



აუდიტორების აუდიტის ანგარიში

სახელმწიფო აუდიტის სამსახური



სახელმწიფო აუდიტის სამსახური

„ვაშტიკი“

ეკონომიკური საქმიანობის სფეროს აუდიტის

დეპარტამენტის უფროსი

თორნიკე შერმადინი

13 მაისი 2021 წელი

N 30/36

ვ.ზ. N 1

„შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების

მართვის პროექტის (SRAMP)“

2018 - 2019 წლების ეფექტიანობის აუდიტის

ანგარიში

საჩივრი

გამოყენებული ტერმინები და შემოკლებები	4
აუდიტის მოტივაცია.....	5
შემაჯამებელი მიმოხილვა	6
შესავალი	10
დამოუკიდებელი აუდიტის მიზნები, მასშტაბი და მეთოდოლოგია	11
პროექტის საოპერაციო პროცესის მიმოხილვა.....	13
ხარჯების დადასტურება	15
პროექტით გათვალისწინებული საქმიანობების მიმდინარეობის შემოწმება	17
სესხის მიზნობრიობასთან დაკავშირებული ინდიკატორები (DLI's).....	26
სას-ის რეკომენდაციების შესრულების შემოწმება	42
აუდიტის მიგნება და რეკომენდაცია.....	43
დასკვნა	44
დანართი „ა“. სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორები (DLIs)	47
დანართი „ბ“. ამონარიდი IFR-ებიდან (2018)	50
დანართი „გ“. ამონარიდი IFR-ებიდან (2019)	52
დანართი „დ“. სესხად გამოყოფა.....	55
დანართი „ე“. მეთოდოლოგია და აუდიტის მიმდინარეობისას შემოწმებული დოკუმენტების ჩამონათვალი.....	56
დანართი „ვ“. მოთხოვნები გარემოსა სოციალურ საკითხთა და ტექნიკური ექსპერტის მიმართ.....	60
რუკა გზის 6 მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტის ფარგლებში	61

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
ESMP	გარემოსა და სოციალური მართვის გეგმა
FPU	საერთაშორისო პროექტების სამმართველო
GOG	საქართველოს მთავრობა
GPS	გლობალური პოზიციონირების სისტემა
GRM	საჩივრების განხილვის მექანიზმი
HDM4	ავტომაგისტრალების განვითარებისა და მართვის მოდელი
IBRD	რეკონსტრუქციისა და განვითარების საერთაშორისო ბანკი
IFI	საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტი
IFR	შუალედური ფინანსური ანგარიშგება
IPC	შუალედური გადახდის სერტიფიკატი
IPF	საინვესტიციო პროექტების დაფინანსება
IRAP	საგზაო (უსაფრთხოების) შეფასების საერთაშორისო პროგრამა
IRI	საერთაშორისო უსწორმასწორობის ინდექსი
ISSAI	უმადლესი აუდიტორული ორგანოების საერთაშორისო სტანდარტები
LRPL ETCIC/TRRC	სსიპ – ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის საინვესტიციო ცენტრი
M&E	მონიტორინგი და შეფასება
NPV	წმინდა მიმდინარე ღირებულება
OPRC	შედეგსა და შესრულებაზე დაფუძნებული საგზაო კონტრაქტი
PAD	პროექტის შეფასების დოკუმენტი
POM	პროექტის მართვის სახელმძღვანელო
QCBS	ხარისხისა და ფასის მიხედვით შერჩევა
RAMS	გზების აქტივების მართვის სისტემა
RAP	განახლების სამოქმედო გეგმა
RD	საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი
SLRP-II	შიდასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი გზების მეორე პროექტი
SLRP-III	შიდასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი გზების მესამე პროექტი
SRAMP	შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტი
TOR	დამოუკიდებელი ეფექტიანობის აუდიტისა და სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორების დადასტურების პირობები



აუდიტის მოთხოვნა

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). აუდიტი დაიწყო 2019 წლის მაისსა და 2020 წლის ივლისში მიღებული ნერილების საფუძველზე და მოიცვა 01.01.2018 – 31.12.2019 წლების პერიოდი.

სახელმწიფო აუდიტის სამსახურის მიერ დამოუკიდებელი აუდიტის დასრულების შემდგომ, გზების დეპარტამენტი მსოფლიო ბანკს წარუდგენს აუდიტის დასკვნას და 2018 წლის 31 დეკემბრისა და 2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, SRAMP-ით გათვალისწინებული თანხის სესხად აღიარების მოთხოვნას. დამოუკიდებელი აუდიტი ჩატარებულია წინასწარ განსაზღვრული სამუშაო დავალების შესაბამისად.

სას-ის დამოუკიდებელი აუდიტის დასკვნის მიხედვით, 2018 და 2019 წლებისთვის სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორები (DLI's) სრულად არ არის მიღწეული. DLI-ის მიზნების მიღწევის პროცენტული მაჩვენებლის საფუძველზე, დამოუკიდებელი აუდიტის ანგარიშის მიხედვით, რეკომენდებულია 2018 წლისთვის -6,475,592 აშშ დოლარის, ხოლო 2019 წლისთვის - 4,636,148 აშშ დოლარის სესხად აღიარება.

დამოუკიდებელმა აუდიტმა გამოავლინა ორი მიმართულება, სადაც შესაძლებელია საქმიანობის გაუმჯობესება:

ა) 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;

ბ) სამშენებლო სამუშაოები გზის ერთ მონაკვეთზე წინასწარ დამტკიცებული საპროექტო დოკუმენტაციის გარეშე განხორციელდა. შედეგად, კონტრაქტორებისთვის ხელმისაწვდომი არ იყო ოფიციალური სახელმძღვანელო მითითებები. აღნიშნული ხელს უშლის სარეაბილიტაციო პროცესის ეფექტურ კონტროლს და ზედამხედველის მიერ სამუშაოების მიმდინარეობის შეფასებას.



შეჯამებითი მიმოხილვა

საქართველოს მთავრობამ, რომელიც წარმოდგენილია საქართველოს გზების დეპარტამენტის სახით, 2016 წელს დაიწყო შედეგზე დაფუძნებული შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტი (SRAMP ან პროექტი), რომელიც 2021 წლის 31 დეკემბრამდე განხორციელდება. 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 მემკვიდრეობით 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 დაავალა დამოუკიდებელი ეფექტიანობის აუდიტის ჩატარება, რომელიც მოიცავს 01.01.2018 – 31.12.2019 წლების პერიოდს.

სას-ის აუდიტის ჯგუფმა, რომელიც შედგებოდა წამყვანი აუდიტორის ნანა ვაჩაძისა და უფროსი აუდიტორის თენგიზ თევდორაძისგან, პროექტის ფარგლებში განეული ხარჯების გადამოწმების მიზნით, შეისწავლა შუალედური ფინანსური ანგარიშები (IFR), საგადახდო დავალებები, ინვოისები და ხელმოწერილი კონტრაქტები. აუდიტის ჯგუფმა ასევე განიხილა, კონსულტანტის მიერ შედგესა და შესრულებაზე დაფუძნებული საგზაო კონტრაქტების (OPRC) საფუძველზე, პროექტით გათვალისწინებული გზების რეაბილიტაციისა და მოვლა-შენახვისთვის მომზადებული სატენდერო დოკუმენტაცია. გარდა ამისა, აუდიტის ჯგუფმა შეისწავლა ზედამხედველი კონსულტანტის ყოველთვიური ანგარიშები, შუალედური გადახდის სერტიფიკატები (IPC) 6 გზის მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტისთვის და მათი შესაბამისობა პროექტის მართვის სახელმძღვანელოსთან (POM), აგრეთვე 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 OPRC-ის ფარგლებში, შიდასახელმწიფოებრივი გზების გაუმჯობესებისა და მოვლა-შენახვის სამუშაოების მიმდინარეობა.

ამასთანავე, აუდიტის ჯგუფმა შეისწავლა კლიმატური ცვლილებების მიმართ მდგრადობისკენ მიმართული პრიორიტეტული ღონისძიებების შესყიდვის პროცესი, განსახლების სამოქმედო გეგმის მიხედვით, საკომპენსაციოდ გადახდილი თანხები და გზების უსაფრთხოების ინტეგრაცია აქტივების მართვის პროცესში. განხილულ იქნა განახლებული ხუთწლიანი პროგრამისა და მესამე და მეოთხე წლებისთვის მომზადებული გეგმის შესაბამისობა „გზების აქტივების შენარჩუნებისა და გაუმჯობესებისთვის მრავალწლიანი გეგმის მომზადების სახელმძღვანელოსთან“, ასევე სას-ის წინა რეკომენდაციების შესრულების სტატუსი.

აუდიტის ჯგუფმა შეაფასა სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორების (DLI's) შესრულების მდგომარეობა, რის საფუძველზეც გასცა რეკომენდაცია 2018 წელს- 6,475,592 აშშ დოლარის, ხოლო 2019 წელს- 4,636,148 აშშ დოლარის სესხად აღიარების თაობაზე. 2018 და



2019 წლებისთვის განსაზღვრულმა სესხის ჯამურმა თანხამ შეადგინა, შესაბამისად, 10,918,250 აშშ დოლარი და 11,766,059 აშშ დოლარი.

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

DLI-ის მიზნები	მიღწეული DLI's შედეგები, % 2018	მიღწეული DLI's შედეგები, % 2019
DLI 1.1 2018 – OPRC-ის ფარგლებში რეაბილიტაციისა და მოვლა-შენახვის საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადება 2019 – 10% რეაბილიტირებული	100	-
DLI 1.2 2019 - OPRC-ის მთლიანი თანხის პროცენტი, რომელიც გადახდილია მიმდინარე მოვლა-შენახვა	N/A*	-
DLI 1.3 პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის ფარგლებში რეაბილიტირებული გზების სიგრძე 2018 - 60 კმ და 2019 - 40 კმ	55.7	2.55**
DLI 2.1 ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-3 და მე-4 წლების გეგმების მომზადება	100	100
DLI 2.2 GeoRAP- ის განვრცობა 2018 - მცხეთა – მთიანეთში და 2019 - რაჭა-ლეჩხუმი	-	-
DLI 2.3 2018 - კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებებისთვის საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადება და ტენდერის გამოცხადება 2019 - პროექტის ღონისძიებების განხორციელება რაჭაში	-	-

*არარელევანტურია- არ არის ძალაში 2018 წლისთვის

** მონაცემი დათვლილია 2019 წლის ფაქტობრივად რეაბილიტირებული და ამავე წლისთვის განსაზღვრული DLI 1.3-ს მიზნის საფუძველზე, ხოლო 2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით DLI 1.3 კუმულატიურად (წელი 1, 2 და 3) შესრულებულია 61.02%-ით.

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 ეფექტური კონტროლი და ზედამხედველის მიერ სამუშაოების მიმდინარეობის პროცესის შეფასება. აღნიშნული მიუთითებს საპროექტო დოკუმენტაციის დამტკიცების პროცესის მართვაში არსებულ ნაკლოვანებაზე.

ჩაკოვნება 1 აუდიტის მიზნება 1-ისთვის (2018-2019)

მშენებლობის პროცესში შეუსაბამოებების 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.



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

აუდიტის მიგნება 1 (2017 წ.)

სას-მა ვერ მოიპოვა დოკუმენტაცია, რომელიც დაადასტურებდა ხუთწლიანი პროგრამისა და წლიური გეგმის განახლებაში უმაღლესი ხელმძღვანელობის ჩართულობას. გზების დეპარტამენტის განმარტებით, ხელმძღვანელი პირები მონაწილეობენ გეგმის მომზადების პროცესში, თუმცა მათი გადაწყვეტილებები არ არის დადოკუმენტირებული. შედეგად, მომზადების პროცესი არ არის საკმარისად გამჭვირვალე. გარდა ამისა, აუდიტის ჯგუფმა ვერ მოახერხა ხუთწლიანი პროგრამისა და წლიური გეგმის მთავარი პრიორიტეტების, კრიტერიუმებისა და ცვლილებების შესახებ ხელმძღვანელობის ინფორმირებულობაზე დაკვირვება და შეფასება.

ჩაკოპენდაცია 1 აუდიტის მიგნება 1-ისთვის (2017 წ.)

ხუთწლიანი პროგრამის/წლიური გეგმის მნიშვნელობის ხაზგასმის და მათში ცვლილებების შეტანის პროცესის გამჭვირვალობის გაზრდის მიზნით, სას გასცემს რეკომენდაციას, რომ ორივე დოკუმენტი და შემდგომი ცვლილებები ოფიციალურად დამტკიცდეს გზების დეპარტამენტის უმაღლესი ხელმძღვანელობის მიერ.

ჩაკოპენდაციის განხორციელების სტატუსი 1 (2017 წ.)

ინფრასტრუქტურის განვითარებისა და განვითარების პარტნიორებთან ურთიერთობის სამსახურის ხელმძღვანელის მიერ ხელმოწერილი წერილის თანახმად, 2014-2020 წლების განახლებული ხუთწლიანი პროგრამა 2019 წლის 31 დეკემბერს წარედგინა გზების დეპარტამენტის თავმჯდომარეს. დამოუკიდებელი ეფექტიანობის 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 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.

ჩაკოპენდაცია 2 აუდიტის მიგნება 2-ისთვის 2 (2017 წ.)

შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის ეფექტიანობის გაზრდის მიზნით, სასურველია, გზების დეპარტამენტმა შეიმუშაოს და დანერგოს ისეთი მექანიზმები, რომლებიც უზრუნ-



ველყოფს 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.

საქართველოს პასუხი აუდიტის მიზნება 2-ისთვის (2017წ.)

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, რომლის მიღებაც დონორი ორგანიზაციებისგან 2019 წლის ზაფხულის ბოლომდე იყო ნავარაუდები.

ჩაქოვნდაშიის განხორციელების სტატუსი 2 (2017წ.)

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 (2017წ.) 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 2021 წლის 31 დეკემბრამდე განხორციელდება. 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 სამმშენებლო 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 სამმშენებლო ინდუსტრია გაზრდის თავის შესაძლებლობებს ისეთი კონტრაქტების მართვასა და განხორციელებაში, სადაც რისკების დიდი ნაწილი გადაეცემა კერძო სექტორს. გარდა ამისა, პროექტი საშუალებას მისცემს სამმშენებლო ინდუსტრიას, დააგროვოს სახელმწიფო და კერძო სექტორის გრძელვადიანი პარტნიორობისთვის, მათ შორის, შედეგზე დაფუძნებული საგზაო კონტრაქტების (OPRC) შესრულებისთვის საჭირო გამოცდილება.

პროექტი შემუშავებულია, როგორც შედეგებზე დაფუძნებული საინვესტიციო პროექტების დაფინანსება (IPF) და სესხის თითქმის 100%-ისთვის განსაზღვრულია სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორები (DLI's). სესხი მოიცავს ორ კომპონენტს, მთლიანად, 48 მილიონი აშშ დოლარის ინვესტიციით (მათ შორის, რეკონსტრუქციისა და განვითარების საერთაშორისო ბანკის დაფინანსებით, 40 მილიონი აშშ დოლარი):

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) მოსახლეობისთვის სოციალურ მომსახურებებზე წვდომისა და მათი ეკონომი-



მიკურ აქტივობებში ჩართულობის ზრდა. პროექტი მოიცავს იმ რეგიონებს, სადაც აღნიშნული პრობლემა ყველაზე მეტად არის აქტუალური და ითვალისწინებს ინოვაციურ შედეგზე დაფუძნებულ საკონტრაქტო სამუშაოებს: OPRC-ს და პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტებს. სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებულ ინდიკატორებზე დაფუძნებული კომპონენტი და მისი დაფინანსება დაკავშირებულია დადგენილი DLI-ების შესრულებასთან (მოცემულია „ა“ დანართში).

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

01.01.2018-31.12.2019 წლების პერიოდის დამოუკიდებელი ეფექტიანობის აუდიტის მიზანი შედგებოდა ოთხი ძირითადი კომპონენტისაგან:

(i) პროექტის ფარგლებში განხორციელებული ხარჯების დადასტურება. აღნიშნულის მიზანი იყო იმის დადასტურება, რომ პროექტის ფარგლებში განხორციელებული ხარჯები ექვემდებარება ანაზღაურებას და განხორციელდა 2016 წლის 28 მარტის საქართველოსა და რეკონსტრუქციისა და განვითარების საერთაშორისო ბანკს შორის 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 მე-2 და მე-3 წლებში, 2018 წლის 1 იანვრიდან 2019 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდში. კომპონენტი ასევე მოიცავდა იმ საქმიანობებს, რომლებიც დაგეგმილი იყო



პირველ და მე-2 წლებში, 2017 წლისა და 2018 წლის 31 დეკემბერს დასრულებული წლებისთვის, მაგრამ გადატანილ იქნა მე-2 და მე-3 წლებში. კომპონენტი მოიცავდა:

(ა) 1.1 ქვეკომპონენტის მიმდინარეობის მიმოხილვა: გურიის რეგიონში შიდასახელმწიფოებრივი გზების გაუმჯობესება და მოვლა-შენახვა OPRC-ის ფარგლებში;

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

(iii) 2018 წლის 31 დეკემბრისა და 2019 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. 2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორები განისაზღვრა შემდეგნაირად:

- DLI 1.1 დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადება პროექტით გათვალისწინებული გზების რეაბილიტაციისა და მოვლა-შენახვისთვის OPRC-ის ფარგლებში;
- DLI 1.3 პროექტირება მშენებლობის ქვეპროგრამის ფარგლებში, გზების 60 კმ-ის რეაბილიტაცია;
- DLI 2.1 ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-3 წლის (2019წ.) გეგმის მომზადება;
- DLI 2.2 GeoRAP-ის განვრცობა მცხეთა-მთიანეთში;
- DLI 2.3 საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადება კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებებისათვის და ტენდერის გამოცხადება.

