისწინებულ საქმიანობას 2016 წლის 6 ივლისიდან 2019 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდში, გაცემული რეკომენდაციების შესრულების პროგრესის შემოწმება.

დამოუკიდებელი აუდიტი ჩატარდა სას-ის ეფექტიანობის აუდიტის მეთოდოლოგიის მიხედვით, უმაღლესი აუდიტორული ინსტიტუტების საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად (ISSAI). აუდიტის ჩასატარებლად გამოყენებულ იქნა შემდეგი სამი მეთოდი: დოკუმენტების ანალიზი, მონაცემთა ბაზის ანალიზი, ნაწილობრივ სტრუქტურირებული ინტერვიუები გზების დეპარტამენტის თანამშრომლებთან და ტექნიკურ და გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტებთან.

პროექტის საოპერატიული პროცესის მიმოხილვა

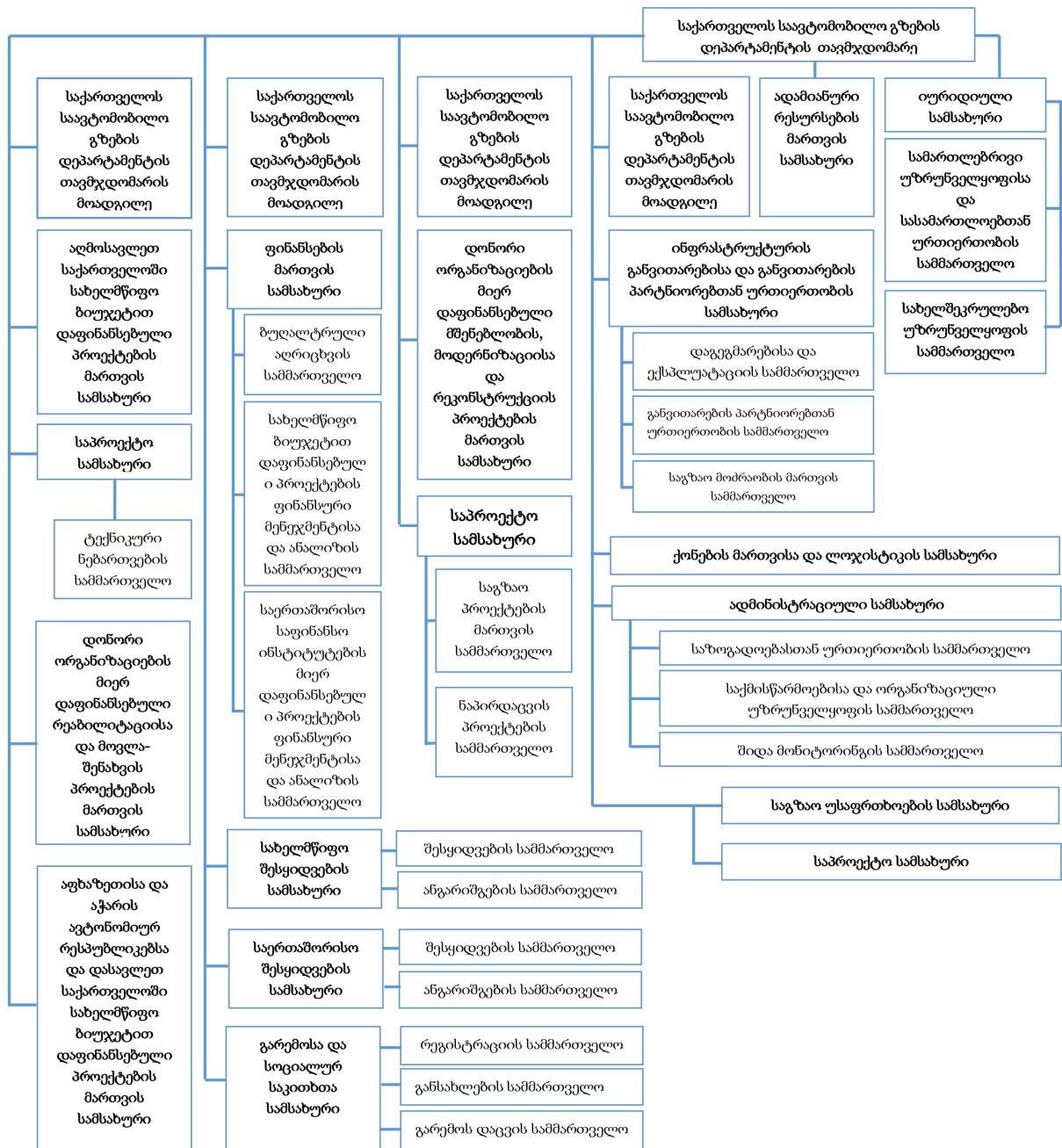
საავტომობილო გზების დეპარტამენტი პასუხისმგებელია საქართველოში საგზაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებასა და ადმინისტრირებაზე, ექვემდებარება საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს და ფინანსდება სახელმწიფო ბიუჯეტიდან.

საავტომობილო გზების დეპარტამენტი მთლიანად პასუხისმგებელია SRAMP-ის მართვასა და განხორციელებაზე. გზების დეპარტამენტის თავმჯდომარის მოადგილეებს მინიჭებული აქვთ პროექტის მართვის ფუნქციები. მათ ეხმარება საერთაშორისო პროექტების სამმართველო (FPU), რომელიც პასუხისმგებელია შესყიდვებზე, მონიტორინგსა და შეფასებაზე, ასევე სსიპ – ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის საინვესტიციო ცენტრი (ETCIC/TRRC), რომელიც პასუხისმგებელია ფინანსურ მენეჯმენტზე ფულადი სახსრების ნაკადების, ბუღალტერიისა და ფინანსური ანგარიშგების ჩათვლით. გარდა ამისა, დაგეგმვის, საგზაო უსაფრთხოებისა და მშენებლობის უსაფრთხოების მართვაში ჩართული არიან გზების დეპარტამენტის სხვა სამმართველოებიც. RD-ის ორგანიზაციული სტრუქტურა წარმოდგენილია გრაფიკზე N1.

ETCIC/TRRC თანამშრომლობს საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს სახაზინო სამსახურთან პროექტისთვის განსაზღვრული სახაზინო ანგარიშის ადმინისტრირებასთან დაკავშირებით.



გრაფიკი N1. ორგანიზაციული სტრუქტურა



ხარჯების დადასტურება

ETCIC/TRRC პასუხისმგებელია ფინანსური ანგარიშგებების მომზადებასა და წარდგენაზე. ხარჯები აისახება შუალედურ ფინანსურ ანგარიშგებებში, რომლებიც მზადდება კვარტალურად და მოიცავს შემდეგ ანგარიშგებებს:

- პროექტის დაფინანსების წყაროებისა და ფულადი სახსრების გამოყენების შეჯამება;
- ფულადი სახსრების გამოყენების შეჯამება პროექტის კომპონენტების მიხედვით;
- საბალანსო ანგარიშგება;
- პროექტისთვის განსაზღვრული სახაზინო ანგარიშის შესახებ ანგარიშგება;
- ხარჯების შესახებ ანგარიშგება, ანგარიშის გახარჯვის გრაფიკი;
- პროექტის ფულადი პროგნოზები;
- DLI აუდიტზე დაყრდნობით, პროექტის ნებადართული დაფინანსებული ხარჯების შეჯამება.

აუდიტის პერიოდში მომზადდა და მსოფლიო ბანკს წარედგინა 4 შუალედური ფინანსური ანგარიშგება. ETCIC/TRRC-ის ფინანსური მენეჯმენტის სახელმძღვანელოს მიხედვით, რომელიც SRAMP-ისთვისაა განკუთვნილი, ფინანსურ ანგარიშგებაში ხარჯები აღიარებულია საკასო მეთოდით, მსოფლიო ბანკის მოთხოვნების შესაბამისად.

აუდიტის ჯგუფმა მიმოიხილა 2020 წლის 1 იანვრიდან 2020 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით პერიოდში მომზადებული ყველა შუალედური ფინანსური ანგარიშგება, ასევე მიმოიხილა და შეისწავლა ხარჯებთან დაკავშირებული ანგარიშფაქტურები, საგადახდო დავალებები, გაფორმებული ხელშეკრულებები და შესყიდვების გეგმა. დამოუკიდებელმა აუდიტმა შეამოწმა სა-ანგარიშო პერიოდში გაწეული ხარჯების მიზნობრიობა (დეტალები იხ. ცხრილში N1), ხოლო ამონარიდი შუალედური ფინანსური ანგარიშგებიდან წარმოდგენილია „ბ“ დანართში.

ცხრილი N1. გაწეული ხარჯების დეტალები

მიმღები	კონტრაქტი N	თანხა – აშშ დოლარი 2020	წყარო
JV Road Rehabilitation and Modernization Supervision Direction LTD / Nievelt Ingenieur GmbH / Centralna Punta laboratorija Doo LTD	SRAMP/CS/QCBS-02	280,903	IBRD
AGT Management, Consulting and Construction LTD	SRAMP/CW/NCB-01	109,852	IBRD
Sakmilsadenmsheni LTD	SRAMP/CW/NCB-03 LOT 1	64,418	IBRD
AGT Management, Consulting and Construction LTD	SRAMP/CW/NCB-05	362,996	IBRD
China Road and Bridge Corporation	SRAMP /CW/NCB-10	540,956	IBRD
RTD LTD	SRAMP /CW/NCB-09	1,038,110	IBRD
Dongsung Engineering Co Ltd	SRAMP /CS/CQS-04	146,402	IBRD
RAP ხარჯები	RAP	75	GOG
საკონსულტაციო ხარჯები	Consultant Services	19,902	GOG
ჯამი:		2,563,614	



განსახლების სამოქმედო გეგმა (RAP)

გზების დეპარტამენტის გარემოს დაცვისა და სოციალური საკითხების სამსახური მართავს გარემოს დაცვისა და სოციალურ საკითხებს სხვადასხვა საერთაშორისო ინსტიტუტის (IFI) მიერ დაფინანსებული ყველა პროექტისთვის. სამსახური პასუხისმგებელია გარემოს დაცვისა და სოციალური დოკუმენტების მომზადებაზე, განსახლებისა და მიწის შესყიდვის დოკუმენტაციის ჩათვლით, აგრეთვე განსახლების პროცესის მონიტორინგზე. დეპარტამენტი აწარმოებს ელექტრონულ ჟურნალს გარემოს დაცვითი და სოციალური ხასიათის საჩივრების შესახებ, სადაც აღრიცხავს მონაცემებს, მათ შორის, მომჩივნის სახელს, საჩივრის შინაარსს და შემდგომ განხორციელებულ პროცედურებს.

ხილისთავი-აქანი-ბოშური

შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტი (SRAMP) ითვალისწინებს ხილისთავი-აქანი-ბოშურის გზის მონაკვეთის (12.4 კმ-დან 22.5 კმ-მდე) რეაბილიტაციას. გზის კონკრეტული მონაკვეთის გაფართოებისთვის საჭირო იყო მიმდებარე სოფლებისთვის განსახლების სამოქმედო გეგმის მომზადება.

განსახლების სამოქმედო გეგმა მომზადდა 2018 წლის ივლისში და 2018 წლის 14 სექტემბერს შეთანხმდა მსოფლიო ბანკთან. გეგმა მოიცავდა 40 მიწის ნაკვეთის ნაწილობრივ შეძენას.

განსახლების სამოქმედო გეგმის განხორციელებისას გაირკვა, რომ რუკაზე მიწების საკადასტრო მონაცემები არასწორად იყო დარეგისტრირებული საჯარო რეესტრში. მიწის მესაკუთრეებს გზების დეპარტამენტთან კოორდინაციით მოუწიათ მათი ხელახალი რეგისტრაცია.

მთლიანობაში, 2018 და 2019 წლებში შეძენილ იქნა, შესაბამისად, 8 და 5 მიწის ნაკვეთი. გადახდილმა კომპენსაციამ 2018 წლის 31 დეკემბრისთვის შეადგინა 16,004 ლარი, ხოლო 2019 წლის 31 დეკემბრისთვის – 21,532 ლარი.³ აუდიტის ჯგუფმა განიხილა კომპენსაციის გადახდასთან დაკავშირებული ყველა ძირითადი დოკუმენტი. საჯარო რეესტრის მონაცემებით, 13 მიწის ნაკვეთზე საკუთრების უფლება სათანადო წესით გადაეცა გზების დეპარტამენტს. საკომპენსაციო თანხები გადახდილია სახელმწიფო ბიუჯეტიდან.

სახელმწიფომ საკუთრებაში ასევე მიიღო 6 მიწის ნაკვეთი ყოველგვარი კომპენსაციის გადახდის გარეშე, რადგან ფიზიკურმა პირებმა ვერ შეძლეს აღნიშნული მიწების დარეგისტრირება. დარჩენილ 21 მიწის ნაკვეთზე კონკრეტული აქტივობების განხორციელების აუცილებლობა აღარ იყო.

გზების დეპარტამენტში სულ შემოვიდა 3 საჩივარი, რომლებიც მოლაპარაკებების შედეგად სრულად არის გადაწყვეტილი.

3 მოიცავს დამატებითი კომპენსაციის გადახდას იმ მოსახლეზე, რომელსაც პროექტიდან გამომდინარე მოუწია მიწიდან შემოსავლის 10%-ზე მეტის დათმობა.



თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგორი

შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტი (SRAMP) ითვალისწინებს თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგორის გზის მონაკვეთის (1 კმ-დან 30კმ-მდე) რეაბილიტაციას. გზის კონკრეტული მონაკვეთის გაფართოება საჭიროებდა მიმდებარე სოფლებისთვის განსახლების სამოქმედო გეგმის მომზადებას.

პროექტი მოიცავდა 132 მიწის ნაკვეთს, საიდანაც 115 მიწის ნაკვეთი სახელმწიფოს საკუთრებაში იყო. შესაბამისად, განსახლების სამოქმედო გეგმა მომზადდა 17 მიწის ნაკვეთზე და 2019 წლის 21 მაისს შეთანხმდა მსოფლიო ბანკთან. ქვემოთ მოცემულ ცხრილში წარმოდგენილია ინფორმაცია განსახლების გეგმაში შეტანილი 17 მიწის ნაკვეთის შესახებ:

ცხრილი N2 . მიწის ნაკვეთების მონაცემები

მიწის ნაკვეთების რ-ბა	აღწერილობა
5 მიწის ნაკვეთი	3 მიწის ნაკვეთზე მიმდინარეობს საჯარო რეესტრში რეგისტრაციის პროცესი, 2 ნაკვეთი დარეგისტრირდა ფიზიკურ პირებზე.
5 მიწის ნაკვეთი	მიმდინარეობს მოლაპარაკებები გზების დეპარტამენტთან და კონტრაქტორთან.
4 მიწის ნაკვეთი	შეძენილია 2019 წელს 11,501 ლარად.
2 მიწის ნაკვეთი	ფიზიკურმა პირებმა ვერ შეძლეს საჯარო რეესტრში დარეგისტრირება და მიიღეს 5,050 ლარის კომპენსაცია მხოლოდ მრავალწლიანი ნარგავებისთვის.
1 მიწის ნაკვეთი	სწორად დარეგისტრირების შემდეგ, მიწის ნაკვეთის საკადასტრო მონაცემები აღარ იკვეთებოდა გასაცემი გზის მონაკვეთთან, შედეგად გზების დეპარტამენტის მიერ გამოსყიდვა აღარ გახდა საჭირო.