DLI 1.2 OPRC-ის ფარგლებში რუტინული მოვლა-შენახვის მიზნების მიღწევა არ იყო რელევანტური აუდიტირებულ პერიოდში (წელი-2).

2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორები (DLI-ები) განისაზღვრა შემდეგნაირად:

- DLI 1.1 პროექტით გათვალისწინებული გზების რეაბილიტაცია და მათი პერიოდული მოვლა-შენახვის განხორციელება OPRC-ის ფარგლებში, რეაბილიტირებული 10%;
- DLI 1.2 OPRC-ის ფარგლებში რუტინული მოვლა-შენახვის მიზნების მიღწევა, საშუალოდ, სულ მცირე, 80%;
- DLI 1.3 პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის ფარგლებში, გზების 40 კმ-ის რეაბილიტაცია;
- DLI 2.1 ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-4 წლის (2020წ.) გეგმის მომზადება;
- DLI 2.2 GeoRAP-ის განვრცობა რაჭა-ლეჩხუმში;
- DLI 2.3 კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების დანერგვა რაჭაში.

(iv) სას-ის რეკომენდაციების განხორციელების შემოწმება.

ამოცანის მიზანი იყო, სას-ის მიერ წინა PA-ის ანგარიშში, რომელიც მოიცავს SRAMP-ით გათვალისწინებულ საქმიანობას 2016 წლის 6 ივლისიდან 2017 წლის 21 დეკემბრამდე პერიოდში, გაცემული რეკომენდაციების შესრულებაში გზების დეპარტამენტის პროგრესის შემოწმება.



წინა დავალებისგან განსხვავებით, მიმდინარე ეფექტიანობის დამოუკიდებელი აუდიტის სამუშაო დავალება და სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორები 2018 წლის 1 იანვრიდან 2019 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდში დამატებით მოიცავს შემდეგ ამოცანებს: DLI 2.2: საგზაო უსაფრთხოების ინტეგრირება აქტივების მართვაში – GeoRAP– ის განვრცობა მცხეთა–მთიანეთში, DLI 2.3: კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის ღონისძიებების პრაქტიკის დანერგვა გზების დეპარტამენტის საგზაო აქტივების მართვაში – კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების განხორციელების მიზნით, დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადება და ტენდერის გამოცხადება. ორი, ტექნიკური და გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტის ჩართულობა, სას–ის წინა აუდიტის რეკომენდაციების შესრულების გადამოწმება და RAP–თან მიმართებით გადახდილი საკომპენსაციო თანხების შემოწმება. 2019 წლის 1 იანვრიდან 2019 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდისთვის, სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორები დამატებით მოიცავს DLI 1.2-ს OPRC-ის ფარგლებში მიღწეული რუტინული მოვლა-შენახვის მიზნების მიღწევას.

დამოუკიდებელი აუდიტი ჩატარდა სას–ის ეფექტიანობის აუდიტის მეთოდოლოგიის მიხედვით, რომელიც შესაბამისობაშია უმაღლესი აუდიტორული ინსტიტუტების საერთაშორისო სტანდარტებთან (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

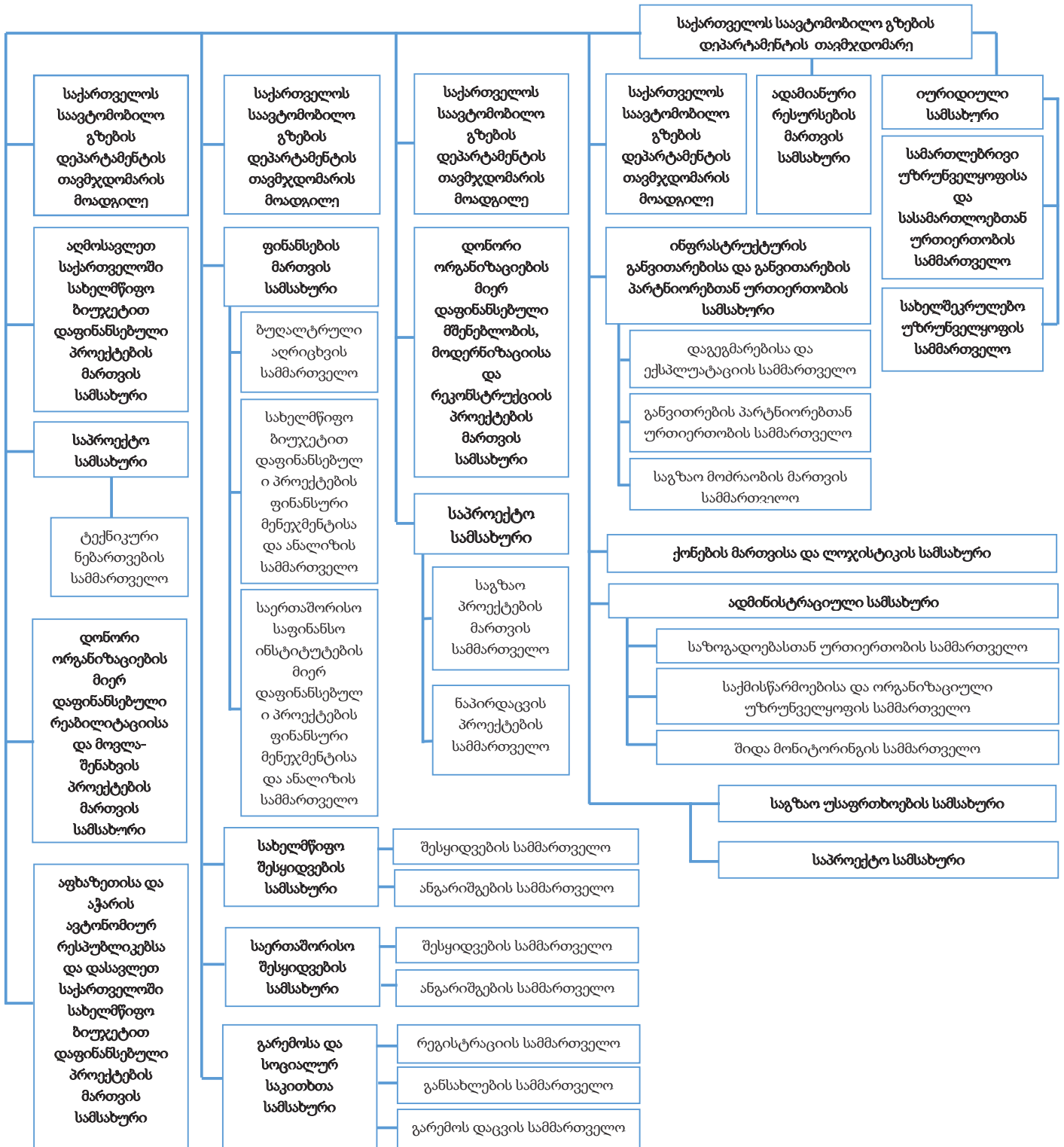
საავტომობილო გზების დეპარტამენტი პასუხისმგებელია საქართველოში საგზაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებასა და ადმინისტრირებაზე, ექვემდებარება საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს და ფინანსდება სახელმწიფო ბიუჯეტიდან.

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 მოყვანილია გრაფიკში N1.

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



გრაფიკი N1. ორგანიზაციული სტრუქტურა



საჩუქების 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.

აუდიტირებული პერიოდის განმავლობაში მომზადდა და მსოფლიო ბანკს წარედგინა 8 შუალედური ფინანსური ანგარიშგება. ETCIC/TRRC-ის ფინანსური მენეჯმენტის სახელმძღვანელოს მიხედვით, რომელიც SRAMP-ისთვისაა განკუთვნილი, ფინანსურ ანგარიშგებაში ხარჯები აღიარებულია საკასო მეთოდით, რაც შესაბამისობაშია მსოფლიო ბანკის მოთხოვნებთან.

აუდიტის ჯგუფმა მიმოიხილა 2018 წლის 1 იანვრიდან 2019 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით მომზადებული ყველა შუალედური ფინანსური ანგარიშგება, ასევე მიმოიხილა და შეისწავლა ხარჯებთან დაკავშირებული ანგარიშგაქტურები, ინვოისები, საგადახდო დავალებები, გაფორმებული კონტრაქტები და შესყიდვების გეგმა. დამოუკიდებელმა აუდიტმა შეამოწმა საანგარიშო პერიოდში გაწეული ხარჯების მიზნობრიობა, დეტალები იხ. ცხრილში N1 (ამონარიდი შუალედური ფინანსური ანგარიშგებიდან წარმოდგენილია „ბ“ და „გ“ დანართებში):

ცხრილი N1. გაწეული ხარჯების დეტალები

მიმღები	კონტრაქტი N	თანხა – აშშ დოლარი 2018	თანხა – აშშ დოლარი 2019	წყარო
Road Rehabilitation and Modernization Supervision Direction LTD	SRAMP/CS/QCBS-02	646,496	381,701	IBRD
AGT Management, Consulting and Construction LTD	SRAMP/CW/NCB-01	2,115,184	1,352,816	IBRD
შპს „საქმილსადენმშენი“	SRAMP/CW/NCB-03 LOT 1	1,854,294	628,999	IBRD
შპს „ორიენტირი“	SRAMP/CW/NCB-03 LOT 2	2,927,952	379,249	IBRD
AZ-INSHAAT LTD	SRAMP/CW/NCB-04 LOT 1	1,282,342	(123,252) ¹	IBRD
AZ-INSHAAT LTD	SRAMP/CW/NCB-04 LOT 2	366,759	12,330	IBRD
AGT Management, Consulting and Construction LTD	SRAMP/CW/NCB-05	1,042,448	27,237	IBRD
RAP ხარჯები	RAP	5,979	13,221	GOG
საკონსულტაციო ხარჯები	საკონსულტაციო მომსახურებები	1,145	5,230	GOG
ჯამი:		10,242,599	2,677,531	

¹ 2019 წელს ხარჯებიდან დაქვითულმა დაბრუნებულმა ავანსმა შეადგინა 264,788 აშშ დოლარი - ხელშეკრულება NCB-04 LOT 1, 358,568 აშშ დოლარი - ხელშეკრულება NCB-04 LOT 2, 171,631 აშშ დოლარი - ხელშეკრულება NCB-05.



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-აშანი-ბოშუნი

შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტი (SRAMP) ითვალისწინებს ხილისთავი-აშანი-ბოშურის გზის მონაკვეთის (12.4 კმ – 22.5 კმ) 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, რის შედეგადაც, 40 მიწის ნაკვეთის ნაცვლად საჭირო გახდა 21 მიწის ნაკვეთის შეძენა.

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 – 20,248 ლარი. 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. დარჩენილი 2 მიწის ნაკვეთისთვის იურიდიული და საპროექტო სამუშაოები კვლავ გრძელდებოდა.

გზების დეპარტამენტში სულ შემოსულია 3 საჩივარი, აქედან ერთი საჩივარი მიეკუთვნება 2018 წელს და 2 საჩივარი-2019 წელს. აღნიშნული 3 საჩივრიდან 2 საკითხი გადაიჭრა მომჩივნებთან მოლაპარაკების გზით. დარჩენილ ერთ შემთხვევაში, მომჩივანი ითხოვდა გზის პროექტის შეცვლას, მიწის ნაკვეთის დატბორვის თავიდან ასაცილებლად. გზების დეპარტამენტმა პრობლემის შესახებ ინფორმაცია შეატყობინა კონტრაქტორს, მოითხოვა საკითხის მოკვლევა და შემდგომი მოგვარება. საქმე ჯერ კიდევ მიმდინარეობს.



თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგორი

შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტი (SRAMP) ითვალისწინებს თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგორის გზის მონაკვეთის (1 კმ – 30კმ) 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	მიმდინარეობს საჯარო რეესტრში რეგისტრაციის პროცესი.
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 გასაყვანი 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.

(i) პროექტით გათვალისწინებული საქმიანობების მიმდინარეობის შემოწმება

ა) გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტისა და სოციალური საკითხები

ქვემოთხსენიებული (ii) ითვალისწინებდა 2018 და 2019 წლებში პროექტში გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტის ჩართულობას, გზების დეპარტამენტთან გაფორმებული ხელშეკრულებების საფუძველზე. 2019 და 2020 წლებში ინტერესთა გამოხატვის მიზნით, გზების დეპარტამენტმა მოთხოვნები გაგზავნა გარემოსა და სოციალურ საკითხთა პოტენციურ ექსპერტებთან. ინფორმაცია მოთხოვნების შესახებ იხ. „ვ“ დანართში.

2019 წელს – მხოლოდ ერთმა, ხოლო 2020 წელს ორმა ექსპერტმა გამოხატა ინტერესი. 2019 წლის ივლისსა და 2020 წლის ოქტომბერში ხელი მოეწერა ხელშეკრულებებს გზების დეპარტამენტსა და გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტებს შორის. ხელშეკრულებების თანახმად, ექსპერტებს მოეთხოვებოდათ საბოლოო ანგარიშის მომზადება დავალების დაწყებიდან არა უგვიანეს 45 დღისა.

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



- პროექტირება- მშენებლობის 6 კონტრაქტის შემოწმება იმის დასადგენად, მოიცავდა თუ არა საკონტრაქტო დოკუმენტაცია დამკვეთის (გზების დეპარტამენტი) გარემოსა და სოციალური მართვის გეგმას;
- აუდიტის მეორე წლისთვის ზედამხედველი კონსულტანტის მიერ საავტომობილო გზების დეპარტამენტისთვის წარდგენილი 12 ყოველთვიური ანგარიშის განხილვა (2018 წლის იანვრიდან 2018 წლის დეკემბრის ჩათვლით), კონტრაქტორების მიერ გარემოსა და სოციალური კუთხით შესრულებული სამუშაოების შესახებ ანგარიშებში ასახული რეალური ინფორმაციის დასადგენად;
- აუდიტის მესამე წლისთვის, ზედამხედველი კონსულტანტის მიერ საავტომობილო გზების დეპარტამენტისთვის წარდგენილი 12 ყოველთვიური ანგარიშის განხილვა (2019 წლის იანვრიდან 2019 წლის დეკემბრის ჩათვლით), კონტრაქტორების მიერ გარემოსა და სოციალური კუთხით შესრულებული სამუშაოების შესახებ ანგარიშებში ასახული რეალური ინფორმაციის დასადგენად;
- პროექტირება-მშენებლობის 6 კონტრაქტის ფარგლებში იმ სამშენებლო ობიექტების მონახულება, სადაც აქტივობები მიმდინარეობდა 2018 წლის 1 იანვრიდან 2019 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით პერიოდში და აღნიშნულის ანგარიშში ასახვა იმ შემთხვევაში, თუ ვიზუალური დათვალიერების საფუძველზე, იკვეთება:
 - (i) სამშენებლო მასალების და ნაყარის უწყვეტი 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 შეუამრეკლი ჟილეტების, 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-მშენებლობის 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 გადაჭრის პროცესშია, ხოლო გადაუწყვეტელი საჩივრების შემთხვევაში, დასახულია მკაფიო ნაბიჯები, რომლის გადადგმასაც აპირებს დეპარტამენტი;
- რაჭის რეგიონში კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის ღონისძიებების განხორციელების სტატუსის შემოწმება (2019 წლისთვის).
- ექსპერტის მიერ მომზადებული დასკვნა უნდა მოიცავდეს რეკომენდაციებს იმ საკითხების გასაუმჯობესებლად, რომლებიც პრობლემურია და გამოვლინდა შეუსაბამობები.



2019 წლის სექტემბერში გარემოსა და სოციალურ საკითხთა კონსულტანტმა სას–ს წარუდგინა წინასწარი და საბოლოო ანგარიშები, რომელთა საფუძველზე, **2018 წლისთვის** გამოიკვეთა შემდეგი გარემოებები:

გადახედვის 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.

ზედამხედველის ყოველთვიურ ანგარიშებში უმეტესად გამოვლენილია გარემოსა და სოციალურ საკითხებთან დაკავშირებული შემდეგი სახის შეუსაბამოებები (ექსპერტის შეფასებით, აღნიშნულ შეუსაბამოებს არ აქვს მნიშვნელოვანი გავლენა საბოლოო დასკვნაზე):

- არ იყო წარმოდგენილი სახიფათო ნარჩენების გატანისა და განთავსებისთვის ლიცენზირებულ კომპანიასთან გაფორმებული ხელშეკრულება;
- გარემოსა და სოციალური მართვის გეგმით (ESMP) მოთხოვნილი დოკუმენტაცია სამშენებლო კონტრაქტორების მიერ დაგვიანებით იქნა წარმოდგენილი;
- ობიექტზე მომუშავე პერსონალი არ იყენებდა პერსონალურ დამცავ აღჭურვილობას;
- არ არსებობდა ბარიერები და უსაფრთხო გადაადგილების ამკრძალავი ნიშნები;
- არ იყო წარმოდგენილი საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს მიერ დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტი ბეტონისა და ასფალტის ქარხნებიდან მავნე ნივთიერებების ატმოსფერულ ჰაერში ემისიის ნორმების შესახებ.

ობიექტის აღიწერა ზემოთხეობის შედეგები

ექსპერტის პროექტის ვიზუალური შემოწმებისას არ დაფიქსირებულა სამშენებლო მასალების და ნაყარის უნესრიგო განთავსება სამშენებლო ობიექტებზე და მის გარშემო. ასევე არ გამოვლენილა სამშენებლო სამუშაოებით გამოწვეული, მიმდებარე ინფრასტრუქტურული დაზიანების ნიშნები (სარწყავი არხები, ელექტროგადამცემი ხაზები, ადგილობრივი გზები და ა.შ.). სამშენებლო ობიექტების მიმდებარედ განთავსებულ სახლებთან და სხვა შენობა-ნაგებობებთან მისასვლელი გზები არ დაზიანებულა. უზრუნველყოფილი იყო ტრანსპორტისა და ფეხით მოსიარულებთა თავისუფალი და უსაფრთხო გადაადგილების პირობები.

ყველა პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტის ფარგლებში, გარდა SRAMP/CW/ NCB-05 ხიდისთავი – ატენი – ბოშურის გზისა (12,4კმ – 22,5კმ), გამოვლინდა შემდეგი სახის შეუსაბამოებები (ექსპერტის შეფასებით, აღნიშნულ შეუსაბამოებს არ აქვს მნიშვნელოვანი გავლენა საბოლოო დასკვნაზე):

- კონტრაქტორების ბანაკებში ხორციელდებოდა სახიფათო ნარჩენების (გამოყენებული ავტომობილის ზეთები) არასწორად მართვა;
- თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგორის გზის მონაკვეთებზე გამოვლინდა გეოლოგიური საფრთხეები (მენყერი). ობიექტებზე გამოვლენილი გეოლოგიური საფრთხეების შესახებ ინფორმაცია არ იყო ნახსენები ზედამხედველის ანგარიშებში. შეიძლება ვივარაუდოთ, რომ გეოლოგიური საფრთხეები საანგარიშო პერიოდის შემდეგ გაჩნდა;



- საგზაო უსაფრთხოების ნიშნები და გზის მოწყობილობები (უსაფრთხოების ბარიერები, შებენი და გამაფრთხილებელი ნიშნები და ა.შ.) განთავსებული იყო მხოლოდ ერთეულ ადგილებში, რაც საკმარისი არ არის სატრანსპორტო უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად.
- უსაფრთხოების წესები ნაწილობრივ იყო დაცული, მომუშავე პერსონალი უზრუნველყოფილი იყო შექამრეკლი ჟილეტებით, შესაბამისი ფეხსაცმლით, ჩაფხუტებითა და სხვა პერსონალური დაცვის საშუალებებით, თუმცა გარკვეულ უბნებზე პერსონალი არ იყენებდა აღნიშნულ აღჭურვილობებს.

საჩივრების განხილვის მექანიზმის მიმოხილვა

საჩივრების განხილვის მექანიზმი (GRM) შენარჩუნებული და შემუშავებული იყო მხოლოდ RAP-თან დაკავშირებული კონტრაქტების ფარგლებში. რაც შეეხება კონტრაქტებს, სადაც საჩივრები არ გამოვლენილა, შესაბამის სარეგისტრაციო ჟურნალს არ აწარმოებდნენ.

გარემოსა და სოციალურ საკითხთან აქსკაისონი მიერ გახვეული ჩაკომუნიკაციები 2018 წლისთვის

- მშენებელმა კონტრაქტორმა გარემოსა და სოციალური მართვის გეგმით გათვალისწინებული დოკუმენტაცია დამკვეთს უნდა წარუდგინოს სამუშაოების დაწყებამდე;
- სახიფათო ნარჩენების მართვა უნდა განხორციელდეს მოქმედი კანონმდებლობის, დადგენილი წესებისა და რეგულაციების შესაბამისად;
- ზედამხედველის ანგარიშებში აღწერილი უნდა იყოს პროექტის დროს წარმოქმნილი გეოლოგიური საფრთხეების რისკები და ამ რისკების წინააღმდეგ მიმართული რეაგირების ზომები;
- სამუშაოების დასრულების შემდეგ, გრუნტის განთავსების ადგილების აღდგენა-რეკულტივაცია უნდა განხორციელდეს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროსთან შეთანხმებული პროექტის შესაბამისად;
- გარემოსდაცვით და სოციალურ საკითხებთან დაკავშირებული საჩივრების რეესტრში, რომელიც წარმოებს გზების დეპარტამენტში, მითითებული უნდა იყოს საჩივრის მიღებისა და გადაჭრის თარიღები;
- GRM უნდა შემუშავდეს პროექტით გათვალისწინებული ყველა კონტრაქტისთვის. კონტრაქტორებმა საჩივრის ყუთები უნდა განათავსონ საპროექტო ტერიტორიაზე, სადაც უნდა მიეთითოს საჩივრის მიღებაზე პასუხისმგებელი პირის საკონტაქტო ინფორმაცია. ასევე ყველა მშენებლის ოფისში აუცილებელია ადგილზე ინახებოდეს საჩივრების სარეგისტრაციო ჟურნალი.

2020 წლის დეკემბერში გარემოსა და სოციალურ საკითხთან კონსულტანტმა სას-ს წარუდგინა წინასწარი და საბოლოო ანგარიშები, რომელთა საფუძველზე, **2019 წლისთვის** გამოიკვეთა შემდეგი გარემოებები:

გადახედვის ყოველთვიური ანგარიშები

საზედამხედველო კომპანიის მიერ მომზადებული ყოველთვიური ანგარიშები საკმარისად დეტალურია. საფუძვლიანად არის აღწერილი საანგარიშო პერიოდში განხორციელებული



გარემოს დაცვის, სოციალური მონიტორინგისა და საქმიანობის შედეგები. გარემოსა და სოციალური მართვის ჩარჩო დოკუმენტში (ESMF) წარმოდგენილი გარემოსა და სოციალური მონიტორინგის საკონტროლო კითხვარები შევსებულია დამოუკიდებლად, თითოეული პროექტისთვის და მათი შედეგები თანდართულია ანგარიშებზე.

ზედამხედველის ყოველთვიურ ანგარიშებში უმეტესად გამოვლენილია შემდეგი სახის გარემოსა და სოციალური შეუსაბამობები (ექსპერტის შეფასებით, აღნიშნულ შეუსაბამობებს არ აქვს მნიშვნელოვანი გავლენა საბოლოო დასკვნაზე):

- ESMP-ით მოთხოვნილი დოკუმენტაცია სამშენებლო კონტრაქტორების მიერ დაგვიანებით იქნა წარმოდგენილი;
- კონტრაქტორმა კომპანიებმა სამუშაოს დაწყებამდე არ წარუდგინეს დამკვეთს საჭირო ნებართვები, ლიცენზიები და თანხმობები;
- ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშები არ მოიცავდა ინფორმაციას პროექტის განმავლობაში განვითარებული მენეჯერული პროცესების შესახებ, კერძოდ, გეოლოგიური საფრთხეების წარმოქმნის მიზეზებს და მათ აღმოსაფხვრელად მიღებულ ზომებს;
- ზოგიერთ შემთხვევაში, მომუშავე პერსონალის გარკვეული რაოდენობა ნებაყოფლობით არ იყენებდა სპეციალურ ტანსაცმელს;
- გარკვეულ ადგილებში არ იყო განლაგებული საკმარისი რაოდენობის უსაფრთხოების ნიშნები;
- არ იყო წარმოდგენილი ხის მოჭრის ნებართვები;
- კონტრაქტორმა ზედამხედველისგან არაერთგზის მიიღო შენიშვნა სამუშაოების წარმოების ადგილზე შესაბამისი ნიშნების და სახიფათო ნარჩენების განთავსების შესახებ;
- კონტრაქტორმა ზედამხედველისგან არაერთგზის მიიღო რეკომენდაცია გზის გასწვრივ ბიოტუალეტების დამონტაჟების შესახებ.
- საბურავისა და სამშენებლო ნარჩენების განთავსების ადგილები არ იყო იდენტიფიცირებული ლენით;
- ხე-ტყის ჭრისა და მიწის სამუშაოების ადგილები არ იყო შემოფარგლული.

ოპიუჰუაის ადგილზე შემოწმების შედეგები

საველე მონიტორინგი მოიცავდა პროექტით გათვალისწინებული ტერიტორიების, სამშენებლო მოედნების, მასალებისა და ინერტული ნარჩენების, ნაგავსაყრელების, მიმდებარე გამწვანების და პროექტთან დაკავშირებული ტერიტორიების ინფრასტრუქტურის ვიზუალურ დათვალიერებას.

ობიექტებზე გამოვლენილი შეუსაბამობები დაკავშირებული იყო სამშენებლო სამუშაოების დროს წარმოქმნილ გეოლოგიური საფრთხის რისკებთან. გამომდინარე იქიდან, რომ ინფორმაცია აღნიშნული რისკების შესახებ არ იყო მოცემული ზედამხედველის ყოველთვიურ ანგარიშებში, სავარაუდოდ, ეს პროცესები საანგარიშო პერიოდის შემდეგ განვითარდა. ვიზუალური დათვალიერების დროს ასევე დადგინდა, რომ პროექტით გათვალისწინებულ ტერიტორიაზე სახიფათო ნარჩენების კონტეინერები არ იყო სათანადოდ განთავსებული და ეტიკეტირებული.

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.

განაგმოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტის მიერ გახვეწილი რეკომენდაციები 2019 წლისთვის

- კონტრაქტორმა კომპანიებმა გარემოსა და სოციალური მართვის გეგმით გათვალისწინებული საჭირო ნებართვები, ლიცენზიები და თანხმობები დამკვეთს უნდა წარუდგინოს სამუშაოების დაწყებამდე;
- სახიფათო ნარჩენების მართვა უნდა განხორციელდეს მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად, მოქმედი ნორმებისა და წესების დაცვით;
- საზედამხებდველო კომპანიის შემდგომ ანგარიშებში წარმოდგენილი უნდა იყოს ინფორმაცია პროექტის მიმდინარეობისას განვითარებული მენეჯერული პროცესების შესახებ. კერძოდ, გეოლოგიური საფრთხეების წარმოქმნის მიზეზებს და მათ აღმოსაფხვრელად მიღებულ ზომებს;
- გარემოსდაცვით და სოციალურ საკითხებთან დაკავშირებული საჩივრების რეესტრში, რომელსაც აწარმოებენ საავტომობილო გზების დეპარტამენტში, მითითებული უნდა იყოს საჩივრის მიღებისა და გადაჭრის თარიღები.

ბ) ტექნიკურ ექსპერტთან დაკავშირებული საკითხები

პროექტის ქვემიზანი (ii) ასევე ითვალისწინებდა 2018 და 2019 წლებში პროექტში ტექნიკური ექსპერტის ჩართულობას, გზების დეპარტამენტთან გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე.

2020 წლის 22 სექტემბერს გზების დეპარტამენტმა ოფიციალურ ვებგვერდზე გამოაქვეყნა შეტყობინება აუდიტის ანგარიშის მომზადებისათვის ექსპერტის მომსახურების შესყიდვის შესახებ. ინფორმაცია მოთხოვნების შესახებ იხ. „ვ“ დანართში.

ინტერესი გამოხატა ორმა ექსპერტმა. მათგან გზების დეპარტამენტის მოთხოვნებს მხოლოდ ერთი პრეტენდენტი აკმაყოფილებდა. ხელშეკრულებას ტექნიკურ ექსპერტსა და გზების დეპარტამენტს შორის ხელი მოეწერა 2020 წლის ოქტომბერში. ხელშეკრულების თანახმად, ექსპერტს მოეთხოვებოდა საბოლოო ანგარიშის მომზადება დავალების დაწყებიდან არა უგვიანეს 50 დღისა. პროექტი მოიცავდა 2018 წლის 1 იანვრიდან 2018 წლის 31 დეკემბრამდე და 2019 წლის 1 იანვრიდან 2019 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდს.

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

1. OPRC-ის ფარგლებში შიდასახელმწიფოებრივი გზების გაუმჯობესებისა და მოვლა-შენახვის მიმდინარეობის მიმოხილვა გურიაში:

- OPRC კონტრაქტის ფარგლებში, კონსულტანტის მიერ შესრულებული დავალებების პროგრესის განხილვა, კერძოდ: დეტალური პროექტის მომზადება, სპეციფიკაციების, შესრულების მოთხოვნების, სარეაბილიტაციო და მოვლა-შენახვის სამუშაოების ხარჯთაღრიცხვისა



და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადება. ასევე შესრულებული დავალებების შესაბამისობის შემოწმება კონსულტანტის ხელშეკრულების პირობებთან/ტექნიკურ დავალებასთან, ანგარიშებთან და დამტკიცებულ სამუშაო პროგრამასთან მიმართებით.

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

- „ა“ დანართში 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 შერჩეული საპროექტო გზის სექციებზე 2018 წლის 1 იანვრიდან 2018 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით და 2019 წლის 1 იანვრიდან 2019 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 24 ყოველთვიური ანგარიშის (2018 წლის იანვრიდან 2019 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.

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



- კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობისკენ მიმართული ღონისძიებების განხორციელებისთვის მომზადებული საპროექტო დოკუმენტაციის განხილვა;
- რაჭის რეგიონში კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობისკენ მიმართული ღონისძიებების განხორციელების სტატუსის შემოწმება.

ტექნიკურმა ექსპერტმა სას–ს წარუდგინა წინასწარი და საბოლოო ანგარიშები 2020 წლის ნოემბერსა და დეკემბერში. ანგარიშების საფუძველზე გამოვლენილ იქნა შემდეგი გარემოებები:

1. OPRC–ის ზანიგაში, შიდასახელმწიფოებრივი გზების გაუმჯობესებისა და მოვლა-შენახვის მიმდინარეობის მიმოხილვა გუჩიაში

DLI-1.1 ითვალისწინებს გურიის რეგიონში გზების რეაბილიტაციასა და პერიოდულ მოვლა-შენახვას (იხ. ცხრილი N3. ინფორმაცია გზის მონაკვეთის სამუშაოების შესახებ).

ტექნიკური აუდიტის შედეგად გამოვლინდა, რომ შიდასახელმწიფოებრივი გზების რეაბილიტაციისა და პერიოდული მოვლა-შენახვის დეტალური პროექტები შეესაბამება საქართველოში არსებულ მშენებლობის ნორმებსა და სტანდარტებს. საპროექტო დოკუმენტებში გათვალისწინებულია ყველა ხელოვნური ნაგებობა და გზის ნორმალური ექსპლუატაციისთვის საჭირო საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების საკითხები.

დოკუმენტების მიმოხილვის პროცესში გამოვლენილი მცირე ხარვეზები შეეხებოდა მხოლოდ SH-83-ჩოხათ-ზომლეთი(3.5 კმ -13.8 კმ) და Sh-81-ჩოხათ-ბახმარო(34 კმ- 50 კმ) მონაკვეთებს.

2. გუანაგლობა-პროუჟიჩიანის კონსტაქტაის ზანიგაში, შიდასახელმწიფოებრივი გზების აუქივების ჩააბილიტაციისა და გაუმჯობესების მიმდინარეობის მიმოხილვა

DLI 1.3 ითვალისწინებს გზის 6 მონაკვეთის მშენებლობას (ცხრილი N4).

გუანაგლობის ყოველთვიური ანგარიშები

ტექნიკური ექსპერტის დასკვნის მიხედვით, გუანაგლობის ყოველთვიურ ანგარიშებში წარმოდგენილი ინფორმაცია არ შეიცავს ურთიერთგამომრიცხავ (ურთიერთსაწინააღმდეგო) მონაცემებს. წარმოდგენილი ლაბორატორიული შედეგები ემთხვევა ობიექტის ადგილმდებარეობებს. პროექტის მენეჯერი აკონტროლებს კონტრაქტორის სამუშაო პროცესს და იღებს საჭირო ზომებს.

გუანაგლობის ყოველთვიურ ანგარიშებში გამოვლენილია შემდეგი მნიშვნელოვანი სახის შეუსაბამობები:

- გზის გარკვეულ მონაკვეთებზე სამშენებლო სამუშაოები განხორციელდა დამტკიცებული საპროექტო დოკუმენტაციის გარეშე. შედეგად, კონტრაქტორების მიერ შესრულებული სამუშაოს ფარგლები არ იყო მკაფიოდ დადგენილი;
- კონტრაქტორების მიერ უსაფრთხოების წესები და დროებითი საგზაო მოძრაობის სქემები არ იყო დაცული.



საპროექტო დოკუმენტაციის განხილვის შედეგები

ტექნიკური აუდიტის ანგარიშის მიხედვით, საპროექტო დოკუმენტაციაში მნიშვნელოვანი ხარვეზები არ გამოვლენილა. დაპროექტების პროცესში სათანადოდ იქნა გათვალისწინებული უსაფრთხოების სტანდარტები, ჰიდროლოგიური და გეოლოგიური კვლევების შედეგები და საგზაო მოძრაობის ნაკადები.