აუდიტის ჯგუფმა განიხილა კომპენსაციის გადახდასთან დაკავშირებული ყველა შესაბამისი დოკუმენტი. საჯარო რეესტრის ინფორმაციის თანახმად, შეძენილ 4 მიწის ნაკვეთზე საკუთრების უფლება სათანადო წესით გადაეცა გზების დეპარტამენტს. საკომპენსაციო თანხები გადახდილია სახელმწიფო ბიუჯეტიდან.

2020 წელს მიწის შესყიდვის მიზნით, 2019 წელს გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე სულ გადახდილია 261.7 ლარი. თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგორის გზის მონაკვეთზე განსახლების გეგმასთან დაკავშირებული სხვა აქტივობები არ განხორციელებულა.

(i)პროექტით გათვალისწინებული საქმიანობების მიმდინარეობის შემოწმება

ა) გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტთან დაკავშირებული საკითხები

ქვემიზანი (ii) ითვალისწინებდა 2020 წელს პროექტში გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტის ჩართულობას, გზების დეპარტამენტთან გაფორმებული ხელშეკრულებების საფუძველზე. 2021 წლის 23 ივნისს გზების დეპარტამენტმა ოფიციალურ ვებგვერდზე გამოაქვეყნა მოწვევა, აუდიტის ანგარიშის მოსამზადებლად საექსპერტო მოსახურების შესყიდვის მიზნით (ინფორმაცია მოთხოვნების შესახებ იხ. „8“ დანართში).

ინტერესი გამოხატა მხოლოდ ერთმა ექსპერტმა. 2021 წლის 13 ივლისს ხელი მოეწერა ხელშეკრულებას გზების დეპარტამენტსა და გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტს შორის. ხელშეკრულებების თანახმად, ექსპერტს მოეთხოვებოდა საბოლოო ანგარიშის მომზადება დავალების დაწყებიდან არაუგვიანეს 30 დღეში.



ტექნიკური დავალების (TOR) თანახმად, გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტის სამუშაო დავალება მოიცავდა შემდეგს:

- პროექტირება-შენიშვნების 6 კონტრაქტის შემოწმება (იხ. ცხრილი N3) იმის დასადგენად, მოიცავდა თუ არა საკონტრაქტო დოკუმენტაცია დამკვეთის (გზების დეპარტამენტი) გარემოსა და სოციალური მართვის გეგმას;
- აუდიტის მეოთხე წლისთვის, ზედამხედველი კონსულტანტის მიერ საავტომობილო გზების დეპარტამენტისთვის წარდგენილი 12 ყოველთვიური ანგარიშის განხილვა (2020 წლის იანვრიდან 2020 წლის დეკემბრის ჩათვლით), კონტრაქტორების მიერ გარემოსა და სოციალური კუთხით შესრულებული სამუშაოების შესახებ ანგარიშებში ასახული რეალური ინფორმაციის დასადგენად;
- პროექტირება-შენიშვნების 6 კონტრაქტის ფარგლებში იმ სამშენებლო ობიექტების მონახულება, სადაც აქტივობები მიმდინარეობდა 2020 წლის 1 იანვრიდან 2020 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით პერიოდში და აღნიშნულის ანგარიშში ასახვა იმ შემთხვევაში, თუ ვიზუალური დათვალიერების საფუძველზე, იკვეთება:
 - (i) სამშენებლო მასალების და ნაყარის უნესრიგო განთავსება სამშენებლო უბნებსა და მის გარშემო ტერიტორიაზე;
 - (ii) ახლომდებარე მცენარეების და ინფრასტრუქტურის დაზიანება (სარწყავი არხები, ელექტროგადამცემი ხაზები, ადგილობრივი გზები და სხვ.), რომელიც შესაძლოა გამოწვეული იყოს საგზაო სამუშაოებით;
 - (iii) აქტიური ეროზია/ჩამოჭრილი ფერდობების ჩამოშლა;
 - (iv) საგზაო უსაფრთხოების ნიშნებისა და მოწყობილობების (უსაფრთხოების ბარიერები, შეზღუდვის და გამაფრთხილებელი საგზაო ნიშნები და სხვ.) მნიშვნელოვანი დაზიანება ან არარსებობა;
 - (v) სამშენებლო ობიექტების მიმდებარედ განთავსებული სახლები/ნაგებობები, რასთან მისვლა არ არის უსაფრთხო და/ან მოიცავს აშკარა დაზიანებებს, რაც შესაძლოა გამოწვეული იყოს საგზაო სამუშაოებით;
 - (vi) სამშენებლო უბანზე უსაფრთხოების წესების აშკარა დარღვევა (ობიექტზე მომუშავე პერსონალი შეუძამრეკლი ჭილეტების, შესაბამისი ფეხსაცმლის, ჩაფხუტის და სხვა პერსონალური დაცვის მოწყობილობების გარეშე).
- დადასტურება, რომ საავტომობილო გზების დეპარტამენტში არსებობს გარემოსდაცვითი და სოციალურ საკითხებთან დაკავშირებული საჩივრების ნუსხა;
- დადასტურება, რომ პროექტირება-შენიშვნების ექვსივე კონტრაქტისთვის ფუნქციონირებს საჩივრების განხილვის მექანიზმი, მათ შორის, დანიშნულია ამ საკითხებზე საკონტრაქტო პირები, გასაჯაროვდა ინფორმაცია და საჩივრების განხილვის საკითხებზე პასუხისმგებელ პირთა საკონტრაქტო მონაცემები ხელმისაწვდომია ადგილობრივი მოსახლეობისთვის; როგორც კონტრაქტორების და/ან ზედამხედველის, ისე საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ დაცულია საჩივრების ნუსხა. უნდა დადასტურდეს, რომ საჩივრების ნუსხაში შეტანილია საკმარისი მტკიცებულება იმისა, რომ საჩივრები გადაჭრილია ან მიმდინარეობს გადაჭრის პროცესი, ხოლო გადაუწყვეტელი საჩივრების შემთხვევაში, დასახულია მკაფიო ნაბიჯები, რომლის გადადგმასაც აპირებს დეპარტამენტი;
- რაჭის რეგიონში კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის ღონისძიებების განხორციელების სტატუსის შემოწმება;
- ექსპერტის მიერ მომზადებული დასკვნა უნდა მოიცავდეს რეკომენდაციებს იმ საკითხების გასაუმჯობესებლად, რომლებიც პრობლემურია და გამოვლინდა შეუსაბამოებები.



2021 წლის აგვისტოში გარემოსა და სოციალურ საკითხთა კონსულტანტის მიერ წარდგენილი საბოლოო ანგარიშის საფუძველზე გამოიკვეთა შემდეგი გარემოებები:

ზედახედველის ყოველთვიური ანგარიშები

ანგარიშებში ასახულია საანგარიშო პერიოდში არსებული გარემოს დაცვის, სოციალური, ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების საკითხების მონიტორინგის შედეგები. გარემოსა და სოციალური მართვის ჩარჩო დოკუმენტში (ESMF) წარმოდგენილი გარემოსა და სოციალური მონიტორინგის საკონტროლო კითხვარები შევსებულია დამოუკიდებლად, თითოეული პროექტისთვის და მათი შედეგები თანდართულია ანგარიშებზე. ანგარიშში წარმოდგენილია ინფორმაცია უსაფრთხოების, გარემოს დაცვისა და მომუშავე პერსონალის სამუშაო პირობებთან დაკავშირებულ საკითხებზე. ზედამხედველი კომპანიის მიერ მომზადებულ ყოველთვიურ ანგარიშებში დეტალურად და სრულად არის აღწერილი აუდიტის პერიოდში გარემოს, სოციალური მონიტორინგისა და განხორციელებული აქტივობების შედეგები.

ქვემოთ წარმოდგენილია ზედამხედველის ყოველთვიურ ანგარიშებში გამოვლენილი გარემოსა და სოციალურ საკითხებთან დაკავშირებული შეუსაბამობები, რომლებიც ეხება ყველა ან კონკრეტულ გზის მონაკვეთებს. (ექსპერტის შეფასებით, აღნიშნულ შეუსაბამობებს არ აქვს მნიშვნელოვანი გავლენა საბოლოო დასკვნაზე):

- სახიფათო ნარჩენებისთვის განკუთვნილი კონტეინერები არ იდგა გადახურულ სივრცეში;
- ნარჩენებისთვის საკმარისი ურნები არ იყო განთავსებული;
- ხშირ შემთხვევაში მომუშავე პერსონალი არ იყენებდა სპეციალურ ტანსაცმელს და შესაბამის აღჭურვილობას;
- ბიო ტუალეტები საავტომობილო გზის გაყოლებაზე არ იყო დამონტაჟებული;
- სამშენებლო და მძიმე ტექნიკა მუშაობდა მედროშეების გარეშე;
- დაფიქსირდა მშენებლობით გამოწვეული კერძო საკუთრების დაზიანებასთან (დაზიანება არ შეეხო საცხოვრებელ სახლებს და ღობეებს) დაკავშირებული რამდენიმე საჩივარი;
- ობიექტი არ იყო აღჭურვილი უსაფრთხოების ლენტებით და ბარიერებით, მშენებლობის ადგილები არ იყო მოწყობილი საკმარისი რაოდენობის გამაფრთხილებელი ნიშნებით;
- ღრმულები მყარი ბარიერის ნაცვლად შემოსაზღვრული იყო ლენტით;
- ნარჩენების სეგრეგაციის მიზნით ობიექტზე მოითხოვება დამატებითი კონტეინერების მოთავსება.

ადგილზე შესრულებული შემოწმების შედეგად გამოვლენილია შემდეგი სახის შეუსაბამობები:

- საპროექტო ობიექტებზე სათანადოდ არ არის განთავსებული და მარკირებული სახიფათო ნარჩენების კონტეინერები;
- საპროექტო სამუშაოებით გამოწვეული მენყრული პროცესები;
- გზების რეაბილიტაციის პროცესში გეოლოგიური საფრთხეების განვითარების რისკები.

ექსპერტის დასკვნის მიხედვით, კონტრაქტორებისთვის ცნობილი იყო პროექტთან დაკავშირებული გარემოს დაცვის, სოციალური და შრომის უსაფრთხოების მოთხოვნები.



საჩივრების განხილვის მექანიზმის მიმოხილვა

საჩივრების განხილვის მექანიზმი (GRM) შეიქმნა და მუშაობდა პროექტის ფარგლებში ყველა კონტრაქტისთვის.

ჩაჭიმის ჩაბრუნებაში კლიენტის სპეციალისტების მიერ მომხმარებლის ღონისძიებების განხორციელების სტატუსის შეფასება

ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების მართვის გეგმების სრულყოფისა და დოკუმენტების საბოლოო ვერსიების შემუშავების მიზნით, 2020 წლის 26 აგვისტოს ამბროლაურის და ონის მუნიციპალიტეტებში ჩატარდა შეხვედრები ადგილობრივ მოსახლეობასთან და სხვა დაინტერესებულ პირებთან.

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ შედგენილი საჯარო განხილვის ოქმის შესაბამისად, პროექტის ზემოქმედების ქვეშ მყოფი ადგილობრივი მოსახლეობა ინფორმირებული იყო დაგეგმილი პროექტით გათვალისწინებული სამუშაოების, ვადების და პროექტით გამოწვეული შესაძლო ზემოქმედებების თაობაზე.

ადგილობრივი მოსახლეობის და სხვა დაინტერესებული პირების მიერ პროექტის განხორციელებასთან დაკავშირებით შენიშვნები არ გამოთქმულა.

განაშაულისა და სოციალური საკითხთა შესაბამისი მიერ გახადული ჩაბრუნება 2020 წლისთვის

- კონტრაქტორმა კომპანიებმა ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების მართვის გეგმით გათვალისწინებული საჭირო ნებართვები, ლიცენზიები, თანხმობები დამკვეთს უნდა წარუდგინოს სამუშაოების დაწყებამდე;
- სახიფათო ნარჩენების მართვა უნდა განხორციელდეს მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად მოქმედი ნორმებისა და წესების დაცვით;
- საზედამხებდელი კომპანიის შემდგომ ანგარიშებში ყურადღება უნდა გამახვილდეს ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების მე-9 თავის კითხვარებზე, რომელიც დანართი N1-ის სახით არის წარმოდგენილი და სადაც 2020 წლის ნაცვლად მითითებულია 2019 წელი. აღნიშნული ტექნიკური შეცდომა და აღარ უნდა იქნეს დაშვებული შემდგომ ანგარიშებში.

ბ) ტექნიკურ ექსპერტთან დაკავშირებული საკითხები

პროექტის ქვემიზანი (ii) ასევე ითვალისწინებდა პროექტში ტექნიკური ექსპერტის ჩართულობას, გზების დეპარტამენტთან გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე.

2021 წლის 23 ივნისს გზების დეპარტამენტმა ოფიციალურ ვებგვერდზე გამოაქვეყნა მოწვევა, აუდიტის ანგარიშის მოსამზადებლად საექსპერტო მოსახურების შესყიდვის მიზნით (ინფორმაცია მოთხოვნების შესახებ იხ. „8“ დანართში).

ინტერესი გამოხატა ორმა ექსპერტმა. მათგან გზების დეპარტამენტის მოთხოვნებს მხოლოდ ერთი პრეტენდენტი აკმაყოფილებდა. ხელშეკრულებას ტექნიკურ ექსპერტსა და გზების დეპარტამენტს შორის არ გაფორმდა.



რტამენტს შორის ხელი მოეწერა 2021 წლის 14 ივლისს. ხელშეკრულების თანახმად, ექსპერტს მოეთხოვებოდა საბოლოო ანგარიშის მომზადება დავალების დაწყებიდან არაუგვიანეს 30 დღისა.