ხარვეზები არ გამოვლენილა გზის მონაკვეთებზე **SRAMP/CW/NCB-03 ლოტი I: ჭრებალო-ნიკორწმინდის გზა (1კმ- 14,6 კმ) და SRAMP/CW/NCB-05: ხიდისთავი – ატენი – ბოშურის გზა (12,4კმ- 22.5კმ)**. დანარჩენი კონტრაქტების შემთხვევებში, გარკვეულ გზის მონაკვეთებზე გამოვლინდა შემდეგი სახის ხარვეზები (ექსპერტის შეფასებით აღნიშნულ შეუსაბამობებს არ აქვს მნიშვნელოვანი გავლენა საბოლოო დასკვნაზე):

- ინფორმაცია მილსადენის შესახებ მოცემული იყო სამუშაოების მოცულობის შესახებ უწყისში, მაგრამ აღნიშნული მილსადენის ნახაზები არ იყო ნაჩვენები საპროექტო დოკუმენტაციაში;
- გაბიონის საყრდენი კედლის სიმაღლე 3 მ-ის ნაცვლად იყო 2 მ;
- საჭირო იყო ერთი საყრდენი კედლის მდებარეობის შეცვლა კონკრეტულ ლოკაციაზე;
- როგორც წესი, განივ ჭრილზე ტროტუარის სიგანე 15 სმ-დან 100 სმ-მდეა, ხოლო ტროტუარის რეალური სიგანე იყო 60 სმ-დან 110 სმ-მდე;
- სიტუაციურ გეგმაზე ჩრდილოეთის მიმართულების ნახაზები სათანადოდ არ იყო წარმოდგენილი;
- საპროექტო დოკუმენტაციაში მოცემული რკინაბეტონის მილის ნახაზები არ არის გათვალისწინებული შესაბამის უწყისებსა და გეგმაში;
- არ იყო დიფერენცირებული წყლის მიმღები და გამშვები კონსტრუქციები;
- საპროექტო დოკუმენტებში რკინაბეტონის მილის ზომა განსხვავდებოდა რუკაზე ნაჩვენები ზომისგან;
- შეუძლებელი იყო გაბიონის საყრდენი კედლის აგება საპროექტო დოკუმენტაციაში მითითებული პარამეტრების გამოყენებით. გეოდეზიური სამუშაოს დასრულების შემდეგ საჭიროა მისი ხელმეორედ დაპროექტება და კონსტრუქციის ადგილმდებარეობის შეცვლა;
- უნდა გადაიხედოს გაბიონის კედლისა და რკინაბეტონის მილის ადგილმდებარეობა;
- რკინაბეტონის მილისთვის გათვალისწინებული ქანობი არ შეესაბამებოდა წყალგამტარი მილისთვის განკუთვნილ პარამეტრს.

საველე კვლევების შედეგები

საველე კვლევები მოიცავდა გზის სავალი ნაწილის, რკინაბეტონის მილებისა და ხელოვნური ნაგებობების გეომეტრიული მახასიათებლების შემოწმებას.

ტექნიკური აუდიტის დასკვნის მიხედვით, შესრულებულ სამუშაოებში გამოვლენილი ხარვეზებისა და გზის კონკრეტული მონაკვეთების კლიმატური პირობების გამო, დაზიანებების მიუხედავად, გზაზე გადაადგილება არის უსაფრთხო და აკმაყოფილებს საქართველოში მოქმედ მშენებლობის ნორმებსა და სტანდარტებს.

გარკვეულ შემთხვევებში, გზის 6 მონაკვეთზე ჩატარებულმა შემოწმებამ გამოავლინა შემდეგი სახის ხარვეზები (ექსპერტის შეფასებით აღნიშნულ შეუსაბამობებს არ აქვს მნიშვნელოვანი გავლენა საბოლოო დასკვნაზე):



- არსებული განივი კვეთის ქანობები განსხვავდება საპროექტო მოთხოვნებისგან;
- მილის გამშვებ სათავესთან მოკირწყვლა არადამაკმაყოფილებელია;
- გზის ზოგიერთი მონაკვეთი დაზიანებულია, ძირითადად, კლიმატური პირობების გამო;
- მილების გადაბმის ადგილები მცირედით აცდენილია, რამაც შესაძლოა მომავალში გზის დაზიანების რისკი წარმოქმნას;
- მილების მონაკვეთები არ არის შესაბამისად მიერთებული;
- მილები გადაადგილდა და საჭიროებს შეკეთებას;
- საჭიროა ერთი საყრდენი კედლის დაგრძელება;
- ახალი მილისთვის მონყობილი გამსვლელი სათავეს კალაპოტი არ არის საკმარისად დამუშავებული;
- ერთ შემთხვევაში, ბეტონის კონსტრუქციის კედელზე ფიქსირდება სეგრეგაციის ნიშანი, რადგან დაცული არ არის ბეტონის დამცავი ფენის სისქის პარამეტრები;
- ზედამხედველმა ყურადღება უნდა გაამახვილოს გეოდეზიურ პროცესზე, რათა დაცული იყოს პროექტით გათვალისწინებული გრძივი და განივი ქანობის, ასევე გზის ჰორიზონტალური და ვერტიკალური მრუდის პარამეტრები.

3. კლიმატის ცვლილების მიმართ მდგრადობისკენ მიმართული პრაქტიკის განხილვა გზების დაკარგულების აუდიტის მართვაში

DLI-2.3 მოიცავს კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობისკენ მიმართული პრიორიტეტული ღონისძიებებისათვის დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადებას და რაჭის რეგიონში აღნიშნული ღონისძიებების განხორციელების სტატუსის შეფასებას.

კლიმატის ცვლილების მიმართ მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებებისათვის მომზადებულ დეტალურ საპროექტო დოკუმენტებში ხარვეზები არ გამოვლენილა.

ტექნიკური აუდიტის დასკვნის მიხედვით, დეტალურ საპროექტო დოკუმენტებში გათვალისწინებული იყო ხელშეკრულების სპეციფიკაციები. პროექტის დიზაინს საფუძვლად დაედო ჰიდროლოგიური, გეოლოგიური და ტოპოგრაფიული კვლევები. საპროექტო დოკუმენტაცია მოიცავდა შემდეგ საჭირო მასალებს: საორიენტაციო მოცულობებს, ტიპურ ნახაზებს (განივი ჭრილები, არხები და საგზაო უსაფრთხოების სქემები), თითოეული მონაკვეთის საინჟინრო გათვლებს და სხვადასხვა ტიპის საყრდენ სტრუქტურას. სამუშაოების განხორციელების პროცესი ჯერ არ დაწყებულია.

(ii) სესხის მიზნობრიობასთან დაკავშირებული ინდიკატორები (DLI's)

პროექტი შემუშავებულია როგორც შედეგებზე დაფუძნებული საინვესტიციო პროექტების დაფინანსება და სასესხო ხელშეკრულებით განისაზღვრება კონკრეტული DLI-ები. სასესხო ხელშეკრულების მე-2 თავის IV.ბ.6 ნაწილის საფუძველზე, მსოფლიო ბანკის მიერ მსესხებლისთვის გაგზავნილი შეტყობინებით 2017 წლის 20 დეკემბერს დაზუსტდა თავდაპირველი DLI (იხ. დანართი „ა“).

DLI 1.1 – OPRC–ის ფარგლებში, პროექტით გათვალისწინებული გზების რეაბილიტაციისა და მოვლა-შენახვისთვის დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადება – ნელი 2.



აუდიტის ჯგუფმა განიხილა კონსულტანტის მიერ OPRC-ის ფარგლებში პროექტით გათვალისწინებული გზების რეაბილიტაციისა და მოვლა-შენახვისათვის მომზადებული დეტალური სამუშაო პროექტი და სატენდერო დოკუმენტაცია, რომელიც მოიცავს შემდეგ დოკუმენტებს:

- ანგარიში სამუშაოების სანჯისი ეტაპის შესახებ;
- ტოპოგრაფიული კვლევა, ტრანსპორტის მოძრაობის შესწავლა და კვლევები;
- ნიადაგების და მასალების გამოკვლევები, გარემოს კვლევები ESMP;
- გზის შეფასების გეგმა;
- დეტალური პროექტირება და ხარჯთაღრიცხვა;
- ეკონომიკური შეფასება და სატენდერო დოკუმენტაცია;
- კორესპონდენცია გზების დეპარტამენტსა და მსოფლიო ბანკს შორის;
- სატენდერო დოკუმენტაცია;
- პრეტენდენტების წინადადებები;
- სატენდერო წინადადებების შეფასების ანგარიში.

ხელშეკრულების თანახმად, კონსულტანტს უნდა მოემზადებინა გზების ხარისხისა და ეკონომიკური მაჩვენებლების დეტალური შეფასება გურიის რეგიონში. გარდა ამისა, კონსულტანტს მოეთხოვებოდა პროექტის სარეაბილიტაციო და პერიოდული მოვლა-შენახვის სამუშაოების დადგენა და საგზაო მოძრაობის გადატვირთულობის შეფასება გზატკეცილებზე, ტოპოგრაფიული რუკების მომზადება, ასევე პროექტის გავლენის შეფასება გარემოსა და გზის შეფასების გეგმაზე. ცხრილში N3 ჩამოთვლილია გზის/გზების მონაკვეთები, რომლებიც საჭიროებდა რეაბილიტაციასა და მოვლა-შენახვას და შეტანილ იქნა შემოწმებული დოკუმენტების ჩამონათვალი.

ცხრილი N3. ინფორმაცია გზის მონაკვეთებზე ჩასატარებელი სამუშაოების შესახებ

ID	გზის დასახელება	ESMP მოვლა-შენახვა	ESMP რეაბილიტაციები	დეტალური პროექტი
2	საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთის გზის მონაკვეთი	0-17 კმ; 19.05-35 კმ; 43.6-47.2 კმ; 67.7-68 კმ	17-19.5 კმ; 35-43.6 კმ; 47.2-48 კმ; 54-67.7 კმ	17-19.5 კმ; 35-43.6 კმ; 47.2-48 კმ; 60-67.7 კმ
45	ოზურგეთი-შემოქმედი-ბუფუჰესი-გომისმთის გზის მონაკვეთი	0-12.3 კმ		
46	ოზურგეთი-ნატანები-ურეკის გზის მონაკვეთი		0-2.8 კმ; 16-21. კმ 21.7-22 კმ	0-2.8 კმ; 16-22 კმ
47	შუხუთი-აცანა-მამათი-ძიმითის გზის მონაკვეთი	0-17.5 კმ		
80	ნატანები-ჩოლოქის ხიდი	0-8.1 კმ		
81	ჩოხატაური-ბახმაროს ადგილობრივი გზის მონაკვეთი	0-15.9 კმ; 21.4-22.5 კმ; 24.5-34 კმ; 50-53 კმ	15.9-21.4 კმ; 22.5-24.5 კმ; 34-50 კმ	15.9-21.4 კმ; 22.5-24.5 კმ; 34.0-50.0 კმ
82	ოზურგეთი-ნინოშვილი-ლესის გზის მონაკვეთი	0-24.8 კმ		
83	ჩოხატაური-გომლეთის გზის მონაკვეთი	0-3.5 კმ	3.5-13.8 კმ	3.5-13.8 კმ

რეაბილიტაციისთვის შერჩეული გზის მონაკვეთებისთვის მიდგომა და მეთოდები, პირველადი მიგნებები, დეტალური სამუშაო პროგრამა და წინასწარი დასკვნები აღწერილ იქნა სამუშაოების სანჯისი ეტაპის შესახებ ანგარიშში.



კონსულტანტის მიერ მომზადებული საინჟინრო პროექტის ანგარიშები მოიცავს საგზაო მოძრაობის მონაცემების აღწერას, ტოპოგრაფიულ კვლევებს, ჰიდროლოგიურ და სადრენაჟე კვლევებს, გეოტექნიკურ კვლევებს, ტროტუარის და გზის პროექტებს, საგზაო ნიშნებს, გზის მონიშვნისა და მოწყობის სხვა სამუშაოებს, აგრეთვე საყრდენ კედლებს, საკომუნიკაციო სამუშაოებს, მოძრაობის ნაკადის მართვას მშენებლობის დროს და რაოდენობის გაანგარიშებებს ხარჯთაღრიცხვებთან ერთად. აღნიშნული დოკუმენტები წარმოდგენილი იყო თითოეული გზის მონაკვეთისთვის, რომლებიც აღნიშნულია ცხრილი N3-ის დეტალური პროექტის ნაწილში.

ცხრილი N3-ის ESMP მოვლა-შენახვისა და პერიოდული მოვლა-შენახვის და ESMP რეაბილიტაციის ნაწილში გარემოსა და სოციალური მართვის გეგმები გზის თითოეული მონაკვეთისათვის მოიცავდა ზოგად პროექტს და ინფორმაციას სამშენებლო ობიექტის შესახებ, გარემოს დაცვის/სოციალური სკრინინგის სამუშაოებს, მომუშავე პერსონალის უსაფრთხოების, ჰაერის ხარისხის, ხმაურის, ნარჩენების მართვისა და სხვა საკითხების შემარბილებელ ზომებს. მშენებლობის ეტაპზე განხორციელებული მონიტორინგის გეგმა ასევე თან ერთვოდა ESMP-ს.

კონსულტანტმა ასევე შეასრულა საგზაო ქსელების შესაბამისი მონაკვეთების დეტალური ეკონომიკური შეფასება. აღნიშნული შეფასება შესრულდა მსოფლიო ბანკის ავტომაგისტრალის განვითარებისა და მართვის (HDM-4) მოდელის გამოყენებით. ანალიზი მოიცავდა ტრანსპორტირების ეკონომიკური ანალიზის სტანდარტულ ელემენტებს, ავტომობილის საოპერაციო ხარჯებისა და მგზავრობის დროის შემცირების ანალიზს. ანგარიშში ასევე წარმოდგენილი იყო საგზაო მოძრაობის პროგნოზისთვის გზების დეპარტამენტიდან მიღებული ადგილობრივი მონაცემების საფუძველზე გაანგარიშებული საგზაო მოძრაობის ნაკადის ზრდის ანალიზი.

კონსულტანტმა შეაფასა ავტომობილით მოძრაობის სიჩქარეები სიჩქარის დინების ტიპების და გეომეტრიული მახასიათებლების მიხედვით და დააკვირდა ავტომობილების მართვის ქცევას გურიის რეგიონში. კონსულტანტის ანგარიშის თანახმად, მიუხედავად დეტალურ საპროექტო დოკუმენტებში გზის მონაკვეთებზე პროგნოზირებული ხარჯების მნიშვნელოვანი ზრდისა, მათი უმეტესობა ეკონომიკურად მიზანშეწონილი რჩებოდა. მიმდინარე ეკონომიკური ინდიკატორების თანახმად, გზის ზოგიერთი მონაკვეთი მაღალი სტანდარტების უზრუნველსაყოფად მოითხოვს მნიშვნელოვან რეაბილიტაციას, მაშინ როდესაც სხვა მონაკვეთებზე პერიოდული მოვლა-შენახვის სამუშაოები შესაძლებელია დროებით გადავადდეს.

საკონსულტაციო მომსახურება დაფინანსდა SLPR III პროექტიდან. დამოუკიდებელმა აუდიტმა დაადასტურა, რომ კონსულტანტი TNM – Technology and Management Ltd- ის მიერ მომზადებული დოკუმენტები შესაბამისობაშია ხელშეკრულების პირობებთან.

დამოუკიდებელი აუდიტის შედეგად დასტურდება, რომ პროექტით გათვალისწინებული გზების სარეაბილიტაციო და მოვლა-შენახვის სამუშაოების საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაცია მომზადებულია საავტომობილო გზების დეპარტამენტსა და კონსულტანტს შორის გაფორმებულ ხელშეკრულებაში განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად. შესრულებული პროცედურების საფუძველზე, აუდიტის ჭკუფი ადასტურებს, რომ **DLI 1.1 -ის მიზნები მე-2 წლისთვის მიღწეულია.**

DLI 1.1 – OPRC-ის ფარგლებში, პროექტით გათვალისწინებულ გზებზე განხორციელებული რეაბილიტაციისა და პერიოდული მოვლა-შენახვის სამუშაოების წილი-გზების 10% რეაბილიტირებულია, პროექტის მე-3 წლის მოთხოვნების შესაბამისად.



კონსულტანტის მიერ მომზადებული დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის საფუძველზე, OPRC-ის ფარგლებში გურიის რეგიონში გათვალისწინებული გზების რეაბილიტაციისა და მოვლა-შენახვის მომსახურების შესყიდვის მიზნით, ელექტრონული შესყიდვების სისტემაში (SPA) 2019 წლის 10 ივლისს გამოცხადდა სატენდერო წინადადებების მიღება. ტენდერის მთლიანმა ღირებულებამ შეადგინა 120,600,321 ლარი. 2019 წლის 9 სექტემბერს გზების დეპარტამენტს წარედგინა 4 სატენდერო წინადადება- 91,788,652 ლარიდან 115,611,083 ლარამდე ღირებულების დიაპაზონში.

გზების დეპარტამენტის 2020 წლის 2 მარტით დათარიღებული სატენდერო წინადადების შეფასების ანგარიშის მიხედვით, გზების დეპარტამენტის სატენდერო კომიტეტმა მიიჩნია, რომ პრეტენდენტებმა მკაფიოდ ვერ გაიგეს სამუშაოს მოცულობა, განსაკუთრებით პერიოდული მოვლა-შენახვის სამუშაოების კომპონენტში. პროექტის განხორციელების ნებისმიერი რისკის თავიდან ასაცილებლად, გზების დეპარტამენტმა გასცა რეკომენდაცია, ხელახლა გამოცხადებულიყო ტენდერი რესტრუქტურირებული და განახლებული სატენდერო დოკუმენტაციით.