ტექნიკური დავალების (TOR) თანახმად, ტექნიკური ექსპერტის სამუშაო მოიცავდა შემდეგს:

1. პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტების ფარგლებში განხორციელებული შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზების რეაბილიტაციისა და გაუმჯობესების სამუშაოების მიმდინარეობის განხილვა:

- მე-3 ცხრილში ჩამოთვლილი მიმდინარე პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტების ფარგლებში დამტკიცებული პროექტების განხილვა, შუალედური გადახდის სერტიფიკატებისა (IPC) და კონტრაქტორებთან, საზედამხედველო კომპანიასთან და/ან საავტომობილო გზების დეპარტამენტში არსებული სხვა შესაბამისი დოკუმენტების ან ინფორმაციის განხილვა, რომლებიც დაკავშირებულია აღნიშნულ პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტებთან; (ii) შესაბამისი ანგარიშების/დოკუმენტაციის არსებობის დადასტურება და (iii) ინფორმაციის სრულად ასახვა კონსულტანტთან გაფორმებული ხელშეკრულების/ტექნიკური დავალების პირობებით განსაზღვრული მოთხოვნების თანახმად;
- პროექტის მომზადების ეტაპზე პროექტის დამტკიცების პროცესის განხილვა და კონტრაქტორისა და საზედამხედველო კომპანიის მიერ სარეაბილიტაციო სამუშაოების ეტაპზე გამოყენებული ხარისხის მართვის პროცესების განხილვა;
- პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტების ფარგლებში, სამუშაოების მიმდინარეობის შემოწმება სამუშაოთა დამტკიცებულ პროგრამასთან შესაბამისობის, ასევე ზედამხედველის ყოველთვიური პროგრესის ანგარიშებისა და დამტკიცებული შუალედური გადახდის სერტიფიკატების განხილვის გზით;
- მიმოხილვა და დადასტურება, რომ პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტები განხორციელდა დამტკიცებული პროექტების, სამუშაოთა დამტკიცებული პროგრამის და საკონტრაქტო პირობების შესაბამისად, რისთვისაც ექსპერტმა ვიზუალურად უნდა დაათვალიეროს შემთხვევით შერჩეულ საპროექტო გზის სექციებზე 2020 წლის 1 იანვრიდან 2020 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით პერიოდში დასრულებული სამუშაოები. ექსპერტმა უნდა გამოავლინოს ნებისმიერი უჩვეულო, არატიპური დაზიანება ან დამტკიცებულ პროექტთან, საკონტრაქტო პირობებთან, სამუშაო პროგრამასთან ან შუალედური გადახდის სერტიფიკატებთან შეუსაბამობა.
აუდიტის ტექნიკური დასკვნის ანგარიშში დასმული საკითხების ტექსტურ აღწერას უნდა ახლდეს მონაცემების დეტალური ციფრული ფოტოსურათები GPS-ის კოორდინატების მითითებით;
- ზედამხედველის მიერ საავტომობილო გზების დეპარტამენტისთვის წარდგენილი 12 ყოველთვიური ანგარიშის (2020 წლის იანვრიდან 2020 წლის დეკემბრის ჩათვლით) განხილვა, რათა დადგინდეს კონტრაქტორების მიერ შესრულებული სამუშაოების შესახებ ანგარიშებში ასახული რეალური ინფორმაცია და სამუშაოების შესრულების დროს საგზაო მოძრაობის მართვის გეგმების დაცვა;
- ტექნიკური აუდიტის მიერ მომზადებული დასკვნა უნდა მოიცავდეს რეკომენდაციებს იმ საკითხების გასაუმჯობესებლად, რომლებიც პრობლემურია და სადაც გამოვლინდა შეუსაბამობები.



2. კლიმატის ცვლილების მიმართ მდგრადობისკენ მიმართული პრაქტიკის განხილვა გზების დეპარტამენტის აქტივების მართვაში:

- კლიმატური მდგრადობისკენ მიმართული ღონისძიებების განხორციელებისთვის მომზადებული საპროექტო დოკუმენტაციის განხილვა.

2021 წლის აგვისტოში ტექნიკური ექსპერტის მიერ წარდგენილი საბოლოო ანგარიშის საფუძველზე გამოიკვეთა შემდეგი გარემოებები:

1. მუხანაზოვა-პროექტირების კონსტრუქციის ფაზაზე, შიდასახადმნიშვნელობის გზების აქტივების ჩააბრუნებისა და გაუმჯობესების მიმდინარეობის მიმოხილვა

DLI 1.3 ითვალისწინებს გზის 6 მონაკვეთის მშენებლობას (იხ. ცხრილი N3).

ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშები

ზედამხედველის ანგარიშების ანალიზის და ადგილზე შესრულებული სამუშაოების მიხედვით, ტექნიკური ექსპერტი ადასტურებს, რომ პროექტის მენეჯერი აკონტროლებს სამუშაო პროცესს. მშენებლობის ადგილზე გამოვლენილი ნაკლოვანებების შესახებ ინფორმაცია ასახულია ყოველთვიურ ანგარიშებში, თუმცა მონაცემები შესრულებული სამუშაოების შესახებ არ არის საკმარისად წარმოდგენილი.

ქვემოთ ჩამოთვლილ გზის მონაკვეთებზე გამოვლენილია შემდეგი სახის შეუსაბამოებები (თუმცა ექსპერტის შეფასებით, აღნიშნულ შეუსაბამოებებს არ აქვს მნიშვნელოვანი გავლენა საბოლოო დასკვნაზე):

- SRAMP/CW/NCB-09 – ჟინვალი-ბარისახო-შატილის 16 კმ-დან 25.5 კმ-მდე გზის მონაკვეთი: ინფორმაცია შესრულებული სამუშაოს შესახებ ყოველთვიურ ანგარიშებში არ იყო დეტალურად წარმოდგენილი;
- SRAMP/CW/NCB-03 LOT 1 – ჭრებალო-ნიკორწმინდის 1 კმ-დან 14.6 კმ-მდე გზის მონაკვეთი: სამშენებლო ობიექტზე შეიმჩნევა ახალი მენყერული ზონები;
- SRAMP/CW/NCB-01 – თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგორის საავტომობილო გზის 1კმ-დან 30კმ-მდე გზის მონაკვეთი: ასფალტის საფარის, საგზაო ვაკისის და გზის გასწვრივ მდებარე ფერდების დაზიანებები 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით არ იყო გამოსწორებული.

საველე კვლევების შედეგები

ტექნიკური აუდიტის დასკვნის მიხედვით, შესრულებული სამუშაოების გეომეტრიული მახასიათებლები შეესაბამება საპროექტო დოკუმენტაციას და საქართველოში მოქმედ მშენებლობის სტანდარტებს. საველე კვლევების შედეგად არსებითი შეუსაბამოებები არ გამოვლენილა. სეგრეგაციის ნიშნები უმეტესად უმნიშვნელოა და არ საჭიროებს შემდგომ ქმედებებს, გარდა ერთი კრიტიკული შემთხვევისა, რომელიც ექვემდებარება გამოსწორებას.



მშენებლობის ობიექტებზე გამოვლინდა შემდეგი სახის შეუსაბამობები:

- მილის გადაბმის ადგილები არ არის დამაგრებული კირხსნარით;
- ქვაცილის არარსებობის გამო, არსებობს გამსვლელ სათავისთან გრუნტის გამორეცხვის რისკი;
- დაზიანებული ასფალტის საფარი შეკეთებულია დაბალი ხარისხით;
- მენყერული მონაკვეთები, რომლებიც საჭიროებს გამოსწორებას;
- ბეტონის ზედაპირზე სეგრეგაციის ნიშნები;
- კრიტიკული სეგრეგაციის ნიშანი ბეტონის ზედაპირზე და გამსვლელ სათავისთან ქვაცილის არარსებობა;
- რკინაბეტონის არხზე მნიშვნელოვანი სეგრეგაციის ფაქტები;
- ასფალტის საფარზე მცირე ზომის ბზარები.

3. კლიმატის სვლილების მიხედვით მდგრადობისკენ მიმართული პრაქტიკის განხილვა გზების დაკანონების აქტივების პარამეტრები

კლიმატური მდგრადობის პროგრამა მოიცავს რაჭის რეგიონის გზებზე კლიმატის უარყოფითი ზემოქმედებისგან დაცვის საშუალებების შემუშავებას. კლიმატური ცვლილების რისკების შეფასების მიზნით, შემუშავდება შესასრულებელი პრიორიტეტული სამუშაოები.

ვინაიდან კლიმატური მდგრადობის პროგრამის ფარგლებში 2020 წლის განმავლობაში აქტივობები არ განხორციელებულა, ტექნიკური ექსპერტის ანგარიშებში არ არის რაიმე სახის დასკვნები, შენიშვნები და რეკომენდაციები, ზემოაღნიშნულ პროექტთან მიმართებით.

ტექნიკური ექსპერტის მიერ გაცემული რეკომენდაციები 2020 წლისთვის

- ზედამხედველის ყოველთვიურ ანგარიშებში ასახული შესრულებული სამუშაოების შესახებ დეტალური ინფორმაციის წარსადგენად, აუცილებელია გადახდის სერტიფიკატებში ნაჩვენები იყოს სამუშაოების მოცულობების უწყისები, შესაბამისი ადგილმდებარეობის და დამატებითი დეტალების მითითებით;
- მნიშვნელოვანია, პროექტის მენეჯერმა მონიტორინგი გაუწიოს გეოდეზიური სამუშაოების შესრულების პროცესს;
- დაზიანებულ ასფალტბეტონის საფარზე (ჭრებალო – ნიკორწმინდა, 1კმ-დან 14.5კმ-მდე; პკ 2+600) საჭიროა ჩატარდეს საფუძვლის კვლევა, საფარის დაზიანების რეალური მიზგზის დადგენის მიზნით;
- ბეტონის ზედაპირზე სეგრეგაციის თავიდან აცილების მიზნით, საჭიროა პროექტის მენეჯერის აქტიური დასწრება ბეტონის სამუშაოების მოწყობის პროცესში, რათა კონტრაქტორმა საჭირო ხანგრძლივობით გამოიყენოს ბეტონის ვიბრაციული მექანიზმი.

(ii) სახის მიზნობრიობასთან დაკავშირებული ინდიკატორები (DLI'S)

პროექტი შემუშავებულია როგორც შედეგებზე დაფუძნებული საინვესტიციო პროექტების დაფინანსება და სახესხო ხელშეკრულებით განისაზღვრება კონკრეტული DLI-ები. სახესხო ხელშეკრულების მე-2 თავის საფუძველზე, მსოფლიო ბანკის მიერ მსესხებლისთვის გაგზავნილი შეტყობინებით, 2017 წლის 20 დეკემბერს დაბუსტდა თავდაპირველი DLI (იხ. დანართი „ა“).



DLI 1.3 – პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის ფარგლებში, 2018 წელს რეაბილიტირებულია გზების 60 კმ და 2019 წელს რეაბილიტირებულია გზების 40 კმ.

აუდიტის ჯგუფმა განიხილა და შეისწავლა 6 პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტის მიმდინარეობა დამტკიცებული სამუშაო პროგრამების, ზედამხედველის შუალედური ანგარიშებისა და გადახდის სერტიფიკატების (IPC-ების) მიხედვით. განხილულ იქნა შემდეგი დოკუმენტები:

- ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშები;
- შუალედური გადახდის სერტიფიკატები;
- ხარისხის უზრუნველყოფის გარანტიები;
- 6 მშენებლობა-პროექტირების ხელშეკრულების სამუშაო გრაფიკები და ცვლილებები;
- სადაზღვევო პოლისები;
- ინვოისები და საგადახდო დოკუმენტები;
- კორესპონდენცია გზების დეპარტამენტსა და ზედამხედველს შორის;
- კორესპონდენცია გზების დეპარტამენტსა და მსოფლიო ბანკს შორის;
- ტენდერის ჩატარების შესახებ შეტყობინება;
- შესყიდვების გეგმა;
- სატენდერო წინადადებები;
- სატენდერო წინადადებების გახსნის ოქმი;
- სატენდერო წინადადებების შეფასების ანგარიშები;
- თანხმობის წერილები;
- გაფორმებული ხელშეკრულებები;
- საავანსო გადახდების გარანტიები.

დამოუკიდებელმა აუდიტმა დაადგინა, რომ **DLI 1.3 პროექტის შესრულების მე-2 და მე-3 წლების ინდიკატორები 2020 წელს სრულად ვერ იქნა მიღწეული**. დეტალური ინფორმაცია კონტრაქტების შესახებ მოცემულია ცხრილში N3:



ცხრილი N3. პროექტირება-შენებლობის კონტრაქტები და მათი შესრულების მაჩვენებლები ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების საფუძველზე⁴

კონტრაქტის N	კონტრაქტის თარიღი	გამარჯვებული კომპანია	საქმიანობა	კონტრაქტის მიხედვით (კმ)	კონტრაქტის შესრულება 31.12.2019-ის მდგომარეობით (კმ)	კონტრაქტის შესრულება 31.12.2019-ის მდგომარეობით (%)	კონტრაქტის შესრულება 31.12.2020 -ის მდგომარეობით (კმ)	კონტრაქტის შესრულება 31.12.2020 -ის მდგომარეობით (%) ⁴
SRAMP / CW/NCB-05	02.05.2017	AGT Management, Consulting and Construction LTD	ხიდისთავი-ატენის-ბოშურის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-შენებლობა 12.4 კმ-დან 22,5 კმ-მდე, OPRC-ის ფარგლებში.	10.01	8	59%	10.01	89%
SRAMP / CW/NCB-01	02.06.2017	AGT Management, Consulting and Construction LTD	თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინოგორის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-შენებლობა 1კმ-დან 30კმ-მდე, OPRC-ის ფარგლებში.	27.78	20	55%	20	60%
SRAMP / CW/NCB-04 LOT 1(Cancelled in 2019)	04.06.2017	AZ-INSHAAT LTD	წინვალ-ბარისახო-შატილის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-შენებლობა 16 კმ-დან 25.5კმ-მდე, OPRC-ის ფარგლებში.	9.52	6	48%	6	48%
SRAMP / CW/NCB-09	16.06.2020	RTD LLC	წინვალ-ბარისახო-შატილის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია 16 კმ-დან 25.5 კმ-მდე.	9.52	n/a	n/a	-	39%
SRAMP / CW/NCB-04 LOT 2 (Cancelled in 2019)	04.09.2017	AZ-INSHAAT LTD	წინვალ-ბარისახო-შატილის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-შენებლობა 25.5კმ-დან 32 კმ-მდე, OPRC-ის ფარგლებში.	7.24	2	21%	2	21%
SRAMP / CW/NCB-10	22.07.2020	China Road and Bridge Corporations	წინვალ-ბარისახო-შატილის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია 25.5კმ-დან 32 კმ-მდე.	7.24	n/a	n/a	-	-
SRAMP / CW/NCB-03 LOT 1	01.11.2017	შპს „საქმილსა-დენმშენი“	ჭრებალო-ნიკორწმინდის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-შენებლობა 1 კმ-დან 14.6 კმ-მდე, OPRC-ის ფარგლებში.	13.6	13.6	98%	13.6	98%
SRAMP / CW/NCB-03 LOT 2	06.11.2017	შპს „ორიენტირი“ & შპს „საქმილსა-დენმშენი“ & შპს „არნაბი 21“	ჭრებალო-ნიკორწმინდის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-შენებლობა 14.6 კმ-დან 25.8 კმ-მდე, OPRC-ის ფარგლებში.	11.42	11.42	95%	11.42	95%

4 განხორციელებული სამუშაოები მოიცავს გზის, ხიდების, საგზაო ნიშნების, მონიშვნების და გზის მოწყობის რეაბილიტაციას.

კონტრაქტი 1: SRAMP/CW/NCB-05 (კონტრაქტის ღირებულება: 6,155,842 ლარი, კონტრაქტის თარიღი: 2 მაისი, 2017 წელი). კონტრაქტი ითვალისწინებდა OPRC-ის ფარგლებში, 12 თვის განმავლობაში ხიდისთავი-ატენი-ბოშურის გზის 12.4 კმ-დან 22.5კმ-მდე მონაკვეთის (სულ: 10.01 კმ) პროექტირება-მშენებლობას და რეაბილიტაციას. ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების თანახმად, 2019 წლის დეკემბრისთვის დასრულდა სამუშაოების 59%, რომელიც მოიცავდა გზის 8 კმ-ის მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის საფარს, ხოლო 2020 წლის დეკემბრისთვის 88.92% და მოიცავდა გზის სრულ დარჩენილ 10.01 კმ-იან მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის საფარს.

კონტრაქტის პირობებით გათვალისწინებული სამუშაოების 100%-ით შეუსრულებლობის მიზეზად სახელდება კოვიდ 19-ის პანდემიის გავრცელების საწინააღმდეგოდ, მთავრობის მიერ გატარებული ღონისძიებები (მათ შორის მოძილობის შემცირება).

კონტრაქტი 2: SRAMPCW/NCB-01 (კონტრაქტის ღირებულება: 18,964,874 ლარი, კონტრაქტის თარიღი: 2 ივნისი, 2017 წელი). კონტრაქტი ითვალისწინებდა OPRC-ის ფარგლებში 20 თვის განმავლობაში თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგორის საავტომობილო გზის 1კმ-დან 30კმ-მდე (სულ: 27,78 კმ) მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობას და რეაბილიტაციას. ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების თანახმად, 2019 წლის დეკემბრისთვის დასრულდა სამუშაოების 55%, რომელიც მოიცავდა გზის 20 კმ-ის მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის საფარს, ხოლო 2020 წლის დეკემბრისთვის დასრულდა სამუშაოების 60%. შესრულებული სამუშაოები არ მოიცავდა ასფალტის საფარის მოწყობას, ხოლო 5%-იანი შესრულების მაჩვენებლის ზრდა უკავშირდება მიწების მოწყობა- რეაბილიტაციას.

2020 წელს სულ ხელი მოეწერა ხელშეკრულების ოთხ ცვლილებას, რომლებიც ეხებოდა 2020 წელს.

პირველი ცვლილება გაფორმდა 2020 წლის 21 იანვარს (ცვლილება N4), რომლის საფუძველზეც, სამუშაოების შესრულების საბოლოო თარიღი გაგრძელდა 2020 წლის 31 მაისამდე. ცვლილების ხელმოწერის საფუძველია:

- მეწყრის განვითარება და შესაბამისი გეოლოგიური კვლევების საჭიროება;
- ახმეტის რეგიონში წყლის მილის მშენებლობა, რომელმაც შეაფერხა გზის მშენებლობის სამუშაოები;
- კლიმატური პირობები;
- კონტრაქტორის ფინანსური პრობლემები;
- ახალი პროექტის მოსამზადებელი სამუშაოები საპროექტო გზის პირველ 1.5 კმ-იან და დამატებით 300-მეტრიან გზის მონაკვეთებზე.

მეორე ცვლილება გაფორმდა 2020 წლის 25 ივნისს (ცვლილება N5), რომლის საფუძველზეც, კოვიდ 19-ით გამოწვეული საკითხების გათვალისწინებით, სამუშაოების შესრულების საბოლოო თარიღი გაგრძელდა 2020 წლის 30 ოქტომბრამდე. გეგმა-გრაფიკით განსაზღვრული სამუშაოების შეუსრულებლობის გამო, კონტრაქტორი დაჯარიმდა 284,473 ლარით.

მესამე ცვლილება გაფორმდა 2020 წლის 16 სექტემბერს (ცვლილება N6), რომლის საფუძველზეც კორექტირებული თანხის ღირებულება 531,707.79 ლარი,⁵ სექტემბერში გადაერიცხა კონტრაქტორს.

⁵ დღგ-ის გარეშე.



მეოთხე ცვლილება გაფორმდა 2021 წლის 15 თებერვალს (ცვლილება N7) – კოვიდ 19-ით გამოწვეული საკითხების და კონტრაქტორის ქვეყანაში (აზერბაიჯანში) არსებული რთული პოლიტიკური ვითარების გამო, სამუშაოების შესრულების საბოლოო თარიღი გაგრძელდა 2021 წლის 31 მაისამდე. ცვლილება ძალაში შედის რეტროსპექტულად, 2020 წლის 30 ოქტომბრიდან.

კონტრაქტი 3: SRAMP/CW/NCB-04 LOT 1 (კონტრაქტის ღირებულება: 6,853,447 ლარი, კონტრაქტის თარიღი: 4 სექტემბერი, 2017 წელი). კონტრაქტი ითვალისწინებდა 15 თვის განმავლობაში ჟინვალ-ბარისახო-შატილის 16 კმ-დან 25,5 კმ-მდე გზის მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობას და რეაბილიტაციას, OPRC-ის ფარგლებში. ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების თანახმად, 2019 წლის დეკემბრისთვის დასრულდა სამუშაოების 48%, რომელიც მოიცავდა გზის 6 კმ-ის მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის საფარს.

პროექტის მენეჯერის 2019 წლის 16 ოქტომბრის წერილის თანახმად, 2019 წლის 15 ივლისიდან კონტრაქტორმა ფინანსური პრობლემების გამო შეაჩერა მშენებლობის სამუშაოები. პროექტის მენეჯერის და დამქირავებლის მხრიდან არაერთი სიტყვიერი და წერილობითი გაფრთხილების მიუხედავად, მშენებლობის სამუშაოები არ გაგრძელებულა. სახელშეკრულებო პირობების მნიშვნელოვანი დარღვევის გამო, 2019 წლის 2 დეკემბერს⁶ დამქირავებელმა კონტრაქტორს გაუგზავნა შეტყობინება ხელშეკრულების შეწყვეტის შესახებ. 2019 წლის 11 ნოემბერს გარანტორი ბანკის მიერ სახელმწიფო ხაზინაში გადაირიცხა გზების დეპარტამენტის მიერ გადახდილი საავანსო თანხა (706,692 ლარი), ხოლო ხარისხის უზრუნველყოფის გარანტია, ხელშეკრულების თანხის 10% -ის ოდენობით, 685,345 ლარი სახელმწიფო ხაზინაში გადაირიცხა 2019 წლის 13 დეკემბერს.

ხელშეკრულება გაფორმდა ახალ კონტრაქტორთან (დეტალები იხ. ქვემოთ):

SRAMP/CW/NCB-09 (კონტრაქტის ღირებულება: 6,339,618,39 ლარი, კონტრაქტის თარიღი: 16 ივნისი, 2020 წელი). ელექტრონული შესყიდვების სისტემაში (SPA) 2020 წლის 2 მარტს გამოცხადდა სატენდერო წინადადებების მიღება, სავარაუდო ღირებულებით – 7,126,415 ლარი. სატენდერო წინადადებების წარდგენის ბოლო ვადა იყო 2020 წლის 3 აპრილი. 2020 წლის 3 აპრილით დათარიღებული სატენდერო წინადადებების გახსნის ოქმის თანახმად, სატენდერო წინადადება წარადგინა შემდეგმა ხუთმა მონაწილემ:

1. Jeu Group LLC (საქართველო) – GEL 7,852,295
2. Ibolia LTD (საქართველო) – GEL 7,480,000
3. Company Black Sea Group LLC (საქართველო) – GEL 7,437,704
4. China Road and Bridge Corporation (ჩინეთი) – GEL 6,402,735
5. RTD LLC (საქართველო) – GEL 6,340,000.

ორ პრეტენდენტს ელექტრონულ სისტემაში არ აუტვირთავს სატენდერო ფასი, ხოლო ერთის შემთხვევაში წარმოდგენილი იყო ზღვარზე მაღალი სატენდერო შემოთავაზება. ხელშეკრულება გაფორმდა RTD LLC-თან. კომპანია არსებითად აკმაყოფილებდა ტენდერის პირობებს და წარადგინა ყველაზე დაბალი ფასი.

6 ხელშეკრულების განსაკუთრებული პირობების: პუნქტი 59.2.2.2, „გ“ ქვეპუნქტის თანახმად, ხელშეკრულების მუდმივი შეუსრულებლობის პირობა მიღწეულია, თუ კონტრაქტორმა ვერ განახორციელა სარეაბილიტაციო სამუშაოების რომელიმე მნიშვნელოვანი ეტაპი, როგორც ეს მითითებულია ხელშეკრულების განსაკუთრებული პირობების 17.2 პუნქტით, შესრულების შეთანხმებული პროგრამის შესაბამისად განსაზღვრული ეტაპის შესრულების თარიღიდან 60 დღის განმავლობაში.



დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფი ადასტურებს, რომ კონსულტანტის შერჩევის პროცესი შეესაბამება მსოფლიო ბანკის მსესხებლის მიერ კონსულტანტების შერჩევისა და დაქირავების სახელმძღვანელო ინსტრუქციებს, IBRD-ის სესხებისთვის და IDA-ს კრედიტებისა და გრანტებისთვის, რომელიც დათარიღებულია 2011 წლის იანვრით და შესწორება შეტანილია 2014 წლის ივლისში.

კონტრაქტი ითვალისწინებდა 12 თვის განმავლობაში ჟინვალი-ბარისახო-შატილის 16 კმ-დან 25.5 კმ-მდე გზის მონაკვეთის რეაბილიტაციას.

ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების მიხედვით, 2020 წლის დეკემბრისთვის დასრულდა სამუშაოების 39%, რომელიც მოიცავდა მოსამზადებელ სამუშაოებს, გზის საფარის, ხელოვნური ნაგებობების და გზის ზედაპირის ქვიშით და ხრეშით დამუშავების სამუშაოებს. კონტრაქტორმა ზედამხედველს შეატყობინა მშენებლობის პროცესში გამოვლენილი გაუთვალისწინებელი სამუშაოების შესახებ, რომელიც მოითხოვდა შესაბამის ცვლილებებს. დამატებითი სამუშაოების ღირებულებამ შეადგინა 1,003,342.60 ლარი, ხოლო ცვლილებების საფუძველზე მიღებულმა დანაზოგმა – 906,154.45 ლარი. სხვაობა 97,188.15 ლარის ოდენობით დაფარვას დაეკვემდებარება გაუთვალისწინებელი ხარჯების მუხლიდან, რასაც ინჟინერი დაეთანხმა.

კონტრაქტი 4: SRAMP/CW/NCB-04 LOT 2 (კონტრაქტის თანხა: 5,111,547 ლარი, კონტრაქტის თარიღი: 4 სექტემბერი, 2017 წელი). კონტრაქტი ითვალისწინებდა OPRC-ის ფარგლებში, 15 თვეში ჟინვალი-ბარისახო-შატილის 25,5 კმ-დან 32 კმ-მდე გზის მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობას და რეაბილიტაციას. ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების თანახმად, 2019 წლის დეკემბერში დასრულდა სამუშაოების 21%, რომელიც მოიცავდა გზის 2 კმ-ის მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის საფარს.

პროექტის მენეჯერის 2019 წლის 16 ოქტომბრის წერილის თანახმად, 2019 წლის 15 ივლისიდან კონტრაქტორმა ფინანსური პრობლემების გამო შეაჩერა მშენებლობის სამუშაოები. ინჟინრისა და დამქირავებლის მხრიდან არაერთი სიტყვიერი და წერილობითი გაფრთხილების მიუხედავად, გზის მშენებლობის სამუშაოები არ გაგრძელებულა. სახელშეკრულებო პირობების მნიშვნელოვანი დარღვევის გამო, 2019 წლის 2 დეკემბერს⁷ დამქირავებელმა კონტრაქტორს გაუგზავნა შეტყობინება ხელშეკრულების შეწყვეტის შესახებ. 2019 წლის 1 ოქტომბერს გარანტორმა ბანკმა სახელმწიფო ხაზინაში გადარიცხა გზების დეპარტამენტის მიერ გადახდილი საავანსო თანხა (956,983 ლარი), ხოლო ხარისხის უზრუნველყოფის გარანტია, ხელშეკრულების თანხის 10% -ის ოდენობით, 511,155 ლარი სახელმწიფო ხაზინაში გადაირიცხა 2019 წლის 13 დეკემბერს.

ხელშეკრულება გაფორმდა ახალ კონტრაქტორთან (დეტალები იხ. ქვემოთ):

SRAMP/CW/NCB-10 (ხელშეკრულების ღირებულება: 6,997,463.65 ლარი, კონტრაქტის თარიღი 22 ივლისი, 2020 წელი). ელექტრონული შესყიდვების სისტემაში (SPA) 2020 წლის 2 მარტს გა-

7 ხელშეკრულების განსაკუთრებული პირობების პუნქტი 59.2.2.2, „გ“ ქვეპუნქტის თანახმად, ხელშეკრულების მუდმივი შეუსრულებლობის პირობა მიიღწევა, თუ კონტრაქტორმა ვერ განახორციელა სარეაბილიტაციო სამუშაოების რომელიმე მნიშვნელოვანი ეტაპი, როგორც ეს მითითებულია ხელშეკრულების განსაკუთრებული პირობების 17.2 პუნქტით, შესრულების შეთანხმებული პროგრამის შესაბამისად განსაზღვრული ეტაპის შესრულების თარიღიდან 60 დღის განმავლობაში.