გზების დეპარტამენტის განმარტების თანახმად, პროექტის განხორციელებას სჭირდებოდა დაფინანსება (დაახლოებით, 70 მლნ ლარი) სახელმწიფო ბიუჯეტიდან. კოვიდ-19 პანდემიით გამოწვეული გაუთვალისწინებელი გარემოებების შედეგად, მსოფლიო ბანკთან მიღწეულ იქნა შეთანხმება ტენდერის ხელახლა გამოცხადებასთან დაკავშირებით მხოლოდ სარეაბილიტაციო სამუშაოებზე, რომლებიც ჩატარდებოდა ორ ეტაპად.

პირველი ეტაპის 4 ლოტისთვის ტენდერი გამოცხადდა 2020 წლის 8 სექტემბერს. მსოფლიო ბანკისგან ტენდერის შეფასების ანგარიშზე თანხმობა გაიცა 2020 წლის 23 დეკემბერს. 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით მიმდინარეობდა გამარჯვებულ პრეტენდენტთან ხელშეკრულების გაფორმებისა და ხელმოწერის აუცილებელი პროცედურები.

- ლოტი 1 – საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთი (შემოვლითი გზა 02) გზის მონაკვეთი 35 კმ- 43.6 კმ და 47.2 კმ – 48 კმ;
- ლოტი 2 – საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთი (შემოვლითი გზა 02) გზის მონაკვეთი 54.0 კმ – 67.7 კმ;
- ლოტი 3 – ჩოხატაური-ბახმაროს (შემოვლითი გზა 81) გზის მონაკვეთი 15.9 კმ – 21.4 კმ და 22.5 კმ – 24.5 კმ;
- ლოტი 4 – ჩოხატაური-ბახმაროს (შემოვლითი გზა 81) გზის მონაკვეთი 34 კმ – 50 კმ.
- ტენდერი მეორე ეტაპის 3 ლოტისთვის გამოცხადდა 2020 წლის 16 ოქტომბერს. წინადადებების წარდგენის ბოლო ვადა იყო 2020 წლის 9 დეკემბერი. 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით მიმდინარეობდა წარმოდგენილი სატენდერო წინადადებების შეფასების პროცესი.
- ლოტი 1 – ჩოხატაური-ზომლეთის (შემოვლითი გზა 83) გზის მონაკვეთი 3.5 კმ – 13.8 კმ;
- ლოტი 2 – საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთი (შემოვლითი გზა 02) გზის მონაკვეთი 17 კმ -19.5 კმ;
- ლოტი 3 – ოზურგეთი-ნატანები-ურეკი (შემოვლითი გზა 46) გზის მონაკვეთი 0.0 კმ –2.8 კმ;

დამოუკიდებელი აუდიტის შედეგად დასტურდება, რომ პანდემიით გამოწვეული შეფერხებების გამო, OPRC-ის ფარგლებში გზების 10%-ის რეაბილიტაციისა და პერიოდული მოვლა-შენახვისთვის გათვალისწინებული აქტივობები არ განხორციელებულა. **შედეგად , DLI 1.1-ის მიზნები მე-3 წლისთვის ვერ იქნა მიღწეული.**



DLI 1.2 – OPRC– ის ფარგლებში რუტინული მოვლა-შენახვის მიღწეული მიზნები მე-3 წლისთვის, საშუალოდ, სულ მცირე, 80%-ს შეადგენს.

დამოუკიდებელი აუდიტი ადასტურებს, რომ არსებული ვითარების გათვალისწინებით, OPRC–ის ფარგლებში, რუტინული მოვლა-შენახვის მიზნების მისაღწევად გათვალისწინებული აქტივობები არ ჩატარებულა, **შედეგად, აუდიტი ადასტურებს, რომ DLI 1.2-ის მიზნები მე-3 წლისთვის არ იქნა მიღწეული.**

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 (ავანსები- 10%);
- 6 მშენებლობა-პროექტირების ხელშეკრულების სამუშაო გრაფიკი 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.

დამოუკიდებელმა აუდიტმა დაადგინა, რომ DLI 1.3 პროექტის შესრულების მე-2 და მე-3 წლების ინდიკატორები სრულად ვერ იქნა მიღწეული. დეტალური ინფორმაცია კონტრაქტების შესახებ მოცემულია ცხრილში N4:



ცხრილი N4 .პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტები და მათი შესრულების მაჩვენებლები ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების საფუძველზე

კონტრაქტის N	კონტრაქტის თარიღი	გამარჯვებული კომპანია	საქმიანობა	კონტრაქტის მიხედვით (კმ)	კონტრაქტის შესრულება 31.12.2018-ის მდგომარეობით (კმ)	კონტრაქტის შესრულება 31.12.2018-ის მდგომარეობით (%)	კონტრაქტის შესრულება 31.12.2019 -ის მდგომარეობი (კმ)	კონტრაქტის შესრულება 31.12.2019 -ის მდგომარეობი (%) ¹
SRAMP/CW/NCB-05	02.05.2017	AGT Management, Consulting and Construction LTD	ხიდისთავი-ატენის-ბოშურის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-მშენებლობა 12.4 კმ-დან 22,5 კმ-მდე, OPRC-ის ფარგლებში.	10.01	6	45%	8	59%
SRAMP/CW/NCB-01	02.06.2017	AGT Management, Consulting and Construction LTD	თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგორის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-მშენებლობა 1კმ -დან 30კმ- მდე, OPRC-ის ფარგლებში.	27.78	2	21%	20	55%
SRAMP /CW/NCB-04 LOT 1	04.06.2017	AZ-INSHAAT LTD	უინგალი-ბარისახო-შატილის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-მშენებლობა 16 კმ -დან 25.5კმ- მდე, OPRC-ის ფარგლებში	9.52	4	32%	6	48%
SRAMP /CW/NCB-04 LOT 2	04.09.2017	AZ-INSHAAT LTD	უინგალი-ბარისახო-შატილის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-მშენებლობა 25.5კმ-დან 32 კმ- მდე, OPRC-ის ფარგლებში	7.24	-	0%	2	21%
SRAMP /CW/NCB-03 LOT 1	01.11.2017	შპს „საქმილსადენმშენი“	ჭრებალო-ნიკორწმინდის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-მშენებლობა 1 კმ- დან 14.6 კმ- მდე, OPRC-ის ფარგლებში	13.6	10	63%	13.6	98%
SRAMP /CW/NCB-03 LOT 2	06.11.2017	შპს „ორიენტირი“ & შპს „საქმილსადენმშენი“ & შპს „არნაბი 21“	ჭრებალო-ნიკორწმინდის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-მშენებლობა 14.6 კმ-დან 25.8 კმ -მდე, OPRC-ის ფარგლებში	11.42	11.42	86%	11.42	95%

2 განხორციელებული სამუშაოები მოიცავს: გზის, ხიდების, საგზაო ნიშნების, მონიშვნების და გზის მოწყობის რეაბილიტაცია.



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, 2018 წლის დეკემბრისთვის დასრულდა სამუშაოების 45%, რომელიც მოიცავდა გზის 6 კმ-ის მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის საფარს.

ხელშეკრულებაში 2018 წლის 22 მაისს და 2018 წლის 7 ნოემბერს განხორციელებული ცვლილებების მიხედვით, კონტრაქტის დასრულების პერიოდი მსოფლიო ბანკის თანხმობით გახანგრძლივდა 5 თვით და შემდგომში -7 თვით, ხოლო პროექტის საბოლოო თარიღად განისაზღვრა 2019 წლის 31 მაისი. გზების დეპარტამენტსა და მსოფლიო ბანკს შორის არსებული კორესპონდენციების მიხედვით, ხელშეკრულების პირობების ცვლილების მიზეზად განიხილებოდა მკაცრი კლიმატური პირობები და განსახლებასთან დაკავშირებული საკითხები.

გორის მუნიციპალიტეტში წყალმომარაგების და კერძო მესაკუთრეებთან დაკავშირებული პრობლემების გამო, კონტრაქტორმა ისევ მოითხოვა ხელშეკრულების ვადის გახანგრძლივება 2019 წლის 31 აგვისტომდე. შედეგად, კონტრაქტის დასრულების თარიღად დასახელდა 2019 წლის 31 ოქტომბერი. ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების თანახმად, 2019 წლის დეკემბერში დასრულდა სამუშაოების 59,33%, რომელიც მოიცავდა გზის 8 კმ-ის მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის საფარს. 2019 წლის 5 ნოემბერს გარანტორმა ბანკმა სახელმწიფო ხაზინაში დააბრუნა გზების დეპარტამენტის მიერ გადახდილი ავანსის თანხა (413,802 ლარი). ვინაიდან კონტრაქტორმა ვერ უზრუნველყო სამუშაოების დროულად დასრულება, ხოლო ხელშეკრულების ვადა აღარ გაგრძელებულა, კონტრაქტორს დაეკისრა პირგასამტეხლოს ანაზღაურება, სამუშაოების საერთო ღირებულების 0,1% -ის ოდენობით, თითოეულ ვადაგადაცილებულ კალენდარულ დღეზე. გზების დეპარტამენტის ინფორმაციით, პირგასამტეხლოს თანხა დაკავდა მას შემდეგ, რაც კონტრაქტორმა 2020 წელს წარადგინა ანგარიში შესრულებული სამუშაოების შესახებ.

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, 2018 წლის დეკემბრისთვის დასრულდა სამუშაოების 21%, რომელიც მოიცავდა გზის 2 კმ-ის მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის საფარს.

ხელშეკრულებაში 2019 წლის 17 აპრილს განხორციელებული ცვლილების მიხედვით, კონტრაქტის დასრულების პერიოდი, მსოფლიო ბანკის თანხმობით, ჯამურად, გახანგრძლივდა 25 თვემდე (2019 წლის 30 ივლისი). ხელშეკრულების პირობების ცვლილებების მიზეზად განიხილებოდა მკაცრი კლიმატური პირობები, გზებზე მენყერის განვითარება, მიწის შეძენასთან და შიდა კომუნიკაციებთან დაკავშირებული საკითხები. ხელშეკრულებაში 2019 წლის 7 აგვისტოს განხორციელებული შემდგომი ცვლილებებით, სამუშაოების შესრულების საბოლოო თარიღად განისაზღვრა 2019 წლის 30 ნოემბერი. კონტრაქტის გახანგრძლივების მიზეზად კვლავ სახელდება მენყერისა და მასთან დაკავშირებული გეოლოგიური კვლევების, მეტეოროლოგიური პირობებისა და ახმეტაში მილსადენის მშენებლობასთან დაკავშირებული ხელისშემშლელი გარემოებები.

ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების თანახმად, 2019 წლის დეკემბრისთვის დასრულდა სამუშაოების 55%, რომელიც მოიცავდა გზის 20 კმ-ის მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის



საფარს. კონტრაქტის ვადის გაგრძელების შესახებ ცვლილებები კვლავ იქნა ხელმოწერილი 2020 წელს. 2019 წლის 17 აპრილით და 2019 წლის 7 აგვისტოთი დათარიღებულ N2 და N3 ცვლილებებში მითითებული შეთანხმებული პირობების შეუსრულებლობის გამო, კონტრაქტორი დაჯარიმდა 284,473 ლარით.

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 ჟინვალი-ბარისახო-შატილის 16 კმ-დან 25,5 კმ-მდე გზის მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობას და რეაბილიტაციას, OPRC-ის ფარგლებში. ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების თანახმად, 2018 წლის დეკემბრისთვის დასრულდა სამუშაოების 32%, რომელიც მოიცავდა გზის 4კმ-ის მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის საფარს. ხელშეკრულებაში 2018 წლის 24 დეკემბერს განხორციელებული ცვლილების მიხედვით, კონტრაქტის დასრულების პერიოდი, მსოფლიო ბანკის თანხმობით, ჯამურად, გახანგრძლივდა 21.5 თვემდე (2019 წლის 1 ივლისი).

საავტომობილო გზების დეპარტამენტის, ზედამხედველსა და კონტრაქტორებს შორის არსებული კორესპონდენციების მიხედვით, კონტრაქტის ვადის გაგრძელების ძირითადი მიზეზები იყო მკაცრი კლიმატური პირობები და გზის კიდეების ჩამოშლის ფაქტები. ხელშეკრულების მეორე, 2019 წლის 10 ივლისით დათარიღებული ცვლილების თანახმად, დასრულების ვადა გაგრძელდა 2019 წლის 31 ოქტომბრამდე, 4 თვით. ძლიერი წვიმიანი ამინდების გამო და ხიდებზე რეაბილიტაციის ნაცვლად, სარეკონსტრუქციო სამუშაოების ჩატარების აუცილებლობიდან გამომდინარე, რომელიც მოითხოვდა დამატებით სამუშაოებს, მსოფლიო ბანკმა ხელშეკრულების გახანგრძლივების ვადა მიიჩნია გონივრულად.

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 დეკემბერს³ 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.

გზების დეპარტამენტის განმარტების თანახმად, დარჩენილი სამუშაოებისთვის გამოცხადდა ტენდერი და 2020 წლის 16 ივნისს გამარჯვებულ კომპანია RTD LLC – თან გაფორმდა ხელშეკრულება. შედეგად, ლოტი 1-ზე სარეაბილიტაციო სამუშაოები მიმდინარეობს პროცესში.

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

3 ხელშეკრულების განსაკუთრებული პირობების 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 ქვეპუნქტით, შესრულების შეთანხმებული პროგრამის შესაბამისად განსაზღვრული ეტაპის შესრულების თარიღიდან 60 დღის განმავლობაში.



თვის განმავლობაში ჟინვალი – ბარისახო – შატილის 25,5 კმ-დან 32 კმ-მდე გზის მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობას და რეაბილიტაციას. ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების თანახმად, 2018 წლის დეკემბრისთვის სამუშაოები არც ერთ ეტაპზე არ იყო დასრულებული, შესაბამისად, შესრულების წილმა შეადგინა 0%. ხელშეკრულებაში 2018 წლის 24 დეკემბერს განხორციელებული ცვლილების მიხედვით, დასრულების ვადა მსოფლიო ბანკის თანხმობით, ჯამურად, გახანგრძლივდა 21.5 თვემდე (2019 წლის 1 ივლისი). გზების დეპარტამენტს, ზედამხედველსა და კონტრაქტორს შორის არსებული კორესპონდენციის მიხედვით, კონტრაქტის ვადის გაგრძელების ძირითად მიზეზებად სახელდებოდა მკაცრი კლიმატური პირობები და გზის ნაწილის ჩამოშლის ფაქტები. კონტრაქტის მეორე, 2019 წლის 10 ივლისით დათარიღებული ცვლილების თანახმად, მსოფლიო ბანკის თანხმობით, დასრულების ვადა კვლავ გაგრძელდა 2019 წლის 30 სექტემბრამდე. ძლიერი წვიმიანი ამინდებისა და ხიდებზე რეაბილიტაციის ნაცვლად, სარეკონსტრუქციო სამუშაოების ჩატარების აუცილებლობიდან გამომდინარე, რომელიც მოითხოვდა დამატებით სამუშაოებს, მსოფლიო ბანკმა ხელშეკრულების გახანგრძლივების ვადა მიიჩნია გონივრულად.

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 დეკემბერს⁴ დამქირავებელმა კონტრაქტორს გაუგზავნა შეტყობინება ხელშეკრულების შეწყვეტის შესახებ. 2019 წლის 1 ოქტომბერს გარანტორი ბანკის მიერ სახელმწიფო ხაზინაში გადაირიცხა 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.

გზების დეპარტამენტის განმარტების თანახმად, დარჩენილი სამუშაოებისთვის გამოცხადდა ტენდერი და 2020 წლის 22 ივლისს გამარჯვებულ კომპანია China Road and Bridge Corporation-თან გაფორმდა ხელშეკრულება. შედეგად, ლოტი 2-ზე სარეაბილიტაციო სამუშაოები მიმდინარეობის პროცესშია.

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 ჭრებალო-ნიკორწმინდის გზის მონაკვეთის 1 კმ-დან 14.6 კმ-მდე პროექტირება-მშენებლობას და რეაბილიტაციას. ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების თანახმად, 2018 წლის დეკემბრისთვის დასრულდა სამუშაოების 63%, რომელიც მოიცავდა გზის 10 კმ-ის მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის საფარს. კონტრაქტში შეტანილი 2019 წლის 31 იანვრის ცვლილების თანახმად, დასრულების ვადა გახანგრძლივდა 19,5 თვემდე (2019 წლის 1 ივლისი). კონტრაქტის ვადის გახანგრძლივების ძირითადი მიზეზები იყო მკაცრი კლიმატური პირობები და მეწყერის განვითარება. მეორე ცვლილებას მეწყერით გამოწვეული დამატებითი

4 ხელშეკრულების განსაკუთრებული პირობების 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 ქვეპუნქტით, შესრულების შეთანხმებული პროგრამის შესაბამისად განსაზღვრული ეტაპის შესრულების თარიღიდან სამოცი დღის განმავლობაში.