მოცხადდა სატენდერო წინადადებების მიღება, სავარაუდო ღირებულებით – 8,124,221 ლარი. სატენდერო წინადადებების წარდგენის ბოლო ვადა იყო 2020 წლის 3 აპრილი. 2020 წლის 3 აპრილით დათარიღებული სატენდერო წინადადებების გახსნის ოქმის თანახმად, სატენდერო წინადადება წარადგინა შემდეგმა შვიდმა მონაწილემ:

1. Robon Sazeh Co. (ირანი) – GEL 15,900,000
2. Jeu Group LLC (საქართველო) – GEL 8,766,172
3. Company Black Sea Group LLC (საქართველო) – GEL 8,739,676
4. Enco Ltd (საქართველო) – GEL 8,229,003
5. Tsekuri Ltd (საქართველო) – GEL 7,977,717
6. RTD LLC (საქართველო) – GEL 7,039,997
7. China Road and Bridge Corporation (ჩინეთი) – GEL 6,997,668.

ხელშეკრულება გაფორმდა China Road and Bridge Corporation-თან. კომპანია არსებითად აკმაყოფილებდა ტენდერის პირობებს და წარადგინა ყველაზე დაბალი ფასი.

დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფი ადასტურებს, რომ კონსულტანტის შერჩევის პროცესი შეესაბამება მსოფლიო ბანკის მსესხებლის მიერ კონსულტანტების შერჩევისა და დაქირავების სახელმძღვანელო ინსტრუქციების მოთხოვნებს, IBRD-ის სესხებისთვის და IDA-ს კრედიტებისა და გრანტებისთვის, რომელიც დათარიღებულია 2011 წლის იანვრით და შესწორება შესულია 2014 წლის ივლისში.

კონტრაქტი ითვალისწინებდა 12 თვის განმავლობაში ჟინვალი-ბარისახო-შატილის 25.5 კმ-დან 32 კმ-მდე გზის მონაკვეთის რეაბილიტაციას.

გედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების მიხედვით, 2020 წლის დეკემბრისთვის სამუშაოები შესრულდა 0%-ით. კონტრაქტორმა ვერ უზრუნველყო ხელშეკრულების პირობებით განსაზღვრული სამუშაოების პროექტის შესაბამისად შესრულება, რომელიც მოიცავდა მიწების ზომების და რაოდენობის, ასევე საყრდენი კედლის და ბეტონის არხის სწორად მოწყობას. აღნიშნული ხარვეზებიდან გამომდინარე, განხორციელებული სამუშაოების მოცულობა არ დაეკმაყოფილებოდა ანაზღაურებას.

კონტრაქტი 5: SRAMP/CW/NCB-03 LOT 1 (კონტრაქტის თანხა: 8,769,412 ლარი, კონტრაქტის თარიღი: 1 ნოემბერი, 2017 წელი). კონტრაქტი ითვალისწინებდა OPRC-ის ფარგლებში 14 თვის განმავლობაში ჭრებო-ნიკორწმინდის გზის მონაკვეთის 1 კმ-დან 14.6 კმ-მდე პროექტირება-მშენებლობას და რეაბილიტაციას. გედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების თანახმად, 2019 წლის დეკემბრისთვის დასრულდა სამუშაოების 98%, რომელიც მოიცავდა გზის 13.6 კმ-ის მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის საფარს.

გზების დეპარტამენტის 2019 წლის 30 აგვისტოს ბრძანებით შეიქმნა კომისია, რომლის წევრებსაც დაევალათ დასრულებული გზის სარეაბილიტაციო სამუშაოებზე მიღება-ჩაბარების აქტის გაფორმება. შემოწმების შემდეგ აღმოჩენილი ხარვეზების გამოსწორება ზამთრის კლიმატური პირობების გამო, კონტრაქტორმა დროულად ვერ შეძლო. შედეგად, სამუშაოები გადაიდო 2020 წლის გაზაფხულამდე. საბოლოო მიღება-ჩაბარებას ხელი მოეწერა 2020 წლის 29 ივლისს.



კონტრაქტი 6: SRAMP/CW/NCB-03 LOT 2 (კონტრაქტის თანხა: 9,764,269 ლარი, კონტრაქტის თარიღი: 6 ნოემბერი, 2017 წელი). კონტრაქტი ითვალისწინებდა OPRC-ის ფარგლებში, 12 თვის განმავლობაში ჭრებალო-ნიკორწმინდის 14.6 კმ-დან 25.8 კმ-მდე გზის მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობას და რეაბილიტაციას. ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების თანახმად, 2019 წლის დეკემბრისთვის დასრულებული იყო სამუშაოების 95%, რომელიც მოიცავდა გზის 11.42 კმ-ის მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის საფარს.

2019 წლის 5 ივლისს, ზედამხედველის მიერ გაცემული გზის მშენებლობის დასრულების სერტიფიკატით დადასტურდა, რომ კონტრაქტორის მიერ ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ვალდებულებები 2019 წლის 27 ივნისის მდგომარეობით, სრულად და დამაკმაყოფილებლად იყო შესრულებული. გზების დეპარტამენტის თავმჯდომარის მიერ დანიშნულმა კომისიამ, გზის სარეაბილიტაციო სამუშაოების დასრულებაზე საბოლოო მიღება-ჩაბარების აქტს ხელი მოაწერა 2019 წლის 31 ივლისს.

ზედამხედველობის ხელშეკრულება: გზების დეპარტამენტმა შეარჩია კონსულტანტი გზის ოთხ მონაკვეთზე სარეაბილიტაციო სამუშაოების ზედამხედველობისთვის (პროექტირებისა და მშენებლობის კონტრაქტის მეთოდოლოგიის ფარგლებში). შერჩეულ კონსულტანტთან (JV Road Rehabilitation and Modernization Supervision Direction LTD / Nieveit Ingenieur GmbH / Centralna Punta laboratorija Doo LTD) ხელშეკრულება (SRAMP/CS/QCBS-02) – 805,255.6 ევროს და 2,285,070 ლარის ღირებულების ოდენობით მომსახურების გაწევაზე გაფორმდა 2017 წლის 2 მაისს. ხელშეკრულების ვადად სულ განისაზღვრა 54 თვე, აქედან: 30 თვე – გზის მშენებლობის სამუშაოებზე ზედამხედველობისთვის და 24 თვე – ხარვეზების გამოსწორებისთვის. კონტრაქტის ვადა ზედამხედველობის მომსახურებაზე ამოიწურა 2019 წლის ნოემბერში, თუმცა პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტებზე ზედამხედველობის მომსახურების სამუშაოები კვლავ გრძელდებოდა. პირველი ცვლილებით, რომელიც ხელმოწერილია 2020 წლის 16 სექტემბერს, კონტრაქტზე ზედამხედველობისა და ხარვეზების გამოსწორებისთვის არსებული ხელშეკრულების ვადა სულ გახანგრძლივდა 74.3 თვემდე, ხოლო ხელშეკრულების ღირებულება ევროში გაიზარდა 1,285,539.20 ევრომდე და ლარში – 3,641,196.80 ლარამდე.

DLI 1.3 – პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის მიზნების მიღწევა

2019 წელს საქართველოს მთავრობის დაფინანსებით 20 კმ გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია

SRAMP-ის მოთხოვნების შესაბამისად, ქვეკომპონენტი 1.2 შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების რეაბილიტაცია და გაუმჯობესება, პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტების ფარგლებში, ითვალისწინებს 100 კმ გზის რეაბილიტაციას, საიდანაც SRAMP-ის ფარგლებში ფინანსდება პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის, დაახლოებით, 80 კმ გზის სამუშაოები, ხოლო 20 კმ-ის დაფინანსება გათვალისწინებულია GOG-ის ბიუჯეტიდან. გზების დეპარტამენტმა შეარჩია საგარეჯო-უდაბნო-დავით გარეჯის გზის 13კმ-დან 27 კმ-მდე და მარნეული-თეთრიწყარო-წალკის გზის 7 კმ-დან 14 კმ-მდე მონაკვეთების პროექტირება – მშენებლობა და რეაბილიტაცია.

მარნეული-თეთრიწყარო-წალკის გზის 7კმ-დან 14 კმ-მდე მონაკვეთის პროექტირება – მშენებლობა და რეაბილიტაციისთვის ელექტრონული შესყიდვების ეროვნულ სისტემაში⁸ 2020 წლის 25 მარტს გამოცხადდა სატენდერო წინადადებების მიღება, სავარაუდო ღირებულებით – 5,331,170 ლარი. სატენდერო წინადადება წარადგინა ცხრა მონაწილემ.

⁸ ელექტრონული შესყიდვების სისტემა.



ხელშეკრულება გაფორმდა LLC Ktsia-სთან 2020 წლის 9 ივნისს, ღირებულებით – 3,998,376 ლარი.⁹ კომპანია არსებითად აკმაყოფილებდა ტენდერის პირობებს და წარადგინა ყველაზე დაბალი ფასი.

ხელშეკრულების მიხედვით, კონტრაქტორს განესაზღვრა 90 დღე საპროექტო დოკუმენტების მოსამზადებლად და პროექტის დამტკიცების პროცედურების შემდგომ 270 დღე სარეაბილიტაციო სამუშაოებისთვის. მიღება-ჩაბარებას საპროექტო დოკუმენტების მომზადებაზე გზების დეპარტამენტს და კონტრაქტორს შორის ხელი მოეწერა 2020 წლის 9 სექტემბერს. სარეაბილიტაციო სამუშაოები დაიწყო 2020 წლის 29 სექტემბერს, ხოლო 2020 წლის ბოლოსთვის კონტრაქტორს შესრულებული ჰქონდა 226,739.51 ლარის ღირებულების ხელშეკრულებით განსაზღვრული მოსამზადებელი სამუშაოები.

საგარეჯო-უდაბნო-დავით გარეჯის გზის 13კმ-დან 27 კმ-მდე მონაკვეთის პროექტირება – მშენებლობა და რეაბილიტაციისთვის, ელექტრონული შესყიდვების ეროვნულ სისტემაში 2020 წლის 25 მარტს გამოცხადდა სატენდერო წინადადებების მიღება, სავარაუდო ღირებულებით – 8,787,170 ლარი. სატენდერო წინადადება წარადგინა რვა მონაწილემ.

ხელშეკრულება გაფორმდა LLC New Power-თან 2020 წლის 22 ივნისს, ღირებულებით – 6,414,141 ლარი.¹⁰ კომპანია არსებითად აკმაყოფილებდა ტენდერის პირობებს და წარადგინა ყველაზე დაბალი ფასი.

ხელშეკრულების მიხედვით, კონტრაქტორს განესაზღვრა 90 დღე საპროექტო დოკუმენტების მოსამზადებლად და პროექტის დამტკიცების პროცედურების შემდგომ – 270 დღე სარეაბილიტაციო სამუშაოებისთვის. მიღება-ჩაბარებას საპროექტო დოკუმენტების მომზადებაზე გზების დეპარტამენტს და კონტრაქტორს შორის ხელი მოეწერა 2020 წლის 23 სექტემბერს. სარეაბილიტაციო სამუშაოები დაიწყო 2020 წლის 29 სექტემბერს, ხოლო 2020 წლის ბოლოსთვის კონტრაქტორს შესრულებული ჰქონდა 548,162.60 ლარის ღირებულების ხელშეკრულებით განსაზღვრული სამუშაოები.

დამოუკიდებელი აუდიტი ადასტურებს, რომ DLI 1.3, რომელიც ითვალისწინებდა 2018 წელს – გზების 60 კმ-ის და 2019 წელს – გზების 40 კმ-ის რეაბილიტაციას, 2020 წლისთვის კუმულაციურად შესრულებულია 63.03 %-ით.

პროცენტული შესრულება განისაზღვრება რეალურად რეაბილიტირებული გზების სიგრძის (კმ) პროექტირება-მშენებლობის ხელშეკრულებით განსაზღვრული მთლიანი რეაბილიტაციისა და მშენებლობას დაქვემდებარებული გზების სიგრძის შედარების საფუძველზე. ფაქტობრივად დასრულებული გზების სიგრძე გამოითვლება ზედამხედველი კონსულტანტის ყოველთვიურ ანგარიშებში მოცემული მონაცემების საფუძველზე (იხ. ცხრილი N3. პროექტირება-მშენებლობის ხელშეკრულებები და შესრულების მაჩვენებლები, ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების საფუძველზე).

DLI 2.1 – ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-5 წლის გეგმა.

DLI 2.1-ის განსახილველად, აუდიტის ჯგუფმა მიმოიხილა მსოფლიო ბანკის მიერ დაფინანსებული პროექტისათვის – SLRP-III 2016 წლის 4 ნოემბერს შემუშავებული „გზების აქტივების შე-

9 მოიცავს 39,983.77 საპროექტო სამუშაოებისთვის, 3,958,393.22 სარეაბილიტაციო სამუშაოებისთვის.

10 მოიცავს 82,600 საპროექტო სამუშაოებისთვის, 6,331,541 სარეაბილიტაციო სამუშაოებისთვის.



ნარჩუნებისა და გაუმჯობესებისთვის მრავალწლიანი გეგმის მომზადების სახელმძღვანელო“. ასევე შეფასდა და განხილულ იქნა მომზადებული ხუთწლიანი პროგრამა და მე-5 წლის გეგმა. პროგრამისა და გეგმის მომზადების პროცესში გათვალისწინებული იყო სახელმძღვანელოში მითითებული ყველა კრიტერიუმი. 2021 წელს დაგეგმილია 489 გზის მონაკვეთის მშენებლობა, საიდანაც გზების 55.62% ექვემდებარება რეაბილიტაციას. ძირითადი კრიტერიუმები აღწერილია ქვემოთ:

მოსახლეობის სიმჭიდროვე 2020 – ინდიკატორი ასახავს 2 კმ-იან ბუფერულ ზონაში მცხოვრებ პირთა რაოდენობას ჰომოგენური უბნიდან, მანძილთან მიმართებით (კმ). შიდასახელმწიფოებრივი გზის ქსელის მიმდებარედ მოსახლეობის სიმჭიდროვის აღწერისთვის მთლიანობაში შეირჩა 1,053 ჰომოგენური უბანი. სტატისტიკური ანალიზის შემდეგ ეს უბნები დაიყო 4 პრიორიტეტულ კლასად. ეს პრიორიტეტები ნაჩვენებია ქვემოთ მოცემულ ცხრილში:

ცხრილი N4. პრიორიტეტული კლასები 2020 წელი

მოსახლეობის სიმჭიდროვე	უბნების რაოდენობა	მოსახლეობის სიმჭიდროვე	საერთო სიგრძე	პრიორიტეტული კლასები
≥ 1800	33	5,822	105	1
≥ 700; < 1800	70	1,075	269	2
≥ 300; < 700	116	476	542	3
< 300	420	58	1,822	4

ხარტოსარგებლიანობის ანალიზი – გზის მოსარგებლეთა ხარჯების შემცირება (NPV) საგზაო სამუშაოების ხარჯებთან მიმართებით (კაპიტალური ხარჯები).

წლის საშუალო დღიური ნაკადი (AADT) – გაანგარიშებულია, როგორც საგზაო მონაკვეთის გასწვრივ ერთი წლის განმავლობაში ავტომობილების მთლიანი მოცულობა, გაყოფილი 365-ზე. ამჟამად არსებობს შიდასახელმწიფოებრივი საგზაო ქსელისთვის განკუთვნილი 5 საგზაო კლასი, რაც ნაჩვენებია ქვემოთ მოცემულ ცხრილში:

ცხრილი N5. მინიჭებული საგზაო კლასები

საგზაო კლასი (TC)	TC 1	TC 2	TC 3	TC 4	TC 5
წლის საშუალო დღიური ნაკადი	< 300	> 300; < 1000	> 1000; < 2000	> 2000; < 4000	> 4000

საგზაო მონაცემები შიდასახელმწიფოებრივი გზის ქსელის გასწვრივ შეგროვდა საერთო საავტომობილო ქსელის, დაახლოებით, 89.2%-ზე. მაღალი საგზაო მოძრაობის მოცულობის გზის მონაკვეთებისთვის. იმ შემთხვევებში, როდესაც არ იყო ჩატარებული ნაკადის გაზომვები, პირველი კლასის საგზაო ნაკადის მოცულობად მიჩნეული იყო 250 მანქანა/დღეში გაბატონების განვითარების და მართვის მოდელ 4-ში (HDM4).

საერთაშორისო უსწორმასწორობის ინდექსი (IRI)¹¹ – გზების დეპარტამენტი რეგულარულად ატარებს გზების მდგომარეობის კვლევებს, ლაზერების და კამერების გამოყენებით. ეს მონაცემები ინახება GIS-ის მონაცემთა ბაზაში და ქმნის საფუძველს HDM4-ის საგზაო ქსელის

11 M. W. Sayers, T. D. Gillespie, and W. D. Paterson, Guidelines for the conduct and calibration of road roughness measurements, the World Bank Technical Paper 46, The World Bank, Washington, DC, 1986.



მოდელისთვის. შიდასახელმწიფოებრივი გზების ქსელის პირობები დაყოფილია 4 კლასად: „კარგიდან“ „ცუდამდე“. ეს დაყოფა ეფუძნება საერთაშორისო უსწორმასწორობის ინდექსის მაგნიტუდას. თითოეული შესაბამისი მდგომარეობის სიდიდე მოცემულია ცხრილში:

ცხრილი N6. მდგომარეობის კლასები

მდგომარეობა	კარგი	საშუალო	არასაკმარისი	ცუდი
საერთაშორისო უსწორმასწორობის ინდექსი (IRI)	IRI < 4	4 < IRI < 6	6 < IRI < 8	IRI > 8

კლიმატური ზონები – თითოეული მონაკვეთის ზუსტი კლიმატური ზონების განსაზღვრა ძალზე მნიშვნელოვანია, რადგან HDM4 -ის ცვეთის ხარისხზე გავლენას ახდენს შესაბამისი პარამეტრები. კლიმატის ზონის კოდები და განმარტებები ნაჩვენებია ცხრილში:

ცხრილი N7 . კლიმატური ზონები და განმარტებები

კოდი:	განმარტება	HDM4-CZ
A	ჩრდილოეთ სუბტროპიკული ტენიანი	CZ1
D	სუბტროპიკული ნახევრად მშრალი ბარი	CZ2
K	ჩრდილოეთ სუბხმელთაშუა ზღვის ნახევრად ტენიანი	CZ3
M	სუბტროპიკული მშრალი მთიანი	CZ4
U	ზომიერი ნახევრად მშრალი მთიანი	CZ5
X	მაღალმთიანი ველი	CZ6

ზემოთ მოცემული კრიტერიუმების გარდა, გზების დეპარტამენტი ითვალისწინებს შემდეგ სოციალურ ასპექტებს: მანძილს ტურისტულ ღირსშესანიშნაობებთან, რეგიონულ ცენტრებთან ან საავადმყოფოებთან, სკოლების რაოდენობას და ხელმისაწვდომ ბიუჯეტს.

აღნიშნული პროცედურების საფუძველზე, დამოუკიდებელი აუდიტი ადასტურებს, რომ DLI 2.1 2020 წლისთვის შესრულებულია.

DLI 2.2 – IRAP-ის კვლევის ჩატარება საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივ საგზაო ქსელზე, 500 კმ-ზე 2020 წლისთვის.

აუდიტის ჯგუფმა განიხილა და შეისწავლა გზების შეფასების პროგრამის ინტეგრაცია საქართველოს გარკვეულ რეგიონებში. განხილულ იქნა შემდეგი დოკუმენტები:

- კონტრაქტი IRAP-თან;
- კონტრაქტის ცვლილება;
- კორესპონდენცია საავტომობილო გზების დეპარტამენტსა და მსოფლიო ბანკს შორის;
- IRAP-ის საბოლოო ანგარიში.

საქართველოს გზების (უსაფრთხოების) შეფასების პროგრამის საფუძველზე (GeoRap) უნდა განხორციელებულიყო გურიის, მცხეთა-მთიანეთის, რაჭა-ლეჩხუმისა და შიდა ქართლის რეგიონებში. პროგრამა ითვალისწინებდა უსაფრთხოების რეიტინგის მინიჭებას შერჩეული საგზაო მონაკვეთებისთვის, გზების შეფასების საერთაშორისო პროგრამის (IRAP) სტანდარტების შესაბამისად. GeoRap-ის 2018 წლის სამოქმედო გეგმა მოიცავდა მცხეთა-მთიანეთის რეგიონში გზის მონაკვეთების შეფასებას, რომლის დასრულებაც მიზნობრივ პერიოდში ვერ მოხერხდა. გზების დეპარტამენტიდან მიღებული განმარტებით და მათი მსოფლიო ბანკთან არსებული



კორესპონდენციის თანახმად, პროგრამა მოითხოვდა IRAP-ის საწყისი შეფასების ჩატარებას IRAP-ის მიერ აკრედიტებული კომპანიის მიერ, რის შემდგომაც განხორციელდებოდა გზების დეპარტამენტის შესაბამისი თანამშრომლების აკრედიტაცია, მათ მიერ შეფასების დამოუკიდებლად ჩატარების მიზნით, შემდეგი გრაფიკის შესაბამისად:

- მცხეთა-მთიანეთი – 2018 წელს;
- რაჭა-ლეჩხუმი – 2019 წელს;
- შიდა ქართლი – 2020 წელს;
- გურიის შიდასახელმწიფოებრივი გზები – 2021 წელს.

გზების დეპარტამენტმა ვერ მოახერხა ხელშეკრულების დადება ლიცენზირებულ კომპანიებთან, პოტენციური კონტრაქტორების მხრიდან დაინტერესების არარსებობის გამო და გადაწყვიტა მოლაპარაკებები ეწარმოებინა უშუალოდ IRAP-თან. 2019 წლის 10 ოქტომბერს ხელი მოეწერა შეთანხმებას გზების დეპარტამენტსა და IRAP-ს შორის, თანხაზე არაუმეტეს – 112,013 აშშ დოლარისა. ხელშეკრულების თანახმად, IRAP-ს უნდა ჩაეტარებინა მცხეთა-მთიანეთის რეგიონის საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი გზებისთვის უსაფრთხოების შეფასება და საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ზომების გაუმჯობესების მიზნით, გზებისთვის მიენიჭებინა შესაბამისი რეიტინგი. აგრეთვე IRAP-ს მოკვლევის რეგიონისთვის უნდა მოემზადებინა დეტალური რეკომენდაციები და განესაზღვრა სპეციფიკაციები, გზებზე უსაფრთხოების ზომების გაუმჯობესების მიზნით. საკვლევი გზების ქსელის სიგრძე, დაახლოებით, 450-500 კმ-ს შეადგენდა. პროექტი ასევე ითვალისწინებდა გზების დეპარტამენტის შესაძლებლობების განვითარებას, შემდგომში სხვა რეგიონებისთვის სამომავლო შეფასებების დამოუკიდებლად ჩატარების მიზნით და გზების დეპარტამენტის პერსონალის დახმარებას IRAP-ის აკრედიტაციის მოსაპოვებლად. საგზაო უსაფრთხოების შეფასება მოიცავდა შემდეგ სამუშაოებს: გზების კვლევა, კოდირება, მონაცემთა შეგროვება, ფაილების ატვირთვა, რეიტინგის მინიჭება, უსაფრთხო გადაადგილების უზრუნველსაყოფად გზებისთვის შესაბამისი საინვესტიციო გეგმის შემუშავება, რისკების განსაზღვრა და ხარისხის უზრუნველყოფა.

კონტრაქტის თანახმად, საბოლოო ანგარიშის წარდგენის ვადა იყო 2020 წლის 27 იანვარი, თუმცა კონსულტანტმა გზების დეპარტამენტის თანამშრომლების აკრედიტაციის პროცესის შეფერხების გამო, მოითხოვა ვადის გახანგრძლივება. ხელშეკრულების მოქმედების ვადა გაგრძელდა 2020 წლის 31 მარტამდე, ხოლო საბოლოო ანგარიში გზების დეპარტამენტმა მიიღო 2020 წლის 4 აპრილს.

ანგარიშის თანახმად, სულ შეფასდა მცხეთა-მთიანეთის გზის ქსელის 502 კმ-იანი მონაკვეთი. შეფასების შედეგად რეგიონს მიენიჭა 3-ვარსკვლავიანი ან უკეთესი რეიტინგი სხვადასხვა ტიპის გზით მოსარგებლეებისთვის, მათ შორის: ავტომაქსის მგზავრი – 18%, მოტოციკლის მძღოლი – 18%, ფეხით მოსიარულე – 33% და ველოსიპედისტი – 16%. კონსულტანტმა ხაზი გაუსვა სიჩქარის შეზღუდვის ღონისძიებების მნიშვნელობას და წარმოადგინა გზებზე უფრო უსაფრთხო გადაადგილების საინვესტიციო გეგმის სხვადასხვა სცენარი, რამაც მაქსიმალურად უნდა შეუწყოს ხელი სიკვდილიანობის და სერიოზული დაზიანებების პრევენციას.

ტრენინგებსა და სემინარებში მონაწილე გზების დეპარტამენტის 12 თანამშრომლიდან IRAP-ის აკრედიტაცია მიიღო შვიდმა პირმა. გზების დეპარტამენტის განმარტებით, ისინი ფლობენ ყველა სახის ადამიანურ და ტექნიკურ რესურსს, პროექტით განსაზღვრულ სხვა რეგიონებში საგზაო უსაფრთხოების შეფასების დამოუკიდებლად ჩასატარებლად.



ახალი TOR-ის თანახმად, DLI 2.2-ის შეფასების ინდიკატორის მიხედვით, IRAP-ის კვლევა, რომელიც უნდა განხორციელებულიყო კონკრეტულ 4 რეგიონში, ჩანაცვლდა სრულად 900 კმ-იანი საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივ საგზაო ქსელის შეფასების ვალდებულებით. მცხეთა-მთიანეთში 2020 წელს ჩატარებულ საგზაო ქსელის შეფასებით დაიფარა 502 კმ-იანი გზის მონაკვეთი, რომლითაც მიჩნეულია, რომ შესრულდა 2020 წლისთვის განსაზღვრული DLI 2.2-ის 500 კმ-იანი შეფასების კრიტერიუმი.

პროექტები ფინანსდება SLRP-III- ის ფარგლებში.

DLI 2.2 – TOR-ის მიხედვით, IRAP-ის კვლევა ითვალისწინებდა 2020 წელს საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი 500 კმ-იანი საგზაო ქსელის შეფასებას. ჩატარებული პროცედურების საფუძველზე, დამოუკიდებელი აუდიტი ადასტურებს, DLI-2.2 -ის მიზნები მე-4 წლისთვის შესრულდა.

(iii) სას- ის ჩაკომენდაციების შესრულების შემოწმება

წინა დამოუკიდებელი აუდიტის შედეგად, სას-მა განსაზღვრა ორი მიმართულება, სადაც შესაძლებელია საქმიანობის გაუმჯობესება.

აუდიტის მიზნება 1 (2018-2019 წწ.)

ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების თანახმად, თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგორის საავტომობილო გზაზე სამშენებლო სამუშაოები განხორციელდა წინასწარ დამტკიცებული საპროექტო დოკუმენტაციის გარეშე. შესაბამისად, კონტრაქტორებისთვის მშენებლობის ოფიციალური სახელმძღვანელო მითითებები არ იყო ხელმისაწვდომი. შედეგად, ვერ მოხერხდა სარეაბილიტაციო პროცესის ხარისხის ეფექტიანი კონტროლი და ვერ შეფასდა ზედამხედველის მიერ სამუშაოების მიმდინარეობის პროცესი. აღნიშნული მიუთითებს საპროექტო დოკუმენტაციის დამტკიცების პროცესის მართვაში არსებულ ნაკლოვანებაზე.

ჩაკომენდაცია 1 აუდიტის მიზნება 1-ისთვის (2018-2019 წწ.)

მშენებლობის პროცესში შეუსაბამოების შემცირებისა და მაღალი ხარისხის საგზაო სტანდარტების შესანარჩუნებლად, გზების დეპარტამენტმა ყურადღება უნდა გაამახვილოს საპროექტო დოკუმენტაციის დამტკიცების პროცესის ხარისხზე. კერძოდ, გზების მშენებლობა უნდა განხორციელდეს წინასწარ შეთანხმებული საპროექტო დოკუმენტების პარამეტრებისა და ინდიკატორების გათვალისწინებით.

ხაზმძვანაძოვის კასხი აუდიტის მიზნება 1-ისთვის (2018-2019 წწ.)

საავტომობილო გზების დეპარტამენტის თავმჯდომარის ბრძანებით¹² დამტკიცდა საპროექტო დოკუმენტაციისთვის ტექნიკური დავალების მომზადების და დამუშავების წესი, რომელიც ასევე მოიცავს ტექნიკური დოკუმენტაციის შეთანხმების და მიღების პროცედურებს. აღნიშნულ დოკუმენტში გაწერილია საპროექტო დოკუმენტაციის მომზადების პროცესის ეტაპები, წესები და ტექნიკური დავალების შედგენის საფუძვლები.

¹² ბრძანება N12, 2021 წლის 2 თებერვალი.



ჩაქოქაძის განხილვის სტაქსი 1 (2018-2019)

გზების მშენებლობასთან დაკავშირებული რისკების შემცირების მიზნით, გზების დეპარტამენტის მიერ ახალი წესის შემუშავების შედეგად შესაძლოა მივიჩნიოთ, რომ დეპარტამენტმა დანერგა საპროექტო დოკუმენტაციის მიღების პროცესთან დაკავშირებული კონტროლის მექანიზმი. სას-ის მიერ 2020 წლის დამოუკიდებელი ეფექტიანობის აუდიტის ფარგლებში არ გამოვლენილა საპროექტო დოკუმენტაციის დამტკიცების პროცესის ხარვეზები. შედეგად აუდიტი ადასტურებს, რომ აღნიშნული რეკომენდაცია შესრულებულია.