სამუშაოების გამო ხელი მოეწერა 2019 წლის 27 ივნისს, სადაც კონტრაქტორმა ხელშეკრულების ვადის გახანგრძლივება მოითხოვა 2019 წლის 31 ივლისამდე. 2019 წლის 15 აგვისტოს განხორციელებული მესამე ცვლილების შედეგად, მსოფლიო ბანკის თანხმობით, საბოლოო ხელშეკრულების ღირებულება, პროექტის კორექტირების შედეგად 8,769,412 ლარიდან 8,046, 324 ლარამდე შემცირდა.⁵ 2019 წლის 26 აგვისტოს, ზედამხედველის მიერ გაცემული გზის მშენებლობის დასრულების სერტიფიკატით დადასტურდა, რომ კონტრაქტორის მიერ ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ვალდებულებები 2019 წლის 31 ივლისის მდგომარეობით სრულად და დამაკმაყოფილებლად იყო შესრულებული. ზედამხედველის ანგარიშის თანახმად, კომისიის წევრებს დაევალიათ დასრულებული გზის სარეაბილიტაციო სამუშაოებზე მიღება-ჩაბარების გაფორმება. შემომწმების შემდეგ აღმოჩენილი ხარვეზების გამოსწორება ზამთრის კლიმატური პირობების გამო კონტრაქტორმა დროულად ვერ შეძლო. შედეგად, სამუშაოები გადაიდო 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 ჭრებლო-ნიკორწმინდის 14.6 კმ – დან 25.8კმ – მდე გზის მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობას და რეაბილიტაციას. ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების თანახმად, 2018 წლის დეკემბრისთვის დასრულებული იყო სამუშაოების 86%. მსოფლიო ბანკის თანხმობით, 2018 წლის 19 ნოემბერს, 2019 წლის 16 იანვარსა და 2019 წლის 28 ივნისს ხელშეკრულებაში შეტანილი ცვლილებების თანახმად, გზის მშენებლობის დასრულების პერიოდები, შესაბამისად, გახანგრძლივდა 13 თვემდე (2018 წლის 20 დეკემბერი), 18 თვემდე (2019 წლის 30 მაისი) და 19 თვემდე (2019 წლის 25 ივნისი). გზების დეპარტამენტს, ზედამხედველსა და კონტრაქტორს შორის არსებული კორესპონდენციის თანახმად, კონტრაქტის ვადის გაგრძელების ძირითადი მიზეზები იყო მკაცრი კლიმატური პირობები, ქანების ჩამოშლის ფაქტები და სადრენაჟე სისტემაზე განხორციელებული დამატებითი სამუშაოები. 2019 წლის 25 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. კონტრაქტორს დაეკისრა ზარალის ანაზღაურება ორ ვადაგადაცილებულ დღეზე (19,528 ლარი), სამუშაოების საერთო ღირებულების 0,1%-ის ოდენობით. გზების დეპარტამენტის თავმჯდომარის მიერ დანიშნულმა კომისიამ, გზის სარეაბილიტაციო სამუშაოების დასრულებაზე საბოლოო მიღება-ჩაბარების აქტს ხელი მოაწერა 2019 წლის 18 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 / Nievlt Ingenieur GmbH / Centralna Punta laboratorija Doo LTD) ხელშეკრულება (SRAMP/CS/QCBS-02)- 805,255,6,6 ევროს და 2 285 070 ლარის ღირებულების ოდენობით მომსახურების გაწევაზე გაფორმდა 2017 წლის 2 მაისს. ხელშეკრულების ვადად სულ განისაზღვრა 54 თვე, 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 გრძელდე-

⁵ კონტრაქტორმა მოითხოვა საბოლოო პროექტში გათვალისწინებული ლითონის გისოსებიანი რკინაბეტონის არხების მოწყობის ამოღება დაუსახლებელ ტერიტორიაზე.



ბოდა. პირველი ცვლილებით, რომელიც ხელმოწერილია 2020 წლის 20 სექტემბერს, კონტრაქტზე ზედამხედველობისა და ხარვეზების გამოსწორებისთვის არსებული ხელშეკრულების ვადა სულ გაიზარდა 74,3 თვემდე.

DLI 1.3 – 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, 80კმ 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 7კმ-დან 14 კმ-მდე მონაკვეთების პროექტირება – მშენებლობა და რეაბილიტაცია.

გზის აღნიშნული მონაკვეთების პროექტირება-მშენებლობის და რეაბილიტაციის სამუშაოებისთვის სატენდერო დოკუმენტაციის მოსამზადებლად, 2019 წლის 3 ივლისს გზების დეპარტამენტმა გამოაცხადა სატენდერო წინადადებების მიღება, ღირებულებით- 225,000 ლარი. სატენდერო წინადადებების მიღების ბოლო ვადა იყო 2019 წლის 30 ივლისი. შეთავაზება წარადგინა ექვსმა პრეტენდენტმა, საიდანაც არასაკმარისი სარეგისტრაციო ინფორმაციის წარდგენის გამო, ერთი პრეტენდენტი- 119 911 ლარის სატენდერო წინადადების თანხით, დისკვალიფიცირებულ იქნა. 2019 წლის 3 ოქტომბერს 130 000 ლარის ღირებულების ხელშეკრულება გაფორმდა JSC Institute IGH, the Joint Stock Company in Civil Construction Research and Development Issues-თან. მიღება-ჩაბარების აქტს გზების დეპარტამენტსა და კონტრაქტორს შორის ხელი მოეწერა 2019 წლის 25 დეკემბერს. პროექტირება-მშენებლობისა და სარეაბილიტაციო სამუშაოების შესახებ ტენდერი ელექტრონული შესყიდვების სისტემაში წინადადებების მიღებაზე გამოცხადდა 2020 წლის 23 მარტს, ხოლო ხელშეკრულებები გზის ორივე მონაკვეთის სამუშაოებზე გაფორმდა 2020 წლის ივნისში.

დამოუკიდებელი აუდიტი ადასტურებს, რომ DLI 1.3, რომელიც ითვალისწინებს 2018 წელს-გზების 60 კმ-ის და 2019 წელს- გზების 40 კმ-ის რეაბილიტაციას, კუმულაციურად მიღწეულია 55.70% -ით 2018 წლისთვის და 61.02% -ით 2019 წლისთვის.

პროცენტული შესრულება განისაზღვრება რეალურად რეაბილიტირებული გზების სიგრძის (კმ) პროექტირება-მშენებლობის ხელშეკრულებებით განსაზღვრული მთლიანი რეაბილიტაციისა და მშენებლობას დაქვემდებარებული გზების სიგრძის შედარების საფუძველზე. ფაქტობრივად დასრულებული გზების სიგრძე გამოითვლება ზედამხედველი კონსულტანტის ყოველთვიურ ანგარიშებში მოცემული მონაცემების საფუძველზე (იხ. ცხრილი N4. პროექტირება-მშენებლობის ხელშეკრულებები და შესრულების მაჩვენებლები, ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების საფუძველზე).

DLI 2.1 – ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-3 და მე-4 წლების გეგმების მომზადება.

DLI 2.1-ის განსახილველად, აუდიტის ჯგუფმა მიმოიხილა მსოფლიო ბანკის მიერ დაფინანსებული პროექტისათვის- SLRP-III 2016 წლის 4 ნოემბერს შემუშავებული „გზების აქტივების შენარჩუნებისა და გაუმჯობესებისთვის მრავალწლიანი გეგმის მომზადების სახელმძღვანელო“. ასევე შეფასდა და განხილულ იქნა მომზადებული ხუთწლიანი პროგრამა და მე-3 და მე-4 წლების გეგმები. პროგრამისა და გეგმის მომზადების პროცესში გათვალისწინებული იყო სახელმძღვანელოში მითითებული ყველა კრიტერიუმი. ძირითადი კრიტერიუმები აღწერილია ქვემოთ:



მოსახლეობის სიმჭიდროვე 2018 – ინდიკატორი ასახავს 2 კმ-იან ბუფერულ ზონაში მცხოვრებ პირთა რაოდენობას ჰომოგენური უბნებიდან, მანძილთან მიმართებით (კმ). შიდასახელმწიფოებრივი გზის ქსელის მიმდებარედ მოსახლეობის სიმჭიდროვის აღწერისთვის მთლიანობაში შეირჩა 1,054 ჰომოგენური უბანი. სტატისტიკური ანალიზის შემდეგ ეს უბნები დაიყო 4 პრიორიტეტულ კლასად. ეს პრიორიტეტები ნაჩვენებია ქვემოთ მოცემულ ცხრილში:

ცხრილი N5. პრიორიტეტული კლასები 2018 წელი

მოსახლეობის სიმჭიდროვე	უბნების რაოდენობა	მოსახლეობის სიმჭიდროვე	საერთო სიგრძე	პრიორიტეტული კლასები
≥ 1800	33	3540	76	1
≥ 700; < 1800	65	1061	188	2
≥ 300; < 700	47	485	183	3
< 300	230	66	1122	4

მოსახლეობის სიმჭიდროვე 2019 - ინდიკატორი ასახავს 2 კმ-იან ბუფერულ ზონაში მცხოვრებ პირთა რაოდენობას ჰომოგენური უბნებიდან, მანძილთან მიმართებით (კმ). შიდასახელმწიფოებრივი გზის ქსელის მიმდებარედ მოსახლეობის სიმჭიდროვის აღწერისთვის მთლიანობაში შეირჩა 1,003 ჰომოგენური უბანი. სტატისტიკური ანალიზის შემდეგ ეს უბნები დაიყო 4 პრიორიტეტულ კლასად. აღნიშნული პრიორიტეტები ნაჩვენებია ქვემოთ მოცემულ ცხრილში:

ცხრილი N6. პრიორიტეტული კლასები, 2019 წელი

მოსახლეობის სიმჭიდროვე	უბნების რაოდენობა	მოსახლეობის სიმჭიდროვე	საერთო სიგრძე	პრიორიტეტული კლასები
≥ 1800	109	7618	414	1
≥ 700; < 1800	184	1098	757	2
≥ 300; < 700	160	481	834	3
< 300	274	82	1,410	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 N7. 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, 82.1%-ზე- 2018 წელს და 91.4%-ზე 2019- წელს. მაღალი საგზაო მოძრაობის მოცულობის გზის მონაკვეთებისთვის. იმ შემთხვევებში, როდესაც არ იყო ჩატარებული ნაკადის გაზომვები, 1-ლი კლასის საგზაო ნაკადის მოცულობად მიჩნეული იყო 250 მანქანა/დღეში გზატკეცილის განვითარების და მართვის მოდელ 4-ში (HDM4).



საერთაშორისო უსწორმასწორობის ინდექსი (IRI)⁶ – 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 მოდელისთვის. შიდასახელმწიფოებრივი გზების ქსელის პირობები დაყოფილია 4 კლასად: „კარგიდან“ „ცუდამდე“. ეს დაყოფა ეფუძნება საერთაშორისო უსწორმასწორობის ინდექსის მაგნიტუდას. თითოეული შესაბამისი მდგომარეობის სიდიდე მოცემულია ცხრილში:

ცხრილი N8 . 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 N9 . კლიმატური ზონები და განმარტებები

კოდი:	განმარტება	HDM4-CZ
A	ჩრდილოეთ სუბტროპიკული ტენიანი	CZ1
D	სუბტროპიკული ნახევრად მშრალი ბარი	CZ2
K	ჩრდილოეთ სუბმელთაშუა 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 2018 და 2019 წლებისთვის მიღწეულია.

DLI 2.2 – GeoRAP-ის განვრცობა მე-2 წლისთვის მცხეთა – მთიანეთში და მე-3 წლისთვის რაჭა – ლეჩხუმში

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.

6 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.



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 გადანაცვითა მოლაპარაკებები ეწარმოებინა უშუალოდ IRAP-თან. 2019 წლის 10 ოქტომბერს ხელი მოეწერა შეთანხმება გზების დეპარტამენტსა და IRAP-ს შორის, თანხაზე არა უმეტეს - 112,013 აშშ დოლარისა. ხელშეკრულების თანახმად, IRAP-ს უნდა ჩატარებინა 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: ავტომანქანის მგზავრი -18%, მотоციკლის მძღოლი – 18%, ფეხით მოსიარულე – 33% და ველოსიპედისტი – 16%. კონსულტანტმა ხაზი გაუსვა სიჩქარის შემლუდვის 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 7-მა პირმა. გზების დეპარტამენტის განმარტებით, ისინი ფლობენ ყველა სახის ადამიანურ და ტექნიკურ რესურსს, პროექტით განსაზღვრულ სხვა რეგიონებში საგზაო უსაფრთხოების შეფასების დამოუკიდებლად ჩასატარებლად.

პროექტები ფინანსდება SLRP-II-ის ფარგლებში.

DLI 2.2 – ითვალისწინებდა 2018 წელს- მცხეთა-მთიანეთის და 2019- წელს რაჭა-ლეჩხუმის რეგიონების გზებზე უსაფრთხო გადაადგილების შეფასებას. გზების დეპარტამენტმა 2018 წლის იანვრიდან 2019 წლის დეკემბრამდე დასრულებული პერიოდისთვის ვერ უზრუნველყო მცხეთა-მთიანეთის და რაჭა-ლეჩხუმის რეგიონების გზებზე უსაფრთხო გადაადგილების შეფასება, შედეგად, აუდიტი ადასტურებს, რომ **DLI- 2.2 -ის მიზნები მე-2 და მე-3 წლებისთვის არ არის მიღწეული.**

DLI 2.3 – დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადება კლიმატური მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებებისათვის და ტენდერის გამოცხადება მე-2 წლისთვის, რაჭის რეგიონში კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების განხორციელება მე-3 წლისთვის.

აუდიტის ჯგუფმა განიხილა კონსულტანტის შერჩევის პროცესი, კონსულტანტის მიერ მომზადებული დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაცია. განხილულ იქნა შემდეგი დოკუმენტები.

- განცხადება;
- ინფორმაცია ინტერესის გამოხატვის შესახებ;
- პრეტენდენტთა მოკლე სიის შეფასების ანგარიში;
- ხელმოწერილი კონტრაქტი;
- კონტრაქტის ცვლილებები;
- კორესპონდენცია გზების დეპარტამენტსა და მსოფლიო ბანკს შორის;
- ინფორმაცია ხელშეკრულებაზე მოლაპარაკებების შედეგების შესახებ;
- საბოლოო ანგარიშის პროექტი;
- საბოლოო ანგარიში.

გზების დეპარტამენტმა რაჭის რეგიონში კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობისკენ მიმართული პრიორიტეტული ღონისძიებების განხორციელების მიზნით, დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მოსამზადებლად გამოიყენა კონსულტანტის კვალიფიკაციის მიხედვით შერჩევის (CQS) შესყიდვის მეთოდი.

მოთხოვნა ინტერესთა გამოხატვისთვის გამოცხადდა 2018 წლის 9 ოქტომბერს. შესაბამის ვადაში სატენდერო წინადადებები წარმოადგინა 6-მა კომპანიამ. შეფასების კრიტერიუმების მიხედვით, პოტენციურ გამარჯვებულ კომპანიას უნდა ჰქონოდა პროექტირება-მშენებლობის ზოგადი და მსგავსი პროექტების განხორციელების ხუთწლიანი გამოცდილება. შეფასების კრიტერიუმების თანახმად 80% შეწონილი მაჩვენებელი მიენიჭა მსგავსი პროექტების, ხოლო 20% ზოგადი პროექტების განხორციელების გამოცდილებას.

შეფასების ანგარიშის თანახმად, სატენდერო კომისიამ გამარჯვებულად გამოაცხადა Dongsung Engineering Co Ltd და 2018 წლის 21 ნოემბერს გაუგზავნა მოწვევის წერილი. ხელშეკრულება (SRAMP/CS/CQS-04), ღირებულებით -182,900 აშშ დოლარი, გაფორმდა 2019 წლის 21 თებერვალს. სას ადასტურებს, რომ კონსულტანტის შერჩევის პროცესი აკმაყოფილებს IBRD -ის



სესხებისთვის და IDA-ის კრედიტებისა და გრანტებისთვის მსოფლიო ბანკის სახელმძღვანელო მითითებებს.

ხელშეკრულების მიხედვით კონსულტანტს მომსახურებით გათვალისწინებული სამუშაოები უნდა შეესრულებინა 2019 წლის 12 მარტიდან 2019 წლის 12 სექტემბრამდე პერიოდში. აღნიშნულის მიზანი იყო გზების დეპარტამენტის მხარდაჭერა, რაჭის რეგიონში შიდასახელმწიფოებრივი საგზაო ქსელისთვის კლიმატური ცვლილების მიმართ მდგრადობისკენ მიმართული ღონისძიებების განსახორციელებლად დეტალური პრაქტიკული გადანყვებილების შემუშავება. კონსულტანტი ვალდებული იყო, შეესწავლა სადრენაჟე სისტემები და წყლის არხების გადაკვეთის ადგილებში ჰიდროლოგიური მდგომარეობა, ასევე გზის მიმდებარედ ფერდობების ნიადაგის ფენების გეოლოგიური მონაცემები და საყრდენი კედლის მდგრადობის მოთხოვნები, ქანების რღვევის რისკების შესაფასებლად. კონსულტანტი ვალდებული იყო, წარმოედგინა:

- ანგარიში სამუშაოების საწყისი ეტაპის შესახებ, მეთოდოლოგიის, სამუშაო გრაფიკის, შესაბამისი სამუშაოებისა და აქტივობების ჩათვლით;
- შუალედური ანგარიში, რომელიც მოიცავს: ჰიდროლოგიურ, გეოტექნიკურ და ტოპოგრაფიულ კვლევებს, აგრეთვე შემოთავაზებულ რეკომენდაციებსა და გზის განსაზღვრული მონაკვეთების გასაუმჯობესებლად წარმოდგენილ სამუშაოებს;
- საბოლოო ანგარიშის პროექტი, რომელიც მოიცავს: სატენდერო დოკუმენტაციის პროექტს, დამკვეთის მიერ დამტკიცებულ გზის სამუშაოების დეტალურ პროექტს;
- საბოლოო ანგარიში, რომელიც მოიცავს: საბოლოო სატენდერო დოკუმენტაციის და გზის სამუშაოების საბოლოო დეტალურ პროექტს.