აუდიტის მიგნება 2 (2017 წ.)

გზების სასარგებლო მომსახურების ვადა განსხვავებულია და დამოკიდებულია რამდენიმე ფაქტორზე, მათ შორის: შესრულებული სამუშაოების ტიპზე, საავტომობილო ნაკადის ინტენსივობასა და ადგილობრივ კლიმატზე. სას-მა გამოავლინა, რომ გზების დეპარტამენტის მიერ წლიური გვემის შემუშავების პროცესში, არ ხორციელდება შიდასახელმწიფოებრივი გზების სავარაუდო, სასარგებლო მომსახურების ვადის შეფასება. შედეგად, გზების დეპარტამენტს არ აქვს შესაძლებლობა დაასაბუთოს, ირჩევს თუ არა საუკეთესო ვარიანტს მოვლა-შენახვას, პერიოდულ მოვლა-შენახვასა და სარეაბილიტაციო სამუშაოებს შორის.

ჩაქოქაძის აუდიტის მიგნება 2-ისთვის (2017 წ.)

შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის ეფექტიანობის გაზრდის მიზნით, სასურველია, 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.

ხაღმძვანძლოს კასხი აუდიტის მიგნება 2-ისთვის (2017 წ.)

საქართველოს კანონმდებლობის თანახმად, არ არსებობს გზების, ხიდების, მაგისტრალებისა და საგზაო გვირაბების მშენებლობასთან დაკავშირებული ეროვნული ტექნიკური რეგულაციები და სტანდარტები. გზების დეპარტამენტმა აღნიშნული სტანდარტებისა და რეგულაციების შემუშავების მომსახურების შესყიდვის მიზნით, მოამზადა ტექნიკური დავალება და მომსახურების მიღების პირობები. ტენდერის გამოცხადება დამოკიდებულია თანხების ხელმისაწვდომობაზე.

ჩაქოქაძის განხილვის სტაქსი 2 (2017 წ.)

აუდიტის ჯგუფს გზების დეპარტამენტისგან არ მიუღია მყარი მტკიცებულებები, რომლებიც ადასტურებდნენ წინა აუდიტის ჯგუფის მიერ 2016 წლის 6 ივლისიდან 2017 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდისათვის გაცემული რეკომენდაცია 2-ის (2017წ.) შესრულებას.



დასკვნა

დამოუკიდებელი ეფექტიანობის აუდიტი ადასტურებს, რომ 2020 წლის იანვრიდან 2020 წლის დეკემბრამდე პერიოდში ხარჯები გაწეულია მიზნობრივად. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ მიღწეული მიზნების საფუძველზე, აუდიტის ჯგუფი გასცემს რეკომენდაციას, რომ 2020 წლისთვის 631,906 აშშ დოლარი მიჩნეულ იქნეს გამოყოფილ სესხად (დეტალურად იხ. ქვემოთ მოცემული ცხრილი):

ცხრილი N8. სესხად გამოყოფა 2020 წელი (თანხები მოცემულია აშშ დოლარში)

მთლიანი ხარჯები IFR-ის მიხედვით: 2,563,614 აშშ დოლარი

DLI-ის მიზნები, 2020	DLI-ების შესრულების %	DLI-ისთვის განსაზღვრული სესხის თანხა	DLI-ის თანხა, რომელიც ექვემდებარება სესხად აღიარებას	გადავადებული	ჯამური DLI-ის თანხა, რომლის სესხად აღიარება რეკომენდებულია	DLI-ის თანხა, რაც შესაძლოა სესხად აღიარდეს მომდევნო საანგარიშგებო პერიოდში
1.3 პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის ფარგლებში რეაბილიტირებული გზების სიგრძე (100 კმ)	5.16%	-	-	6,064,314	312,706	5,751,608
2.1 ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-5 წლის გეგმის მომზადება	100%	79,800	79,800	-	79,800	-
2.2 IRAP-ის კვლევის ჩატარება საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივ საგზაო ქსელზე, (500 კმ)	100%	239,400	239,400	-	239,400	-
ჯამი:		319,200	319,200	6,064,314	631,906	5,751,608

ცხრილი N9. მიღებული და გადავადებული ავანსები

აღწერილობა	თანხა
ნაშთი 2019 წლის იანვრის მდგომარეობით	3,374,504
მიღებული ავანსების ჯამი (1 იანვარი, 2019 – 31 დეკემბერი, 2019)	5,213,496
გაცემები (1 იანვარი, 2019 – 31 დეკემბერი, 2019)	(2,659,080)
ავანსები, რომლებიც უნდა გადავადდეს 2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით	5,928,920
აღწერილობა	თანხა
ნაშთი 2020 წლის იანვრის მდგომარეობით	5,928,920
მიღებული ავანსების ჯამი (1 იანვარი, 2020 – 31 დეკემბერი, 2020)	-
გაცემები (1 იანვარი, 2020 – 31 დეკემბერი, 2020)	(2,543,636)
ავანსები, რომლებიც უნდა გადავადდეს 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით	3,385,284

აუდიტორთა ხელმოწერა:
სახელი, გვარი

ხელმოწერა

ნანა ვაჩაძე
წამყვანი აუდიტორი

თენგიზ თევდორაძე
უფროსი აუდიტორი





დანართი „ა“. სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორები (DLIs)

DLI	ზომის ერთეული	წელი 1-ლი	წელი მე-2	წელი მე-3	წელი მე-4	წელი მე-5	წელი მე-6	თითოეული მიღწეული DLI -ისთვის განსაზღვრული თანხა
		პროექტის დაწყებიდან 2017 წლის 31 დეკემბრამდე	2018 წლის 1 იანვრიდან 31 დეკემბრამდე	2019 წლის 1 იანვრიდან 31 დეკემბრამდე	2020 წლის 1 იანვრიდან 31 დეკემბრამდე	2021 წლის 1 იანვრიდან 31 დეკემბრამდე	2022 წლის 1 იანვრიდან 2023 წლის 30 ივნისამდე	
მიზანი								
1.1 პროექტით გათვალისწინებული გზები, რომელთა რეაბილიტაცია და პერიოდული მოვლა-შენახვა განხორციელდა OPRC-ის ფარგლებში	პროექტით გათვალისწინებული გზების წილი (%-ში), რომელთაც ჩაუტარდა რეაბილიტაცია ან პერიოდული მოვლა-შენახვა OPRC-ის ფარგლებში	OPRC-ის ფარგლებში, პროექტით გათვალისწინებული გზების რეაბილიტაციისა და მოვლა-შენახვის საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მოსამზადებლად კონსულტანტის შერჩევა, ასევე ზედამხედველობის/მონიტორინგის სამსახურის შერჩევა	OPRC-ის ფარგლებში, პროექტით გათვალისწინებული გზების რეაბილიტაციისა და მოვლა-შენახვის საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადება	-	-	-	-	
	სესხის თანხა, აშშ დოლარი	395,200	395,200	0.00	0.00	0.00	0.00	790,400
1.2. გურიის რეგიონში საპროექტო გზების რეაბილიტაცია	რეაბილიტირებული გზების % წილი გურიის რეგიონში	-	-	-	-	55%	45%	100%
	სესხის თანხა, აშშ დოლარი	0.00	0.00	0.00	0.00	10,725,000	8,775,000	19,500,000



1.3 პროექტირება- მშენებლობის ქვეპროგრამის მიზნების მიღწევა	პროექტირება- მშენებლობის ქვეპროგრამის ფარგლებში რეაბილიტირებულ ლი გზების სიგრძე (კმ)	6 პროექტირება- მშენებლობის - კონტრაქტის გაფორმება და საპროექტო სამუშაოების დაწყება	60	40	-	-		100
	სესხის თანხის პროპორცია, აშშ დოლარი	1,810,000	9,927,000	6,223,000	0.00	0.00	0.00	17,960,000

DLI		წელი 1-ლი	წელი მე-2	წელი მე-3	წელი მე-4	წელი მე-5	წელი მე-6	თითოეული მიღწეული DLI -ისთვის განსაზღვრული თანხა
		პროექტის დაწყებიდან 2017 წლის 31 დეკემბრამდე	2018 წლის 1 იანვრიდან 31 დეკემბრამდე	2019 წლის 1 იანვრიდან 31 დეკემბრამდე	2020 წლის 1 იანვრიდან 31 დეკემბრამდე	2021 წლის 1 იანვრიდან 31 დეკემბრამდე	2022 წლის 1 იანვრიდან 2023 წლის 30 ივნისამდე	
		მიზანი						
2.1.გაუმჯობესებული მეთოდოლოგიის გამოყენებით, სრული ღირებულების ხუთწლიანი პროგრამის მომზადება		ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-2 წლის გეგმის მომზადება	ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-3 წლის გეგმის მომზადება	ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-4 წლის გეგმის მომზადება	ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-5 წლის გეგმის მომზადება	ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე- 6 წლის გეგმის მომზადება	ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-7 წლის გეგმის მომზადება	
			79,800	79,800	79,800	79,800	79,800	478,800
2.2 საგზაო უსაფრთხოების	IRAP-ის კვლევის ჩატარება საერთაშორისო და	-	-	-	500	200	200	900



ინტეგრაცია აქტივების მართვაში	შიდასახელმწიფოებრივ საგზაო ქსელზე (კმ)							
	სესხის თანხის პროპორცია, აშშ დოლარი	0.00	0.00	0.00	239,400	119,700	119,700	478,800
2.3 კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების დანერგვა RD-ის გზების აქტივების მართვაში	კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის ღონისძიებების პრაქტიკის შემოღება RD-ის გზების აქტივების მართვაში	-	-	-	-	კლიმატური ცვლილებისადმი მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის დასრულება	რაჭაში კლიმატის ცვლილებებისადმი მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების განხორციელება	
	სესხის თანხა, აშშ დოლარი	0.00	0.00	0.00	0.00	180,000	512,000	692,000
სესხის თანხების პროპორციულობა თითოეული DLI-ისთვის წლიურად, აშშ დოლარი		2,285,000	10,402,000	6,302,800	319,200	11,104,500	9,486,500	39,900,000



დანართი „ბ“. ამონარიდი IFR-ებიდან (2020)

გამოყენებული ფულადი სახსრების შეჯამება პროექტის კომპონენტების მიხედვით – 01/01/2020 - 31/12/2020 პერიოდისთვის

პროექტის კომპონენტები/აქტივობები	ფაქტობრივი			დაგეგმილი			გადახარა			პროექტის ჯამი
	მიმდ. კვარტ.	დღემდე	კუმულ. დღემდე	მიმდ. კვარტ.	დღემდე	კუმულ. დღემდე	იმდ. კვარტ.	დღემდე	კუმულ. დღემდე	
1. კომპონენტი 1-ლი გზების აქტივების გაუმჯობესება და შენარჩუნება										
კომპონენტი 1.1 OPRC-ის ფარგლებში გურიაში შიდასახელმწიფოებრივი გზების გაუმჯობესება და მოვლა-შენახვა										
DLI 1.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,960,000
DLI 1.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,992,000
კომპონენტი 1.2 პროექტირება - მშენებლობის კონტრაქტების ფარგლებში შიდასახელმწიფოებრივი გზების გაუმჯობესება და რეაბილიტაცია										17,960,000
DLI 1.3	507,096	2,116,330	15,432,471	600,000	2,212,204	15,701,597	92,904	95,874	269,126	



<u>კომპონენტი 1.3 სამშენებლო სამუშაოების ზედამხედველობა და მონიტორინგი</u>										
DLI 1.3	280,903	280,903	1,673,064	380,000	380,000	1,774,262	99,097	99,097	101,198	
სულ: კომპონენტი 1	787,999	2,397,232	17,105,535	980,000	2,592,204	17,475,859	192,001	194,972	370,324	
<i>2. კომპონენტი 2 - შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების დაგეგმარებისა და მართვის გაუმჯობესება</i>										
<u>კომპონენტი 2.1 - RAMS-ის დახვეწა და აქტივების პროგრამირების და დაგეგმარების სისტემის გაუმჯობესება</u>										
DLI 2.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	399,000
<u>ქვეკომპონენტი 2.2 - საგზაო უსაფრთხოების მართვის ინტეგრირება</u>										
DLI 2.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	399,000
<u>კომპონენტი 2.3 - ტექნიკური დახმარება კლიმატის ცვალებადობაზე</u>										
DLI 2.3	73,160	146,402	146,402	73,160	148,008	148,008	-	(1,606)	(1,606)	1,190,000
სულ: კომპონენტი 2	73,160	146,402	146,402	73,160	148,008	148,008	-	(1,606)	(1,606)	



სულ (1) კატეგორიის მიხედვით: საქონელი, სამუშაოები, საკონსულტაციო და არასაკონსულტაციო მომსახურება - პროექტის 1-ლი და მე-2 ნაწილისთვის, ასევე ტრენინგები პროექტის მე-2 ნაწილისთვის.	861,159	2,543,634	17,251,937	1,053,160	2,740,212	17,623,867	192,001	193,366	368,718	
100% მიწის ხარჯების საქართველოს მთავრობის მიერ დაფინანსება	-	76	19,276	-	76	10,525	-	76	10,449	
100% გზების დეპარტამენტის შტატიანი მოსამსახურეების მივლინებების საქართველოს მთავრობის მიერ დაფინანსება	19,902	19,902	26,276	22,660	22,660	26,804	2,758	2,758	528	
კატეგორია (2) - სესხის საკომისიო	-	-	100,000	-	-	100,000	-	-	-	100,000
სულ კატეგორია (2) - სესხის საკომისიო	-	-	100,000	-	-	100,000	-	-	-	
კატეგორია (3) - საპროცენტო განაკვეთის Cap ან საპროცენტო განაკვეთის Collar Premium	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
სულ კატეგორიის მიხედვით (3) საპროცენტო განაკვეთის Cap ან საპროცენტო განაკვეთის Collar Premium	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
სულ პროექტის აქტივობები:	881,061	2,563,612	17,397,488	1,075,820	2,762,948	17,761,196	194,759	196,200	379,695	40,000,000



დანართი „გ“. სესხად გამოყოფა

06/06/2016 - 31/12/2017 პერიოდში გაწეული ხარჯები

DLI მიზნები, 2016-2017	DLI-ების შესრულების %	DLI-ისთან დაკავშირებული სესხის თანხა, (აშშ დოლარი)	DLI -ის თანხა, რომელიც ექვემდებარება სესხად აღიარებას (აშშ დოლარი)	%	მთლიანი ხარჯები IFR-ების მიხედვით (აშშ დოლარი)	DLI -ის თანხა, რომლის სესხად აღიარება რეკომენდებულია (აშშ დოლარი)	DLI -ის თანხა, რომლის სესხად აღიარება რეკომენდებულია მომდევნო საანგარიშო პერიოდში 1 იანვარი - 31 დეკემბერი 2018, (აშშ დოლარი)
კონსულტანტი დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადებისათვის პროექტით გათვალისწინებული გზების რეაბილიტაციისა და მოვლა-შენახვისთვის OPRC-ის ფარგლებში და საზედამხედველო/მონიტორინგის შერჩეული სერვისების უზრუნველყოფა	100	395,200	395,200	17.3%	1,813,747	313,695	81,505
6 პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტის ხელმოწერა და პროექტირების ეტაპის დაწყება	100	1,810,000	1,810,000	79.21 %		1,436,710	373,290
ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-2 წლის გეგმის მომზადება	100	79,800	79,800	3.49%		63,342	16,458
ჯამი:	100	2,285,000	2,285,000	100%	1,813,747	1,813,747	471,253



დანართი „დ“. სესხად გამოყოფა

2018 წელს გაწეული ხარჯები, სულ 10,235,475 ლარი

DLI-ის მიზნები, 2018	DLI- ების შესრუ- ლების %	DLI-ისთვის განსაზღვრუ- ლი სესხის თანხა	DLI-ი ს თანხა, რომელიც ექვემდებარება სესხად აღიარებას	გადავადე- ბული	ჯამური DLI -ის თანხა, რომლის სესხად აღიარება რეკომენდე- ბულია	DLI-ის თანხა, რაც შესაძლოა სესხად აღიარდეს მომდევნო საანგარიშგებო პერიოდებში
1.1 დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადება პროექტით გათვალისწინებული გზების რეაბილიტაციისა და მოვლა- შენახვისთვის OPRC-ი ს ფარგლებში	100	395,200	395,200	81,505	476,705	-
1.3 პროექტირება-შენებლობის ქვეპროგრამის ფარგლებში რეაბილიტირებული გზების სიგრძე (60 კმ)	55.7	9,927,000	5,529,339	373,290	5,902,629	4,397,661
2.1 ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-3 წლის გეგმის მომზადება	100	79,800	79,800	16,458	96,258	-
2.2 GeoRAP-ის განვრცობა მცხეთა-მთიანეთში	-	99,750	-	-	-	99,750
2.3 კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადება და ტენდერის გამოცხადება	-	416,500	-	-	-	416,500
ჯამი:		10,918,250	6,004,339	471,253	6,475,592	4,913,911



დანართი „ე“. სესხად გამოყოფა

2019 წელს გაწეული ხარჯები, სულ: 2,659,080 ლარი

DLI-ის მიზნები, 2019	DLI-ის შესრულების %	DLI-ისთვის განსაზღვრული სესხის თანხა	DLI-ის სესხის თანხა, რომელიც ექვემდებარება სესხად აღიარებას	გადავადებული	ჯამური DLI -ის თანხა, რომლის სესხად აღიარება რეკომენდებულია	DLI-ის თანხა, რაც შესაძლოა სესხად აღიარდეს მომდევნო საანგარიშგებო პერიოდებში	
						2018 წლის შესაბამისი	2019 წლის შესაბამისი
1.1 გზების 10%-ის რეაბილიტაცია და მოვლა-შენახვა განხორციელებულია OPRC-ის ფარგლებში	-	4,200,000	-	-	-	-	4,200,000
1.2 საერთო OPRC თანხის პროცენტი, რომელიც გადახდილია რუტინულ მოვლა-შენახვაზე, საშუალოდ, სულ მცირე 80%	-	747,000	-	-	-	-	747,000
1.3 პროექტირება მშენებლობის ქვეპროგრამის ფარგლებში რეაბილიტირებული გზები (40 კმ)	2.55	6,223,000	158,687	4,397,661	4,556,348	-	6,064,314
2.1 ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-4 წლის გეგმის მომზადება	100	79,800	79,800	-	79,800	-	-
2.2 GeoRAP- ის განვრცობა რაჭა-ლეჩხუმში	-	99,750	-	-	-	99,750	99,750
2.3 კლიმატის მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების დანერგვა რაჭის რეგიონში	-	416,500	-	-	-	416,500	416,500
ჯამი:		11,766,050	238,487	4,397,661	4,636,148	516,250	11,527,564

დანართი „ვ“. მეთოდოლოგია და აუდიტის მიმდინარეობისას შემოწმებული დოკუმენტების ჩამონათვალი

დამოუკიდებელი აუდიტი ჩატარდა სას-ის ეფექტიანობის აუდიტის მეთოდოლოგიის მიხედვით, უმაღლესი აუდიტორული ინსტიტუტების საერთაშორისო სტანდარტების (ISSAI) შესაბამისად. აუდიტის ჩასატარებლად გამოყენებულ იქნა შემდეგი სამი მეთოდი: დოკუმენტის ანალიზი, მონაცემთა ბაზის ანალიზი და ნახევრად სტრუქტურირებული ინტერვიუები გზების დეპარტამენტის თანამშრომლებთან და ტექნიკურ და გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტებთან.



შესწავლის საგანი	მეთოდოლოგია და პროცედურები	დოკუმენტაციის ჩამონათვალი
ხარჯების დადასტურება	დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა მოიპოვა და მიმოიხილა 2020 წლის 1 იანვრიდან 2020 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით პერიოდში მომზადებული ოთხი კვარტალური IFR, შესაბამის დოკუმენტებთან ერთად. სესხად გამოსაყოფი თანხის ოდენობის განსაზღვრისას, აუდიტის მიდგომა დაფუძნებული იყო TOR-ზე. თანხა განისაზღვრა DLI-ების შესრულების წილითა და IFR-ში ასახული ხარჯების მიხედვით.	- განხილულ იქნა 2020 წლის 1 იანვრიდან 2020 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდში მომზადებული რვავე IFR; - ინვოისები, საგადასახადო ანგარიშგაქვები; - საგადახდო დავალებები; - გაფორმებული კონტრაქტები; - შესყიდვების გეგმა.
კომპენსაციის გადახდების დადასტურება RAP-ის შესაბამისად	დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა შეისწავლა მიწის ან სხვა შესაბამისი გადასახადების მიზნობრიობა, RAP-ით განსაზღვრული შესაბამისი პირებისთვის. განხილულ იქნა, გადაეცა თუ არა ყველა შემენილი მიწის საკუთრება გზების დეპარტამენტს და RAP-ით გათვალისწინებული კომპენსაციის ყველა თანხა გადახდილ იქნა თუ არა სახელმწიფო ბიუჯეტიდან.	- RAP-ები; - კომპენსაციის ხელშეკრულებები; - მიწის გადაცემის დოკუმენტები; - საჯარო რეესტრის ინფორმაცია; - გადახდები RAP-ით განსაზღვრული შესაბამისი პირებისთვის.
DLI 1.1 - OPRC-ის ფარგლებში პროექტით გათვალისწინებული გზების რეაბილიტაცია და პერიოდული მოვლა-შენახვა განხორციელდა 10%-ით	არ არის რელევანტური	არ არის რელევანტური
DLI 1.2 - პროექტით გათვალისწინებული გზების რეაბილიტაცია გურიის რეგიონში	არ არის რელევანტური	არ არის რელევანტური
DLI 1.3-ის დადასტურება – პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის ფარგლებში 2018 წელს რეაბილიტირებულ	დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა განიხილა და შეისწავლა 6 პროექტირება-მშენებლობა კონტრაქტის მიმდინარეობა დამტკიცებული სამუშაო პროგრამების, ზედამხედველის შუალედური ანგარიშებისა და IPC-ების მიხედვით.	- ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშები; - შუალედური გადახდის სერტიფიკატები; - ხარისხის უზრუნველყოფის გარანტიები (ავანსები 10%);



შესწავლის საგანი	მეთოდოლოგია და პროცედურები	დოკუმენტაციის ჩამონათვალი
იქნა გზების 60 კმ და 2019 წელს - 40 კმ.	დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა განიხილა ტექნიკური და გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტის მიერ მოწოდებული წინასწარი და საბოლოო ანგარიშები, რათა დაედგინა პროექტირება-მშენებლობის ფარგლებში შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების რეაბილიტაციისა და გაუმჯობესების მდგომარეობა. SRAMP-ის პროექტის მასშტაბებისგან დამოუკიდებლად, საქართველოს მთავრობის დაფინანსებით ორი პროექტირება-მშენებლობის პროექტის შესყიდვისა და მიმდინარეობის პროცესი. ეფექტიანობის დამოუკიდებელმა აუდიტმა, DLI-ების დადასტურების ჩათვლით, დაადასტურა DLI-ის პროცენტული მიღწევა გამრავლებული DLI-ის თანხის სიდიდეზე.	- 6 პროექტირება-მშენებლობის ხელშეკრულების სამუშაოების გრაფიკი და ცვლილებები; - სადაზღვევო პოლისები; - ინვოისები და საგადახდო დოკუმენტები; - კორესპონდენცია გზების დეპარტამენტსა და ზედამხედველს შორის; - კორესპონდენცია გზების დეპარტამენტსა და მსოფლიო ბანკს შორის; - ტენდერის გამოცხადება; - ტექნიკური ექსპერტის წინასწარი და საბოლოო ანგარიშები; - გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტის წინასწარი და საბოლოო ანგარიშები; - შესყიდვების გეგმა; - სატენდერო წინადადებები. - სატენდერო წინადადებების გახსნის ოქმი; - სატენდერო წინადადებების შეფასების ანგარიშები; - თანხმობის წერილები; - გაფორმებული ხელშეკრულებები; - საავანსო გადახდების გარანტიები.
DLI 2.1 -ის დადასტურება - ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-5 წლის გეგმის მომზადება	დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა მოიპოვა მომზადებული ხუთწლიანი პროგრამა და მე-5 წლის გეგმა, ასევე გააანალიზა მათი მომზადებისას გამოყენებული კრიტერიუმები. ეფექტიანობის დამოუკიდებელი აუდიტით დადასტურდა, რომ განახლებული ხუთწლიანი პროგრამა და წლიური გეგმები შეესაბამება SLRP-III-ის ფარგლებში გაუმჯობესებულ მეთოდოლოგიას.	- 2016 წლის 4 ნოემბერს მსოფლიო ბანკის მიერ დაფინანსებული პროექტის SLRP-III-ისთვის შემუშავებული „სახელმძღვანელო გზების აქტივების შენარჩუნებისა და გაუმჯობესების სამუშაოების მრავალწლიანი გეგმის მოსამზადებლად“; - მომზადებული ხუთწლიანი პროგრამა და მე-5 წლის გეგმა.



შესწავლის საგანი	მეთოდოლოგია და პროცედურები	დოკუმენტაციის ჩამონათვალი
DLI 2.2-ის დადასტურება - IRAP-ის კვლევის ჩატარება საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივ საგზაო ქსელზე, (500 კმ)	აუდიტის ჯგუფმა განიხილა და შეისწავლა გზების შეფასების პროგრამის ინტეგრაცია საქართველოს საგზაო ქსელის 500 (კმ-იან) მონაკვეთზე; რეგიონებისთვის საბაზისო გამოკვლევა ჩატარდა საჭირო ვადების დაცვით.	- IRAP-თან გაფორმებული ხელშეკრულება; - ხელშეკრულების ცვლილებები; - კორესპონდენცია გზების დეპარტამენტსა და მსოფლიო ბანკს შორის; - IRAP-ის საბოლოო ანგარიში; - გზების დეპარტამენტში IRAP- ის საბოლოო ანგარიშის მიღების დოკუმენტი.
2.3 კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის პრიორიტეტული ლონისძიებების დანერგვა RD-ის გზების აქტივების მართვაში	არ არის რელევანტური	არ არის რელევანტური

დანართი „ზ“. მოთხოვნები გარემოსა სოციალურ საკითხთა და ტექნიკური ექსპერტის მიმართ

TOR-ში განსაზღვრული იყო შემდეგი მოთხოვნები გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტის მიმართ 2020 წლისთვის:

- აკადემიური ხარისხი და მინიმუმ, რვაწლიანი შესაბამისი სამუშაო გამოცდილება ერთ-ერთ შემდეგ სფეროში: სოციალური მეცნიერება (სოციოლოგია/გეოგრაფია), საბუნებისმეტყველო მეცნიერება, სამართალი, ურბანული დაგეგმარება ან მშენებლობა;
- მინიმუმ, ხუთწლიანი გამოცდილება გარემოსა და სოციალური საკითხების მონიტორინგის და/ან განხორციელების კუთხით;
- გარემოსა და სოციალურ საკითხებზე მუშაობის გამოცდილება საერთაშორისო საფინანსო ორგანიზაციების მიერ დაფინანსებულ პროექტებში: უპირატესობა მიენიჭება მსოფლიო ბანკის მიერ დაფინანსებულ პროექტებს;
- საქართველოს გარემოსდაცვითი, აგრეთვე მიწის მართვის, რეგისტრაციისა და ექსპროპრიაციის კანონების, წესების და სტანდარტების ცოდნა;



- ქართული ან ინგლისური ენის საფუძვლიანად ცოდნა. უპირატესობა მიენიჭება ორივე ენის მაღალ დონეზე ცოდნას.

TOR-ში განსაზღვრული იყო შემდეგი მოთხოვნები ტექნიკური ექსპერტისთვის 2020 წლისთვის:

- სამოქალაქო ინჟინერი, მინიმუმ, შვიდწლიანი ზოგადი გამოცდილებით, საგზაო საინჟინრო მიმართულებით ;
- საგზაო ინჟინერი, რომელსაც გააჩნია შესრულებისა და ხარისხის უზრუნველყოფის კუთხით გამოცდილება;
- გზების პროექტირების, მინიმუმ, ხუთწლიანი გამოცდილება;
- საგზაო უსაფრთხოების სფეროში გამოცდილება ჩაითვლება უპირატესობად;
- გამოცდილება კონტრაქტების მენეჯმენტის მიმართულებით ჩაითვლება უპირატესობად;
- ანგარიში მომზადებული უნდა იყოს ქართულ და ინგლისურ ენებზე.

ორივე ზემოთ ჩამოთვლილი ექსპერტისთვის, TOR-ები შეიცავდა ინტერესთა კონფლიქტთან დაკავშირებულ დამატებით მოთხოვნებს:

- შერჩეულ ტექნიკურ და გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტებს არ უნდა ჰქონდეთ ინტერესთა კონფლიქტი შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტის ფარგლებში.



რუკა გზის 6 მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტის ფარგლებში