2019 წლის 21 აგვისტოს კონტრაქტორმა მოითხოვა დროის გახანგრძლივება ამინდის პირობების გამო, რაც ხელს უშლიდა გეოლოგიური კვლევის ჩატარებას და შეთანხმებულ ვადებში საბოლოო პროექტის წარმოდგენას. საბოლოო ანგარიშის პროექტი წარმოდგენილ იქნა 2020 წლის აპრილში. დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტები რაჭის რეგიონისთვის განისაზღვრა 3 ლოტად. საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევები ჩატარდა რაჭის გზატკეცილის სარეაბილიტაციო პროექტებისთვის და შემოწმდა ქუთაისი-ალპანა-მამისონის (შემოვლითი გზა 16) და ქუთაისი-ტყიბული-ამბროლაურის (შემოვლითი გზა 17) დაზიანებული უბნები. რაჭის რეგიონისთვის ასევე მომზადდა დასკვნები და რეკომენდაციები; საპროექტო გადანყვებილების, სამუშაოების წარმოების წესებისა და მეთოდების, საგზაო უსაფრთხოების ზომების და გარემოს დაცვის საკითხების მოკლე აღწერა. ასევე შემუშავდა გარემოსა და სოციალური მართვის გეგმა გზის თითოეული 13 მონაკვეთისთვის. კონტრაქტორის მიერ მოწოდებული დოკუმენტები ჯერ არ დამტკიცებულა. ხელშეკრულების ბოლო ცვლილების თანახმად, დასრულების ვადად განისაზღვრა 2020 წლის 25 ნოემბერი. პროგრამა ფინანსდება SRAMP-ის ფარგლებში. 2018 და 2019 წლებში გადახდები არ განხორციელებულა.

DLI 2.3 – ითვალისწინებდა 2018 წელს კლიმატური ცვლილებების მიმართ მდგრადობისკენ მიმართული პრიორიტეტული ღონისძიებების განსახორციელებლად დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადებას და ტენდერის გამოცხადებას, ხოლო 2019 წლისთვის დაგეგმილი იყო კლიმატური ცვლილების მიმართ მდგრადობისკენ მიმართული პრიორიტეტული ღონისძიებების განხორციელება. ვინაიდან 2018 წელს ტენდერი არ გამოცხადებულა და შესაბამისად, 2019 წლისთვის დაგეგმილი საქმიანობა არ იყო დაწყებული, დამოუკიდებელი აუდიტი ადასტურებს, რომ DLI 2.3 -ის მიზნები მე-2 და მე-3 წლებისთვის არ არის მიღწეული.



(iii) სას–ის რეკომენდაციების შესრულების შემოწმება

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

აუდიტის მიგნება 1.

სას–მა ვერ მოიპოვა დოკუმენტაცია, რომელიც დაადასტურებდა ხუთწლიანი პროგრამისა და წლიური გეგმის განახლებაში უმაღლესი ხელმძღვანელობის ჩართულობას. გზების დეპარტამენტის განმარტებით, ხელმძღვანელობის უმაღლესი პირები მონაწილეობენ მომზადების პროცესში, თუმცა მათი გადანაცვეტილებები არ არის დოკუმენტირებული. შედეგად, მომზადების პროცესი არ არის საკმარისად გამჭვირვალე. გარდა ამისა, აუდიტის ჯგუფმა ვერ მოახერხა ხუთწლიანი პროგრამისა და წლიური გეგმის მთავარი პრიორიტეტების, კრიტერიუმებისა და ცვლილებების შესახებ ხელმძღვანელობის ინფორმირებულობაზე დაკვირვება და შეფასება.

ჩაქოქნა 1 აუდიტის მიგნება 1-ისთვის

ხუთწლიანი პროგრამის/წლიური გეგმის მნიშვნელობის ხაზგასმის და მათში ცვლილებების შეტანის პროცესის გამჭვირვალობის გაზრდის მიზნით, სას გასცემს რეკომენდაციას, რომ ორივე დოკუმენტი და შემდგომი ცვლილებები ოფიციალურად დამტკიცდეს გზების დეპარტამენტის უმაღლესი ხელმძღვანელობის მიერ.

ჩაქოქნა 1-ის განხილვის სტატუსი 1:

ინფრასტრუქტურის განვითარებისა და განვითარების პარტნიორობთან ურთიერთობის სამსახურის ხელმძღვანელის მიერ ხელმოწერილი წერილის თანახმად, 2014-2020 წლების განახლებული ხუთწლიანი პროგრამა 2019 წლის 31 დეკემბერს წარედგინა გზების დეპარტამენტის თავმჯდომარეს. დამოუკიდებელი ეფექტიანობის აუდიტი ადასტურებს, რომ ეს რეკომენდაცია შესრულებულია.

აუდიტის მიგნება 2.

გზების სასარგებლო მომსახურების ვადა განსხვავდება და დამოკიდებულია რამდენიმე ფაქტორზე, მათ შორის: შესრულებული სამუშაოების ტიპზე, საავტომობილო ნაკადის ინტენსივობასა და ადგილობრივ კლიმატზე. სას–მა გამოავლინა, რომ გზების დეპარტამენტი წლიური გეგმის შემუშავების პროცესში არ ახორციელებს შიდასახელმწიფოებრივი გზების სავარაუდო, სასარგებლო მომსახურების ვადის შეფასებას. შედეგად, გზების დეპარტამენტს არ აქვს შესაძლებლობა, დაასაბუთოს, ირჩევს თუ არა საუკეთესო ვარიანტს მოვლა-შენახვის, პერიოდული მოვლა-შენახვისა და სარეაბილიტაციო სამუშაოებს შორის.

ჩაქოქნა 2 აუდიტის მიგნება 2-ისთვის:

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.



ხაზმძვანალოპის კასუხი აუდიტის მიგნება 2-ისთჱს:

საქართველოს კანონმდებლობით არ არის განსაზღვრული გზების ,ხიდების, მაგისტრალების 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, რომლის მიღებაც დონორი ორგანიზაციებისგან 2019 წლის ზაფხულის ბოლომდე იყო ნავარაუდები.

ჩაქოშენაუთის განხორციელების სტატუსი 2 :

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

აუდიტის მიგნება და ჩაქოშენაუთა

კონტროლი:

მშენებლობის პროცესში გაურკვევლობის თავიდან ასაცილებლად და უსაფრთხო სატრანსპორტო გადაადგილების ნორმებისა და სტანდარტების დასაცავად, გზის ყველა მონაკვეთის მშენებლობა უნდა ემყარებოდეს დამჭირავებლის მიერ დამტკიცებულ საპროექტო დოკუმენტებს.

აუდიტის მიგნება:

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

ჩაქოშენაუთა:

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.



დასკვნა

დამოუკიდებელი ეფექტიანობის აუდიტი ადასტურებს, რომ 2018 წლის იანვრიდან 2019 წლის დეკემბრამდე პერიოდში ხარჯები განეულია მიზნობრივად. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ მიღწეული მიზნების საფუძველზე, აუდიტის ჯგუფი გასცემს რეკომენდაციას, რომ 2018 წლისთვის- 6,475,592 აშშ დოლარი და 2019 წლისთვის- 4,636,148 აშშ დოლარი მიჩნეულ იქნეს გამოყოფილ სესხად. დეტალებისთვის იხ. ქვემოთ მოცემული ცხრილი:

ცხრილი N10 . სესხად გამოყოფა 2018 წელი

მთლიანი ხარჯები IFR-ის მიხედვით: 10,235, 475 აშშ დოლარი

DLI-ის მიზნები, 2018	DLI-ების შესრულების %	DLI-ისთვის განსაზღვრული სესხის თანხა	DLI-ი ს თანხა, რომელიც ექვემდებარება სესხად აღიარებას	გადავადებული	ჯამური DLI -ის თანხა, რომლის სესხად აღიარება რეკომენდებულია	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-მშენებლობის 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



ცხრილი N11. სესხად გამოყოფა, 2019 წელი

მთლიანი ხარჯები IFR-ის მიხედვით: 2,659,080 აშშ დოლარი

DLI-ის მიზნები, 2019	DLI-ის შესრულების %	DLI-ისთვის განსაზღვრული სესხის თანხა	DLI-ის სესხის თანხა, რომელიც ექვემდებარება სესხად აღიარებას	გადავადე-ბული	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



ცხრილი N12. მიღებული და გადავადებული ავანსები

აღწერილობა	თანხა
ნაშთი 2018 წლის იანვრის მდგომარეობით	4,589,724
მიღებული ავანსების ჯამი (1 იანვარი, 2018 – 31 დეკემბერი, 2018)	9,020,255
გაცემები (1 იანვარი, 2018 – 31 დეკემბერი, 2018)	(10,235,475)
ავანსები, რომლებიც უნდა გადავადდეს 2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით	3,374,504
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

აუდიტორები

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	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	
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	10% რეაბილიტირებული	60% რეაბილიტირებული	30% რეაბილიტირებული	100% რეაბილიტირებული
	სესხის თანხა, აშშ დოლარი	395,200	395,200	4,200,000	7,580,000	5,389,600	17,960,000
1.2. OPRC-ის ფარგლებში რუტინული მოვლა-შენახვის მიღწეული მიზნები	OPRC-ის ფარგლებში რუტინული მოვლა-შენახვისთვის გადახდილი აგრეგირებული თანხის პროცენტი	-	-	საშუალოდ, სულ მცირე, 80%	საშუალოდ, სულ მცირე, 80%	საშუალოდ, სულ მცირე, 80%	
	სესხის თანხა, აშშ დოლარი	-	-	747,000	747,000	498,000	1,992,000
1.3 პროექტირება-მშენებლობის ქვე-პროგრამის მიზნების მიღწევა	პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის ფარგლებში რეაბილიტირებული 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	17,960,000



DLI	ზომის ერთეული	წელი 1-ლი პროექტის დაწყებიდან 2017 წლის 31 დეკემბრამდე	წელი მე-2 2018 წლის 1 იანვრიდან 31 დეკემბრამდე	წელი მე-3 2019 წლის 1 იანვრიდან 31 დეკემბრამდე	წელი მე-4 2020 წლის 1 იანვრიდან 31 დეკემბრამდე	წელი მე-5 2021 წლის 1 იანვრიდან 31 დეკემბრამდე	თითოეული მიღწეული DLI-ის სთვის განსაზღვრული თანხა
		მიზანი					
2.1. გაუმჯობესებული მეთოდოლოგიის გამოყენებით, სრული ღირებულების ხუთწლიანი პროგრამის მომზადება	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	
	სესხის თანხის პროპორცია, აშშ დოლარი	79,800	79,800	79,800	79,800	79,800	399,000
2.2. საგზაო უსაფრთხოების ინტეგრაცია აქტივების მართვაში	GeoRAP – ის განვრცობა და GeoRAP – ის შეფასების რეიტინგის გაუმჯობესება გურიის რეგიონის გზებზე	-	GeoRAP – ის განვრცობა მცხეთა- მთიანეთში	GeoRAP – ის განვრცობა რაჭა- ლეჩხუმში	GeoRAP – ის განვრცობა შიდა ქართლში	გაუმჯობესებული შიდასახელმწიფოებრივი გზების ქსელი გურიის რეგიონში	
	სესხის თანხის პროპორცია, აშშ დოლარი	-	99,750	99,750	99,750	99,750	399,000
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 მომზადება და ტენდერის გამოცხადება	რაჭაში კლიმატის ცვლილებებისადმი მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების განხორციელება	რაჭაში კლიმატის ცვლილებებისადმი მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების განხორციელება	-	
	სესხის თანხა, აშშ დოლარი	-	416,500	416,500	357,000	-	1,190,000
სესხის თანხების პროპორციულობა თითოეული DLI-ისთვის წლიურად, აშშ დოლარი		2,285,000	10,918,250	11,766,050	8,863,550	6,067,350	39,900,000



დანართი „ბ“. ამონარიდი IFR-ებიდან (2018)

გამოყენებული ფულადი სახსრების შეჯამება პროექტის კომპონენტების მიხედვით - 01/01/2018 - 31/12/2018 პერიოდისთვის.

პროექტის კომპონენტები/აქტივობები	ფაქტობრივი			დაგეგმილი			გადახარა			პროექტის ჯამი
	მიმდინარე კვარტალი	დღემდე	კუმულაციური დღემდე	მიმდინარე კვარტალი	დღემდე	კუმულაციური დღემდე	მიმდინარე კვარტალი	დღემდე	კუმულაციური 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	6,974,967	9,588,979	11,038,761	1,039,014	9,608,995	11,058,777	(5,935,953)	20,016	20,016	



კომპონენტი 1.3 სამშენებლო სამუშაოების ზედამხედველობა და მონიტორინგი										
DLI 1.3	157,679	646,496	1,010,461	(73,965)	653,496	1,017,461	(231,644)	7,000	7,000	
სულ: კომპონენტი 1	7,132,646	10,235,475	12,049,222	965,050	10,262,491	12,076,238	(6,167,596)	27,016	27,016	
2. კომპონენტი 2 - შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების დაგეგმარებისა და მართვის გაუმჯობესება										
კომპონენტი 2.1 – RAMS- ის დახვეწა და აქტივების პროგრამირების და დაგეგმარების სისტემის გაუმჯობესება										
DLI 2.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	399,000
ქვეკომპონენტი 2.2 - საგზაო უსაფრთხოების მართვის ინტეგრირება										
DLI 2.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	399,000
კომპონენტი 2.3 - ტექნიკური დახმარება კლიმატის ცვალებადობაზე										
DLI 2.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,190,000



სულ: კომპონენტი 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
სულ (1) კატეგორიის მიხედვით: საქონელი, სამუშაოები, საკონსულტაციო და არასაკონსულტაციო მომსახურება - პროექტის 1-ლი და მე-2 ნაწილისთვის, ასევე ტრენინგები პროექტის მე- 2 ნაწილისთვის.	7,132,646	10,235,475	12,049,222	965,050	10,262,491	12,076,238	6,167,596	27,016	27,016	
100% მიწის ხარჯების საქართველოს მთავრობის მიერ დაფინანსება	5,979	5,979	5,979	5,979	5,979	5,979	-	-	-	1,190,000
100% გზების დეპარტამენტის შტატიანი მოსამსახურეების მიწიწივების საქართველოს მთავრობის მიერ დაფინანსება	1,144	1,144	1,144	(333)	(333)	(333)	1,478	1,478	1,478	1,190,000
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:	7,139,770	10,242,599	12,156,346	970,696	10,268,137	12,181,884	6,166,119	28,493	28,494	42,380,000



დანართი „გ“: ამონარიდი IFR-ებიდან (2019)

გამოყენებული ფულადი სახსრების შეჯამება პროექტის კომპონენტების მიხედვით - 01/01/2019 - 31/12/2019 პერიოდისთვის.

პროექტის კომპონენტები/აქტივობები	ფაქტობრივი			დაგეგმილი			გადახრა			პროექტის „ჯამი“
	მიმდინარე კვარტალი	დღემდე	კუმულაციური დღემდე	მიმდინარე კვარტალი	დღემდე	კუმულაციური დღემდე	მიმდინარე კვარტალი	დღემდე	კუმულაციური დღემდე	
1. კომპონენტი 1-ლი გზების აქტივების გაუმჯობესება და შენარჩუნება										
კომპონენტი 1.1 OPRC-ის ფარგლებში გურიაში შიდასახელმწიფოებრივი გზების გაუმჯობესება და შენარჩუნება										
DLI 1.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,960,000
DLI 1.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,992,000
კომპონენტი 1.2 პროექტირება მშენებლობის კონტრაქტების ფარგლებში შიდასახელმწიფოებრივი გზების										17,960,000



გაუმჯობესება და რეაბილიტაცია										
DLI 1.3	(360,333)	2,277,379	13,316,141	2,238,500	2,450,631	13,489,393	2,598,833	173,252	173,252	
კომპონენტი 1.3 სამშენებლო სამუშაოების ზედამხედველობა და მონიტორინგი										
DLI 1.3	38,791	381,701	1,392,161	327,076	383,802	1,394,262	288,285	2,101	2,101	
სულ: კომპონენტი 1	(321,542)	2,659,080	14,708,302	2,565,576	2,834,433	14,883,655	2,887,118	175,353	175,353	
2. კომპონენტი 2 - შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების დაგეგმარებისა და მართვის გაუმჯობესება										
კომპონენტი 2.1 – RAMS-ის დახვეწა და აქტივების პროგრამირების და დაგეგმარების სისტემის გაუმჯობესება.										
DLI 2.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	399,000
ქვეკომპონენტი 2.2 - საგზაო უსაფრთხოების მართვის ინტეგრირება										
DLI 2.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	399,000
კომპონენტი 2.3 - ტექნიკური დახმარება კლიმატის ცვალებადობაზე										
DLI 2.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,190,000



სულ: კომპონენტი 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
სულ კატეგორიების მიხედვით: (1) საქონელი, სამუშაოები, საკონსულტაციო და არასაკონსულტაციო მომსახურება - პროექტის 1-ლი და მე-2 ნაწილისთვის, ასევე ტრენინგები პროექტის მე-2 ნაწილისთვის.	(321,542)	2,659,080	14,708,302	2,565,576	2,834,433	14,883,655	2,887,118	175,353	175,353	
100% მიწის ხარჯების საქართველოს მთავრობის მიერ დაფინანსება	8,510	13,221	19,200	1,922	4,470	10,449	(6,588)	4,470	(2,771)	
100% გზების დეპარტამენტის შტატიანი მოსამსახურეების მივლინებების საქართველოს მთავრობის მიერ დაფინანსება	5,230	5,230	6,374	3,000	3,000	4,144	(2,230)	3,000	(1,086)	
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 განაკვეთს Collar Premium	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
სულ კატეგორიის მიხედვით (3) - საპროცენტო განაკვეთის Cap ან საპროცენტო განაკვეთის Collar Premium	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
სულ პროექტის აქტივობები:	(307,802)	2,677,531	14,833,876	2,570,498	2,841,904	14,998,249	2,878,300	182,823	171,495	40,000,000



დანართი „დ“. სესხად გამოყოფა

06.06.2016 - 31/12/2017 პერიოდში განეული 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 საშეღამხედველო/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 „ე“. მეთოდოლოგია და აუდიტის მიმდინარეობისას შემონშებული დოკუმენტების ჩამონათვალი

დამოუკიდებელი აუდიტი ჩატარდა სას-ის ეფექტიანობის აუდიტის მეთოდოლოგიის მიხედვით, რომელიც შესაბამისობაშია უმაღლესი აუდიტორული ინსტიტუტების საერთაშორისო სტანდარტებთან (ISSAI). 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 2018 წლის 1 იანვრიდან 2019 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით პერიოდში მომზადებული რვა კვარტალური IFR, შესაბამის დოკუმენტებთან ერთად. სესხად გამოსაყოფი თანხის ოდენობის განსაზღვრისას, აუდიტის მიდგომა და ფუძნებული იყო TOR-ზე. თანხა განისაზღვრა DLI-ების შესრულების წილითა და IFR-ში ასახული ხარჯების მიხედვით.	- განხილულ იქნა 2018 წლის 1 იანვრიდან 2019 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდში მომზადებული რვავე IFR; - ინვოისები, საგადასახადო ანგარიშფაქტურები; - 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 შეძენილი მიწის საკუთრება გზების დეპარტამენტს და RAP-ით გათვალისწინებული კომპენსაციის ყველა თანხა გადახდილი იქნა თუ არა სახელმწიფო ბიუჯეტიდან.	- RAP-ები - კომპენსაციის ხელშეკრულებები; - მიწის გადაცემის დოკუმენტები; - საჯარო რეესტრის ინფორმაცია; - გადახდები RAP-ით განსაზღვრული შესაბამისი პირებისთვის;
DLI 1.1-2018-ის დადასტურება - OPRC-ის ფარგლებში დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადება პროექტით გათვალისწინებული გზების რეაბილიტაციისა და მოვლა-შენახვისთვის DLI 1.1-2019-ის დადასტურება - OPRC-ის ფარგლებში პროექტით გათვალისწინებული გზების წილი, რომელთა რეაბილიტაცია და პერიოდული მოვლა-შენახვა	დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა განიხილა კონსულტანტის მიერ მომზადებული დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაცია OPRC-ის ფარგლებში პროექტით გათვალისწინებული გზების რეაბილიტაციისა და მოვლა-შენახვისთვის. დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა განიხილა ტექნიკური ექსპერტის მიერ მოწოდებული წინასწარი და საბოლოო ანგარიშები, რათა დაედგინა OPRC-ის ფარგლებში შიდასახელმწიფოებრივი გზების გაუმჯობესების და მოვლა-შენახვის მიმდინარეობა. ფექტიანობის დამოუკიდებელმა აუდიტმა, DLI-ების დადასტურების ჩათვლით, დაადასტურა DLI-ის პროცენტული მიღწევა გამრავლებული DLI თანხის სიდიდემ.	- ანგარიში სამუშაოების საწყისი ეტაპის შესახებ; - ტოპოგრაფიული კვლევა, ტრანსპორტის მოძრაობის შესწავლა და კვლევები; - ნიადაგების და მასალების გამოკვლევები, გარემოს კვლევები ESMP; - გზის შეფასების გეგმა; - დეტალური პროექტირება და ხარჯთაღრიცხვა;; - ეკონომიკური შეფასება და სატენდერო დოკუმენტაცია; - კორესპონდენცია გზების დეპარტამენტსა და მსოფლიო ბანკს შორის; - სატენდერო დოკუმენტაცია; - პრეტენდენტების სატენდერო წინადადებები; - სატენდერო წინადადებების შეფასების ანგარიში;



შესწავლის საგანი	მეთოდოლოგია და პროცედურები	დოკუმენტაციის ჩამონათვალი
განხორციელდა -10% -ით		- ტექნიკური ექსპერტის წინასწარი და საბოლოო ანგარიშები.
DLI 1.2-2019-ის დადასტურება - OPRC-ის ფარგლებში რუტინული მოვლა-შენახვის მიღწეული მიზნები, საშუალოდ მინიმუმ 80% მე-3 წლის განმავლობაში.	ეფექტიანობის დამოუკიდებელმა აუდიტმა, DLI-ების დადასტურების ჩათვლით, დაადასტურა DLI-ის პროცენტული მიღწევა გამრავლებული DLI-ის თანხის სიდიდებზე.	არ არის რელევანტური
DLI 1.3-ის დადასტურება – პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის ფარგლებში 2018 წელს რეაბილიტირებული იქნა გზების 60 კმ და 2019 წელს - 40 კმ;	დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა განიხილა და შეისწავლა 6 პროექტირება-მშენებლობა კონტრაქტის მიმდინარეობა დამტკიცებული სამუშაო პროგრამების, ზედამხედველის შუალედური ანგარიშებისა და IPC-ების მიხედვით. 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. ეფექტიანობის დამოუკიდებელმა აუდიტმა, DLI-ების დადასტურების ჩათვლით, დაადასტურა DLI-ის პროცენტული მიღწევა გამრავლებული DLI-ის თანხის სიდიდებზე.	- ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშები; - შუალედური გადახდის სერტიფიკატები; - ხარისხის უზრუნველყოფის გარანტიები (ავანსები10%); - 6 პროექტირება-მშენებლობის ხელშეკრულების სამუშაოების გრაფიკი და ცვლილებები; - სადამზღვევო 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.
DLI 2.1 -ის დადასტურება - ხუთწლიანი პროგრამის განახლება დამე-3 და მე-4 წლების გეგმების მომზადება.	დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა მოიპოვა მომზადებული ხუთწლიანი პროგრამა და მე-3 და მე-4 წლების გეგმა, ასევე გააანალიზა მათი მომზადებისას გამოყენებული კრიტერიუმები. ეფექტიანობის დამოუკიდებელი აუდიტით დადასტურდა, რომ განახლებული ხუთწლიანი პროგრამა და წლიური გეგმები შესაბამისობაშია SLRP-III-ის ფარგლებში გაუმჯობესებულ მეთოდოლოგიასთან.	- 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-3 და მე-4 წლების გეგმები.



შესწავლის საგანი	მეთოდოლოგია და პროცედურები	დოკუმენტაციის ჩამონათვალი
DLI 2.2-ის დადასტურება - GeoRAP- ის განვრცობა მცხეთა – მთიანეთში მე-2 წლისთვის და რაჭა – ლეჩხუმში მე-3 წლისთვის	აუდიტის ჯგუფმა განიხილა და შეისწავლა გზების შეფასების პროგრამის ინტეგრაცია საქართველოს გარკვეულ რეგიონებში. რეგიონებისთვის საბაზისო გამოკვლევა ჩატარდა საჭირო ვადებში.	- IRAP– თან გაფორმებული ხელშეკრულება; - ხელშეკრულების ცვლილებები; - კორესპონდენცია გზების დეპარტამენტსა და მსოფლიო ბანკს შორის; - IRAP- ის საბოლოო ანგარიში.
DLI 2.3-ის დადასტურება - დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადება კლიმატური მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებებისათვის და ტენდერის გამოცხადება მე-2 წლისთვის და კლიმატის ცვლილებისადმი მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების განხორციელება რაჭაში მე-3 წლისთვის.	აუდიტის ჯგუფმა განიხილა კონსულტანტის შერჩევის პროცესი, კონსულტანტის მიერ მომზადებული დეტალური პროექტები და სატენდერო დოკუმენტაცია. დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა განიხილა ტექნიკური ექსპერტის მიერ მოწოდებული წინასწარი და საბოლოო ანგარიშები, რათა დაედგინა დეტალური სამშენებლო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადების მიმდინარეობა კლიმატის ცვლილებისადმი მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებებისათვის. აღწერილი შედეგები მიღებული იყო საჭირო ვადებში.	- განცხადება; - ინტერესის გამოხატვა; - მოკლე სიის შეფასების ანგარიში; - ხელმოწერილი კონტრაქტი; - კონტრაქტის ცვლილებები; - კორესპონდენცია გზების დეპარტამენტსა და მსოფლიო ბანკს შორის; - ინფორმაცია ხელშეკრულებაზე მოლაპარაკების შედეგების შესახებ; - კონსულტანტის ანგარიშები; - ტექნიკური ექსპერტის წინასწარი და საბოლოო ანგარიშები.



შესწავლის საგანი	მეთოდოლოგია და პროცედურები	დოკუმენტაციის ჩამონათვალი
DLI 2.2-ის დადასტურება - GeoRAP– ის განვრცობა მცხეთა – მთიანეთში მე-2 წლისთვის და რაჭა – ლეჩხუმში მე-3 წლისთვის	აუდიტის ჯგუფმა განიხილა და შეისწავლა გზების შეფასების პროგრამის ინტეგრაცია საქართველოს გარკვეულ რეგიონებში. რეგიონებისთვის საბაზისო გამოკვლევა ჩატარდა საჭირო ვადებში.	- IRAP– თან გაფორმებული ხელშეკრულება; - ხელშეკრულების ცვლილებები; - კორესპონდენცია გზების დეპარტამენტსა და მსოფლიო ბანკს შორის; - IRAP- ის საბოლოო ანგარიში.
DLI 2.3-ის დადასტურება - დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადება კლიმატური მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებებისათვის და ტენდერის გამოცხადება მე-2 წლისთვის და კლიმატის ცვლილებისადმი მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების განხორციელება რაჭაში მე-3 წლისთვის.	აუდიტის ჯგუფმა განიხილა კონსულტანტის შერჩევის პროცესი, კონსულტანტის მიერ მომზადებული დეტალური პროექტები და სატენდერო დოკუმენტაცია. დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა განიხილა ტექნიკური ექსპერტის მიერ მოწოდებული წინასწარი და საბოლოო ანგარიშები, რათა დაედგინა დეტალური სამშენებლო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადების მიმდინარეობა კლიმატის ცვლილებისადმი მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებებისათვის. აღწერილი შედეგები მიღებული იყო საჭირო ვადებში.	- განცხადება; - ინტერესის გამოხატვა; - მოკლე სიის შეფასების ანგარიში; - ხელმოწერილი კონტრაქტი; - კონტრაქტის ცვლილებები; - კორესპონდენცია გზების დეპარტამენტსა და მსოფლიო ბანკს შორის; - ინფორმაცია ხელშეკრულებაზე მოლაპარაკების შედეგების შესახებ; - კონსულტანტის ანგარიშები; - ტექნიკური ექსპერტის წინასწარი და საბოლოო ანგარიშები.



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

TOR-ში განსაზღვრული იყო შემდეგი მოთხოვნები გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტის მიმართ 2018 და 2019 წლებისთვის:

- 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 2018 და 2019 წლებისთვის:

აუდიტის ანგარიშების მოსამზადებლად ექსპერტთა მომსახურების შესყიდვის მიზნით, ოფიციალური შეტყობინება ოფიციალურ ვებგვერდზე გამოქვეყნდა 2020 წლის 22 სექტემბერს.

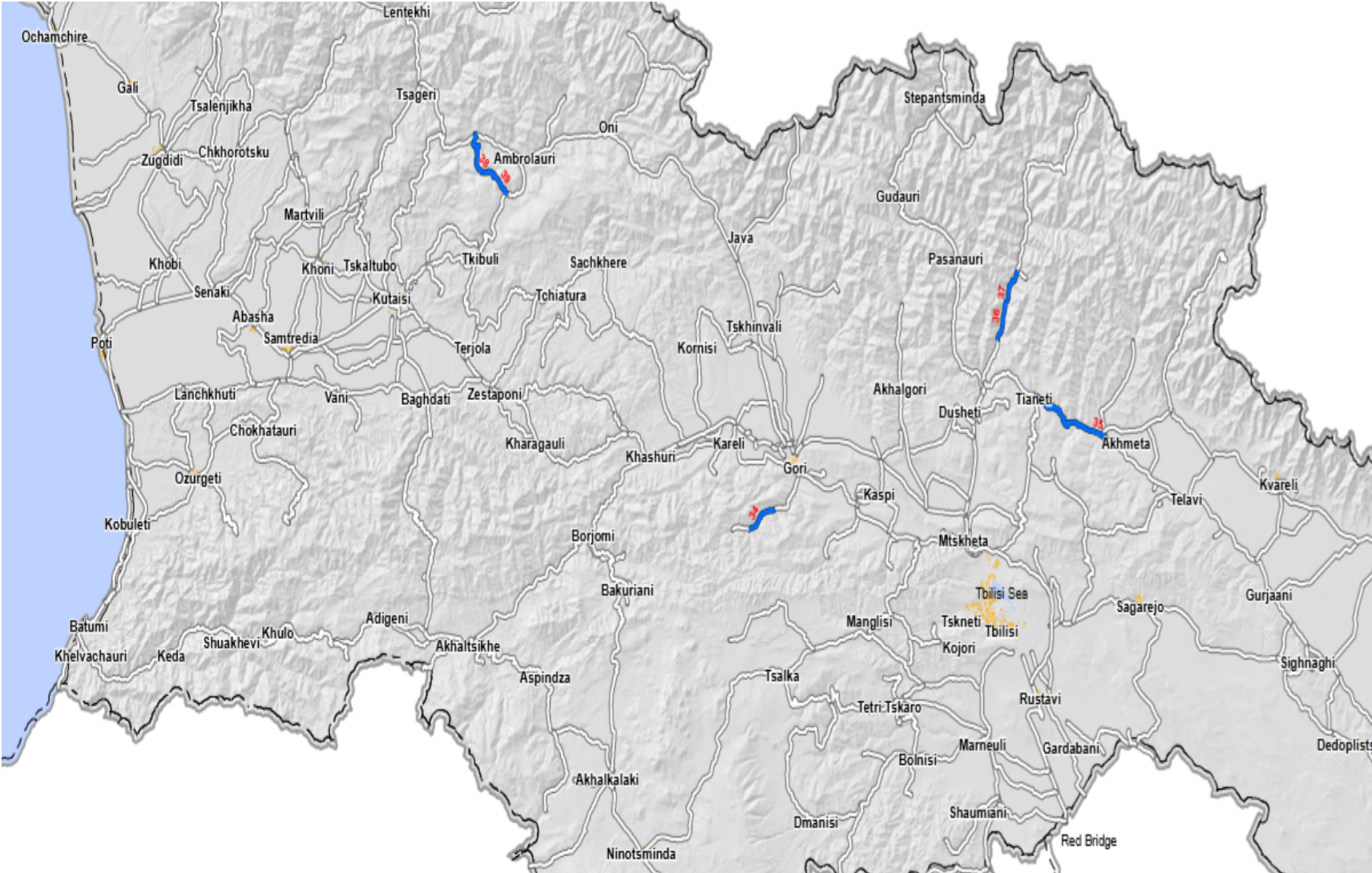
- სამოქალაქო ინჟინერი, მინიმუმ, შვიდწლიანი ზოგადი გამოცდილებით, საგზაო საინჟინრო მიმართულებით ;
- საგზაო ინჟინერი/ მოვლა-შენახვის ექსპერტი, რომელსაც გააჩნია შესრულებისა და ხარისხის უზრუნველყოფის კუთხით გამოცდილება;
- გზების პროექტირების, მინიმუმ, ხუთწლიან გამოცდილება;
- საგზაო უსაფრთხოების სფეროში გამოცდილება 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 ექსპერტს არ უნდა ჰქონდეს ინტერესთა კონფლიქტი შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტის ფარგლებში;
- გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტს არ უნდა ჰქონდეს ინტერესთა კონფლიქტი არც საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტთან, და არც გზების კონტრაქტორებთან ან კონსულტანტებთან, რომლებიც დაქირავებული იყვნენ დეპარტამენტის მიერ SRAMP-ის პროექტის განხორციელების მიზნით.



რუკა გზის 6 მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტის ფარგლებში



სახელმწიფო აუდიტის სამსახური
ქ.თბილისი, 0144, წმ. ქეთევან დედოფლის გამზირი N96
+995 32 243 84 38

SAO.GE